

Antwort  
der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 3632  
des Abgeordneten Steeven Bretz  
Fraktion der CDU  
Landtagsdrucksache 5/9213

### **Sicherstellung der effektiven Luftrettung in Brandenburg ab dem 28. Oktober 2014**

Wortlaut der Kleinen Anfrage Nr. 3632 vom 12.6.2014:

Die Europäische Union (EU) will mit EU-Verordnung 965/2012 ab dem 28. Oktober 2014 die Luftrettungssicherheit in Europa erhöhen. Die neue Regelung legt fest, ob und wie Plätze Hubschrauber-Landeplätze durch die Luftrettung künftig noch angefliegen werden dürfen. Die Anforderungen an die Hubschrauber-Landeplätze der Kliniken würden so verschärft, dass von den rund 1.500 Hubschrauberlandeplätze in Deutschland mindestens 400 künftig nicht mehr genutzt werden können, so Befürchtungen der Deutschen Krankenhausgesellschaft. In Brandenburg verfügen nach Presseberichten überhaupt nur gut 30 Prozent der 62 Plätze über eine Genehmigung. Hierdurch könnten Versorgungsprobleme in der Rettungsmedizin entstehen, da z.B. das medizinisch beste Krankenhaus nicht angefliegen werden dürfte, wenn es keinen EU-konformen Landeplatz hat. Um der EU-Verordnung genügende Landeplätze in einem für die medizinische Versorgung ausreichendem Maß zu schaffen, werden vermutlich bauliche Investitionen in Millionenhöhe erforderlich sein. Eine Landefläche EU-konform auszubauen, soll bis zu 1,5 Millionen Euro kosten. Investitionskosten der Krankenhäuser tragen nach dem Konzept sogenannten „dualen Finanzierung“ die Bundesländer.

Denkbar ist noch eine Sondergenehmigung zu erwirken, für sog. „Orte mit öffentlichem Interesse, sogenannten Public Interest Sites (PIS) handelt, die Plätze bereits vor 2002 existiert haben und unter 100 Flugbewegungen (50 Starts und 50 Landungen) im Jahr vorweisen. Doch eine endgültige Lösung ist eine solche Genehmigung nicht, denn die PIS ist auf drei Jahre befristet.

Ich frage die Landesregierung:

1. Was sind die konkreten Vorgaben der EU-Verordnung für Hubschrauber-Landeplätze der Luftrettung?
2. In welchen Aspekten gehen diese Vorgaben über die bisher geltenden Vorgaben in Deutschland hinaus oder unterscheiden sich von diesen in andere Weise?
3. Wie viele Hubschrauber-Landeplätze für die Luftrettung gibt es in Brandenburg bei welchem Krankenhaus? (Bitte Antwort in Form einer Liste)
4. Wie viele dieser Landeplätze entsprechen den Vorgaben der EU-Verordnung 965/2012, wie viele entsprechen diesen nicht? (Bitte Antwort in Form einer Liste mit namentlicher Angabe der Plätze/Krankenhäuser)
5. Wie viele der nicht-EU-konformen Landeplätze könnten eine auf drei Jahre befristete Sondergenehmigung als PIS erhalten? (Bitte Antwort in Form einer Liste)
6. Inwiefern werden die Potsdamer Krankenhäuser, insbesondere das Ernst-von-Bergmann-Krankenhaus, von der EU-Verordnung betroffen sein?

7. Welche (koordinierten) Maßnahmen haben die zuständigen Ministerien (Innenministerium, Gesundheitsministerium, Finanzministerium) ggf. gemeinsam mit den betroffenen Krankenhäusern eingeleitet, um den Handlungsbedarf der Landesregierung wie den investiven Finanzierungsbedarf der Krankenhäuser ab 28.10.2014 zu erheben und abzusichern?
8. Ist der Landesregierung bekannt, welche Baumaßnahmen die betroffenen Krankenhäuser planen, um die EU-Konformität ihrer Landeplätze ab 28.10.2014 sicherzustellen und welche Investitionskosten in € hierdurch anfallen?
9. Teilt die Landesregierung die Kritik der Deutschen Krankenhausgesellschaft, die eine Aussetzung der EU-Verordnung fordert, und beabsichtigt eine Einflussnahme gegen die EU-Verordnung im Bundesrat?

