



Dr. WERNER FASSLABEND
BUNDESMINISTER FÜR LANDESVERTEIDIGUNG

1030 WIEN
DAMPFSCHIFFSTRASSE 2

10 072/22-1.8/95

5. April 1995

Herrn
Präsidenten des Nationalrates

XIX. GP.-NR
547 / AB
1995 -04- 07

Parlament
1017 Wien

zu 549 / J

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Firlinger, Partnerinnen und Partner haben am 9. Februar 1995 unter der Nr. 549/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend "Beschränkung der freien Arbeitsplatzwahl" gerichtet. Diese aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beigeschlossene Anfrage beantworte ich wie folgt:

Im Interesse einer umfassenden Beurteilung des von den Anfragstellern angesprochenen Problemkreises bedarf die Darstellung der Anfragsteller noch einiger Ergänzungen bzw. Präzisierungen:

Auszugehen ist von der Tatsache, daß die im Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZ), nunmehr Austro Control GmbH, beschäftigten zivilen Flugverkehrsleiter als Angestellte auf Grund der einschlägigen kollektivvertraglichen Regelungen bedeutend höher entlohnt werden als die im öffentlichen Dienst stehenden militärischen Flugverkehrsleiter. Diese bezugsmäßige Diskrepanz ist umso weniger verständlich, als die Ausbildung zum militärischen Flugverkehrsleiter auf Grund der militärspezifischen Aufgabenstellung vergleichsweise einen höheren Standard aufweist als im zivilen Bereich. Um zu verhindern, daß der dadurch bewirkte "Sog" von Flugsicherungsbediensteten vom Bundesministerium für Landesverteidigung zum BAZ in letzter Konsequenz zu einer Lahmlegung des militärischen Flugbetriebes führt, wurde schon in den sechziger Jahren ein Verwaltungsübereinkommen abgeschlossen, wonach die Übernahme von militärischen Flugverkehrsleitern in das Bundesamt für Zivilluftfahrt jeweils von der Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung abhängig gemacht wurde. Diese Vorgangsweise, die ihre Rechtfertigung in der Tatsache findet, daß die beträchtlichen Ausbildungskosten der Flugverkehrsleiter zur Gänze vom Bundesheer getragen werden, ermöglichte es in aller Regel, die vorerwähnten öffentlichen mit den legitimen Interessen der betroffenen Bediensteten in Einklang zu bringen.

- 2 -

Als sich vor einigen Jahren die Ausgliederung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt abzeichnete, intensivierte mein Ressort seine Bemühungen, durch gebührenrechtliche Verbesserungen (Schaffung einer besonderen Vergütung in Verbindung mit einer pauschalierten Nebengebühr) der drohenden Gefahr einer verstärkten Abwanderung von Bediensteten der militärischen Flugsicherung entgegenzuwirken. Diesbezüglich konnte bereits im Juli 1993 zwischen Vertretern des Bundeskanzleramtes, des Bundesministeriums für Finanzen und meines Ressorts sowie der Gewerkschaft öffentlicher Dienst Einvernehmen über eine besoldungsrechtliche Besserstellung des militärischen Flugsicherungspersonals in Form einer Neuregelung der Nebengebühren erzielt werden. Die Umsetzung dieser Neuregelung wurde jedoch bisher vom Bundesminister für Finanzen aus, wie er mir mitteilte, budgetären Gründen verweigert.

Im übrigen darf ich den Fragestellern mitteilen, daß diese besoldungsrechtliche Problematik erst vor kurzem auch Gegenstand eines Verfahrens bei der Volksanwaltschaft war. Hierbei wurde in dem diesbezüglichen Antwortschreiben an den Beschwerdeführer festgestellt, daß die Ursachen der besoldungsmäßigen Schlechterstellung des militärischen Flugsicherungspersonals nicht vom Bundesministerium für Landesverteidigung zu vertreten sind, sondern "eindeutig im Bereich des Bundesministers für Finanzen" liegen.

