

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Janosch Dahmen, Daniela Wagner, Dr. Kirsten Kappert-Gonther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/28475 –**

Aktuelle Situation der Luftrettung in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Regelungslagen in der Luftrettung erforderlich sind.

1. Wie viele Landestellen im öffentlichen Interesse („Public Interest Sites“, PIS) existieren für die Luftrettung zurzeit (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Baden-Württemberg	31
Bayern	145
Berlin	9
Brandenburg	22
Hamburg	7
Bremen	3
Hessen	37
Mecklenburg-Vorpommern	14
Niedersachsen	60
Nordrhein-Westfalen	136
Rheinland-Pfalz	56
Saarland	14
Sachsen	54
Sachsen-Anhalt	29
Schleswig-Holstein	12
Thüringen	18
Gesamt	647

(Quelle: PIS Master List Revision 7. vom 8. November 2020

https://www.lba.de/SharedDocs/Downloads/DE/B/B2_Flugbetrieb/PIS/PIS_Masterliste.html)

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?

In der Bundestagsdrucksache 18/11526 vom 15. März 2017 wurde noch eine Anzahl von ca. 1500 Public Interest Sites (PIS) angegeben, zu diesem Zeitpunkt war die flugbetriebliche Überprüfung der PIS noch nicht abgeschlossen.

Die Reduzierung auf die aktuelle Anzahl von 647 PIS ergibt sich aus folgenden Gründen:

In der Zwischenzeit wurde die Liste der Landestellen bereinigt. Die aus der Liste entfernten Stellen sind hauptsächlich Flugplätze, Hubschraubersonderplätze und solche Stellen, die keine Landestellen an Krankenhäusern waren. Weiterhin haben einige Krankenhäuser angezeigt, ihre Landestellen nicht mehr zu nutzen.

Die Anzahl der tatsächlich genutzten Landestellen wurde dadurch nicht wesentlich reduziert.

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)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/11526 verwiesen.

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)?

Nach Angaben des Luftfahrt-Bundesamts gab es dort

- 2019: 25.366 Flugbewegungen,
- 2020: 29.848 Flugbewegungen.

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)?
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)?
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)?
18. Auf wie vielen der zugelassenen PIS-Landestellen ohne Zulassung als Landeplatz nach § 6 LuftVG wird nach Kenntnis der Bundesregierung ein Nachtflugbetrieb durchgeführt?

Die Fragen 5, 7, 16 und 18 werden auf Grund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung erhebt hierzu keine Daten.

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?

Die Definition eines Helicopter Emergency Medical Services (HEMS)-Einsatzes findet sich in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 – Anhang 1 Begriffsbestimmungen (61). Die Unterscheidung zwischen HEMS-Flügen und Ambulanzflügen erfolgt aufgrund der in den Leitlinien (Guidance Material/GM) der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit, EASA, zur Verordnung (EU) Nr. 965/2012 festgelegten Kriterien, konkret in GM1 SPA.HEMS. 100(a) [d]. Die Entscheidung, ob es sich um einen Ambulanzflug oder einen HEMS-Einsatz handelt, wird ausschließlich durch medizinisches Personal getroffen.

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?

Im Rahmen der behördlichen Aufsicht über ein Luftfahrtunternehmen werden im Nachgang die sogenannten „OPS-Return“-Unterlagen stichprobenartig auf ihre Richtigkeit überprüft. Dies schließt auch die Art des Fluges mit ein. Die in der Antwort zu Frage 6 erwähnte medizinische Entscheidung über die Durchführung eines Rettungsfluges wird seitens des LBA nicht bewertet.

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?

Luftfahrtunternehmen sind durch die jeweiligen Landesrettungsdienstgesetze in die Struktur und Durchführung der Notfallrettung des Landes eingebunden. Die Dringlichkeit des Einsatzes ergibt sich bereits aus der Anforderung des einzelnen Rettungshubschraubers durch die zuständige Rettungsleitstelle, die bereits eine Dringlichkeit aus erster medizinischer Sicht geprüft hat und daraufhin das entsprechende Rettungsmittel alarmiert.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

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?

