

*546/J*

## *ANFRAGE*

der Abgeordneten Rossmann, Apfelbeck und Kollegen an den Bundesminister für Inneres

betreffend der Sparmaßnahmen im Bereich der Flugrettung.

Am Sonntag, den 24. März 1996 um 17.49 Uhr erreichte die Grazer Rettungszentrale ein Notruf aus Unterpremstätten. Ein Pensionist war mit einer Medikamentenvergiftung bewußtlos aufgefunden worden. Vor dem 1. März hätte angeblich rasch geholfen werden können.

Am Sonntag, 24. März 1996 galt allerdings bereits der Sparerlaß des Innenministers, die Rettungsmannschaft hatte bereits frei. Um genauere Informationen über diesen Sparerlaß und alternative Lösungsmöglichkeiten der daraus resultierenden Probleme zu erhalten, stellen die unterzeichnenden Abgeordneten folgende

### *ANFRAGE*

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?

. 9

3. Wieviele Flugeinsätze wären 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 üblich, 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 Transportkapazitäten mehrere Unfallopfer gleichzeitig befördern könnten?

8. Warum war es bisher nicht möglich, trotz offensichtlicher Koordinierungsmängel **im** Zuständigkeitsbereich (Innenministerium-Landesverteidigung-Rettungsverbände) eindeutige gesetzliche Richtlinien (Verwaltungsvereinbarung regelt die Verantwortlichkeiten in Deutschland) festzulegen?
  
9. Abgesehen vom humanitären Aspekt verringert rasche notärztliche Versorgung bleibende Invalidität und langwierige Krankenstände - und reduziert damit die volkswirtschaftlichen Kosten. Kann man unter Berücksichtigung dieser Überlegung durch den neuen Sparerlaß in diesem Bereich überhaupt Einsparungen erzielen?
  
10. Sind grenzüberschreitende Flugrettungseinsätze möglich und gesetzlich geregelt?