

1. Kapitel

Die Geschichte der Flugrettung in Österreich

Michael Bartl

Übersicht

	Rz
I. Die Anfänge	1.1
II. Der Aufbau einer österreichweiten, sozial verträglichen Flugrettung . . .	1.14
III. Der Beirat für Flugrettung	1.21
IV. Gliedstaatsverträge zwischen Bund und Ländern bzw individuelle Landeslösungen	1.28
V. Die Entwicklung der Vertragslage zwischen Bund, Hauptverband der Sozialversicherungsträger und ÖAMTC-Flugrettung	1.35
VI. Neue Flugrettungsbetreiber etablieren sich	1.49
VII. Die europäische Dimension	1.54
VIII. Zunehmende Finanzierungsschwierigkeiten für die Flugrettung	1.58
IX. Die Länderlösungen	1.63
X. Die Gründung der „Interessengemeinschaft Notarzthubschrauber“ . . .	1.67
XI. Neuer Vertrag mit dem Hauptverband	1.70
XII. Aktueller Status und Zukunftsperspektiven	1.77

I. Die Anfänge

Die folgende kurze Darstellung möchte einen Überblick über die Entwicklung der Flugrettung in Österreich geben und eine Grundlage für das Verständnis der in den folgenden Kapiteln vorgenommenen Erörterung spezifischer, die Flugrettung betreffender, Rechtsfragen bilden. Sie erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. **1.1**

Bevor die Flugrettung, was heute bereits als Selbstverständlichkeit betrachtet wird, Hubschrauber verwendete, kamen Flächenflugzeuge zum Einsatz. Als Pioniere der Flugrettung mittels Flugzeugs gelten die Schweizer, die sich bereits im 19. Jahrhundert durch den immer stärker einsetzenden Alpinismus mit dem Problem konfrontiert sahen, verletzte bzw verunglückte Bergsteiger erst dann rechtzeitig erreichen zu können, wenn es gelingen würde, den Rettungstrupp auf schnellerem Weg an die Unglücksstelle heranzubringen. Die erste wirklich gelungene Gletscherlandung absolvierte *Francois Durafour* aus Genf, der am 30. Juli 1921 am Dôme du Goûter (4304m) landete und nach erfolgter Landung mit seinem Doppeldecker auch Hang abwärts wieder starten konnte.¹ **1.2**

Bereits in den 1930er Jahren wurden erste erfolgreiche alpine Rettungsübungen durchgeführt,² im Jahr 1952 die Schweizer Rettungsflugwacht (SRFW) gegründet. **1.3**

1 *Hiebeler*, Die Retter: Geschichte und Abenteuer der Rettung aus der Luft (1978) 9.

2 *Hiebeler*, Geschichte 16.

- 1.4** Auch in Österreich zeigten Naturkatastrophen, wie die schweren Lawinenabgänge im Gasteinertal 1953 und 1954 sowie die starken Donauüberschwemmungen 1954, wie dringend Luftfahrzeuge aus Gründen der schnellen Hilfszubringung, aber auch zur Koordinierung der bodengebundenen Einsatzkräfte (Feuerwehr, Rettung, Exekutive, . . .) benötigt wurden.³
- 1.5** Deswegen wurde noch im selben Jahr die Abteilung „Flugpolizei“ im Bundesministerium für Inneres gegründet, 1955 in der Schweiz gecharterte Flugzeuge und etwas aufgeweichte Restriktionen durch den Alliierten Rat machten es in Österreich möglich, erste Gletscherlandungen durchzuführen und geeignete Außenlandeplätze auszukundschaften. Der eigentliche Startschuss für die Flugrettung fiel aber erst mit Unterzeichnung des Staatsvertrages. Bereits im März 1956 fand der erste Rettungseinsatz statt, eine verletzte Skifahrerin wurde mit einer „Piper“ geborgen. Im April desselben Jahres folgte der erste Hubschraubereinsatz. Geflogen wurde die nun ständig steigende Zahl der Einsätze von Piloten der Polizei und Gendarmerie und in weiterer Folge auch von Piloten des Bundesheeres.⁴
- 1.6** Ab diesem Zeitpunkt ging es zügig voran und es wurden ständig neue Flugeinsatzstellen geschaffen. In den Anfängen wurden die Rettungseinsätze mit Kleinflugzeugen durchgeführt, erst später wurden die Einsatzstellen überwiegend mit Hubschraubern ausgestattet. Die erste Flugeinsatzstelle wurde 1956 in Salzburg eröffnet, gefolgt von Wien – Meidling, Klagenfurt und Innsbruck in den 1950er Jahren. Graz und Hohenems in Vorarlberg nahmen bis zum Ende der 1960er-Jahre ihren Dienst auf, 1975 in Linz-Hörsching bzw 1986 in Lienz wurden die beiden letzten Flugeinsatzstellen des Bundesministeriums für Inneres ihrer Bestimmung übergeben.⁵
- 1.7** Vom Bundesheer wurde 1960 in Aigen im Ennstal eine Hubschrauberstaffel installiert, die ab diesem Zeitpunkt lokale Rettungsflüge durchführte.
- 1.8** 1964 wurde für die Olympischen Winterspiele in Innsbruck vom Bundesministerium für Inneres erstmals ein Rettungshubschrauber mit einem Notarzt an Bord zur Verfügung gestellt.
- 1.9** Bis in die 1980er-Jahre erbrachten die an den Flugeinsatzstellen stationierten Hubschrauber neben Suchflügen, Verkehrsüberwachung, Katastrophenhilfe und der Koordinierung von Einsatzkräften auch Rettungs- und Bergungseinsätze mit anschließendem Transport von Notfallpatienten.⁶
- 1.10** Unter anderem bedingt durch die jährlich ansteigenden Hubschraubereinsatzzahlen zur Personenrettung,⁷ die in enger Verbindung mit dem zunehmenden Fremdenverkehr in Österreich standen, wurde das Verlangen nach einem nur für Rettungseinsätze zuständigen Hubschrauberdienst sukzessive größer.⁸

