

## **Antwort**

**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Erhard (Bad Schwalbach), Dr. Dollinger, Gerster (Mainz), Spranger, Berger (Herne), Dr. Laufs, Broll, Regenspurger, Krey, Dr. Langguth, Niegel, Gerlach (Obernau), Höffkes, Dr. Jobst, Sick, Dr. Stavenhagen, Dr. Jenninger, Dr. Hoffacker und der Fraktion der CDU/CSU**  
**– Drucksache 8/3682 –**

### **Beförderungstau im gehobenen nichttechnischen Betriebs- und Verwaltungsdienst der Deutschen Bundespost und der Bundeszollverwaltung**

Der Bundesminister des Innern – D II 2 – 221 250 – 4 / a – hat mit Schreiben vom 18. März 1980 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

#### **V o r b e m e r k u n g**

Im Bereich des Bundes haben sich die Wartezeiten der Beamten bis zu einer Beförderung in den letzten Jahren im Vergleich zu den vorhergehenden Jahren allgemein verlängert, und zwar nicht nur im gehobenen nichttechnischen Betriebs- und Verwaltungsdienst der Deutschen Bundespost und der Bundeszollverwaltung. Eine weitere Verschlechterung der Situation ist für die nächsten Jahre zu befürchten. Durch die strukturellen Besoldungsverbesserungen (Vergrößerung des Anteils der Beförderungsstellen) und durch Planstellenvermehrungen, die mit der Ausweitung der öffentlichen Aufgaben zusammenhängen, sind in den Jahren vor 1976 zahlreiche zusätzliche Beförderungsmöglichkeiten geschaffen worden. Für die in diese Beförderungsstellen einrückenden Beamten verkürzte sich damit die Wartezeit. In den letzten Jahren sind nur in begrenztem Umfang neue Planstellen geschaffen worden, so daß die Wartezeit bis zu einer Beförderung im wesentlichen allein durch die Zahl der jeweils freiwerdenden Stellen bestimmt wird.

Die Frage, ob ein sog. Beförderungsstau vorhanden ist, kann nur auf der Basis eines Vergleichs mit einer „normalen“ Beförderungssituation beantwortet werden. Die Ansichten darüber, welche Beförderungssituation als „normal“ zu bezeichnen ist, gehen jedoch weit auseinander. Die Beförderungsaussichten eines Beamten werden durch eine Vielzahl von Ursachen beeinflusst, die zum Teil seiner Einwirkung entzogen sind (z. B. Zahl der vorhandenen Planstellen, insbesondere Beförderungsstellen, Altersstruktur der jeweiligen Laufbahn), z. T. aber auch in seiner Person liegen (z. B. persönliche Leistung, Versetzungsbereitschaft). Gerade die für die allgemeinen Beförderungsverhältnisse besonders wichtigen Grundlagen (Planstellensituation, Altersstruktur) sind von jeher ständigen Änderungen unterworfen gewesen – in den einzelnen Bereichen häufig stark unterschiedlich.

Die Planstellensituation wird grundsätzlich durch die besoldungsgesetzlichen Obergrenzen für den Anteil der Beförderungsstellen bestimmt. § 26 Abs. 1 des Bundesbesoldungsgesetzes sieht vor, daß von den Planstellen des gehobenen Dienstes in den dreistufigen Verwaltungen 54 v. H. auf den Bereich unterhalb der Besoldungsgruppe A 11 entfallen.

Des weiteren wird die Beförderungssituation durch die Altersstruktur wesentlich bestimmt. Sie ist in zahlreichen Laufbahnen sehr uneinheitlich. Bestimmte Jahrgänge sind überdurchschnittlich schwach, andere stark besetzt. Nähern sich – wie jetzt – schwach besetzte Jahrgänge der Altersgrenze, werden wenige Beförderungsplankstellen frei, und die Beförderungserwartungen vermindern sich entsprechend. Die unterschiedlich starke Besetzung der Jahrgänge hat ihrerseits verschiedenartige Ursachen, z. B. Auswirkungen des Krieges, vermehrte oder verminderte Neueinstellungen infolge Ausweitung oder Einschränkung des Stellenhaushalts (z. B. bei Bundespost und Bundesbahn), Einflüsse von Rationalisierungsmaßnahmen und der Arbeitsmarktsituation.

