



ÖSTERREICHISCHER AUTOMOBIL-, MOTORRAD- UND TOURING CLUB

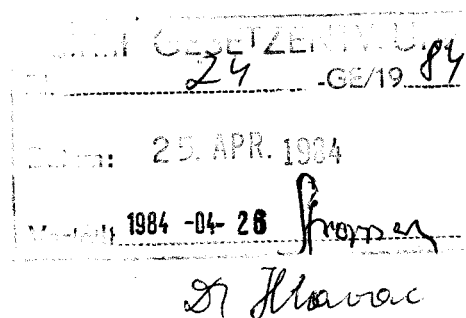
1010 WIEN, SCHUBERTRING 1-3

Telefon 72 99

Postanschrift: ÖAMTC, Postfach 252, 1015 Wien

An das  
Bundesministerium für Inneres

Postfach 100  
1014 Wien



IHR ZEICHEN

IHRERE NACHRICHT VOM

UNSERE KLASSE

UNSER ZEICHEN

DATUM

23.3.1984

1230

INT Mag.S0/hu

1984 04 19

BETRIFFT

Bitte in Ihrer Antwort anführen

Zl.: 11.192/4-III/4/84  
Entwurf einer Vereinbarung gem. Art. 15a  
B-VG zwischen dem Bund und dem Land Kärnten  
über einen gemeinsamen Hubschrauber-Rettungsdienst

Sehr geehrte Damen und Herren!

Anverwahrt erlaubt sich der ÖAMTC, seine Stellungnahme zum  
obgenannten Entwurf zu übermitteln; weitere 25 Exemplare  
werden u.e. dem Präsidium des Nationalrates zugeleitet.

Mit vorzüglicher Hochachtung

*P. Soche*  
Mag. Peter Soche  
Bereichsleiter  
Interessenvertretung

Beilage erwähnt



Telegrammadresse:  
Autotouring Wien

Fernschreiber:  
133907

Postsparkassenkonto:  
Wien 1896.189

Bankverbindungen:

Erste österreichische Spar-Casse, 1010 Wien, Kto.: 012-20020  
Creditanstalt-Bankverein, 1010 Wien, Kto.: 50-18130  
Österreichische Länderbank, 1010 Wien, Kto. 230-100-943



**ÖSTERREICHISCHER AUTOMOBIL-, MOTORRAD- UND TOURING CLUB**  
**1010 WIEN, SCHUBERTRING 1-3** Telefon 72 99 •

## STELLUNGNAHME

### I. GRUNDSÄTZLICHES

Einleitend sei betont, daß sich der ÖAMTC unverändert zu seiner am 20.v.M. abgegebenen Erklärung bekennt, grundsätzlich zur(finanziellen) Beteiligung an einem Kärntner Notarzt-Rettungshubschraubersystem bereit zu sein. In diesem Sinne ersuchen wir, unsere nachstehende Stellungnahme zu verstehen: gerade weil wir an einer solchen Einrichtung nicht nur interessiert sind, sondern dazu auch unseren ideellen und materiellen Beitrag leisten wollen, erscheint es uns unerlässlich, rechtzeitig auf alle denkbaren Fußangeln und Schwachstellen hinzuweisen. Wir fühlen uns dazu auch durch die Erfahrungen legitimiert, die wir als Betreiber zweier Notarzt-Rettungshubschrauber seit dem Sommer bzw. Herbst vergangenen Jahres gewonnen haben.

### II. ALLGEMEINE ERKLÄRUNGEN ZUM VERTRAGSENTWURF

Der Aufbau und die Konstruktion des vorliegenden Vertragsentwurfes entsprechen grundsätzlich in wichtigen Punkten - wenn auch mit zum Teil erheblichen Abweichungen - dem Art. 15a B-VG-Vertrag zwischen dem Bund und dem Land Salzburg (BGBl. 21/1984). Aus diesem Grunde bestehen daher gegen den vorliegenden Entwurf im wesentlichen dieselben Einwendungen wie gegen den seinerzeitigen Entwurf eines Art. 15a B-VG-Vertrages zwischen dem Bund und dem Land Salzburg.