3 Hirschfeld, Hilfe aus der Luft – Information des Bundesministeriums für Inneres (1988) 2.

4 Platzer; Sie fliegen um ihr Leben: 20 Jahre Flugrettung in Österreich durch den ÖAMTC (2003) 13f.

5 Hirschfeld, Hilfe 21.

6 Platzer, Flugrettung 15.

7 Hirschfeld, Hilfe 112.

8 Platzer, Flugrettung 16.

Die Allgemeine Unfallversicherungsanstalt (AUVA) beschäftigte sich bereits 1978 mit der Machbarkeit einer fliegenden Rettungseinrichtung. **1.11**

Im Dezember 1982 fasste der Nationalrat den Entschluss, die Bundesregierung aufzurufen, die Basis für einen „bundesweiten Hubschrauberrettungsdienst“ mittels Verträgen (Gliederstaatsverträgen) mit den Ländern sowie engagierten Hilfsorganisationen und den Sozialversicherungsträgern und gemeinsam mit engagierten Hilfsorganisationen zu schaffen.⁹ **1.12**

Es dauerte jedoch bis in das Jahr 1983, ehe Notarzhubschrauber in Österreich ihren ständigen Betrieb aufnahmen. **1.13**

II. Der Aufbau einer österreichweiten, sozial verträglichen Flugrettung

Der Österreichische Automobil-, Motorrad- und Touring Club (ÖAMTC), bereits zum damaligen Zeitpunkt einer der mitgliederstärksten österreichischen Vereine und statutarisch zu gemeinnütziger Tätigkeit verpflichtet, hatte zu Beginn des Jahres 1983 ein Konzept für eine österreichweite Flugrettung vorgelegt. Gemeinsam mit Vertretern des Landes Tirol gelangte die Vereinsleitung unter der Führung von Präsident Hofrat Dr. *Walter Melnizky*¹⁰ zur Ansicht, dass man Bedenken gegen die Einrichtung eines bundesweiten Flugrettungsdienstes am schnellsten und wirksamsten durch einen rasch initiierten Feldversuch zerstreuen könnte. **1.14**

Am 1. Juli 1983 nahm der ÖAMTC einen Notarzhubschrauber mit Standort Flughafen Innsbruck in Betrieb. Bereits am 1. September 1983 folgte der ÖAMTC-Standort Krems. **1.15**

Zirwig bezeichnet diese Phase wohl zurecht als Geburtsstunde des Notarzhubschraubers, da zuvor meist Rettungseinsätze ohne Begleitung eines Notarztes geflogen worden waren. Nunmehr hätte man – dem Innsbrucker Univ.-Prof. Dr. *Wolfgang Flora* folgend – die Wichtigkeit erkannt, den Arzt zum Patienten zu bringen und nicht umgekehrt.¹¹ **1.16**

Am 1. Oktober 1983 wurde von der AUVA gemeinsam mit dem Bundesministerium für Inneres in Salzburg ein weiterer Notarzhubschrauberstandort eröffnet. Der Standort kam als Modellversuch des Bundes gemeinsam mit der AUVA zustande, die AUVA sicherte für drei Jahre die Finanzierung.¹² **1.17**

