

339/AB

Die Abgeordneten zum Nationalrat Anschober, Freundinnen und Freunde haben am 24. April 1996 unter der Nr. 462/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betr. "Einsatz von Rettungsflügen durch Notarzt-Hubschrauber" gerichtet, die folgenden Wortlaut hat :

- 1 . Wieviele Hubschrauber sind derzeit österreichweit und bundesländerweise aufgliedert im Einsatz? Entsprechen sie dem neuesten technischen Standard?
- 2 . Wie erfolgt die jeweilige Finanzierung in Kooperation mit den einzelnen Bundesländern?
- 3 . Wie hoch ist insgesamt der Anteil der Bundesmitteln, welche Finanzierungsschlüssel gelten in den einzelnen Bundesländern?
- 4 . Welche Bundesmittel sind für die Zukunft gesichert? (Voranschlagstelle)
- 5 . Wie ist der Verhandlungsstand mit den einzelnen Bundesländern, speziell Oberösterreich?
- 6 . Durch welche sonstige Maßnahmen können Sie den Fortbestand des qualitativ hochstehenden Rettungswesens garantieren?

Diese Anfragen beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

Das Bundesministerium für Inneres verfügt über zehn Rettungshubschrauber. Je ein Hubschrauber ist auf den Stützpunkten Wien, Linz, Salzburg, Hohenems, Lienz, Klagenfurt und Graz stationiert. In Lienz und Hohenems wird der Hubschrauber des BMI sowohl für Rettungs- als auch für Exekutivaufgaben in Mischverwendung eingesetzt. Auf den übrigen Flugeinsatzstellen stehen eigene Exekutivhubschrauber zur Verfügung.

Drei Rettungshubschrauber dienen als Ersatzgeräte.

Von den zehn Rettungshubschraubern entsprechen sechs nicht mehr dem technischen Standard, der ab 1.4.1998 aufgrund des Inkrafttretens von EU-Normen gefordert wird. Die restlichen vier Hubschrauber können noch innerhalb einer Übergangsfrist bis zum Jahr 2004 eingesetzt werden.

Zu Frage 2:

Aus den Vereinbarungen nach Artikel 15a B-VG, die zwischen dem Bund und einzelnen Bundesländern zur gemeinsamen Durchführung eines Hubschrauber-Rettungsdienstes abgeschlossen wurden, ergibt sich aus der darin getroffenen Aufgabenteilung auch die Kostentragung.

So hat der Bund für die Bereitstellung der Hubschrauber, der Piloten, der Wartung sowie eines Teiles der Infrastruktur zu sorgen. Den Ländern obliegt die Beistellung des medizinischen Personals, der Rettungsleitstelle und ebenfalls eines Teiles der Infrastruktur.

Zu Frage 3:

Aus der vom BMI im Jahre 1995 in Auftrag gegebenen Kostenrechnung ergibt sich für das Jahr 1994 ein Aufwand des Bundes für Flugrettung in der Höhe von 114,4 Mio. S. Die Einnahmen beliefen sich auf 56,2 Mio. S, sodaß ein Abgang von 58,2 Mio. S zu verzeichnen war.

Die Länder hatten im Jahr 1994 nach eigenen Angaben einen Gesamtaufwand von ca. 26,5 Mio. S zu tragen.

Zu Frage 4:

Die dem BMI für Aufgaben im Bereich Flugpolizei und Flugrettung zustehenden Mittel aus dem Bundeshaushalt belaufen sich im Jahr 1996 auf 57,7 Mio. S, im Jahr 1997 auf 75,9 Mio. S (VA-Ansätze 1/11103 und 1/11108).

Die hierin ausgewiesenen Mittel sehen keine Trennung der Mittel für flugpolizeiliche Aufgaben bzw. für Flugrettungsaufgaben vor und beinhalten ausschließlich Beschaffung und Instandhaltung der Luftfahrzeuge sowie Betriebskosten, nicht jedoch sonstige Ausgaben (z.B. Personal, Bürobedarf, diverse Mieten etc.).

Zu Frage 5:

Die Verhandlung mit den Ländern sind noch nicht abgeschlossen. In einer Sitzung mit Ländervertretern wurde am 25.4.1996 einvernehmlich die Einsetzung einer Expertengruppe beschlossen, die Vorschläge hinsichtlich effizienter Organisations- und Finanzierungsformen erstatten soll.

Zu Frage 6:

Kompetenzmäßig ist das Rettungswesen Landessache. Dessen ungeachtet bestehen allerdings Vereinbarungen nach Artikel 15a B-VG, die den Bund zur Erbringung von Leistungen in diesem Bereich verpflichten. Diese Vereinbarungen enthalten jedoch auch Kündigungsbestimmungen, die jeder Vertragspartei die Möglichkeit eröffnen, die Zusammenarbeit binnen einer Frist von sechs Monaten zu beenden.

Das BMI versteht sich als Betreiber von Hubschraubern, der bestrebt ist, seine Dienstleistungen im Bereich Flugrettung kostendeckend anzubieten.