

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer,
Stephan Kühn (Dresden), Dr. Harald Terpe, weiterer Abgeordneter und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/11324 –**

Luftrettung und Landeplätze nach Inkrafttreten der geänderten Luftverkehrs-Ordnung

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit Änderung des EU-Luftfahrtrechts im Jahr 2012 und dem Auslaufen einer Übergangsregelung für Deutschland im Oktober 2014 greifen seitdem alle in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 geregelten Bestimmungen. Im Kontext dieser Änderungen gab es in Deutschland seit dem Jahr 2014 bis Anfang dieses Jahres auch eine intensive öffentliche Debatte mit dem Tenor „EU gefährdet Luftrettung in Deutschland“ (siehe z. B. www.welt.de/wirtschaft/article128279477/EU-Buerokraten-behindern-Kampf-gegen-den-Tod.html). Hintergrund dafür waren veränderte gesetzliche Vorgaben für die Ausgestaltung von Hubschrauberlandeplätzen und neue Regelungen für die Fragen, wann, wo und unter welchen Umständen Rettungshubschrauber landen dürfen.

Vor dem Hintergrund des großen öffentlichen Drucks und des tatsächlichen Dilemmas, dass unter den neuen Vorgaben die Mehrzahl aller Hubschrauberlandeplätze an Krankenhäusern in Deutschland zukünftig nicht mehr hätten angefliegen werden können, sahen sich die Bundesregierung und auch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) nach Inkrafttreten der neuen EU-Regeln gezwungen, alle Landstellen an Krankenhäusern, die nicht vollumfänglich nach § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) ausgestattet und vom LBA zugelassen waren, als sogenannte Public Interest Sites (PIS) zu erklären (siehe z. B. www.rp-online.de/politik/deutschland/alexander-dobrindt-sichert-landeplaetze-an-kranken-hausern-aid-1.4622922).

Solche PIS-Landstellen sieht das geänderte EU-Luftfahrtrecht ausdrücklich überall dort vor, wo die Wahrung höherer Güter (zum Beispiel „Leib und Leben“ im Bereich der Luftrettung) nicht anders gewährleistet werden kann. In der von den deutschen Luftrettungsbetreibern zusammengestellten Liste von PIS-Landstellen finden sich neben vielen regelhaft genutzten Landstellen teilweise aber auch solche Landstellen, die inzwischen gar nicht mehr existieren (da z. B. zugebaut, zugewachsen oder dauerhaft anders genutzt).

Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, hatte angekündigt, im Rahmen der Novelle des LuftVG) und der Änderung der

Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) nachhaltig Rechts- und Bestandssicherheit für alle zur Luftrettung genutzten Landeplätze in Deutschland zu schaffen (siehe www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LR/zukunftsplan-hubschrauber-landstellen.html). Tatsächlich aber gehen aus der im Juni 2016 geänderten LuftVO entgegen der Ankündigungen des Bundesministers sehr detaillierte und weitreichende Anforderungen für PIS-Landeplätze hervor. Mit Inkrafttreten der geänderten LuftVO stellt sich die Situation so dar, dass es zwar eine lange Liste von Landeplätzen gibt, die seitens der Luftrettung in Deutschland weiter als PIS-Landestellen genutzt werden sollen, deren überwiegender Anteil aber die in der LuftVO geforderten Kriterien bisher nicht oder nur teilweise erfüllt. Die LuftVO in der geänderten Fassung von 2016 räumt den Betreibern von PIS-Landeplätze bis zum Jahr 2018 Zeit ein, alle in der LuftVO geforderten Kriterien zu erfüllen. Spätestens Mitte 2018 sind die Luftrettungsorganisationen ihrerseits in der Pflicht, gegenüber dem Luftfahrt-Bundesamt die vollständige Umsetzung der LuftVO an allen von ihnen genutzten Landestellen und Landeplätzen nachzuweisen.