Telegrammadresse:  
Autotouring Wien

Fernschreiber:  
133907

Postsparkassenkonto:  
Wien 1896.189  
[www.parlament.gv.at](http://www.parlament.gv.at)

Bankverbindungen:

Erste österreichische Spar-Casse, 1010 Wien, Kto.: 012-20020  
Creditanstalt-Bankverein, 1010 Wien, Kto.: 50-18130  
Österreichische Länderbank, 1010 Wien, Kto.: 230-100-943

Alle im Entwurf (insbesondere im § 2 Z. 4) und den Erläuterungen dazu aufgezählten hoheitlichen Kompetenzen des Bundes sind in Wahrheit keine sicherheitspolizeilichen, sondern solche des "Rettungsdienstes" oder der "Katastrophenhilfe" und stehen somit nach der österreichischen Bundesverfassung nicht dem Bund, sondern den Ländern zu. Mangels im Vertragsentwurf vorgesehener Regelungen, die den Bereich der Sicherheitspolizei betreffen, besteht in den von den Erläuterungen bezogenen Kompetenzbestimmungen der Bundesverfassung (insbesondere Art. 10 Abs.1 Z. 7 B-VG) keine Grundlage für die beabsichtigte Vereinbarung (vgl. dazu die ausführliche Begründung im Gutachten von Prof. Walter zum Art. 15a B-VG-Vertrag zwischen dem Bund und dem Land Salzburg auf den Seiten 14 - 16). Damit wurde insbesondere auch die Kompetenz des Bundesministeriums für Inneres zur Vorbereitung des Vertrages und dessen Vollzug zu Recht in Zweifel gezogen.

Der Rechnungshof hat bereits in seinem Tätigkeitsbericht für das Verwaltungsjahr 1981 kritisiert, daß:

1. für Krankentransportflüge Hubschrauber des BM für Inneres herangezogen werden, obwohl dafür geeignete gewerbliche Unternehmungen zur Verfügung stehen (vgl. diesen Bericht insbesondere auf den Seiten 51 und 52);
2. außerdem der Bund nicht die notwendige Gewerbeberechtigung (Konzession) zur Durchführung von Rettungsflügen besitzt.

Über diese Kritik des Rechnungshofes - sowie diejenige in seinem Tätigkeitsbericht für das Verwaltungsjahr 1982 - ist man allerdings in der Vergangenheit auch anlässlich der Genehmigung des Art. 15a B-VG-Vertrages zwischen dem Bund und dem Land Salzburg stillschweigend hinweggegangen. In diesem Zusammenhang ist auch anzuführen, daß der ÖAMTC in

seiner Stellungnahme zum Entwurf einer Rettungsflugordnung ausdrücklich darauf hingewiesen hat, daß auch das Bundesministerium für Inneres und andere Betreiber von Rettungsflugzeugen bei der Durchführung von grundsätzlich entgeltlichen Rettungsflügen einer entsprechenden luftfahrtbehördlichen Beförderungsbewilligung bedürfen, deren Nachweis bisher nicht gefordert wurde. Die Flüge des BM für Inneres sind nämlich zum Unterschied von der militärischen Luftfahrt gemäß § 1 Luftfahrtgesetz von den Bestimmungen über die Zivilluftfahrt und damit auch von den Bestimmungen über die luftfahrtbehördliche Beförderungsbewilligung (§ 103 Luftfahrtgesetz) nicht ausgenommen; eine sachliche Begründung für eine solche Ausnahme besteht nach Ansicht des ÖAMTC auch nicht.

Darüber hinaus ist gemeinsam mit dem zitierten Rechnungshofbericht darauf hinzuweisen, daß dem BM für Inneres mangels einer in der Verfassung vorgesehenen Rettungskompetenz des Bundes keine Berechtigung zur Durchführung dieser Rettungsflüge bzw. der Übernahme der Kosten für diese Flüge (§ 6 Abs. 1 des Entwurfes) zukommt.

Wie bereits in der Vergangenheit möchten wir neuerdings darauf hinweisen, daß die (dem Text des Vorblattes zu entnehmende Ansicht) des Entwurfsverfassers, ein leistungsfähiger Hubschrauber-Rettungsdienst wäre nur von öffentlichen Institutionen durchführbar, nicht geteilt werden kann. Wie die ÖAMTC-Initiativen in Innsbruck und Krems und die Beispiele in der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz bewiesen haben, kann ein wirksamer Rettungs-Hubschrauberdienst sehr wohl auch von der privaten Hand unter Heranziehung mit den erforderlichen luftfahrtbehördlichen Bewilligungen versehener Luftbeförderungsunternehmen durchgeführt werden.

