

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Janosch Dahmen, Daniela Wagner, Dr. Kirsten Kappert-Gonther, Maria Klein-Schmeink, Kordula Schulz-Asche, Dr. Anna Christmann, Kai Gehring, Erhard Grundl, Ulle Schauws, Charlotte Schneidewind-Hartnagel, Margit Stumpp, Beate Walter-Rosenheimer, Stefan Gelbhaar, Bettina Hoffmann, Oliver Krischer, Steffi Lemke, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Aktuelle Situation der Luftrettung in Deutschland

Die gute und verlässliche Organisation der Luftrettung spielt eine gewichtige Rolle für Menschen, die, aus welchen Gründen auch immer, in gesundheitliche Not geraten. Wenn Rettungswagen oder andere Transportmöglichkeiten zu Land oder Wasser ausfallen, schwieriges Gelände einen Transport zu Land nicht hergibt, eine entfernte Spezialklinik erreicht werden muss oder aufgrund der Schwere der akuten Situation des oder der Geschädigten ein sehr hoher Zeitdruck herrscht, stellt eine gut und verlässlich organisierte Luftrettung eine zentrale Konstante in der Gesundheitsversorgung von Menschen dar. Gerade auch in ländlichen Regionen ist die Luftrettung eine wichtige Grundlage für den bedarfsgerechten Zugang zu spezialisierten stationären Versorgungsangeboten. Sie ist damit ein wichtiger Teil der präklinischen Notfallversorgung, auf den alle Menschen in ganz Deutschland sich verlassen können müssen.

Die Luftrettung und die mit ihrer Durchführung betrauten Betreiber können als Teil der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) nur dann auch dauerhaft verlässliche Partner in der Versorgung von Menschen in Not sein, wenn eine entsprechende, gute Infrastruktur vorgehalten und ausgebaut wird und für die beteiligten Akteure Rechtssicherheit herrscht. Dies gilt insbesondere auch für die Nutzung von für die Luftrettung vorgesehenen Landeplätzen und Landstellen sowie zukünftig auch für die Durchführung von Instrumentenflugverfahren als Teil der Luftrettung. In der Vergangenheit hat die Umsetzung europäischer, luftfahrtrechtlicher Regelungen in nationales Recht immer wieder Fragen in der Definition, Ausgestaltung und Abgrenzung aufgeworfen. Dabei hat die teilweise unterschiedliche Interpretation gemeinsamer europäischer Regelungen wiederholt zu Verunsicherungen der beteiligten Akteure in der Einsatzpraxis geführt.