Im Ergebnisbericht betont die AUVA, dass für den sinnvollen Einsatz eines planmäßigen Rettungshubschraubers organisatorische, personelle und materielle Voraussetzungen geschaffen werden müssen. Grundvoraussetzung sei geeignetes Fluggerät, entsprechender Platz im Hubschrauber sei die Voraussetzung dafür, dem geforderten medizinischen Standard gerecht zu werden. Der Einsatz eines Hubschraubers mit zwei Triebwerken sei unabdingbar für die Sicherheit der Insassen und der Bevölkerung. Ebenfalls wesentlich seien die Standortwahl, die Einbindung des Rettungshubschraubers in ein eingespiel-

⁹ *Hirschfeld*, Hilfe 26f.

¹⁰ Federführend befasst auch Verwaltungsdirektor *Martin Petrowsky* und Informationschef *Kurt Noe-Nordberg*.

¹¹ *Zirwig*, Die Flugrettung in Österreich, Entwicklung und strukturelle Probleme (2008) 10.

¹² *Hirschfeld*, Hilfe 28.

tes bodengebundenes Rettungssystem mit zentraler Leitstelle und ein straff organisiertes Stand-by-System. Weitere wesentliche Faktoren seien die Qualifikation der Ärzte, der Umstand, dass die Indikation für den Einsatz eines Rettungshubschraubers streng nach medizinischen Erfordernissen gestellt werde (kein Einsatz als „Transportservice“) sowie dass bei der Abrechnung eine Regelung angestrebt werde, die dem Faktor Rechnung trage, dass es sich um „vorverlegte ärztliche Behandlung“ von Notfallpatienten handle, nicht mehr um Krankentransporte.¹³

- 1.19 Im Mai 1984 wurde zwischen dem ÖAMTC und dem Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger ein Rahmenvertrag gemäß § 338 ASVG über die Vergütung von Flugtransporten sozialversicherter Personen abgeschlossen.
- 1.20 Gemäß § 2 der Vereinbarung durften im Vertrag näher bezeichnete Flugtransporte (neben Primäreinsätzen sind auch Transporte von bereits in einer Krankenanstalt versorgter Personen in eine andere Krankenanstalt, sogenannte Sekundäreinsätze umfasst) auf Rechnung der Versicherungsträger vom ÖAMTC durchgeführt werden, wenn sie aus medizinischen Gründen notwendig waren. Die Feststellung der medizinischen Notwendigkeit oblag dem Sozialversicherungsträger unter Bedachtnahme auf die Diagnose des eingesetzten Flugrettungsarztes und auf die dem Einsatzleiter des Roten Kreuzes bekannt gegebene Situation am Notfallort. Die Sozialversicherungsträger hatten für medizinisch notwendige Flugtransporte einen Pauschalbetrag zu leisten. § 6 Abs 4 des Rahmenvertrages sah ausdrücklich vor, dass vom Versicherten keine Zuzahlungen verlangt werden durften. Mit der Bezahlung des Pauschalbetrages waren alle Ansprüche des ÖAMTC gegenüber dem Versicherten und dem Sozialversicherungsträger aus der Durchführung von Flugtransporten abgegolten. Der Rahmenvertrag trat am 1. Juni 1984 in Kraft, er war auf unbestimmte Zeit abgeschlossen.¹⁴

III. Der Beirat für Flugrettung

- 1.21 Am 10. Mai 1985 konstituierten das Innen- und das Verteidigungsministerium, die Rettungsorganisationen und der ÖAMTC den „Beirat für Flugrettung“, mit dem Ziel, den Bundesminister für Inneres – zum damaligen Zeitpunkt *Karl Blecha* – in Fragen der Flugrettung zu beraten, die Finanzierung in Zusammenarbeit mit den Sozialversicherungen sicherzustellen¹⁵ und Konkurrenzierungen zu vermeiden.¹⁶ Alle in Österreich mit der Flugrettung befassten Institutionen sollten an einen Tisch gebracht werden.
- 1.22 Die Geschäftsordnung des Beirates sah vor, dass die Bundesministerien für Finanzen, für Gesundheit und Umweltschutz, für Inneres und für soziale Verwaltung, die Verbindungsstelle der Bundesländer, die Ämter der Kärntner, Salzburger und Steiermärkischen Landesregierung, der Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger, der Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs vertreten durch das Kuratorium für Verkehrssicherheit, der Österreichische Automobil-, Motorrad- und Touring Club (ÖAMTC), der Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs (ARBÖ), der Verband

13 AUVA, Ergebnisbericht Pilotstudie Hubschrauberrettung Salzburg.

14 Schrammel/Welser, Die Kostentragung bei Flugrettungseinsätzen (2007) 28.

15 Platzer, Flugrettung 27.

16 Hirschfeld, Hilfe 32.

der alpinen Vereine, die Österreichische Ärztekammer, das Österreichische Rote Kreuz, der Arbeiter Samariter Bund Österreichs, der Österreichische Bergrettungsdienst und der Österreichische Bundesfeuerwehrverband dem Beirat angehörten.