In diesem Zusammenhang soll auch auf das Schreiben des Bundesministers für Inneres vom 15.12.1978, Zl.: 40.360/1-BM/1978

hingewiesen werden, worin der Bundesminister zum Ausdruck brachte, daß "das Bundesministerium für Inneres ..... aufgrund der Kompetenzen auf dem Gebiete des Rettungswesens nicht initiativ werden (kann), sondern nur überall dort unerläßliche Hilfe für in Not geratene Menschen leisten (kann), wenn die dafür zuständigen Institutionen überhaupt nicht oder nicht rechtzeitig dazu im Stande sind". Außerdem führt der Bundesminister für Inneres in diesem Schreiben aus: "Für Amtshandlungen, die diesem Kompetenztatbestand (der allgemeinen Sicherheitspolizei) zuzuordnen sind, werden grundsätzlich keine Entgelte von den Betroffenen gefordert". Auch diese Erklärung steht im Widerspruch zum vorliegenden Vertragsentwurf (§ 5 Abs. 3).

#### III. Vorblatt, Punkt 4:

Es ist richtig, daß ein Hubschrauber-Rettungsdienst nur im Zusammenwirken von öffentlichen Körperschaften und privaten Organisationen effizient betrieben werden kann. Es ist jedoch nicht zutreffend, daß es keine Alternativen zum vorliegenden Entwurf gebe.

Hinsichtlich der Unbestimmtheit des Inhaltes des Vertragsentwurfes wird auf die Seiten 9 und 11 im bereits erwähnten Gutachten von Prof. Walter hingewiesen.

#### IV. ZU DEN EINZELNEN BESTIMMUNGEN DES ENTWURFES:

Zu § 1 Abs. 1

Diese Bestimmung spricht nicht davon, daß vom Bund und vom Land Kärnten gemeinsam beabsichtigt ist, einen Hubschrauber-Rettungsdienst im Land Kärnten einzurichten und zu betreiben. Nach Meinung des ÖAMTC könnte sich die vorliegende Vereinbarung nur auf einen Hubschrauber-Rettungs-

dienst im Land Kärnten bzw. auf einen die Grenzen des Landes Kärnten überschreitenden Hubschrauber-Rettungsdienst beziehen; falls dies beabsichtigt ist, müßte diese Absicht in der Vereinbarung auch klarer zum Ausdruck gebracht werden.

Zu § 1 Abs 2

Hier wäre auch die Zusammenarbeit mit privaten Unternehmungen (Sponsoren) und konzessionierten Luftbeförderungsunternehmen vorzusehen (auf die Meinung des Rechnungshofes zu diesem Punkt wurde bereits oben hingewiesen).

Zu § 2 Z. 3

Derartige Transportflüge erscheinen kompetenzmäßig überhaupt nicht gedeckt (sind aber andererseits unbedingt notwendig!).

Zu § 2 Z. 4

Da der Rettungs-Hubschrauber in erster Linie für Primär-Rettungsflüge in möglichst ständiger Bereitschaft gehalten werden sollte, erscheint es unzweckmäßig, mit diesem Helikopter relativ lang dauernde andere Flüge (insbesondere Suchflüge) durchzuführen. Dieses wenig effektive und überholte Rettungssystem wurde ja bisher, wenngleich ohne vorhandene fliegende Intensivstation, vom BM für Inneres praktiziert und sollte daher verbessert werden.

Zu § 3 Z. 1

Beim Hubschrauber-Rettungsdienst ist die Versorgung "schwer zugänglicher Gebiete" keineswegs das entscheidende. Ob ein Primär-Rettungsflug (medizinisch) notwendig ist,

- 6 -

hängt auch von anderen Faktoren, insbesondere dem Erfordernis der raschen notärztlichen Versorgung des Patienten am Notfallsort unter Zuhilfenahme der entsprechenden medizinischen Geräte ab. § 3 Z. 1 sollte daher entsprechend diesem Erfordernis formuliert werden.