Andererseits kann bei der Frage, ob ein Beförderungsstau besteht, nicht entscheidend auf das Lebensalter abgestellt werden. Ein überdurchschnittlich hoher Anteil von lebensälteren Beamten in bestimmten Besoldungsgruppen kann auch verursacht sein durch einen erhöhten Anteil von Aufstiegsbeamten, die im allgemeinen erst in einem fortgeschritteneren Lebensalter in die höhere Laufbahn aufsteigen (vgl. die nachstehende Antwort zu Nr. 1).

1. Ist es zutreffend, daß im gehobenen nichttechnischen Dienst
  - a) der Deutschen Bundespost mehr als 3620 Oberinspektoren und
  - b) der Bundeszollverwaltung mehr als 1580 Oberinspektoren beschäftigt sind,die älter als 40 Jahre sind, und wie waren die genauen Zahlen zum 1. Januar 1980?

Die in der Frage genannten Zahlen beziehen sich auf Oberinspektoren des gehobenen nichttechnischen Dienstes, die zum

Zeitpunkt einer Erhebung im Jahr 1977 40 Jahre und älter waren. Zum 1. Januar 1980 waren im gehobenen nichttechnischen Dienst

- a) der Deutschen Bundespost 3104 Oberinspektoren,
- b) der Bundeszollverwaltung 1542 Oberinspektoren

beschäftigt, die älter als 40 Jahre sind. Darunter befinden sich bei der Deutschen Bundespost ca. 1000 Beamte, bei der Bundeszollverwaltung ca. 850 Beamte, die seit mindestens zehn Jahren in Besoldungsgruppe A 10 sind.

Von den Zahlen entfällt ein größerer Anteil auf Beamte, die z. T. in vorgerücktem Lebensalter aus dem mittleren in den gehobenen Dienst aufgestiegen sind, und zwar bei der Deutschen Bundespost nach einer früheren Erhebung rund 60 v. H. (dieser Anteil dürfte sich nicht wesentlich verändert haben) und bei der Bundeszollverwaltung 63 v. H.

- 2. Trifft es zu, daß der Anteil dieser über 40 Jahre alten Oberinspektoren
  - a) nach Untersuchungen der Deutschen Bundespost rd. 56 v. H. aller Oberinspektoren und
  - b) bei der Bundeszollverwaltung rd. 48 v. H. beträgt, und wie hoch war dieser Anteil am 1. Januar 1980?

Die Anteile der über 40 Jahre alten Oberinspektoren an der Gesamtzahl der Oberinspektoren des nichttechnischen Dienstes betrugen am 1. Januar 1980

- a) bei der Deutschen Bundespost 57 v. H.
- b) bei der Bundeszollverwaltung 47,91 v. H.

- 3. Ist es weiter zutreffend, daß in absehbarer Zeit eher noch eine Verschlechterung der Beförderungschancen eintreten wird, weil die Altersstruktur ungünstig ist und die Beförderungswartezeiten zum Amtmann, die jetzt 10 bis 13 Jahre betragen, zum Teil noch länger werden?

Wegen der gegebenen Altersstruktur rechnet der Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen mit steigender Tendenz der Wartezeiten bis zur Beförderung zum Amtmann. In der Bundeszollverwaltung betragen aus dem gleichen Grunde die durchschnittlichen Wartezeiten für die Beförderung vom Zolloberinspektor zum Zollamtmann zur Zeit 13 Jahre, bei besonders qualifizierten Beamten ca. zehn Jahre. Mit einer Verlängerung dieser Wartezeiten in den nächsten Jahren wird gerechnet.

