

365/AB

Die Abgeordneten zum Nationalrat Rossmann, Apfelbeck und Kollegen haben am 30. April 1996 unter der Nr. 546/J-NR/1996 an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betr. "der Sparmaßnahmen im Bereich der Flugrettung" gerichtet, die folgenden Wortlaut hat:

1.) Seit wann gibt es einen Sparerlaß im Bereich der Flugrettung?
Wie lautet der genaue Inhalt?
2.) Welche Einsparungen können durch diesen Erlaß voraussichtlich erzielt werden?
3.) Wieviele Flugeinsätze waren in den letzten 24 Monaten eingespart worden, wenn der Sparerlaß in diesem Zeitraum schon gültig gewesen wäre?
4.) Wie läßt sich ein solcher Erlaß im Berg-, Ski- und Wanderland Österreich ethisch vertreten?
5.) Wenn aus Kostengründen Rettungsflüge des Hubschraubers des Innenministeriums nicht mehr durchführbar sind, warum kann man nicht verstärkt Bundesheerhubschrauber (in Nachbarstaaten bereits möglich, z.B. SAR-Einsätze) zum Einsatz kommen lassen, wenn diese ohnehin immer verfügbar sind und außerdem hochqualifiziertes Personal zu geringen Kosten ständig zur Verfügung steht?
6.) Mit 1998 treten bei der Flugrettung die EU-Bestimmungen in Kraft, wonach nur noch zweimotorige Hubschrauber für den Rettungsdienst eingesetzt werden dürfen. Inwieweit entsprechen die bereits im Einsatz tätigen zweimotorigen Fluggeräte des Innenministeriums und des Bundesheeres der EU-Performanceklasse 1?
7.) Warum verwendet das Innenministerium nur Hubschrauber mit geringer Transportkapazität (Bell 206A), obwohl die bereits vorhandenen Fluggeräte (Agusta Bell 212) des Bundesheeres aufgrund größerer Transportkapazität mehrere Unfallopfer gleichzeitig befördern könnten?
8.) Warum war es bisher nicht möglich, trotz offensichtlicher Koordinierungsprobleme im Zuständigkeitsbereich (Innenministerium-Landesverteidigung-Rettungsverbände) eindeutige gesetzliche Richtlinien (Verwaltungsvereinbarung regelt die Verantwortlichkeit in Deutschland) festzulegen?
9.) Abgesehen vom humanitären Aspekt verringert rasche notärztliche Versorgung bleibende Invalidität und langwierige Krankenkosten - und reduziert damit die volkswirtschaftlichen Kosten.
Kann man unter Berücksichtigung dieser Überlegungen durch den neuen Sparerlaß in diesem Bereich überhaupt Einsparungen erzielen?
10.) Sind grenzüberschreitende Flugrettungseinsätze möglich und gesetzlich geregelt?

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zunächst ist grundsätzlich festzustellen, daß sich das BMI im Bereich der Flugrettung ausschließlich als Betreiber eines Luftfahrtunternehmens versteht. Als solches muß es bestrebt sein, kostendeckend zu bilanzieren. Das Rettungswesen an sich ist Landessache, und die

Organisation und Koordination der Flugrettung obliegt daher den Ländern. Es ergibt sich daher, daß Fragen über die Grundsätze und die Koordination des Rettungswesens sinnvollerweise an die Länder zu stellen und von diesen zu beantworten sind.

Es darf in diesem Zusammenhang auch nicht vergessen werden, daß die ursprüngliche Aufgabe des Hubschrauberdienstes des BMI im Bereich der öffentlichen Sicherheit liegt.

Zu Frage 1:

Die Kürzung der Bereitstellungszeiten erfolgte mit dem Geschäftsstellenbescheid Zl. II. 185/153-II/21/96 und trat am 1.3.1996 in Kraft (siehe Beilage).

Die mit den Ländern abgeschlossenen Vereinbarungen nach Art. 15a B-VG regeln die Bereitstellungszeiten nicht. Es muß daher jedem Betreiber überlassen bleiben, sie den organisatorischen und finanziellen Bedingungen entsprechend festzulegen. Trotzdem ist die in dem von Ihnen angesprochenen Erlaß vorgesehene Regelung im überwiegenden Einvernehmen mit den Ländern erfolgt.

Zu Frage 2:

Mit den vorgesehenen Maßnahmen kann ein Einsparungspotential von ca. 6.000 Dienststunden erreicht werden.

Zu Frage 3, 4 und 9:

Ziel der Kürzung der Bereitstellungszeiten war nicht eine Einsparung von Einsätzen bzw. Flugstunden, sondern eine Reduktion von Dienststunden des Personals, insbesondere von Mehrdienstleistungen.

Die Einsparungsvorgaben der Bundesregierung zur Budgetkonsolidierung sind in allen Ressorts, so auch im Innenressort umzusetzen. Auch für den öffentlichen Bereich gilt der Satz, daß niemand mehr geben kann, als er hat.

Mein Ressort zieht in diesem Zusammenhang entwicklungsorientierte Problembeschreibungen moralisierenden vor, weil dadurch die Argumentation in Täter- und Opferkategorien und die Produktion von "Sündenböcken" verhindert werden kann.

Zu Frage 5:

Die Heranziehung von Hubschraubern des BMLV für Rettungsflüge erscheint nicht zweckmäßig, da der damit verbundene Aufwand ebenfalls aus dem Staatshaushalt getragen werden müßte. Ziel der in Aussicht genommenen Neuregelungen im Bereich Flugrettung ist aber eine diesbezügliche Budgetentlastung.

Zu Frage 6:

Die Hubschrauber des BMI entsprechen nicht der Performanceklasse I. Ein Teil der vorhandenen Geräte (vier Einheiten) kann allerdings aufgrund von Übergangsbestimmungen bis zum Jahr 2004 im Rettungsdienst verwendet werden.

Hinsichtlich der Hubschrauber des BMLV kann ich keine Aussagen treffen.

Zu Frage 7:

Auch der TMAMTC und vergleichbare ausländische Betreiber von Flugrettungsdiensten benutzen Hubschrauber jener Gewichtsklasse, wie sie vom BMI verwendet werden. Im Primärrettungsdienst erweisen sich kleinere Hubschrauber in Folge der sich ergebenden Ausmaße der Außenlandeplätze als zweckmäßig. Für Ambulanzflüge könnten durchaus auch größere Geräte zum Einsatz kommen.

Zu Frage 8:

Zur Koordination der Tätigkeit des BMI und des BMLV im Bereich Flugrettung wurde bereits im Jahr 1986 ein Verwaltungsabkommen geschlossen. Aufgrund der Kompetenzlage, wonach das Rettungswesen Landessache ist, wären allerdings Fragen der Koordination und Organisation der Flugrettung durch die Länder zu regeln.

Zu Frage 10:

Solche Flugrettungseinheiten sind grundsätzlich möglich, entsprechende zwischenstaatliche Abkommen sind in Vorbereitung.

Beilage wurde nicht gescannt !!!