



Revision der Verordnung des Schweizerischen Bundesrats über die Finanzhilfen für Ausbildungen im Bereich der Luftfahrt

Erläuterungen

1. Ausgangslage

Gestützt auf Artikel 111 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948 (LFG; SR 780.0) und auf Artikel 37b Absatz 3 des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG; SR 725.116.2) und in Ausführung der Artikel 103a und 103b LFG hat der Bundesrat die Verordnung über die Finanzhilfen für Ausbildungen im Bereich der Luftfahrt (VFAL; SR 748.03) erlassen und per 1. Januar 2016 in Kraft gesetzt.

Die zweijährige Anwendung der Verordnung zeigte eine punktuell schwerfällige praktische Umsetzung der rechtlichen Vorgaben, welche den Bedürfnissen der Stakeholder teilweise nicht gerecht werden konnte. Ebenso konnte gewissen dynamischen Branchen- und Markteffekten zu wenig Rechnung getragen werden. In Gesprächen und Rückmeldungen von Stakeholdern, Gesuchstellenden und Politik wurden insbesondere zwei Punkte bemängelt: Erstens das Erfordernis und die Ausgestaltung der Anstellungsverpflichtung im Zeitpunkt des Ausbildungsbeginns und zweitens die Unterstützung von mehrheitlich ausländischen Staatsangehörigen. Es galt somit, ein Vorgehen für eine praxisfreundlichere Ausgestaltung der Anstellungsverpflichtung und Möglichkeiten für eine verstärkte Unterstützung von Schweizer Staatsangehörigen zu finden. Des Weiteren erwies sich auch die Ausgestaltung der Anstellungsverpflichtung der Fluglehrerinnen und Fluglehrer als teilweise nicht praxistauglich, weshalb auch hierfür ein Lösungsansatz ausgearbeitet wurde.

2. Erläuterung der einzelnen Bestimmungen

Artikel 1 *Unterstützte Ausbildungen*

Der Artikel listet die Ausbildungen, welche durch die Finanzhilfe unterstützt werden, auf. Der Bundesbeitrag soll einen Teil der Ausbildungskosten in der Schweizer Luftfahrt decken und damit einem Mangel an qualifiziertem Personal in der Schweizer Luftfahrt entgegenwirken. Die Subventionen richten sich an die gesuchstellenden Personen und dienen nicht der finanziellen Entlastung des Arbeitgebers. Für die Ausrichtung der Förderbeiträge ist das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zuständig.

Die Flugschulung beinhaltet allgemein eine theoretische und praktische Einweisung des Luftfahrzeugführers auf Luftfahrzeuge der betreffenden Luftfahrzeugklasse (Klassenberechtigung resp. Class Rating). Eine Klassenberechtigung wird mit einer Prüfung, die nach einer festgelegten Zeit erneuert werden muss, beendet. Die Klassenberechtigung wird in die Lizenz der Pilotinnen und Piloten eingetragen.

Für jedes einzelne Muster (Musterberechtigung resp. Type Rating) ist zudem eine eigene Einweisung erforderlich. Diese wird, wie die Klassenberechtigung, im Flugbuch der Pilotinnen und Piloten bestätigt. Bei einem Type Rating handelt es sich um eine Musterberechtigung für einen bestimmten Typ von Luftfahrzeug (bspw. Airbus, Boeing usw.), welche in einem Ausbildungsbetrieb für Musterberechtigungen (TRTO) erworben werden kann. Grundsätzlich werden vom BAZL keine solchen Musterberechtigungen finanziert.

Bei der Ausbildung zur Berufspilotin oder zum Berufspiloten Flugzeuge nach Absatz 1 Buchstaben a und b erfolgt die Unterstützung sowohl für gesuchstellende Personen „ab initio“ als auch für solche, die bereits über eine Privatpilotenlizenz verfügen. Somit gilt die finanzielle Unterstützung für integrierte wie auch für modulare Kurse. Nicht mitfinanziert werden bei den Berufspilotinnen und Berufspiloten nach Absatz 1 Buchstabe a Type Ratings, da diese nicht dem Zweck der Finanzhilfe entsprechen und den finanziellen Rahmen der Ausbildungsfinanzierung überschreiten würden. Mit dem Abschluss der Ausbildung erwerben die Kandidatinnen und Kandidaten in der Regel eine Linienspilotenlizenz (Airline Traffic Pilot Licence [ATPL]) ohne bestimmte Musterberechtigung.

