



KARL BLECHA
BUNDESMINISTER FÜR INNERES

II-3166 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

Zl. 97.111/152 - SL III/85

Schriftliche Anfrage der Abgeordneten
Dr. LICHAL, Dr. KÖNIG und Kollegen, betreffend
Hubschrauber-Rettungsdienst des Bundesmini-
steriums für Inneres.

1430 IAB
1985-08-16
zu 1427 J

Zu Zl. 1427/J-NR/1985

A n f r a g e b e a n t w o r t u n g

Zu der von den Abgeordneten Dr. Lichal, Dr. König und Kollegen am 26. Juni 1985 an mich gerichteten schriftlichen Anfrage Nr. 1427/J-NR/1985, betreffend Hubschrauber-Rettungsdienst des Bundesministeriums für Inneres, beehre ich mich mitzuteilen:

Zu den Fragen 1 und 2:

Die derzeit vom Bundesministerium für Inneres an den Standorten Salzburg und Klagenfurt betriebenen beiden Rettungshubschrauber entsprechen allen Voraussetzungen für die Durchführung von Ambulanz- und Rettungsflügen im Sinne der Zivilluftfahrzeug-Ambulanz- und Rettungsflugverordnung (ZARV - 1985).

Auch der Rettungshubschrauber, der nach der Vereinbarung gemäß Artikel 15 a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Steiermark über einen gemeinsamen Hubschrauber-Rettungsdienst, BGBl. Nr. 301/85, vom Bundesministerium für Inneres für den Standort Graz angeschafft wird, wird diesen Voraussetzungen voll entsprechen (§ 3 Ziffer 2 der Vereinbarung).

- 2 -

Außer diesen Rettungshubschraubern verfügt das Bundesministerium für Inneres an den Standorten Graz, Salzburg, Innsbruck und Wien insgesamt über vier Hubschrauber, mit denen ungeachtet ihrer sonstigen Verwendung für den Exekutivdienst, unter den einschränkenden Voraussetzungen des § 4 Absätze 1 und 2 und des § 8 Absatz 1 Ziffer 8 der ZARV 1985 gleichfalls Ambulanz- und Rettungsflüge entsprechend dieser Verordnung durchgeführt werden dürfen.

Die restlichen acht vom Bundesministerium für Inneres betriebenen Hubschrauber werden an und für sich nur für verkehrs- und sicherheitspolizeiliche Aufgaben verwendet, allerdings im Rahmen dieses Bereiches auch zu unerläßlichen Hilfeleistungen in Notstandsfällen eingesetzt. Zu diesem Zweck führen sie auch Ausrüstungsgegenstände mit sich, die eine erste Hilfeleistung durch Ärzte und Sanitäter ermöglichen. Diese Behelfe werden von diesen Hubschraubern immer mitgeführt, um sie im Anlaßfall den allenfalls am Unfallort anwesenden Helfern zur Verfügung stellen zu können. Bei diesen Flügen zur unerläßlichen Hilfeleistung handelt es sich nicht um Rettungs- und Ambulanzflüge im Sinne der ZARV 1985.

Zusammenfassend ist zu sagen, daß mit den vom Bundesministerium für Inneres derzeit für Rettungs- und Ambulanzflüge in Verwendung stehenden sechs Hubschraubern solche Flüge entweder uneingeschränkt oder mit der vorerwähnten Beschränkung nach der ZARV durchgeführt werden können. Mit den für den angestrebten flächendeckenden Flugrettungs-

- 3 -

dienst vorgesehenen weiteren Rettungs-Hubschraubern werden Rettungs- und Ambulanzflüge nach der ZARV 1985 ohne jede Beschränkung durchgeführt werden können.

Zu den Fragen 3 und 4:

Die Finanzierungskosten für die Rettungshubschrauber sind geklärt.

Für die Erstanschaffung von Rettungshubschraubern hat die österreichische Versicherungswirtschaft für dieses Jahr einen Betrag von 27 Mill. Schilling zur Verfügung gestellt. Dazu kommen Budgetmittel für dieses Jahr in der Höhe von 23,4 Mio Schilling. Da aus diesen Mitteln bisher lediglich der Rettungshubschrauber für den Standort Graz bestellt wurde, können dieses Jahr jedenfalls noch zwei weitere Rettungshubschrauber angeschafft werden. Falls - wovon ich ausgehe - auch im kommenden Jahr nicht weniger Mittel für diesen Zweck zur Verfügung stehen, können 1986 drei weitere Rettungshubschrauber angeschafft werden, sodaß mit der Errichtung der Flugrettungsstützpunkte Wien, Linz, Lienz, Hohenems/Feldkirch und der Erhaltung des Flugrettungsstützpunktes Salzburg die flächendeckende Flugrettung für das ganze Bundesgebiet installiert sein wird.