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Was sind die konkreten Vorgaben der EU-Verordnung für Hubschrauber-Landeplätze der Luftrettung?

zu Frage 1:

Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb regelt seit dem 28.10.2012 die Bestimmungen über den Flugbetrieb. Deutschland hat von der Möglichkeit eines Opt-out (Nichtanwendung) Gebrauch gemacht und wendet die Regelung erst ab dem 28.10.2014 an. Aufgrund des Rechtsvorranges des EU-Rechts hat die EU-Verordnung unmittelbare Rechtswirkung.

Unter anderem werden in der Verordnung die Bestimmungen auch für den Flugbetrieb von Rettungshubschraubern definiert. Danach sind Luftfahrtunternehmen (ADAC, DRF, Bundespolizei) verpflichtet, ihre Hubschrauber in der Flugleistungsklasse (FLK) 1 zu betreiben. Der Betrieb von Hubschraubern wird in sogenannte Flugleistungsklassen eingeteilt, FLK 1 bis 3. Diese Leistungsklassen richten sich letztendlich danach, wie viel Triebwerksleistung bezogen auf Gewicht und atmosphärische Bedingungen dem Hubschrauber zur Verfügung stehen und ob er in der Lage ist, in jeder Phase des Fluges entweder sicher zu landen oder den Flug fortzusetzen (FLK 1) oder ob es bestimmte Phasen des Fluges gibt, in denen weder eine sichere Notlandung noch ein Fortsetzen des Fluges möglich ist (FLK 2). FLK 3 sind Hubschrauber mit nur einem Triebwerk oder sehr geringer Leistung mit noch weitergehenden Einschränkungen.

Im Rettungsflugbetrieb ist grundsätzlich Flugbetrieb in FLK 1 gefordert. Zur Aufrechterhaltung eines Systems der Luftrettung sind an bestimmten Landestellen (PIS – Public Interest Sites) auch Hubschrauber der FLK 2 erlaubt, allerdings unter bestimmten, noch durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zu bestimmenden Voraussetzungen. Die Verordnung richtet sich somit nur indirekt an den Landeplatzbetreiber. Konkrete Vorgaben an den Landeplatz an sich werden bisher nicht gestellt. Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sieht für PIS – Public Sites keine zahlenmäßige Begrenzung der Flugbewegungen vor. Vom Bund ist eine Änderung des nationalen Rechts zur Anpassung an die EU-Verordnung vorgesehen. Es bleibt abzuwarten, wie die Anforderungen an Public Interest Sites konkret ausgestaltet werden.

Grundsätzlich gilt, dass an allen nach § 6 Luftverkehrsgesetz genehmigten Landeplätzen, die den Anforderungen der seit dem 19.12.2006 geltenden Verwaltungsvorschrift für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen (AVV) entsprechen, Flugbetrieb nach FLK 1 möglich ist.

Frage 2:

In welchen Aspekten gehen diese Vorgaben über die bisher geltenden Vorgaben in Deutschland hinaus oder unterscheiden sich von diesen in andere Weise?

zu Frage 2:

Die Anforderungen an einen **genehmigten** Hubschrauberlandeplatz ändern sich durch diese Verordnung nicht. Die Anforderungen an Landeflächen **ohne Genehmigung** erhöhen sich.

Frage 3:

Wie viele Hubschrauber-Landeplätze für die Luftrettung gibt es in Brandenburg bei welchem Krankenhaus? (Bitte Antwort in Form einer Liste)

zu Frage 3:

Nach Mitteilung der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) gibt es im Land Brandenburg 23 Hubschrauberlandeplätze, die Zwecken des öffentlichen Rettungsdienstes dienen (siehe Tabelle zu Frage 4). Für zwei weitere Landeplätze an den Krankenhäusern Wriezen und Luckenwalde wurde eine Genehmigung beantragt. Die genaue Anzahl der nicht genehmigten Landeflächen an Krankenhäusern ist der Luftfahrtbehörde nicht bekannt. Aus den Flugbüchern der Rettungsunternehmen wurden die am häufigsten angeflogenen Krankenhäuser ohne einen genehmigten Landeplatz ermittelt (siehe Tabelle zu Frage 5).