Im Laufe seines Bestehens wurde die Zahl der Mitglieder noch erweitert, es beteiligten sich die Ämter der Landesregierungen sämtlicher Bundesländer. **1.23**

Punkt 3.3 der Geschäftsordnung des Beirates für Flugrettung sah vor, *dass im Rahmen der Sitzungen alle Angelegenheiten behandelt werden, die sich auf die flächendeckende Flugrettung für Österreich beziehen, wenn der Bundesminister für Inneres oder ein Beiratsmitglied dies wünscht.* **1.24**

Mit dem Beirat für Flugrettung war ein Forum geschaffen, in dem wohl alle mit der Flugrettung befassten Institutionen vertreten waren und dessen Geschäftsordnung den Rahmen für Erörterungen einer Vielzahl von Themen bot. Dass der Beirat nach einigen Jahren durchaus intensiver Beratungen seine Tätigkeit wieder einstellte, mag damit zusammenhängen, dass sein informeller Charakter nicht geeignet war, kontradiktorische Fragestellungen einer geeigneten, ergebnisorientierten Behandlung zuzuführen. **1.25**

Im August 1986 übernahm der ÖAMTC die Patronanz über den Notarzhubschrauber des Bundesministeriums für Landesverteidigung, der in Aigen im Ennstal stationiert war. **1.26**

In den darauffolgenden Monaten und Jahren wurde durch die Eröffnung weiterer Notarzhubschrauberstandorte ein nahezu österreichweit flächendeckendes Netz geschaffen. So verfügte die österreichische Flugrettung im Winter 1987 bereits über 13 Standorte, sieben wurden vom Bundesministerium für Inneres, fünf vom ÖAMTC und einer vom Bundesministerium für Landesverteidigung betrieben.¹⁷ **1.27**

IV. Gliedstaatsverträge zwischen Bund und Ländern bzw individuelle Landeslösungen

Der Betrieb der Standorte durch das Bundesministerium für Inneres erfolgte auf Basis der im Zeitraum von 1984 bis 1990 abgeschlossenen Gliedstaatsverträge, die eine Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern vorsahen. Die Länder Kärnten, Steiermark, Vorarlberg, Tirol, Salzburg und Wien schlossen (in dieser chronologischen Reihenfolge) mit dem Bund Verträge gemäß Art 15a B-VG.¹⁸ Durch diese Vereinbarungen sollte insbesondere die Notfallversorgung nach Unfällen und Erkrankungen verbessert werden. Im Regelfall wurden als konkrete Aufgaben Rettungsflüge bei Unfällen und anderen medizinischen Notfällen, wenn die notwendige Hilfe auf keinem anderen Weg oder sonst nur mit medizinisch nicht vertretbarer Verzögerung oder unzureichend erbracht werden kann (Primäreinsätze), Ambulanzflüge bereits medizinisch versorgter Patienten aus einem Krankenhaus in ein anderes, wenn die Verlegung aus medizinischen Gründen notwendig ist und anderes nicht durchgeführt werden kann (Sekundärflüge) und Transportflüge zur Beförderung von Arzneimitteln, Blutkonserven, Organen für Transplantationen oder medizinischem Gerät in Akutfällen sowie andere Flüge zur ersten Hilfeleis-

¹⁷ Hirschfeld, Hilfe 37–39.

¹⁸ Platzer, Flugrettung 21.

tung bei Unglücksfällen und Gemeingefahr zum Schutz des Lebens, der Gesundheit und der Sicherheit von Menschen definiert.