Kliniken ohne geeignete Landeplätze (PIS-Landestelle oder nach § 6 LuftVG zugelassene Landeplätze) können und konnten über ein geeignetes „Rendezvous-Verfahren“ angefliegen werden. Hier kann z. B. ein Sportplatz, aber auch jede andere geeignete Örtlichkeit verbunden mit einem Rettungswagen als „Zu-bringer“ dienen.

11. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass Ambulanzflüge bzw. sekundär disponible Flüge ohne akute medizinische Dringlichkeit nicht von bzw. zu PIS-Langstellen 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?

Der Teil-SPA der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sieht kein Ausschlusskriterium vor. Die Voraussetzungen, um eine Landestelle an einer Einrichtung von öffentlichem Interesse nutzen zu dürfen, sind im § 25 Absatz 4 LuftVG in Verbindung mit § 18 Absatz 4 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) festgelegt. Diese Festlegungen unterscheiden dabei nicht, ob es sich um einen HEMS- oder einen Ambulanzflug handelt.

Ein Ambulanzflug darf zu einer PIS-Landestelle fliegen, solange das Luftfahrtunternehmen eine SPA.HERMS Genehmigung und eine PIS-Genehmigung des LBA besitzt.

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)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Daten vor. Die Zuständigkeiten liegen bei den Ländern.

13. Erfüllen nach Kenntnis der Bundesregierung alle zurzeit genutzten PIS-Landstellen sämtliche in der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) festgelegten Kriterien (§ 18 Absatz 4, einschließlich der zugehörigen Anlage 3 zum § 18 Absatz 4 LuftVO)?

Kriterien für die Landstellen an Einrichtungen vom öffentlichen Interesse finden sich ausschließlich in Anlage 3 zur LuftVO. Es wurden 181 Landstellen, welche derzeit genutzt werden, nicht gemäß Anlage 3 der LuftVO angepasst (Stand: 19. Februar 2021).

- a) Wenn nein, warum nicht, und wie viele PIS-Landstellen sind davon betroffen?

Verantwortlich für die Anpassung der Landstellen sind die Betreiber (in der Regel Krankenhäuser). Für die flugbetriebliche Bewertung der PIS ist das ausführende Luftfahrtunternehmen verantwortlich. Nicht angepasste Landstellen wie auch andere geeignete Örtlichkeiten (wie z. B. gesperrte Autobahnabschnitte) dürfen auf Basis der Bestimmungen von § 25 Absatz 2 Nummer 3 LuftVG bei Gefahr für Leib oder Leben genutzt werden.

- b) Bis wann sollen alle existierenden PIS-Landstellen, die den oben genannten Kriterien bislang nicht genügen, entsprechend angepasst sein?

Dazu wurden keine Festlegungen getroffen.

- c) Sollten nicht alle PIS-Landstellen die oben genannten Kriterien erfüllen, warum dürfen diese Landstellen weiterhin im genehmigungspflichtigen HERMS-Betrieb bei Nutzung gemäß CAT.POL.H.225 verwendet werden?

Die Nutzung der PIS hängt nur mittelbar mit dem vom LBA genehmigten HERMS-Flugbetrieb zusammen. Ausschlaggebend für die Nutzung der PIS ist vielmehr die hierfür erteilte Genehmigung des LBA gemäß § 25 Absatz 4 LuftVG. In dieser Genehmigung befindet sich eine Liste der PIS (sog. „Masterliste“). Alle in dieser Liste enthaltenen PIS sind entsprechend den Vorgaben angepasst.

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?

Dies ist möglich, sofern die Voraussetzungen des § 25 Absatz 2 Nummer 3 LuftVG vorliegen, d. h. wenn die Landung aus Gründen der Sicherheit oder zur Hilfeleistung bei einer Gefahr für Leib oder Leben einer Person erforderlich ist. Gleiches gilt für den Start nach einer solchen Landung.

