

1361/AB XX.GP

An den  
Präsidenten des Nationalrates  
Parlament

1017 Wien, am 13. Dezember 1996

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Grollitsch, Rosenstingl, DI Hoffmann, Dr. Povysil und Kollegen haben am 29. November 1996 unter der Nr. 1587/J-NR/1996 an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betr. "Einschränkungen im Flugrettungswesen" gerichtet, die folgenden Wortlaut hat:

1. ) wurde in der vom Bundesministerium für Inneres angeforderten, von Frau Mag. Susanne GEYER durchgeführten Studie eine Effektivitätssteigerung bzw. höhere Ökonomisierung im Flugrettungswesen als mögliche Alternative zur Kürzung der Flugstunden ins Auge gefaßt ?
2. ) Wurde erwogen, auch die Einsatzpläne zu durchforsten und auf der Basis von Erfahrungswerten effektiver und ökonomischer zu gestalten ?
3. ) Ist in der in Rede stehenden BMI-Studie berücksichtigt, daß ein großer Teil der Gemeindegeldkosten, etwa für die Hangarisierung, die Instandhaltung, den administrativen Betrieb und die Flugeinsatzstellen, die mit 40 % der Flugrettung zugerechnet werden, auch nach der eventuellen Einstellung des Flurettungswesens aufgewendet werden müßte?
4. ) Ist es richtig, daß die Kosten für die Ausbildung der Piloten und Techniker in die Kostenrechnung der Studie einbezogen wurden, obwohl auch ausgebildetes Personal aufgenommen werden könnte/sollte bzw. bestimmte Wartungsarbeiten von privaten Unternehmen besser und billiger besorgt werden könnten?
5. ) Ist es richtig, daß trotz rückläufiger Flugleistung in der Flugrettung und vermehrter EDV-unterstützung der Personalstand im administrativen Bereich der Zentralstellen - nicht etwa bei Piloten und Technikern ! - von 17 Beschäftigten im Jahre 1994 auf 27 Beschäftigte im Jahre 1997 aufgestockt wurde?
6. ) wie erklären Sie sich die Diskrepanz in der Berechnung der kalkulatorischen Risiken bzw. in der Dokumentation der Anzahl der Schadensfälle zwischen der offiziellen Kostenrechnung der BMI-Studie und den Aufzeichnungen der Pilotenvereinigungen, die sich wie folgt ergibt:  
BMI-Studie: 11 Unfälle in 17 Jahren Flugrettungsbetrieb  
Pilotenvereinigung: 2 Unfälle in 10 Jahren Flugrettungsbetrieb.
7. ) Welche anderen sachkundigen Stellungnahmen außer der BMI-Studie haben Sie für Ihre diesbezüglichen Entscheidungen herangezogen?
8. ) Wurden in der vom BMI-Studie auch die gesundheitlichen Folgeschäden in die volkswirtschaftliche Beurteilung miteinbezogen?
9. ) Die öffentliche Hand ersparte sich z. B. allein durch einen rechtzeitig versorgten Herzinfarkt-Patienten viermal soviel Geld wie ein Jahr Pilotenstunden kosten. Ist sich das Ministerium bei seiner Argumentation gegen die Aufrechterhaltung des Rettungsflugwesens bewußt, daß die Nichtberücksichtigung volkswirtschaftlicher Nutzenrechnungen die vorgebliche Sparabsicht konterkariert ?
10. ) Am 2. März 1996, knapp nach 17 Uhr, hatte sich ein zwölfjähriger Judenburger nach einem Snowboardunfall eine Gehirnblutungen zugezogen. Sein Leben konnte nur durch einen neurochirurgischen Eingriff in Graz infolge eines spontanen Rettungshubschraubereinsatzes unmittelbar nach der "bürgerlichen

Abenddämmerung" gerettet werden.

Sind dem Ministerium dieser und ähnliche Fälle bekannt, wo die Kürzung der Flugeinsatzstunden nachweislich zum Tod oder zur drastischen Verschlimmerung eines Krankheitsbildes geführt hätte ?

10a. ) Wenn ja, wieviele und welche?

10b. ) wenn nein, finden solche Fälle in der "entwicklungsorientierten Problembeschreibung" keine Berücksichtigung?