Bei der Ausbildung zur Berufspilotin oder zum Berufspiloten Helikopter nach Absatz 1 Buchstabe a Ziffer 2 wird ein Type Rating von der Finanzhilfe übernommen, weil die Ausbildung der Kandidatin oder des Kandidaten auf einem bestimmten Muster stattfindet und es deshalb eine notwendige Voraussetzung für die Ausbildung zum Helikopterpiloten darstellt. Weitere Type Ratings werden nicht übernommen. Neu wird in Absatz 1 Buchstabe b aufgrund der Anforderungen, welche die Unternehmen an ihre Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer stellen, die Qualifikation für Landungen im Gebirge von der Ausbildungsfinanzierung unterstützt. Bei den möglichen Ausbildungen zur Fluglehrerin bzw. zum Fluglehrer nach Absatz 1 Buchstabe c wird aufgrund der Nachfrage in der Praxis und aufgrund der im Rahmen der finanziellen Mittel liegenden Möglichkeiten in Absatz 1 Buchstabe c Ziffer 4 neu die Ausbildung zum Class Rating Instructor von der Ausbildungsfinanzierung erfasst. Ein Class Rating Instructor hat die Kompetenz, Flugschüler im Hinblick auf Class Ratings (ATPL, CPL/IR, SEP etc.) wie auch Type Ratings auszubilden.

Im Bereich des Luftfahrtinstandhaltungspersonals nach Absatz 1 Buchstabe d wird die theoretische Ausbildung für die EASA Part-66 Lizenzen A, B und S mit der Finanzhilfe unterstützt. EASA Part-66 definiert im Detail den Ausbildungssyllabus für Flugzeugtechnikerinnen und -techniker. Eine EASA Part-66 A Lizenz berechtigt den Halter zur Arbeit an einem Flugzeug oder einem Helikopter mit Turbinen oder mit Kolbenmotoren (A1, A2, A3 oder A4). Eine B-

Lizenz berechtigt den Halter zu Arbeiten am Elektroniksystem (Avionik). Die nationale Lizenz S führt zum Titel des Fachspezialisten in der Luftfahrzeuginstandhaltung, in Bereichen, die von den EU-Verordnungen ausgenommen sind oder noch nicht durch die EU geregelt wurden (z. B. Instandhaltung von Segelflugzeugen mit oder ohne Motorisierung, von Ballonen und Luftschiffen oder Komponenten davon). Diese basieren auf der Verordnung über das Luftfahrzeug-Instandhaltungspersonal (SR 748.127.2).

Die EASA Part-66 Lizenz ist zu unterscheiden von der Ausbildung resp. dem Titel des eidgenössisch diplomierten Luftfahrzeugtechnikers resp. der eidgenössisch diplomierten Luftfahrzeugtechnikerin. Den eidgenössischen Fachtitel erwirbt man mit dem Ablegen der eidgenössischen Fachprüfung, welche nicht der Prüfung nach EASA Part-66 entspricht.

EASA Part-147 definiert den Ausbildungsbetrieb, welcher die Part-66 Ausbildung schult sowie die vorgeschriebenen Prüfungen durchführt, damit eine Part-66 Lizenz ausgestellt werden kann. An den praktischen Teil der Ausbildung wird aus folgenden Gründen keine Finanzhilfe geleistet: Die Kandidatinnen und Kandidaten durchlaufen nach dem Absolvieren der theoretischen Ausbildung eine mehrheitlich praktische Ausbildung in einem Instandhaltungsbetrieb. Dabei erwerben sie zusammen mit einem Supervisor schrittweise die notwendigen Kompetenzen. Während dieser Zeit sind die Kandidatinnen und Kandidaten vom Betrieb angestellt und erhalten ein – wenn auch reduziertes – Gehalt. Die Kosten fallen somit nicht dem Kandidaten bzw. der Kandidatin an, sondern dem Unternehmen. Die Finanzhilfe im Rahmen der VFAL richtet sich jedoch an die Kandidatin bzw. den Kandidaten. Die Finanzierung des praktischen Teils widerliefe damit den Vorgaben wie auch dem Sinn und Zweck der VFAL, wonach sich die Finanzhilfe an die Kandidatin bzw. den Kandidaten richtet und nicht Unternehmen subventioniert werden sollen.