Zu § 3 Z. 2

Die Formulierung, es sollten "in der Regel" ein Pilot und ein Arzt mitfliegen, bedarf der Klarstellung: es können zwar bestimmte medizinische Gründe dafür sprechen, daß anlässlich eines Krankentransportfluges anstelle des Sanitäters ein zweiter Arzt mitfliegt oder aber der Raum im Flugzeug für zusätzliche medizinische Geräte (z.B. einen Intubator) verwendet werden muß; die Teilnahme eines Piloten und eines Arztes beim Rettungsflug (§ 2 Z.1) sollte jedoch ausnahmslos zwingend vorgeschrieben werden. Es sollte auch für den Fall Vorsorge getroffen werden, daß anstelle des Sanitäters ein zweiter Flugrettungsarzt am Rettungsflug teilnimmt.

Eine Bestimmung, wonach der Rettungs-Hubschrauber als "fliegende Intensivstation" mit entsprechend medizinischen Geräten für eine Intensivbehandlung des Patienten am Notfallsort ausgerüstet sein muß, ist dem vorliegenden Entwurf nicht zu entnehmen. Ohne diese medizinische Ausrüstung zur Intensivbehandlung sind aber insbesondere Primär-Rettungsflüge kaum wirklich effektiv und den Anforderungen der modernen Medizin entsprechend durchzuführen.

Zu § 3 Z. 2 lit. b

Die erforderliche notfallmedizinische Ausbildung der Flugrettungsärzte müßte unbedingt vorgesehen werden. Dies erscheint wesentlich wichtiger als das vorgesehene jus practicandi der Ärzte.

- 7 -

Die vom Entwurf vorgesehene Teilnahme eines Facharztes, der je nach den Erfordernissen des Fluges zur Ausübung des in Betracht kommenden klinischen Sonderfaches berechtigt sein muß, ist deshalb nicht praktikabel, da bestimmte medizinische Komplikationen, zu deren Beseitigung ein bestimmter Facharzt berufen wäre, weder bei Primär-Rettungsflügen, noch bei Ambulanzflügen vorhersehbar sind (z.B. bei einem internen Notfall wird plötzlich die Behandlung durch einen Urologen oder Chirurgen notwendig). Eine strenge Auslegung dieser Bestimmung hätte daher oft zur Folge, daß ein Ambulanzflug von einem Team von Fachärzten begleitet werden müßte; die Erfüllung dieser Voraussetzung wäre aber unmöglich. Die im Entwurf vorgesehene Teilnahme eines Facharztes des im Einzelfall in Betracht kommenden klinischen Sonderfaches sollte daher entfallen.

Zu § 3 Z. 2 lit. c

Die an den Rettungsflügen teilnehmenden Sanitäter müssen nach dem Entwurf Angehörige des Krankenpflegefachdienstes oder Sanitätshilfsdienstes sein. Unseres Erachtens würde es genügen, wenn der teilnehmende Flugsanitäter Angehöriger einer anerkannten Rettungsorganisation ist und eine notfallsmedizinische Fachausbildung nachweist, die vom leitenden Flugrettungsarzt kontrolliert wurde; vom Erfordernis der Angehörigkeit zum Krankenpflegefachdienst oder Sanitätshilfsdienst sollte daher abgegangen werden.

Zu § 4 Z. 2

Die Bauart und Ausrüstung der vom Bund beigestellten Rettungshubschrauber sollten - unbeschadet des grundsätzlichen Einwandes gegen die Bereitstellung von Rettungs-



- 8 -

hubschraubern durch den Bund überhaupt - in der geplanten Vereinbarung im Sinne der einschlägigen ÖNORMEN über Hubschrauber-Rettungsflüge und Verlegungsflüge sowie Ambulanzflüge (S 4130 und S 4132) näher geregelt werden. In diesem Zusammenhang wird neuerlich vorgeschlagen, die genannten ÖNORMEN für verbindlich zu erklären.

Zu § 5 Z. 1

Es bleibt offen, welche Art von Organ die "Rettungsleitstelle" bilden soll, insbesondere aber ob und inwieweit sie Behördencharakter hat oder haben soll oder ihr Handeln einer bestimmten anderen Behörde zuzurechnen ist (vgl. die Ausführungen von Walter auf S 19 seines Gutachtens zum Art. 15a B-VG-Vertrag mit dem Land Salzburg).