- 4. Trifft es zu, daß bei der Deutschen Bundespost im gehobenen nichttechnischen Betriebs- und Verwaltungsdienst rd. 2000 Dienstposten nicht laufbahngerecht besetzt waren, und wie ist die genaue Zahl zum 1. Januar 1980?

Ende 1979 waren ca. 1000 Dienstposten des gehobenen Betriebs- und Verwaltungsdienstes nicht laufbahngerecht, d. h. im wesentlichen mit Beamten des mittleren Dienstes, besetzt; ca. 1200 Dienstposten waren unbesetzt.

Der z. Z. noch vorhandene Personalfehlbestand soll so rasch wie möglich abgebaut werden. Außer einer verstärkten Übernahme von Nachwuchskräften bemüht sich der Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen neben einem verstärkten Aufstieg auch die Voraussetzungen für die Einstellung grad. Betriebswirte (BLV § 25 Abs. 5) so schnell wie möglich zu schaffen.

5. Wie groß ist die Zahl und der Anteil der über 40 Jahre alten Oberinspektoren in anderen Bereichen der Bundesverwaltung, insbesondere
    - a) bei den Laufbahnen des gehobenen nichttechnischen Dienstes
      - der Bundesministerien,
      - der Bundesoberbehörden,
      - der Bundesbahn,
      - der Bundeswehrverwaltung;
    - b) bei den im Personalverband im Grenzzolldienst eingesetzten BGS-Beamten;
    - c) bei den technischen Beamten der Deutschen Bundespost?
- a) Für das zu untersuchende Problem sind die Beförderungsverhältnisse in den Bundesministerien und den Bundesoberbehörden nur von geringem Aussagewert, da Beamte in diese – sehr unterschiedlich strukturierten – Bereiche häufig erst nach längeren Vordienstzeiten in der Außenverwaltung, also in entsprechend höherem Lebensalter, übernommen werden; von einer Ermittlung entsprechender Daten ist daher abgesehen worden.
- Im Bereich der Deutschen Bundesbahn sind derzeit 1684 Oberinspektoren in der Laufbahn des gehobenen nichttechnischen Dienstes tätig, die über 40 Jahre alt sind, d. s. 44,35 v. H. der Gesamtzahl der entsprechenden Oberinspektoren. Die Verhältnisse werden sich in den nächsten Jahren verschlechtern.
- Im Bereich der Bundeswehrverwaltung handelt es sich um 1573 Oberinspektoren, die einen Anteil von 54,3 v. H. an der Gesamtzahl der Oberinspektoren des gehobenen nichttechnischen Dienstes ausmachen.
- b) Im Personalverbund mit dem Grenzzolldienst sind derzeit 9 Polizeioberkommissare des Grenzschatzeinzeldienstes eingesetzt. Davon sind 3 Beamte oder 33,34 v. H. älter als 40 Jahre. Oberinspektoren sind in dem angesprochenen Bereich nicht eingesetzt. Im übrigen ist darauf hinzuweisen, daß die besoldungsrechtlichen Regelungen für Polizeivollzugsbeamte einen größeren Anteil an Beförderungssämtern oberhalb der Besoldungsgruppe A 10 vorsehen als für die allgemeine Verwaltung.
- c) Die Zahl der Oberinspektoren in technischen Laufbahnen der Deutschen Bundespost, die über 40 Jahre alt sind, beträgt derzeit rd. 268, d. s. 4,8 v. H. der Gesamtzahl der Oberinspektoren in diesem Bereich. Dies beruht u. a. auf der Funktionsgruppenverordnung, die vor allem für bestimmte technische Beamte einen größeren Anteil an Beförderungsstellen ober-

halb der Besoldungsgruppe A 10 vorsieht als für die allgemeinen Bereiche.

6. Wie groß ist die Zahl und der Anteil der über 40 Jahre alten Oberinspektoren in der Landesverwaltung, z. B. der Steuerverwaltung?