Die Fragestellerinnen und Fragesteller möchten anhand folgender Fragen an die Bundesregierung herausfinden, ob die Voraussetzungen für eine hochwertige Infrastruktur für die Notfallversorgung per Luftrettung in der Bundesrepublik Deutschland gegeben sind, welche Schritte zur Modernisierung notfallmedizinischer Infrastruktur unternommen werden, wie moderne Flugverfahren in die Luftrettung in Deutschland integriert werden und an welchen Stellen zum Wohle der Patientinnen und Patienten klarere Definitionen bestehender Regelungen in der Luftrettung erforderlich sind.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Landestellen im öffentlichen Interesse („Public Interest Sites“, PIS) existieren für die Luftrettung zurzeit (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
2. Wie erklärt die Bundesregierung einen eventuellen Unterschied zu der auf Bundestagsdrucksache 18/11526 genannten Gesamtzahl der PIS-Landestellen, und welche Auswirkung hat dieser eventuelle Unterschied auf die Sicherstellung der notfallmedizinischen Versorgung durch den Einsatz von Luftrettungsmitteln in Deutschland?
3. Hat die Bundesregierung Kenntnis über die Zahl der nach § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) bei den zuständigen oberen Landesbehörden registrierten Landeplätzen, und wenn ja, von wie vielen entsprechend von der Luftrettung genutzten Landeplätzen hat die Bundesregierung Kenntnis (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
4. Wie viele Flugbewegungen (An- und Abflug) im Rahmen von Luftrettungseinsätzen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2019 und 2020 an PIS-Landestellen (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?
5. Wie viele Flugbewegungen (An- und Abflug) im Rahmen von Luftrettungseinsätzen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2019 und 2020 an nach § 6 LuftVG zugelassenen Landeplätzen (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?
6. Wie konkret definiert und an welche Bedingungen knüpft die Bundesregierung sogenannte HEMS-Luftrettungseinsätze (HEMS = Helicopter Emergency Medical Services), und wie definiert die Bundesregierung Ambulanzflüge bzw. sekundär disponible Flüge ohne akute medizinische Dringlichkeit von Rettungshubschraubern in Deutschland?
7. Wie viele HEMS- und wie viele Ambulanzflügeinsätze bzw. Einsätze sekundär disponibler Flüge ohne akute medizinische Dringlichkeit sind der Bundesregierung jeweils bekannt (bitte für die Jahre 2019 und 2020 aufschlüsseln)?
8. Wie stellt das Luftfahrt-Bundesamt sicher, dass nicht die weit überwiegende Zahl oder gar sämtliche Ambulanz- bzw. sekundär disponible Flüge ohne akute medizinische Dringlichkeit von Luftrettungsbetreibern in Deutschland als HEMS Einsätze durchgeführt werden, und wenn ja, wie?
9. Welche Nachweise müssen Luftrettungsbetreiber erbringen, um nachträglich die Voraussetzungen für die Durchführung eines HEMS-Einsatzes oder eines Ambulanzfluges bzw. sekundär disponiblen Fluges ohne akute medizinische Dringlichkeit zu belegen bzw. nachvollziehbar machen zu können?
10. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung in den Jahren 2019 und 2020 unternommen, um dort, wo es einsatztaktisch sinnvoll ist, auch von Kliniken ohne Landeplatz nach § 6 LuftVG Ambulanz- bzw. sekundär disponible Flüge ohne akute medizinische Dringlichkeit durchführen zu können?
11. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass Ambulanzflüge bzw. sekundär disponible Flüge ohne akute medizinische Dringlichkeit nicht von bzw. zu PIS-Landestellen durchgeführt werden gemäß Vorgaben der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (siehe https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Consolidated%20unofficial%20AMC&GM_Annex%20V%20Part-SPA.pdf)?

- Welche Nachweise und Dokumentation sind im Einzelnen durch einen Betreiber zu führen, um die medizinische Dringlichkeit eines Einsatzes und damit die Nutzung von HEMS-Flugregeln belegen zu können?
12. Welche Förderprogramme zur Einrichtung oder Ertüchtigung von Landeplätzen nach § 6 LuftVG zur Luftrettung sind von der Bundesregierung in den Jahren 2019 und 2020 initiiert und ausgezahlt worden (bitte separat ausweisen)?
 13. Erfüllen nach Kenntnis der Bundesregierung alle zurzeit genutzten PIS-Landestellen sämtliche in der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) festgelegten Kriterien (§ 18 Absatz 4, einschließlich der zugehörigen Anlage 3 zum § 18 Absatz 4 LuftVO)?
 - a) Wenn nein, warum nicht, und wie viele PIS-Landestellen sind davon betroffen?
 - b) Bis wann sollen alle existierenden PIS-Landestellen, die den oben genannten Kriterien bislang nicht genügen, entsprechend angepasst sein?
 - c) Sollten nicht alle PIS-Landestellen die oben genannten Kriterien erfüllen, warum dürfen diese Landestellen weiterhin im genehmigungspflichtigen HEMS-Betrieb bei Nutzung gemäß CAT.POL.H.225 verwendet werden?
 14. Werden aktuell für die Luftrettung auch weiterhin Landungen an PIS-Landestellen durchgeführt, die nicht oder nur teilweise die Kriterien der LuftVO erfüllen, und unter welchen Bedingungen sind diese Flugbewegungen auch weiterhin möglich?
 15. Wie viele der durch den Luftrettungsdienst in Deutschland genutzten PIS-Landestellen werden nicht von einem Krankenhaus betrieben, und wer sind diese Betreiber (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
 16. Wie viele der durch den Luftrettungsdienst in Deutschland genutzten Landeplätze nach § 6 LuftVG werden nach Kenntnis der Bundesregierung nicht von einem Krankenhaus betrieben, und wer sind diese Betreiber (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
 17. Wie viele der zugelassenen PIS-Landestellen ohne Zulassung als Landeplatz nach § 6 LuftVG sind Dachlandeplätze?
 18. Auf wie vielen der zugelassenen PIS-Landestellen ohne Zulassung als Landeplatz nach § 6 LuftVG wird nach Kenntnis der Bundesregierung ein Nachtflugbetrieb durchgeführt?
 19. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, wie viele Anträge auf Genehmigung eines Landeplatzes nach § 6 LuftVG den zuständigen Landesluftfahrtbehörden zurzeit vorliegen, und wenn ja, um wie viele handelt es sich?
 20. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, wie viele solcher Anträge auf Genehmigung eines Landeplatzes nach § 6 LuftVG seit 2019 bei den Landesluftfahrtbehörden gestellt und wie viele genehmigt oder abgelehnt wurden (falls ja, bitte nach Möglichkeit nach Monaten aufschlüsseln)?
 21. Hat die Bundesregierung Kenntnis über die durchschnittliche Bearbeitungszeit für die Genehmigung eines Landeplatzes nach § 6 LuftVG (Zeitraum zwischen Eingang des Antrags und der Genehmigung)?
 22. Sind auf der öffentlich zugänglichen Public-Interest-Site-Masterliste des Luftfahrtbundesamtes für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland ausschließlich PIS-Landestellen ausgewiesen, die durch die Luftrettungsbetreiber gemäß § 25 Absatz 4 LuftVG für Flugverfahren gemäß