Zu § 6 Abs. 2

Von der Grundidee eines Finanzierungspools ausgehend scheint es bedenklich, daß die Kosten, die dem Land erwachsen, ausgeklammert sind, während für die Kosten, die der Bund auf sich nimmt, Beteiligte gesucht werden. Es schiene richtiger, sämtliche Kosten zusammenzustellen und danach einen gerechten Aufteilungsschlüssel zwischen den betroffenen öffentlichen Körperschaften und privaten Institutionen zu suchen, weil nur so eine unterschiedliche Kostenentwicklung in den Folgejahren (z.B. relativ stärkerer Preisanstieg bei den Betriebskosten des Hubschraubers als bei den Personalkosten für Ärzte und Sanitäter) gerecht ausgeglichen werden kann.

Zu § 6 Abs. 3

Entgegen der bisher vom ÖAMTC, den Sozialversicherungsträgern, dem Österreichischen Roten Kreuz und der schriftlichen Erklärung des Bundesministers für Inneres vom

- 9 -

15.12.1978 erklärten Absicht, sieht der vorliegende Entwurf vor, bestimmte Rettungshubschrauber-Einsatzkosten dem Patienten in Rechnung zu stellen.

Dies widerspricht der Philosophie eines "Finanzierungspools"; darüber hinaus ist der ÖAMTC der Meinung, daß gerade die im Rahmen des Rettungs-Hubschrauberdienstes vorgesehene Hilfeleistung in aus medizinischen Gründen besonders dringlichen Fällen, bei denen es oft um Leben und Tod geht, dem Patienten nichts kosten sollte. Die Einführung eines "Selbstbehaltes" wie für ein Kopfwepulver oder eine Brille erscheint hier aus sozialen Gründen wenig zweckmäßig.

Außerdem erhebt sich die Frage, wie der auf den Patienten entfallende Kostenanteil ermittelt werden sollte, falls die finanziellen Beiträge der Kostenträger in Jahrespauschalsummen oder Durchschnittskostensätzen pro Einsatz geregelt werden. Die Verrechnung von "Vorhaltekosten" gegenüber einem Patienten wäre jedenfalls nach bürgerlichem Recht (es liegt meist Geschäftsführung ohne Auftrag vor) nicht zulässig.

Eine Einzeltarif-Verrechnung wäre jedoch dort denkbar und angebracht, wo ein Leistungspflichtiger vorhanden ist, der den Abschluß eines Vertrages gemäß Abs. 2 - obwohl dazu eingeladen - und damit die Beteiligung am Pool abgelehnt hat. Weiters erscheint eine solche Verrechnung in jenen Fällen angezeigt, in denen Angehörige solcher Staaten gerettet wurden, in denen entweder keine Rettungs-Hubschrauber existieren oder aber mit denen keine diesbezügliche Gegenseitigkeit besteht.

- 10 -

Zu § 7

Nach dem Gutachten von Prof. Walter (S. 20) ist die "Belehnung" (beispielsweise des Roten Kreuzes) durch den Hoheitsträger (das Land) verfassungsrechtlich unzulässig, da die vorliegende Vereinbarung keine Vorsorge für eine Leitung (Weisung, Aufsicht) durch den Hoheitsträger vorsieht.

Zu Art. IV. Abs. 1 und 2:

Es ist nicht einzusehen, wieso auch in Kärnten (als eine der beiden Vertragsparteien) andere Länder zum Beitritt einladen können soll - welches Interesse kann Kärnten daran haben, ob z.B. Oberösterreich ebenfalls einen Rettungs-Hubschrauber installiert oder nicht? - ,hiezum aber die übrigen Financiers (die Organisationen gemäß §§ 1 Abs. 2, 6 Abs. 2) hiezum nicht gefragt werden müssen. Wer immer zum Gelingen des Kärntner Projekts finanziell beiträgt, sollte auch darüber mitbefinden können, wenn in einem anderen Bundesland ein derartiger Dienst installiert werden soll.

V. ZU DEN ERLÄUTERUNGEN/ALLGEMEINES, Abs. 2 und 3

Der Hinweis des Abs. 2 auf die "Ausnützung vorhandener .....Anlagen" inklusive der Hubschrauber steht im Widerspruch zum Vertragsentwurf, der die Bereitstellung eines Rettungs-Hubschraubers vorsieht, aber auch zu Abs. 3 ("neu anzuschaffende Geräte").

Es erhebt sich überdies die Frage, ob die Erfüllung der im Abs. 3 angeführten sonstigen Aufgaben des Bundes die permanente Bereitschaft für den Noteinsatz gefährden, oder ob es sich nur um Katastropheneinsätze mit selbstverständlich höherer Priorität handelt.