1. Wie viele und welche Landeplätze von öffentlichem Interesse („Public Interest Sites“, PIS) für die Luftrettung in Deutschland existieren zurzeit?

Derzeit existieren ca. 1 500 Hubschrauberlandestellen an Einrichtungen von öffentlichem Interesse (sog. PIS).

2. Wie viele und welche Landeplätze nach § 6 LuftVG für die Luftrettung in Deutschland existieren zurzeit?

Die Bundesregierung erhebt hierzu keine Daten.

3. Wie viele Flugbewegungen (An-/Abflug) im Rahmen von Luftrettungseinsätzen gab es im Jahr 2016 an PIS-Landeplätzen, und wie viele Flugbewegungen an Landeplätzen nach § 6 LuftVG?

Der Bundesregierung liegen für das Jahr 2016 zu Flugbewegungen an PIS-Landeplätzen und an nach § 6 LuftVG genehmigten Landeplätzen keine Daten vor.

4. Gab es im Jahr 2016 im Rahmen der Luftrettung in Deutschland jenseits von den Einsatzorten („HEMS operating site“ im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 965/2012) Starts und Landungen außerhalb der ausgewiesenen PIS-Landestellen oder Landeplätze nach § 6 LuftVG, und wenn ja, welche, und wie häufig?

Die Bundesregierung erhebt hierzu keine Daten.

5. Wie ist sichergestellt, dass ab 2018 alle PIS-Landeplätze sämtliche in der 2016 geänderten LuftVO festgelegten Kriterien erfüllen (§ 18 Absatz 4, einschließlich der zugehörigen Anlage 3 zum § 18 Absatz 4 LuftVO)?

Die Luftrettungsunternehmen sind gemäß § 18 Absatz 4 Satz 3 LuftVO dazu verpflichtet, dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) mitzuteilen, dass die Landestelle die festgelegten Anforderungen erfüllt. Diese Meldung hat innerhalb von 24 Monaten, d. h. bis ca. Mitte 2018, zu erfolgen.

6. Wie viele der PIS-Landstellen erfüllen inzwischen die in der 2016 geänderten LuftVO geforderten Kriterien (§ 18 Absatz 4, einschließlich der zugehörigen Anlage 3 zum § 18 Absatz 4 LuftVO), und für wie viele dieser PIS-Landstellen wurde dies in Anträgen der Luftrettungsbetreiber gegenüber dem Luftfahrt-Bundesamt ausgewiesen?

Der Bundesregierung liegt hierzu kein Sachstand vor.

7. Wie viele der durch den Luftrettungsdienst in Deutschland genutzten PIS-Landstellen und wie viele Landeplätze nach § 6 LuftVG werden nicht von einem Krankenhaus betrieben, und wer sind diese Betreiber?

Sofern PIS-Landstellen nicht zu einem Krankenhaus gehören, werden sie von Behörden und Rettungsdiensten (Polizei, Feuerwehr) betrieben.

15 genehmigte Landeplätze werden von den Polizeien der Länder und des Bundes, der Bundeswehr und den Rettungsdiensten betrieben.

8. Wie viele dieser zugelassenen PIS-Landstellen ohne Zulassung als Landeplatz nach § 6 LuftVG waren Dachlandeplätze?

Von den bislang genutzten Landstellen ohne Zulassung als Landeplatz nach § 6 LuftVG sind acht Dachlandeplätze.

9. Wie viele dieser PIS-Landstellen ohne Zulassung als Landeplatz nach § 6 LuftVG haben eine Genehmigung für den Nachtflugbetrieb erhalten?

Eine auf die PIS-Landstelle bezogene Genehmigung zum Nachtflugbetrieb ist gemäß § 18 Absatz 4 Nummer 2 LuftVO nicht vorgesehen. Vielmehr benötigt der Betreiber eine Sondergenehmigung nach SPA.NVIS.100 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 oder muss eine ausreichende Ausleuchtung der Start- und Landefläche sicherstellen, sofern Flugbetrieb in der Nacht stattfinden soll.