CAT.POL.H.225 genehmigungspflichtig sind, oder sind hier alle PIS-Landestellen, also auch solche, die ggf. von einzelnen Betreibern oder mit einzelnen Flugrettungsmustern gemäß Flugleistungsklasse 1 genutzt werden könnten, ohne dass dies einer gesonderten Genehmigung oder Berichtspflicht bedarf, ausgewiesen?

23. Wer ist für die Richtigkeit und Aktualität der öffentlich zugänglichen Public-Interest-Site-Masterliste verantwortlich?
 - a) Wie oft wird diese Liste im Jahr durchschnittlich aktualisiert?
 - b) Warum sind in dieser Liste nicht die durch die oberen Luftfahrtbehörden der Länder genehmigten Landeplätze nach § 6 LuftVG für Luftrettung ebenso aktualisiert ausgewiesen?
24. Wer ist in Deutschland dafür verantwortlich, dass die in der PIS-Masterliste aufgeführten PIS-Landestellen stets vollumfänglich die Kriterien nach § 18 Absatz 4 LuftVO, einschließlich der zugehörigen Anlage 3 zum § 18 Absatz 4 LuftVO erfüllen?
 - a) Durch welche regelmäßig durchzuführenden Maßnahmen muss der Verantwortungsträger dieser Sicherstellung nachkommen und sie nachweisen?
 - b) Ist dieser Verantwortungsträger auch im Falle von möglichen Schäden der primäre Adressat etwaiger Haftungsansprüche, wenn nein, wer ist in diesem Fall Adressat etwaiger Haftungsansprüche?
25. Wie viele und welche für den Rettungsdienst in den Ländern zuständige Behörden, haben der Bundesregierung einen Bedarf (positiv bzw. abschlägig) für die Einrichtung sogenannter Low-Level-IFR-Flugverfahren oder die Einrichtung von Point-in-Space-Verfahren gemeldet?

Welchen Bedarf sieht die Bundesregierung ggf. auch unabhängig von derartigen Meldungen der Länder, derartige Flugverfahren für die Luftrettung in Deutschland, beispielsweise zur Sicherstellung des Luftrettungsflugbetriebs auf den deutschen Inseln oder aber zum Anflug auf wichtige Maximalversorger wie etwa auch mit einem Verbrennungszentrum, sicherzustellen?
26. Plant die Bundesregierung, die Einführung von Point-in-Space-Verfahren für die Luftrettung im Einzelfall zuzulassen, wenn einzelne Bundesländer Bedarf anmelden?
27. Plant die Bundesregierung, die Einführung von Low-Level-IFR-Flugverfahren für die Luftrettung im Einzelfall zuzulassen, wenn einzelne Bundesländer Bedarf anmelden?
28. Welche Anstrengungen und Förderungen will die Bundesregierung zukünftig unternehmen, um derartige Luftrettungsverfahren möglich zu machen?

Berlin, den 23. März 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion