

II-7975 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 4045/1J

1989-06-28

A n f r a g e

der Abg. Dipl. Ing. Dr. Peter Keppelmüller, *Föder*
und Genossen

an den Bundesminister f. Öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend ein Schreiben der Aktion Cockpit, demzufolge die Flugsicherheit über Österreich nicht mehr gewährleistet sein soll.

Mit Besorgnis haben die unterzeichneten Abgeordneten das gegenständliche, der Anfrage beiliegende Schreiben der Aktion Cockpit zur Kenntnis genommen.

Die unterfertigten Abgeordneten richten daher an den Herrn Bundesminister für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr die nachstehende Anfrage:

- 1) Sind Sie bereit, die im Schreiben der Aktion Cockpit aufgezeigten Fakten eingehend überprüfen zu lassen?
- 2) Wenn ja, zu welchem Ergebnis und zu welchen Schlüssen hinsichtlich der behaupteten Gefährdung der Flugsicherheit über Österreich sind Sie gekommen?
- 3) Welche Konsequenzen werden Sie aus den Untersuchungsergebnissen ziehen?

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete zum Nationalrat!

Die Flugsicherheit über Österreich ist nicht mehr gewährleistet!

Viel zu wenig Lotsen bei gleichzeitig aufgeblähtem Wetterdienst und uneffizienter Verwaltung!

Im Bereich der Flugverkehrskontrollzentrale, in der 114 der 210 Österreichischen Fluglotsen arbeiten, wurden allein im Mai 1989 zur Aufrechterhaltung des Betriebes 1.600 Überstunden geleistet. An manchen Tagen wurde dennoch die Mindestbesetzung um bis zu 25% unterschritten! Das geht auf die Substanz, das ist nicht mehr sicher!

Selbst die Betriebsberatungsfirma Berger kam unter falschen Voraussetzungen (die verwendeten Vergleichszahlen von München sind um den Faktor 2 bis 3 falsch) auf einen Lotsenbedarf von 162 bis zum Jahr 1996. Gleichzeitig aber werden – auch auf geschlossenen – Flugplätzen zwei Wetterbeobachter rund um die Uhr eingesetzt und Wetterkarten händisch für die Archive gezeichnet, während Computerausdrucke für die Beratung verwendet werden.

Kein Wunder, wenn man weiß, daß der oberste Gewerkschafter gleichzeitig Amtskontrollor (Dienstgeber) ist und vom Wetterdienst kommt!

Mangelhafte Technik, insbesondere im Bereich der EDV!

Obwohl die neue Flugverkehrskontrollzentrale seit 1986 in Betrieb ist, werden die Basisflugdaten noch immer auf einem Computer aus dem Jahr 1986, der fast täglich ausfällt, verarbeitet. Die Radareraffassung zeigt oftmals gravierende Mängel – so sind Flugziele, deren Existenz von Piloten bestätigt wird, am Radar nicht zu sehen. Andere – dargestellte Flugziele – sind keine, sondern unliebsame Überreichweiten, als solche aber nicht zu erkennen. Es gibt Kontrollsektoren ohne Notfunkgeräte – Funkausfälle führen daher zu einem kaum entwirrbaren Chaos. Um den beklagenswerten Zustand der Technik des Bundesamtes für Zivilluftfahrt besser zu beleuchten, empfehlen wir die Lektüre des Berichtes der Firma Berger, erhältlich bei Herrn Minister Dr. Streicher. Selbst die Anschaffung geeigneter Kopfhörer, obwohl dem Vernehmen nach von Herrn Minister Streicher persönlich vor einem Jahr angeordnet, ist bis jetzt nicht erfolgt!

Eigentlich unerklärbar, wenn man bedenkt, daß seit Jahren regelmäßig wöchentlich eine halbe Million Schilling für acht Softwareleute nach England überwiesen wird!

Österreich ist das einzige europäische Land, das Lotsen bis zum 65. Lebensjahr arbeiten läßt!

Wir sind rückschrittlicher als der Ostblock!

Für das Bundesamt für Zivilluftfahrt wurde im Kollektivvertrag ein sogenannter AVZ (Altersversorgungszuschuß) eingeführt, der etwa 95% der Bediensteten eine Zusatzpension gewährt. Diese wird seit Jahren ausbezahlt, die Dienstnehmerbeiträge dafür werden aber nicht einbehalten – interessiert Sie das nicht, Herr Sozialminister? Welch eine Kuriosität!

Eine Pensionsregelung für Fluglotsen nach internationalen Richtlinien ist sofort zu schaffen!
Zu alte Lotsen sind unwirtschaftlich und gefährlich!

Österreichs 210 Lotsen werden gewerkschaftlich nicht vertreten!

Die Mehrheit der Fachgruppe Flugsicherung kommt aus dem Bereich der restlichen 800 Mitarbeiter des Bundesamtes für Zivilluftfahrt. Sie kocht ihr eigenes Süppchen, Fluglotsen, die die Interessen ihrer Kollegen und nicht die einer Partei vertreten, werden aus der Fachgruppe ausgeschlossen. Fairerweise muß man zugeben, daß die Gewerkschaftsvertreter des Bundesamtes sehr gute Gehälter erreicht haben, allerdings in erster Linie für sich selbst. Auch scheint man bei der Fachgruppe Flugsicherung das Wort Interessenkollision nicht zu kennen. Ob z.B. der Vorsitzende der Fachgruppe, der in Wahrheit im Bundesamt das Sagen hat, oder ein weiteres Fachgruppenmitglied mit 200 Untergetriebenen auch ein guter Gewerkschafter sein kann, das entscheiden Sie bitte selbst!

Für die Fluglotsen ist im ÖGB eine eigene Fachgruppe zu schaffen!

Wundert es, wenn die Lotsen frustriert sind, wenn

- das Versprechen aus dem Jahr 1982 auf Einführung von Vorsorgekuren noch immer nicht eingelöst wurde?
- ihre Tätigkeit am Radarschirm nicht als Bildschirmarbeit anerkannt wird?
- es so gut wie keine arbeitsrechtliche und arbeitsmedizinische Betreuung gibt?

Die Erfüllung aller dieser Forderungen ist budgetneutral! Alle Kosten werden deckend durch die Überflugsgebühren ersetzt! Dem Staat entstehen dadurch keine Belastungen!

ABER: Es geht nur mit professionellem Management! Weg mit Sparefrohs und den von Gewerkschaftsfunktionären geführten Führungsmarionetten!

Aktionskomitee Cockpit