10. a) Wie viele Anträge auf Genehmigung eines Landeplatzes nach § 6 LuftVG liegen zurzeit beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) vor?
b) Wie viele solche Anträge wurden bislang gestellt, und wie viele wurden genehmigt oder abgelehnt (bitte nach Monaten aufschlüsseln)?
11. Wie lang sind zurzeit die durchschnittlichen Bearbeitungszeiten für die Genehmigung eines Landeplatzes nach § 6 LuftVG (Zeitraum zwischen Eingang des Antrags und der Genehmigung)?

Die Fragen 10 und 11 werden gemeinsam beantwortet.

Da für die Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG die Landesluftfahrtbehörden zuständig sind, liegen der Bundesregierung keine Daten vor.

12. Wie hoch sind die deutschlandweit zu erwartenden Kosten der Ertüchtigung von PIS-Landeplätzen im Sinne der geänderten LuftVO, und wer kommt für diese auf, insbesondere wenn diese sich nicht auf privatem Gelände, sondern beispielsweise in öffentlichen Grünanlagen oder auf kommunalen Liegenschaften befinden?

Der Bundesregierung liegen keine Daten zu den zu erwartenden Kosten vor.

13. Wer ist für die Erstellung, Pflege und Aktualisierung der sogenannten Master-Liste aller PIS-Landeplätze in Deutschland verantwortlich, und wer stellt sicher, dass die Landstellenbetreiber über den aktuellen Status ihrer Landestelle oder ihres Landeplatzes (insbesondere bei Aufnahme und Ausschluss aus der Liste) informiert sind?

Zur Erstellung, Pflege und Aktualisierung der sog. PIS Master-Liste hat sich die Bundespolizei, in enger Zusammenarbeit mit allen deutschen Luftrettungsunternehmen (ADAC, DRF, Heli-Flight, Rotorflug) und der Deutschen Krankenhaesgesellschaft (DKG), bereit erklärt. Damit ist sichergestellt, dass auch die jeweiligen „Landstellenbetreiber“ über ihren Status informiert sind.

14. Sind zurzeit und über das Jahr 2018 hinaus für die Luftrettung auch weiterhin Landungen an PIS-Landeplätzen möglich, die nicht oder nur teilweise die Kriterien der im Jahr 2016 geänderten LuftVO erfüllen, und unter welchen Bedingungen sind diese Landungen möglich?

Ja. Diese Landstellen können im Einzelfall zur Hilfeleistung bei einer Gefahr für Leib oder Leben einer Person angeflogen werden.

15. a) Wird es auch zukünftig möglich sein, Patientinnen und Patienten zu einem PIS-Landeplatz eines Krankenhauses zu fliegen bzw. dort abzuholen, wenn nicht unmittelbar Gefahr für Leib oder Leben im Sinne des § 25 LuftVG besteht oder können in einem solchen Falle künftig nur noch Landeplätze mit Zulassung nach § 6 LuftVG angeflogen werden?
- b) Wenn nein, ist nach Kenntnis der Bundesregierung durch diese Regelung der Lufttransport von Patientinnen und Patienten aus medizinischen Gründen gefährdet, und welche politischen Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

Die Fragen 15a und 15b werden gemeinsam beantwortet.

Ja. Bei § 25 Absatz 2 Nummer 3 LuftVG handelt es sich um einen Ausnahmetatbestand, der nicht für den regelmäßigen Luftrettungsbetrieb herangezogen werden kann. Sofern es sich also bspw. um Flüge zum Patiententransport handelt, bei denen keine Gefahr für Leib oder Leben vorliegt, sind diese nur noch zu PIS-Landeplätzen zulässig bzw. zu Flugplätzen die nach § 6 LuftVG genehmigt wurden.

Von einer Einschränkung der Durchführung des Lufttransports ist nicht auszugehen.