- 1.29** Die Vereinbarungen sahen annähernd inhaltsgleich vor, dass sich der Bund verpflichtete, eine Flugeinsatzstelle des Bundesministeriums für Inneres sowie einen oder mehrere Rettungshubschrauber und deren Piloten beizustellen und den Flugbetrieb durchzuführen, während es die Länder übernahmen, eine Rettungsleitstelle zu betreiben, für die Hangarierung des Hubschraubers und die Unterbringung der Besatzungen zu sorgen sowie Ärzte, Sanitäter und Bergungsspezialisten zu stellen. Die Kosten hatte jeweils die Gebietskörperschaft, der die Aufgaben zugeordnet waren, zu tragen.
- 1.30** Zur Kostentragung finden sich in den Gliedstaatsverträgen auch Regelungen über angestrebte Modelle zur Beteiligung Dritter durch privatrechtliche Verträge. Beispielhaft zitiert seien die Bestimmungen aus dem Gliedstaatsvertrag zwischen dem Bund und dem Land Kärnten über einen gemeinsamen Hubschrauber-Rettungsdienst:¹⁹

§ 6 (2) Der Bund wird die Beteiligung an diesen (Anm: gemeint von ihm zu tragenden) Kosten durch privatrechtliche Verträge mit den in Betracht kommenden Körperschaften und juristischen Personen (Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger, Krankenfürsorgeeinrichtungen, Sozialhilfeträger, Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs, Kraftfahrervereinigungen, alpine Vereine u. ähnliches) durch Vereinbarungen von Jahrespauschalsummen oder individuellen Kostensätzen regeln.

§ 7 (2) Das Land wird die Erfüllung von (Anm: gemeint von ihm zu tragenden) Aufgaben oder die Beteiligung an seinen Kosten durch privatrechtliche Verträge mit Rettungsorganisationen, mit Krankenanstalten und anderen zur Mitarbeit bereiten Organisationen regeln.

- 1.31** Das Land Tirol schloss im November 1989 einen Vertrag mit dem ÖAMTC über den Betrieb von Hubschrauberdiensten. Diese Vereinbarung bezieht sich auf den zwischen dem Bund und dem Land Tirol geschlossenen Gliedstaatsvertrag und überträgt die Verpflichtung des Landes, in Innsbruck einen Notarzt-Hubschrauberdienst einzurichten, dem ÖAMTC, der sich überdies verpflichtet, einen Ganzjahresstandort in St. Johann und Landeck einzurichten und zu betreiben.
- 1.32** Die Bundesländer Niederösterreich und Burgenland schlossen im Gegensatz zu allen übrigen Bundesländern keine Gliedstaatsverträge mit dem Bund, sondern trafen individuelle Lösungen.
- 1.33** Das Land Niederösterreich schloss im Dezember 2005 mit dem Christophorus Flugrettungsverein eine Vereinbarung über die Besorgung des Notarzt-Hubschrauberdienstes im Rahmen des überregionalen Rettungs- und Krankentransportdienstes. Dieser Vertrag sollte die 1983 zwischen dem Land Niederösterreich und dem ÖAMTC getroffene mündliche Vereinbarung schriftlich festhalten.²⁰
- 1.34** Im Dezember 2005 schloss das Land Burgenland einen Vertrag mit dem Christophorus Flugrettungsverein über die Versorgung des südlichen Burgenlandes mittels Notarzt-Hubschrauber.

19 NR: GP XVI RV 291 AB 319 S 50. BR: 2835 AB 2839 S 448.

20 Schrammel/Welser, Kostentragung 23.

V. Die Entwicklung der Vertragslage zwischen Bund, Hauptverband der Sozialversicherungsträger und ÖAMTC-Flugrettung

Im Jahre 1992 schlossen das Bundesministerium für Inneres und der ÖAMTC eine Vereinbarung über die Grundsätze der Flugrettungsdienste. Notarzhubschrauber-Standorte sollten danach nur in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Landesregierungen betrieben werden. Das Österreichische Rote Kreuz sollte in die Organisation des Notarzhubschrauberdienstes eingebunden werden. **1.35**

Von besonderer Bedeutung war Punkt sechs dieser Vereinbarung: Diese Bestimmung sah vor, dass die Finanzierung des Notarzhubschrauberdienstes durch Leistungen der Betreiber, der jeweils zuständigen Landesregierungen, durch Sponsorenverträge sowie durch Beiträge der versorgten Patienten bzw ihrer Sozial- oder Privatversicherer erfolgt. Weiters wurde bestimmt, dass die Vertragsparteien (BMI und ÖAMTC) bis auf weiteres „insoweit“ auf die Rechnungslegung an die Patienten verzichten, als ein Versicherungsschutz nicht vorhanden ist. Dieser Verzicht wurde als Auslobung, also als einseitige Erklärung, veröffentlicht. Hintergrund dieses „Kostenlosigkeitsversprechens“ war das Beispiel der deutschen ADAC-Luftrettung, die zum damaligen Zeitpunkt bereits auf zehn Jahre Erfahrung in für den Patienten kostenloser Tätigkeit zurückblicken konnte und die auf seine statutarische Ausrichtung zurückgehende „generelle Neigung“ des gemeinnützigen Vereins ÖAMTVC zur sozialen Verträglichkeit. **1.36**