Hinsichtlich der Kosten für die Durchführung der Rettungs- und Ambulanzflüge wurde mit dem Hauptverband der Sozialversicherungsträger am 4. Oktober 1984 ein Mustervertrag für den Hubschrauberrettungsdienst in Kärnten abgeschlossen. Die Verhandlungen über einen derartigen Vertrag mit dem Bundesland Steiermark stehen vor dem Abschluß. Entsprechend dem Fortschreiten

- 4 -

der flächendeckenden Flugrettung besteht die Absicht, derartige Verträge mit dem Hauptverband der Sozialversicherungsträger auch für die anderen involvierten Länder abzuschließen. Die Kosten für das Pilot-Projekt in Salzburg werden von der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt getragen.

Soweit die Kosten für die Durchführung der Rettungsflüge nicht von den Sozialversicherungsträgern refundiert werden, haben sich die Autofahrerklubs ÖAMTC und ARBÖ bereit erklärt, für nichteinbringliche Kosten pro Rettungshubschrauber-Standort bis zur Höhe von 1 Mill. Schilling pro Jahr aufzukommen.

Zur Frage 5:

Es trifft zu, daß mit den Rettungshubschraubern Sekundärrettungsflüge (d.s. Ambulanzflüge im Sinne der ZARV 1985) durchgeführt werden. Diese Flüge erfolgen meist unter Notfallsbedingungen, wenn ein schwerverletztes Unfallopfer oder eine akut erkrankte Person unverzüglich und unter medizinischer Versorgung von einem Krankenhaus in ein anderes (häufig in ein klinisches Zentrum) verlegt werden muß. Solche Überstellungen erfordern entsprechend ausgerüstete Hubschrauber und vielfach auch eine sofortige Einsatzbereitschaft.

Die von Privatunternehmern betriebenen Hubschrauber, die sonst andere gewerbliche Aufgaben (Personentransport, Lastenflüge, Luftbildflüge) auszuführen haben, entsprechen nicht den Voraussetzungen der ZARV 1985 für die Durchführung von Ambulanzflügen. Sie werden daher gar nicht in der Lage sein, solche Flüge durchführen zu können,

- 5 -

so daß schon aus diesem Grund keine Konkurrenz entstehen kann. Lediglich drei Hubschrauber eines österreichischen Privatunternehmens, erfüllen die Voraussetzungen für Ambulanzflüge. Diese Hubschrauber sind derzeit vom ÖAMTC angemietet, wo sie im Rahmen der zwischen dieser Organisation und dem Bundesministerium für Inneres getroffenen Kompetenzabgrenzung auch zu Sekundärrettungsflügen eingesetzt werden.

Zu Frage 6:

Meiner Ansicht nach kann ein Kostenvergleich zwischen den vom ÖAMTC betriebenen Rettungshubschraubern und den Rettungshubschraubern des Bundesministeriums für Inneres zielführend nicht mit absoluten Zahlen, sondern nur aufgrund der erbrachten Leistungen durchgeführt werden.

Die in der Anfrage enthaltenen absoluten Zahlen beziehen sich beim ÖAMTC offenkundig auf den Jahresbericht des Standortes Krems 1984 und beim Bundesministerium für Inneres vermutlich auf den AUVA-Bericht über das Salzburger Pilot-Projekt vom 1. Oktober 1983 bis 30. September 1984.

Ohne auf alle Einzelheiten eingehen zu können, ist doch hervorzuheben, daß der Rettungshubschrauber in Salzburg wesentlich mehr Einsätze und Flugstunden als der ÖAMTC-Rettungshubschrauber in Krems zu fliegen hatte und daß in den Kosten, die beim Salzburger Pilot-Projekt aufgelaufen sind, auch die enthalten sind, die sich aus der zusätzlichen Inanspruchnahme des Exekutivhubschraubers in Salzburg ergeben, mit dem Suchflüge, Katastropheneinsätze, Sicherheitsflüge und alpine Bergrettungen, aber auch einfache Rettungsflüge durchgeführt wurden, wenn der Rettungshubschrauber anderswo im Einsatz ist.

- 6 -

Bei einem Leistungsvergleich, der sich auf insgesamt 694 Einsätze (ohne die des Exekutivhubschraubers) in Salzburg während des Berichtszeitraumes und auf 438 Einsätze in Krems bezieht, betragen die Kosten pro Einsatz in Salzburg S 14.262,-- und in Krems S 19.429,--. Wenn auch auf diese Vergleichszahlen Komponenten einwirken, die von den Betreibern der Hubschrauber-Rettungsdienste nicht beeinflußt werden können, ergibt sich aus den vorerwähnten Zahlen doch zweifelsfrei, daß die Behauptung in der "WOCHENPRESSE" vom 21. Mai 1985, der ÖAMTC fliege pro Standort wesentlich billiger als das Bundesministerium für Inneres, nicht den Tatsachen entspricht.

14. August 1985

Karl Oberhauser