Die Ausbildungen des Luftfahrzeuginstandhaltungspersonals umfasst die Grundausbildung gemäss EASA Part-66 für die A- und B-Lizenzen bzw. der VLLp für die S-Lizenz. Für die Lizenzen A und B umfasst die Grundausbildung die im Syllabus der EASA definierten Module 5-17 sowie die erste Type Rating Ausbildung. Ohne ein Type Rating berechtigt die Part-66 Lizenz die Absolventinnen und Absolventen nicht zum Bescheinigen von Arbeiten an einem Flugzeug. Deshalb ist es sinnvoll und notwendig, das erste Type Rating bei der Subventionierung zu berücksichtigen. Für die nationale Lizenz zum Fachspezialisten beinhaltet die Grundausbildung, die vom BAZL finanziert wird, die theoretische Ausbildung gemäss VLLp.

Jährlich werden höchstens so viele Auszubildende unterstützt wie in der schweizerischen Zivilluftfahrt in der jeweiligen Berufsgruppe Bedarf besteht. Gleichzeitig hängt die Finanzierung von den finanziellen Mittel ab. Für die Eruierung des Bedarfs stützt sich das BAZL auf die beim jeweiligen Betrieb schriftlich eingeforderten Angaben zum Bedarf der letzten drei Jahre.

Artikel 2 *Eignung und Auswahl der Kandidatinnen und Kandidaten*

Angehende Berufspilotinnen und Berufspiloten müssen im Zeitpunkt der Gesuchseinreichung eine Eignungsabklärung (EASA-Vorschrift) für die Lizenzausbildung vorweisen und über einen Ausbildungsplatz in einer Ausbildungsstätte nach Artikel 4 verfügen.

Unter „Schweizer Aviatikbetriebe“ sind Flugbetriebe, Flugschulen und Unterhaltsbetriebe gemeint, die über ein gültiges vom Bundesamt für Zivilluftfahrt ausgestelltes Zertifikat (AOC, ATO, Unterhaltsbetrieb) verfügen.

Artikel 3 *Prioritätenordnung*

Reichen mehr Kandidatinnen oder Kandidaten Gesuche ein als jährliche Finanzmittel¹ vorhanden sind, wird anhand der Kriterien einer Prioritätenordnung bestimmt, wer unterstützt wird. Dabei werden durch Anwendung der festgelegten Kriterien diejenigen Kandidatinnen und Kandidaten berücksichtigt, welche die beste Gewähr für den erfolgreichen Abschluss der Ausbildung und für gute Leistungen im Beruf bieten.

Ein Kriterium bildet dabei das Vorliegen einer Verpflichtung auf eine Anstellung im Anschluss an die erfolgreich abgeschlossene Ausbildung. Bis anhin mussten die Gesuchstellenden bereits bei der Gesuchseinreichung und damit vor Ausbildungsbeginn eine Anstellungsverpflichtung eines Schweizer Aviatikbetriebs vorweisen können, die den Betrieb dazu verpflichtete, die Kandidatin bzw. den Kandidaten nach erfolgreich absolvierter Ausbildung anzustellen. Andernfalls konnten keine Förderbeiträge beantragt werden. Durch die neue Verwendung des Kriteriums der Verpflichtung im Rahmen der Prioritätenordnung und nicht mehr als unabdingbare Subventionsvoraussetzung wurde dem Anliegen mehrerer Stakeholder Rechnung getragen, die mangels Planbarkeit – u.a. aufgrund der Volatilität in der Aviatikbranche – nicht in der Lage sind, diese Verpflichtung den Kandidatinnen und Kandidaten schon vor Ausbildungsbeginn abzugeben.