Nach Ermittlungen in zwei großen Flächenländern ergibt sich folgendes:

	Bayern		Nordrhein-Westfalen	
	gesamte Landesverwaltung (außer Schul- und Hochschulverw.)	davon Steuerverwaltung	gesamte Landesverwaltung (außer Schul- und Hochschulverw.)	davon Steuerverwaltung
Gesamtzahl der Oberinspektoren des nichttechn. Dienstes	6 431	1 691	5 278	2 362
davon über 40 Jahre alt	1 452	178	1 519	239
d. s.:	22,58 v. H.	10,53 v. H.	28,78 v. H.	10,12 v. H.

Der relativ niedrige v.H.-Satz der über 40 Jahre alten Oberinspektoren in der Steuerverwaltung wird von den Ländern u. a. mit laufenden Planstellenvermehrungen, mit besonders starker Fluktuation und mit einem geringen Teil von Aufstiegsbeamten in diesem Bereich begründet.

7. Welche besoldungs- und haushaltsrechtlichen Maßnahmen hat die Bundesregierung in den letzten fünf Jahren ergriffen, um die Situation der in den Fragen 1 bis 3 genannten Beamtengruppen zu verbessern?

Im Stellenplan der Deutschen Bundespost für 1979 sind in Anwendung der Funktionsgruppenverordnung zusätzlich 342 Beförderungsmöglichkeiten nach Besoldungsgruppe A 11 eingebracht worden. Im übrigen sind sowohl bei der Deutschen Bundespost wie auch in der Bundeszollverwaltung die gesetzlichen Stellenobergrenzen bereits erreicht.

8. Weshalb hat die Bundesregierung nicht von der Möglichkeit Gebrauch gemacht und für diesen Personenkreis im Entwurf des Besoldungsstrukturgesetzes 1980 für einen befristeten Zeitraum ein Abweichen von den in § 26 Abs. 1 des Bundesbesoldungsgesetzes aufgeführten Obergrenzen zugelassen?

Im Hinblick auf die vor 1976 vorgenommenen strukturellen Besoldungsverbesserungen hat die Bundesregierung angesichts vordringlicher Aufgaben in den letzten Jahren gesetzliche

Maßnahmen zu weiteren Verbesserungen der Beförderungsmöglichkeiten für Beamte nicht für vertretbar gehalten.

Die einleitenden Ausführungen in dieser Antwort machen im übrigen deutlich, daß bei der Vielschichtigkeit der Probleme eine pauschale Änderung des § 26 Abs. 1 des Bundesbesoldungsgesetzes zu unerwünschten Auswirkungen auch in wenig betroffenen Verwaltungsbereichen geführt hätte.

9. Warum hat die Bundesregierung nicht in der sog. Funktionsgruppenverordnung, d. h. der Verordnung zu § 26 Abs. 4 des Bundesbesoldungsgesetzes (früher § 5 Abs. 6) eine entsprechende Regelung getroffen?

Die verlängerten Wartezeiten vor einer Beförderung ergeben sich in vielerlei Funktionen. Durch Aufnahme einzelner Funktionen in die Funktionsgruppenverordnung kann daher eine entscheidende Lösung der aufgetretenen Probleme nicht erreicht werden.

Seit einiger Zeit wird zwischen Vertretern des Bundes und der Länder die Frage erörtert, ob Unebenheiten in der Funktionsgruppenverordnung (Verordnung zu § 26 Abs. 4 Nr. 2 BBesG) bereinigt werden können; dies würde auch eine gewisse Verbesserung der Beförderungssituation herbeiführen; in diese Erörterungen sind auch Vorschläge des BMP und des BMF mit einbezogen.

10. Welche sonstigen konkreten Verbesserungen für diese Beamten beabsichtigt die Bundesregierung, und bis wann sollen diese Maßnahmen durchgeführt werden?

Bevor weitere Maßnahmen geprüft werden, soll zunächst der Abschluß der zu Nummer 9 genannten Erörterungen abgewartet werden.