11. ) In den Fremdenverkehrsregionen werden in der Regel die Schilifte erst nach 16 Uhr gesperrt, und man weiß, daß gewöhnlich die meisten und schlimmsten Unfälle auf der Piste bei der letzten Abfahrt, häufig nach 16 Uhr passieren. Mit Beginn der Winterzeit dürften aber in den betroffenen Gebieten Rettungshubschrauberpiloten nur mehr von acht bis 16 Uhr fliegen. wie rechtfertigt das Ministerium diesen sowohl volkswirtschaftlich als auch ethisch-moralischen schiebbürgerstreich?

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1.:

Bei der von Ihnen genannten Studie handelt es sich um eine Kostenrechnung, die durch eine unabhängige gerichtlich beidete Sachverständige erstellt wurde. Zweck dieser Arbeit war die Schaffung von Transparenz im Kostenbereich, insbesondere auch für unsere Partner in der Flugrettung.

Zu Frage 2.:

Ja. Die Verkürzung der Bereitstellungszeiten ist nur eine von mehreren innerbetrieblichen Maßnahmen zur Kostenminimierung.

Zu Frage 3.:

Die Beurteilung dieser Frage hängt davon ab, wie der Flugbetrieb nach einer eventuellen Einstellung der Flugrettung strukturiert wird.

Zu Frage 4.:

Ja. Die Piloten des BMI werden im Mischbetrieb (Flugpolizei und Flugrettung) eingesetzt und müssen daher Exekutivbeamte sein. In Österreich besteht keine ausreichende Infrastruktur im privatwirtschaftlichen Bereich, um die Wartung von 19 Hubschraubern des BMI sicherzustellen.

Zu Frage 5.:

Nein. Im genannten Zeitraum erfolgte in der Zentralstelle (administrativer Bereich) eine Reduktion um eine Planstelle auf derzeit 21.

Zu Frage 6.:

In der Kostenrechnung sind alle Unfälle im Flugbetrieb über einen Zeitraum von 17 Jahren erfaßt. In den vergangenen 10 Jahren ereigneten sich 5 Unfälle, hiervon 2 im Bereich der Flugrettung. unter Unfällen werden hier Totalschäden (mit und ohne Personenschaden) verstanden.

Zu Frage 7

Die Verkürzung der Bereitstellungszeiten erfolgte in weitgehendem schriftlichen Einvernehmen mit den für das Rettungswesen zuständigen Ländern. Als Entscheidungsgrundlage wurden insbesondere auch Statistiken herangezogen, die für den Zeitraum der Verkürzung ein starkes Absinken der Einsatzhäufigkeit zeigen.

Zu Frage 8.:

Aufgrund des unter 1. angeführten Zweckes dieser Kostenrechnung nicht.

Zu Frage 9.:

Laut Information der für das Rettungswesen zuständigen Bundesländer beträgt der Schlüssel hinsichtlich des Kosten-Nutzen-Verhältnisses zwischen 1:2 bis 1:5,48 der aufgewendeten Mittel. Das BMI ist sich dieser volkswirtschaftlichen Nutzenrechnung bewußt, muß aber mit den

vorhandenen Budgetmitteln das Auslangen finden.

Zu den Fragen 10, 10a, 10b, und 11.:

In den zwischen dem Bund und den Ländern abgeschlossenen Vereinbarungen nach Art. 15a B-VG wurde der Hubschrauber-Rettungsdienst als Ergänzung zum bodengebundenen Rettungsdienst, insbesondere zur Versorgung schwer zugänglicher Gebiete eingerichtet (§ 3 Z. 1 der Art.

15a-Verträge). Nicht zuletzt die Mißachtung dieses Vertragsinhaltes hat zu einem überaus starken Anstieg der Kosten geführt. Verhandlungen mit den Ländern auf höhere Kostenbeteiligung sind aber bisher am Widerstand der Länder gescheitert.

Die Länder haben aber einer Verkürzung der Bereitstellungszeiten zur Kostenminimierung zugestimmt und es liegt in ihrem Verantwortungsbereich, für diesen Zeitraum Vorsorge zu treffen. Erwähnt sei auch, daß die Verträge nach Art. 15a B-VG die Bereitstellungszeiten nicht regeln.