Des Weiteren werden auch diese Flüge unter den allgemeinen Voraussetzungen des vom Luftfahrtunternehmens im Rahmen der erteilten PIS-Genehmigungen nachgewiesenen Voraussetzungen durchgeführt. Es gelten hier die genehmigten Verfahren nach CAT.POL.H.225.

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)?

Alle PIS-Landestellen werden von Krankenhäusern oder in deren Verantwortung betrieben.

17. Wie viele der zugelassenen PIS-Landestellen ohne Zulassung als Landeplatz nach § 6 LuftVG sind Dachlandeplätze?

Es gibt 13 PIS Dachlandestellen, für die die weitere Nutzung unter der Voraussetzung einer erfolgreichen Einzelfallprüfung möglich ist. Diese Prüfung bezieht sich im Wesentlichen auf den ausreichenden Sicherheitsabstand.

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 Landesplatzes 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 Landesplatzes nach § 6 LuftVG (Zeitraum zwischen Eingang des Antrags und der Genehmigung)?

Die Fragen 19 bis 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

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

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?

In der veröffentlichten PIS-Masterliste finden sich alle derzeit in Deutschland ausgewiesenen Landestellen an Einrichtungen im öffentlichen Interesse wieder, unabhängig von deren Status. Die Flugleistungsklasse (1 oder 2) ergibt sich durch die flugbetriebliche Bewertung des Luftfahrtunternehmens.

23. Wer ist für die Richtigkeit und Aktualität der öffentlich zugänglichen Public-Interest-Site-Masterliste verantwortlich?

Das LBA erstellt die Masterliste im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

- a) Wie oft wird diese Liste im Jahr durchschnittlich aktualisiert?

Das LBA aktualisiert die Masterliste zurzeit alle drei bis sechs Monate oder bei Bedarf.

- b) Warum sind in dieser Liste nicht die durch die oberen Luftfahrtbehörden der Länder genehmigten Landeplätze nach § 6 LuftVG für Luftrettung ebenso aktualisiert ausgewiesen?

Das LBA besitzt keine Zuständigkeit für nach § 6 LuftVG zugelassene Landeplätze.

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?

Diese Zuständigkeit obliegt dem Krankenhausbetreiber (siehe auch Anlage 3, Nummer VII LuftVO).

- a) Durch welche regelmäßig durchzuführenden Maßnahmen muss der Verantwortungsträger dieser Sicherstellung nachkommen und sie nachweisen?

Der Betreiber ist in erster Linie verpflichtet, den Zustand der in der Masterliste aufgeführten PIS nicht zu verändern. Es liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor, wie dies in den Einzelfällen sichergestellt wird.

- 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?

Soweit es hier um Schäden im Zusammenhang mit dem durchgeführten Flugbetrieb handelt, ist das durchführende Luftfahrtunternehmen in der Verantwortung. Dies gilt insbesondere bei Schäden während Start und Landung an den PIS.

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?

Das BMVI ist zuständig für die Einrichtung von Instrumentenflugverfahren und die dafür notwendige Koordinierung sowie die Einbindung in das Luftverkehrssystem. Eine Beurteilung, ob eine Einrichtung von Point-in-Space-Verfahren Bedarf aus Sicht des Rettungsdienstträgers besteht, muss durch die Rettungsdienstträger bzw. das für den Rettungsdienst zuständige Ressort beurteilt werden.

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?

Die Fragen 26 und 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ja, sofern die Verfahren in das Luftverkehrssystem sicher integriert werden können und eine Abwägung von z. B. Sicherheits- und Umweltschutzaspekten (einschließlich Fluglärm) eine Einrichtung zulassen.

28. Welche Anstrengungen und Förderungen will die Bundesregierung zukünftig unternehmen, um derartige Luftrettungsverfahren möglich zu machen?

Die aus dem geplanten Pilotprojekt des BMVI mit dem Ministerium für Soziales, Gesundheit, Jugend, Familie und Senioren des Landes Schleswig-Holstein zur Anbindung der Nordfriesischen Inseln mit Point-in-Space-Verfahren gewonnenen Erkenntnisse sollen den Ländern zur Verfügung gestellt werden.