Die „ÖAMTC-Flugrettung“ war im Jahre 1993 aus dem ÖAMTC „ausgegliedert“ und dem Christophorus Flugrettungsverein (CFV) übertragen worden. Auch der CFV wurde als gemeinnütziger Verein etabliert, wesentlicher Vereinszweck ist die Schaffung von Einrichtungen zur optimalen Versorgung von Notfallpatienten mit Hubschraubern. **1.37**

Im Jahre 1993 wurde zwischen dem CFV, der in der Zwischenzeit den Flugrettungsdienst innerhalb des ÖAMTC übernommen hatte, und dem Hauptverband ein neuer Vertrag über die Vergütung von Flugtransporten abgeschlossen. Inhaltlich entsprach der Vertrag weitgehend den zuvor zwischen dem Hauptverband und dem ÖAMTC bestehenden Vereinbarungen. **1.38**

Gemäß § 2 der Vereinbarung leisteten die Sozialversicherungsträger für medizinisch notwendige Flugtransporte einen Kostenbeitrag. Dieser war für Flugtransporte nach Verkehrsunfällen höher als für Flugtransporte nach sonstigen Unfällen. Als „Verkehrsunfälle“ galten allerdings nur Unfälle, für die ein Dritter, aus welchem Rechtstitel immer, Ersatz zu leisten hatte. Mit dem Kostenbeitrag für Flugtransporte nach Verkehrsunfällen und nach Arbeitsunfällen waren alle Ansprüche des CFV gegenüber dem Versicherten und dem Sozialversicherungsträger abgegolten; bei anderen Flugtransporten verzichtete der CFV auf die Geltendmachung weiterer Ansprüche gegen die Sozialversicherungsträger. Gegenüber den Versicherten verzichtete der CFV nur dann auf die Geltendmachung weiterer Ansprüche, wenn diese keinen privatrechtlichen Deckungsanspruch gegen ein Versicherungsunternehmen oder einen sonstigen privaten Kostenträger hatten. **1.39**

- 1.40** Dieser Vertrag wurde nach Ablauf im Jahr 1995 nicht mehr verlängert. In der Praxis wurden allerdings die im ausgelaufenen Vertrag vorgesehenen Kostenbeiträge weiterhin von der Sozialversicherung direkt mit dem CFV verrechnet.²¹
- 1.41** Um dem wachsenden finanziellen Druck zu begegnen und den privaten Versicherungsschutz der Patienten tatsächlich zur Finanzierung heranziehen zu können (private Versicherungen lehnten trotz vorhandenen Versicherungsschutzes eine Zahlung ab, wenn für ihren Versicherungsnehmer das Versprechen der Kostenfreiheit galt), wurde per 1. Februar 1997 die Auslobung des Verzichts auf Rechnungslegung – und damit die Kostenfreiheit der Patienten – widerrufen, insoweit es sich um Einsätze nach Unfällen in Ausübung von Touristik und Sport am Berg handelt,²² blieb jedoch im Übrigen aufrecht.
- 1.42** Die von der JAA – Joint Aviation Authorities, einer Arbeitsgemeinschaft nationaler europäischer Luftfahrtbehörden, entwickelten Betriebsvorschriften für den gewerblichen Verkehr mit Hubschraubern, die sogenannten „Joint Aviation Requirements – Operation 3 (JAR-OPS 3) finden seit Oktober 1996 Anwendung. Sie bedeuten für die zivile Luftfahrt einen enormen Sicherheitsgewinn und stellten gleichzeitig eine große finanzielle Herausforderung für die nationalen Flugrettungen dar. So mussten die Flugrettungsmittel aller europäischen Anbieter bis Ende des Jahres 2009 auf Hubschrauber mit zwei Turbinen umgerüstet werden, um bei Ausfall eines Triebwerkes eine sichere Notlandung zu gewährleisten bzw dürfen ab dem 1. Jänner 2010 nur mehr Hubschrauber der „3. Generation“ (EC 135, EC 145, MD 900 . . .) Notfalleinsätze fliegen.²³
- 1.43** Die durch die Umrüstung erforderlich werdenden Kosten mögen einen Beitrag zur Entscheidung des Bundes geleistet haben, den Betrieb der Flugrettung auszulagern.
- 1.44** Im Jahre 2000 wurde zwischen dem Bund, vertreten durch den Bundesminister für Inneres, einerseits und dem CFV und ÖAMTC andererseits eine Vereinbarung abgeschlossen, wonach sich die „ÖAMTC-Flugrettung“ auf zivilrechtlicher Basis verpflichtete, die vom Bund nach den oben erwähnten Gliedstaatsverträgen wahrzunehmenden Aufgaben für diesen unentgeltlich zu erfüllen. ÖAMTC und CFV hatten die vertragsgegenständlichen Aufgaben solidarisch zu erfüllen. Gemäß § 1 der Vereinbarung übertrug der Bund der ÖAMTC-Flugrettung die Bereitstellung von neun Rettungshubschraubern mit genau bezeichneten Standorten, die Wartung dieser Hubschrauber, die Bereitstellung geeigneter Piloten sowie die Durchführung von Rettungsflügen. Aufgrund dieser Vereinbarung übernahm der CFV die Notarzt-Hubschrauberstützpunkte des BMI zusätzlich zu seinen eigenen, schon bestehenden Stützpunkten.
- 1.45** Die Anzahl der sohin vom CFV geführten Stützpunkte betrug nach Übernahme der Standorte des Bundesministeriums für Inneres 16 im Sommer und 22 im Winter. Die sechs Winterstandorte werden von der Heli Ambulance Team GmbH & CoKG (HAT) betrieben, dies im Rahmen einer Kooperation zwischen ÖAMTC und der Firma Wucher. Die HAT fliegt Primärrettungseinsätze mit einer besonders auf Hochgebirgseinsätze spezialisierten Crew und der notwendigen Bergeausrüstung.²⁴