In der Kategorie der Berufspilotinnen und -piloten werden nun die Kandidatinnen und Kandidaten, welche sowohl über eine uneingeschränkte Empfehlung von SPHAIR² als auch eine Verpflichtung nach Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a im Zeitpunkt des Ausbildungsbeginns verfügen, prioritär behandelt. Damit soll neben der besonderen Eignung der Kandidatin bzw. des Kandidaten ein zusätzlicher Anreiz für die Erlangung einer Beschäftigungsverpflichtung geschaffen und dadurch sichergestellt werden, dass nicht übermässig Luftfahrtpersonal ausgebildet wird. Durch das Erfordernis einer Empfehlung von SPHAIR in erster und auch in zweiter Position wird neben der Eignung gleichzeitig dem Verlangen nach verstärkter Unterstützung Schweizer Staatsangehöriger entsprochen, da die Eignungsabklärung im Rahmen von SPHAIR lediglich Schweizer Staatsbürgerinnen und Staatsbürgern zugänglich ist.

Die Wortwahl wurde zudem von Anstellungsverpflichtung auf Beschäftigungsverpflichtung geändert, damit diese auch für die Bereiche, in welchen die Tätigkeit ehrenamtlich ausgeführt wird, anwendbar ist. Dabei wird beispielsweise dem Umstand Rechnung getragen, dass Segelfluglehrerinnen und Segelfluglehrer fast ausschliesslich unentgeltlich (aufgrund einer Vereinszugehörigkeit) und deshalb unregelmässig tätig sind.

Alle anderen angehenden Berufspiloten müssen eine Eignungsabklärung durch vom BAZL beauftragte fachlich spezialisierte Dritte durchlaufen und werden anhand von diesem Ergebnis für eine Finanzhilfe priorisiert. Das BAZL verzichtet in Zukunft auf eigene Abklärungen, da sehr gute externe Instrumente zur Verfügung stehen und die Abklärungen durch Dritte erfahrungsgemäss jederzeit zuverlässig durchgeführt wurden.

Demgegenüber kann das BAZL bei den übrigen Berufsgruppen, Fluglehrerinnen und Fluglehrer sowie Luftfahrzeuginstandhaltungspersonal fachlich spezialisierte Dritte damit beauftragen oder auch eigene Abklärungen vornehmen. Es orientiert sich dabei an den Kriterien der gängigen Selektionsverfahren, welche Aviatikbetriebe bei der Auswahl ihrer Kandidatinnen und Kandidaten anwenden. Diese bestehen aus einer dreiteiligen Eignungsabklärung: Einem Theorieteil, einem Interview im Sinne eines Bewerbungsgesprächs insbesondere hinsichtlich

¹ Die Finanzhilfen stammen aus dem für den Luftverkehr bestimmten Ertrag gemäss Art. 87b der Bundesverfassung und werden im jährlichen Budgetprozess neu festgelegt.

² SPHAIR ist eine Ausbildungsplattform der Schweizer Luftwaffe und fördert die Aus- und Weiterbildung von Schweizer Bürgerinnen und Bürgern, um ihnen den Einstieg in die Luftfahrt zu ermöglichen.

der Motivation und Beweggründe der Kandidatin bzw. des Kandidaten und einem fliegerischen Eignungstest. Das Beibehalten der Abklärung durch das BAZL ist hier sinnvoll, weil in diesem Bereich kein geeignetes standardisiertes Vorgehen für die Gewinnung von Informationen, welche für die Erstellung einer Prioritätenordnung verwendet werden könnten, existieren. Die Priorisierung erfolgt nach den Ergebnissen solcher Abklärungen.

Artikel 4 *Ausbildungsstätten*

Durch die Streichung des bisherigen Passus, dass eine Ausbildungsstätte Gewähr bieten muss für eine *vollständige theoretische und praktische* Ausbildung, wird klargestellt, dass die theoretische Ausbildung und die praktische Ausbildung nicht in derselben Ausbildungsstätte erfolgen müssen. Dies entspricht den heutigen Gegebenheiten, da sich immer mehr Ausbildungsstätten auf einem der beiden Gebiete spezialisieren.

Wie bisher wird weiterhin zwischen Ausbildungsstätten in der Schweiz und im Ausland unterschieden. Dabei wird auf das Vertragsverhältnis zwischen der Ausbildungsstätte und der Kandidatin bzw. des Kandidaten abgestützt. Das Erfordernis der Ausbildungsstätte in der Schweiz nach Absatz 1 gilt demnach als erfüllt, wenn der Ausbildungsvertrag der Kandidatin bzw. des Kandidaten mit einer Ausbildungsstätte in der Schweiz, welche über das Zertifikat der Approved Training Organisation (ATO) des BAZL verfügt, abgeschlossen wurde.