Im einzelnen beantworte ich die vorliegende Anfrage wie folgt:

Zu 1, 2, 4 und 5:

Der von den Fragestellern geschilderte "Fall" ist mir bekannt. Die Frage, ob er sich in allen Details so zugetragen hat, kann ich nur insoweit beantworten, als dadurch der Vollzugsbereich meines Ressorts betroffen ist. Dem Grunde nach ist es nichts Neues und in der Vergangenheit auch immer wieder vorgekommen, daß einzelne militärische Flugverkehrsleiter zum BAZ überwechseln. Die Handhabung der oben erwähnten Vereinbarung beruht somit auf den Erfahrungen von mehr als zwei Jahrzehnten Praxis und hat sich im großen und ganzen bewährt. Demnach trifft zu, daß ich im Zuge der Verhandlungen über das "Austro Control-Gesetz" mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr den gegenständlichen Problemkreis ausführlich erörtert habe. Hierbei konnte ich unter Hinweis auf die drohenden negativen Auswirkungen für die militärische Flugsicherung die Zusage erreichen, daß auch in Hinkunft nur im Konsens mit meinem Ressort vorgegangen wird und Abwerbemaßnahmen der gegenständlichen Art jedenfalls unterlassen werden. Unabhängig davon wurde sowohl auf Beamtenebene als auch durch mich persönlich versucht, eine besoldungsrechtliche Besserstellung für die betroffenen Personen zu erwirken, um damit Anreize zu setzen, diese hochqualifizierten Bediensteten dem Ressort zu erhalten. Im übrigen verweise ich auf meine einleitenden Ausführungen.

- 3 -

Zu 3:

Ein Austritt besagter Gruppe von Flugverkehrsleitern hätte für mein Ressort praktisch die Lahmlegung der militärischen Flugsicherung und damit jegliches Luftverkehrs des Bundesheeres bedeutet.

Zu 6:

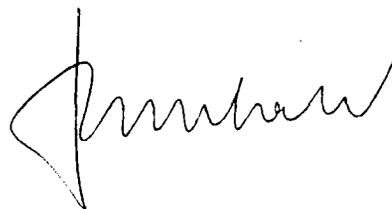
Die reinen Ausbildungskosten zum militärischen Flugverkehrsleiter (d.h. exklusive Personalgrundkosten) betragen pro Person durchschnittlich rund S 475.000,- .

Zu 7:

Der "Grundsatz der freien Wahl des Arbeitsplatzes" bzw. das Grundrecht auf Erwerbsfreiheit wird dadurch nicht berührt.

Zu 8:

Abgesehen davon, daß im gegenständlichen Fall in meinem Ressortbereich keine "Mißstände" aufgetreten sind, werde ich mich weiterhin dafür einsetzen, eine besoldungsrechtliche Besserstellung für das militärische Flugsicherungspersonal zu erreichen.

Beilage

BEILAGE

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher in diesem Zusammenhang nachfolgende

Anfrage

1. Ist Ihnen der geschilderte Fall bekannt und hat er sich so zugetragen?
2. Wurden Verantwortungsträger der militärischen Flugsicherung aktiv, um den Wechsel der militärischen Flugverkehrsleiter in das BMV zu verhindern? Wurden Sie selbst um ein Tätigwerden in dieser Angelegenheit ersucht?
3. Wie beurteilen Sie die Personalsituation der militärischen Flugsicherung, und würde diese im Falle des Abganges der besagten Flugverkehrsleiter "zusammenbrechen"?
4. Haben Sie Ihrem Kollegen, dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, das Versprechen abgerungen, daß die besagten Flugverkehrsleiter "nicht abgeworben werden"?
5. In welcher Form ist Ihr Ministerium aktiv geworden, um die geplante Anstellung der Flugverkehrsleiter zu verhindern?
6. Was kostet die Ausbildung zum Flugverkehrsleiter beim Bundesheer?
7. Wie beurteilen Sie die geschilderten Vorgänge vor dem Hintergrund des Grundsatzes der freien Arbeitsplatzwahl?
8. Was werden Sie tun, um die geschilderten Mißstände abzustellen?