21 Schrammel/Welser, Kostentragung 29.

22 Schrammel/Welser, Kostentragung 29.

23 Zirwig, Flugrettung 36 f.

24 Platzer, Flugrettung 274.

Die ÖAMTC-Flugrettung hatte gemäß der Vereinbarung mit dem Bund Notarzthubschrauberflüge bei Unfällen und anderen medizinischen Notfällen, sowie Ambulanz- und Transportflüge für das Landesgebiet der Länder Wien, Kärnten, Steiermark, Vorarlberg, Tirol, Salzburg und Oberösterreich unentgeltlich für den Bund durchzuführen. Die ÖAMTC-Flugrettung hatte mit den genannten Ländern bei Einrichtung und Betrieb des Hubschrauberrettungsdienstes zu kooperieren. Sollten Dritte für eine konkrete Leistungserbringung durch die ÖAMTC-Flugrettung zur Zahlung verpflichtet sein, standen diese Zahlungen von Dritten der ÖAMTC-Flugrettung zu. **1.46**

Die Finanzierung der Flugrettung erfolgte in den darauffolgenden Jahren durch die Kostenerstattung der Sozialversicherungsträger, Einnahmen aus privaten Vorschriften, Unterstützung der Landesregierungen, Zuwendungen von Sponsoren, Mitgliedsbeiträgen, Spenden sowie durch Zuzahlungen des ÖAMTC.²⁵ **1.47**

Ein kostendeckendes Anbieten der Flugrettung wurde jedoch zusehends schwieriger und war nur durch verschiedene Kooperationen (beispielhaft seien erwähnt: Österreichisches Rotes Kreuz, Wiener Rettung, ASBÖ – Arbeiter Samariter Bund Österreich, ÖBRD – Österreichischer Bergrettungsdienst, ÖBFV – Österreichischer Bundesfeuerwehrverband, ÖWR – Österreichische Wasserrettung usw.) möglich.²⁶ **1.48**

VI. Neue Flugrettungsbetreiber etablieren sich

Durch die relative Freiheit, die der Gesetzgeber bei der Stationierung von Notarzthubschraubern zulässt, herrscht in Österreich ein nahezu freier Markt. Die finanzielle Attraktivität der alpinen Regionen bedingt die Konzentration jener Notarzthubschrauberbetreiber, die noch stärker als der CFV den betriebswirtschaftlichen Gesetzen unterliegen, auf den Westen Österreichs. Dadurch entwickelte sich zu Beginn des neuen Jahrtausends eine Konkurrenzsituation, die Auswirkungen auf die Finanzflüsse hatte. **1.49**

Gesellschaften wie die Wucher Helikopter GmbH, die Knaus Helicopter GmbH, die SchenkAir GmbH, die ARA-Flugrettungs GmbH und die Schider Helicopter Service GmbH (SHS) hatten ihre Tätigkeit aufgenommen bzw ihre bisherigen Aktivitäten um die Flugrettung erweitert. Sie bieten ihre Dienste zur Notarztzubringung und anschließendem Patiententransport an. Teilweise betreiben diese Gesellschaften Ganzjahresstandorte, teilweise werden sie – gänzlich oder nur an einzelnen Standorten – nur im Winter tätig. Soweit ersichtlich betrieben die oben erwähnten Gesellschaften im Jahr 2007 insgesamt 13 Standorte, vier davon nur im Winter.²⁷ **1.50**