Die bisherige Regelung, dass Ausbildungen in Ausbildungsstätten im Ausland nur unterstützt werden, wenn in der Schweiz keine geeignete Ausbildungsmöglichkeit besteht, hat sich bewährt und wird deshalb unverändert übernommen.

Artikel 5 *Höhe der Finanzhilfe*

Wie weiter oben bereits ausgeführt, entstand aufgrund der bisherigen Anwendung der VFAL sowohl in der Aviatikbranche als auch in der Politik das Bedürfnis, verstärkt die Ausbildung von Schweizer Staatsangehörigen zu fördern. Diesem Bedürfnis wird neben dem Instrument der prioritären Behandlung von Gesuchstellenden, welche über eine Eignungsabklärung im Rahmen von SPHAIR verfügen, zusätzlich durch eine differenzierte Beitragshöhe, welche an das Kriterium der Staatsangehörigkeit der Kandidatin und des Kandidaten anknüpft, Rechnung getragen. Die Praxis einer Unterscheidung der Beitragshöhe für eine Ausbildung nach Staatsangehörigkeit entspricht der gängigen Praxis von Schweizer Hochschulen, Fachhochschulen und höheren Fachschulen. Demnach werden auszubildende Schweizer Staatsangehörige und EU-/EFTA-Bürger gegenüber ausländischen Staatsangehörigen, welche sich lediglich zu Ausbildungszwecken in der Schweiz aufhalten und deshalb nicht unter das Freizügigkeitsabkommen mit der EU fallen, bevorzugt behandelt. Die Kosten für dieselbe Ausbildung variieren je nach Ausbildungsstätte stark. Es soll jedoch vermieden werden, dass durch die Wahl der Ausbildungsstätte die Regelung der verstärkten Unterstützung von Schweizer Staatsangehörigen durch die höheren Beitragssätze in Absatz 1 ihre Wirkung nicht entfalten kann. Deshalb wurde pro Ausbildungskategorie ein Kostendach der anrechenbaren Ausbildungskosten festgelegt. Des Weiteren profitieren Kandidatinnen und Kandidaten von einem höheren Beitragssatz, wenn sie zum Zeitpunkt des Ausbildungsbeginns eine Verpflichtung nach Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a bzw. Artikel 3 Absatz 3 Buchstabe a vorweisen können. Damit wird für die Kandidatin bzw. den Kandidaten ein Anreiz geschaffen, eine solche Verpflichtung zu erlangen und gleichzeitig auch das Ziel der Subvention, dass ihre Wirkung der Schweiz zu Gute kommt, bestmöglich sichergestellt. Mit der neu geschaffenen Regelung von der Ausbildungsfinanzierung profitieren zu können, auch wenn im Zeitpunkt des Ausbildungsbeginns keine Verpflichtung vorliegt, wird das Feld der möglichen Ausbildungsstätten und späteren Arbeitgeber für die Kandidatinnen und Kandidaten erweitert.

Artikel 6 *Auszahlungsmodalitäten*

Grundsätzlich wird die Finanzhilfe an die Kandidatin oder den Kandidaten ausgerichtet. Mittels einer von der Kandidatin oder dem Kandidaten datierten und unterschriebenen Vollmacht ist es indessen möglich die Finanzhilfe an die Ausbildungsstätte zu entrichten. Die Finanzhilfe wird erst nach Abschluss eines Anstellungsverhältnisses ausbezahlt wird. Dadurch wird verhindert, dass Subventionen ausbezahlt werden, ohne dass ein Arbeitsverhältnis zwischen der Subventionsempfängerin oder dem Subventionsempfänger und einem Aviatikbetrieb zustande kommt.

Artikel 7 *Rückzahlungspflicht*

Die Rückzahlungspflicht kommt zur Anwendung wenn entweder eine Anstellung innerhalb der genannten zwölf Monate nach Abschluss der betreffenden Ausbildung nach Artikel 1 nicht zustande kommt oder die Dauer, während derer die Tätigkeit in einem Aviatikbetrieb ausgeübt werden muss, nicht oder nur teilweise erfüllt wird.