Zu Art. I, § 1 Abs. 2:

Die Darstellung ist insofern unzutreffend, als gerade in der Bundesrepublik ein Großteil der im Rettungswesen verwendeten Hubschrauber unter der Organisation und Verwaltung einer privaten Organisation, nämlich des ADAC, eingesetzt wird. Die Hubschrauber des Katastrophenschutzes des Innenministeriums bilden zwar den größten Anteil unter den eingesetzten Geräten, sind aber jeweils der Rot-Kreuz-Einsatzleitung voll unterstellt und werden vom ADAC im Rahmen seines Gesamtkonzeptes abgerechnet.

Zu Art. I § 2 Z.4

Unseres Erachtens fällt ein großer Teil der hier angeführten Hilfeleistungen nicht unter den Artikel "Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit" und damit nicht in die Zuständigkeit des Bundes. Hier kommt sicherlich die vom Bundesministerium für Inneres bereits mehrmals selbst zitierte Subsidiarität zum Tragen, die nur dann dessen Einschreiten ermöglicht, wenn die vorgesehenen Institutionen zur Erbringung der Hilfeleistung nicht imstande sind. Siehe auch die Definition im Bericht des Gesundheitsministeriums über die Notfallversorgung in Österreich.

Zu Art. I § 3 Z.2

Die in lit. a angeführte Verquickung von herkömmlichen Aufgaben des Ressorts mit Rettungs- und Ambulanzflügen und die Konsequenz daraus ("überwiegender Teil der Einsätze im Kompetenzbereich der Sicherheitsbehörden") läßt befürchten, daß das Fluggerät überwiegend nicht zu den in § 2 umschriebenen Zwecken verwendet werden wird.

Beilage erwähnt

Wien, im April 1984

SK 83e Mag. So/Mag. Me-hu



## REPUBLIK ÖSTERREICH

DER BUNDESMINISTER FÜR INNERES

Wien, am 15. Dezember 1978

Zahl: 40.360/1-BM/1978

Herrn

Helmuth DAMITH

9844 Heiligenblut

Sehr geehrter Herr Damith!

Ich nehme Bezug auf Ihr Schreiben vom 27.10.1978 und teile Ihnen hiezu folgendes mit:

Nachdem Sie in Ihrem Schreiben bemerkten, daß Sie nicht die Absicht haben, auf die näheren Einzelheiten des Lawinenunglückes im Venedigergebiet einzugehen, will auch ich es dabei belassen. Was Ihren Vorschlag betrifft, das Flugrettungssystem in Österreich zu ändern und es nach dem Schweizer Muster einzurichten, verweise ich auf mein seinerzeitiges Schreiben an den Bergführerverband. Ich habe damals bereits ausgeführt, daß der Organisation einer Flugrettung auf privater und kommerzieller Basis in Österreich rechtlich nichts im Wege steht. Ich muß es daher Ihnen überlassen, ob Sie - wie angekündigt - in den Massenmedien diese Dinge offenlegen wollen. Das Bundesministerium für Inneres kann auf Grund der Kompetenzen auf dem Gebiet des Rettungswesens nicht initiativ werden, sondern nur überall dort unerläßliche Hilfe für in Not geratene Menschen leisten, wenn die dafür zuständigen Institutionen überhaupt nicht oder nicht rechtzeitig dazu imstande sind.

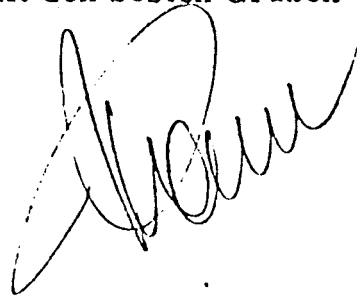
- 2 -

- 2 -

Diese unerläßlichen Hilfeleistungen sind nach Auffassung des Bundesministeriums für Inneres dem Kompetenztatbestand der allgemeinen Sicherheitspolizei zuzuordnen. Für Amtshandlungen, die diesem Kompetenztatbestand zuzuordnen sind, werden grundsätzlich keine Entgelte von den Betroffenen gefordert. Es ist daher nicht möglich, für Amtshandlungen dieser Art Gebühren, Tarife oder sonstige Entgelte einzuholen.

Ich verbleibe

mit den besten Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'F. R. Müller', written in a cursive style.