Beispielhaft sei die Geschichte der Firma Schider Helicopter Service GmbH zusammenfassend dargestellt. Die Firma wurde 1992 gegründet und führte zunächst in erster Linie Bedarfsflüge durch. Sie ging dann dazu über, ihre Hubschrauber im Sommer an Wochenenden und im Winter mit Notärzten zu besetzen und entschloss sich 1995, sich schrittweise aus der Transportfliegerei zurückzuziehen und auf die Flugrettung zu konzentrieren. Der erste sich ganzjährig im Einsatz befindliche Notarzthubschrauber wurde in Waidring stationiert, in den einsatzstarken Wintermonaten wurde ein zweiter Notarzt-

²⁵ Zirwig, Flugrettung 41.

²⁶ Zirwig, Flugrettung 27.

²⁷ Zirwig, Flugrettung 82.

hubschrauber eingesetzt. Im Jahr 2000 folgte der Standort Kufstein, es folgte ein Standort im Zillertal sowie – in Kooperation mit der Heli Ambulance Team GmbH – einer in Zell am See.

- 1.52** Das Land Tirol, auf dessen Gebiet eine Vielzahl von Notarzt-Hubschraubern stationiert waren und das sich mit medialen Vorwürfen, es gebe einen regelrechten „Luftkrieg“ um verunfallte Patienten konfrontiert sah, reagierte mit der Erlassung des Tiroler Flugrettungsgesetzes. Dieses sah vor, dass die Flugrettung mit Rettungs- oder Notarzt-Hubschraubern nur aufgrund einer entsprechenden Bewilligung nach Maßgabe dieses Gesetzes ausgeübt werden durfte.
- 1.53** Nach § 6 Abs 2 lit d des Tiroler Flugrettungsgesetzes war dem Ansuchen um Bewilligung ua ein Vertrag über die Teilnahme an dem Flugrettungs-Einsatzkoordinationssystem mit der Rettungsorganisation beizulegen, die die Landesrettungsleitstelle betreibt. In einem solchen Vertrag ist jedenfalls festzulegen, dass der Einsatz eines Rettungs- oder Notarzt-Hubschraubers nur aufgrund einer Anforderung durch die Landesrettungsleitstelle erfolgen darf. Nur für besondere Notsituationen, die ein sofortiges Handeln erfordern, kann in dem Vertrag etwas anderes vorgesehen werden. Für vertragswidriges Verhalten ist eine Konventionalstrafe vorgesehen.²⁸

VII. Die europäische Dimension

- 1.54** Im Jahr 2002 begannen der ÖAMTC und sein deutscher Schwesterclub ADAC den gemeinsamen Betrieb des Standortes Suben, von dem aus grenzüberschreitend Einsätze in Österreich und Deutschland geflogen werden. Ein Kooperationsvertrag zwischen den beiden Vereinen regelt unter anderem Fragen der grenzüberschreitenden Disposition. Durch dieses Vorhaben gelang es, den Raum Passau und das westliche Innviertel mit einem Notarzt-Hubschrauber zu versorgen, der in der Lage ist, jeden Einsatzort in dieser Region in einem notfallmedizinisch adäquaten Zeitfenster zu erreichen.²⁹
- 1.55** Neben praktischen Projekten entwickelten sich Interessensgemeinschaften und Zusammenschlüsse von verschiedenen Flugrettungsbetreibern und auch von Behörden, deren Zielsetzung die Weiterentwicklung der europäischen Flugrettung war.
- 1.56** So etablierte sich beispielweise bereits 1999 die EHAC – European HEMS and Air Rescue Committee, gegründet von ADAC, CFV und der Schweizerischen Rettungsflugwacht (REGA).
- 1.57** Ziel der EHAC ist es, eine Plattform zum länderübergreifenden Dialog und Erfahrungsaustausch zu schaffen, die Interessen der Mitglieder zu bündeln und als Sprachrohr gegenüber den europäischen Behörden zu dienen. Die EHAC will die Möglichkeit nützen, bei Regelungen und Richtlinien, die von der EU beschlossen werden und der Standardisierung der Flugrettung europaweit dienen sollen, mitzuwirken.³⁰

28 Schrammel/Welser, Kostentragung 5f.

29 Platzer, Flugrettung 265.

30 Zirwig, Flugrettung 33f.