Gesuchstellende werden beispielsweise rückzahlungspflichtig, wenn sie die Ausbildung schuldhaft oder ohne triftigen Grund abbrechen. Ein Aviatikbetrieb wird dann rückzahlungspflichtig, wenn er entweder gestützt auf die Verpflichtung nach Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a bzw. Artikel 3 Absatz 3 Buchstabe a und/oder nach Ausstellung des Arbeitsvertrags die in Absatz 1 Buchstabe b festgelegten Fristen nicht einhält. Dies geschieht beispielsweise dadurch, dass der Betrieb das Arbeitsverhältnis frühzeitig auflöst, weil kein Bedarf mehr an der Beschäftigung der betroffenen Kandidatin oder des betroffenen Kandidaten besteht, dies jedoch für den Betrieb voraussehbar gewesen wäre. In einem solchen Fall hat der Betrieb die Gründe für die frühzeitige Auflösung des Arbeitsverhältnisses zu verantworten, da er im Verhältnis zu seinem Bedarf zu viele Beschäftigungsverpflichtungen eingegangen ist. Abbrüche der Ausbildung oder Nichtanstellung bzw. Kündigungen während der in der Verordnung vorgegebenen Beschäftigungsdauer aus wirtschaftlichen Gründen begründen demgegenüber keine Rückzahlungspflicht des Aviatikbetriebs.

Keine Rückzahlungspflicht weder für die Kandidatin bzw. den Kandidaten noch den Aviatikbetrieb, entsteht, wenn der Abbruch der Ausbildung oder die Beendigung des Anstellungsverhältnisses auf qualifikatorischen Gründen basiert.

Artikel 8 *Gesuch*

Ein Gesuch muss wie bisher aufgrund der Planbarkeit der finanziellen Mittel vor Beginn der Ausbildung beim BAZL eingetroffen sein. Das Gesuch wird registriert und einer ersten Vollständigkeitsprüfung unterzogen, bevor es BAZL-intern dem entsprechenden Fachexperten zur materiellen Prüfung weitergeleitet wird. Sollten zu diesem Zeitpunkt weitere Dokumente für die abschliessende Beurteilung des Gesuches nötig sein, werden diese bei der entsprechenden Person angefordert. Je früher das Gesuch eingereicht wird, desto eher kann die gesuchstellende Person mit dem Entscheid (noch vor Ausbildungsbeginn) rechnen. Dies ist auch für diejenigen Kandidatinnen und Kandidaten relevant, welche erst nach Ausbildungsabschluss die Verpflichtung eines anstellenden Betriebs vorlegen können. Diese Gesuchstellenden erhalten dadurch noch vor Ausbildungsbeginn zumindest Klarheit darüber, ob ihre Ausbildung bis auf den Vorbehalt des Erfordernisses eines Anstellungsvertrags finanziert werden würde oder nicht. Die Abläufe unterscheiden sich dabei nicht von denjenigen Fällen, in welchen die Verpflichtung bereits im Zeitpunkt der Gesuchseinreichung vorliegt.

Artikel 9 *Entscheid*

Gemäss bisherigem Recht.

Artikel 10 *Einreichung der Rechnungen und Auszahlung*

Sinngemäss entspricht der Inhalt dieses Artikels bisherigem Recht. In Absatz 2 wird durch die Aufnahme des Passus' «Wird die Finanzhilfe während der Ausbildung ausgezahlt (Art. 6 Abs. 1 Bst. a), (...) » der neuen Situation Rechnung getragen, dass vor Ausbildungsbeginn nicht immer eine Anstellungsverpflichtung vorliegt und in diesen Fällen die Finanzhilfe nicht während der Ausbildung ausbezahlt wird.

Artikel 11 *Nachweise*

Gemäss bisherigem Recht mit Anpassung der Neuregelung des Nachweises der Verpflichtung zur Beschäftigung.

Artikel 12 *Übergangsbestimmung*

Im Zeitpunkt des Inkrafttretens der revidierten Verordnung noch hängige Gesuchs- oder Beschwerdeverfahren werden nach der Verordnung vom 1. Juli 2015 beurteilt. Ab dem Inkrafttreten der revidierten Verordnung registrierte Gesuche werden nach dem neuen Recht beurteilt.