Frage 4:

Wie viele dieser Landeplätze entsprechen den Vorgaben der EU-Verordnung 965/2012, wie viele entsprechen diesen nicht? (Bitte Antwort in Form einer Liste mit namentlicher Angabe der Plätze/Krankenhäuser)

zu Frage 4:

Folgende 13 Landeplätze sind genehmigt und AVV-konform, d. h. Flugbetrieb nach FLK 1 ist gewährleistet. Die Landeplätze können ohne Probleme weiterhin angeflogen werden:

- 1 Senftenberg Ackerstraße, Luftrettungsstation
- 2 Spreewaldklinik Lübben
- 3 Krankenhaus Elsterwerda
- 4 Krankenhaus Herzberg
- 5 Krankenhaus Prignitz Perleberg, Luftrettungsstation
- 6 Senftenberg Klinikbereich
- 7 Klinikum Brandenburg, Luftrettungsstation
- 8 Ernst von Bergmann Krankenhaus Potsdam
- 9 Medical Center EuroSpeedway Lausitz
- 10 Herzzentrum Bernau
- 11 Carl-Thiem-Klinikum Cottbus
- 12 Werner Forßmann Krankenhaus Eberswalde
- 13 Angermünde, Luftrettungsstation

Folgende zehn Landeplätze befinden sich gegenwärtig in der Anpassung nach § 6 Luftverkehrsgesetz:

- 14 Frankfurt (Oder)
- 15 Havellandklinik Nauen
- 16 Bad Belzig
- 17 Achenbach-Krankenhaus Königs Wusterhausen
- 18 Ruppiner Kliniken Neuruppin
- 19 Spremberg
- 20 Prenzlau
- 21 Städtisches Krankenhaus Eisenhüttenstadt
- 22 Bad Saarow, Luftrettungsstation
- 23 Asklepios Klinikum Schwedt (Oder)

Frage 5:

Wie viele der nicht-EU-konformen Landeplätze könnten eine auf drei Jahre befristete Sondergenehmigung als PIS erhalten? (Bitte Antwort in Form einer Liste)

zu Frage 5:

Die Beurteilung und Katalogisierung der Landestellen ohne Genehmigung nach § 6 LuftVG erfolgt derzeit durch die Luftfahrtunternehmen (ADAC, DRF, Bundespolizei). Die Entscheidung, ob eine Landestelle als PIS ausgewiesen werden kann, erfolgt dann durch das Luftfahrtbundesamt. Die Landesluftfahrtbehörden sind an diesem Prozess nicht beteiligt.

Die Kriterien für die Ausweisung einer Landestelle als PIS sind vom BMVI noch nicht endgültig festgelegt.

Folgende nicht genehmigte Landeflächen an Krankenhäusern sind der LuBB bekannt:

- 1 Templin
- 2 Rüdersdorf
- 3 Luckenwalde
- 4 Grünheide
- 5 Rathenow
- 6 Gransee
- 7 Henningsdorf
- 8 Oranienburg
- 9 Wittstock, KMG Klinikum
- 10 Pritzwalk
- 11 Teupitz
- 12 Guben
- 13 Wriezen
- 14 Kyritz, KMG Klinikum
- 15 Forst
- 16 Ludwigsfelde-Teltow
- 17 Finsterwalde
- 18 Luckau
- 19 Beelitz-Heilstätten
- 20 Beeskow
- 21 Treuenbrietzen

Frage 6:

Inwiefern werden die Potsdamer Krankenhäuser, insbesondere das Ernst-von-Bergmann-Krankenhaus, von der EU-Verordnung betroffen sein?

zu Frage 6:

Da der Landeplatz am Klinikum Ernst-von-Bergmann in Potsdam nach § 6 LuftVG genehmigt ist und vollumfänglich den Anforderungen an einen Landeplatz entspricht, ist er nicht betroffen, d. h. jeder Rettungshubschrauber bzw. Intensivtransporthubschrauber kann bei Bedarf dort landen und starten. Andere Krankenhäuser werden in Potsdam nur im Ausnahmefall angefliegen.

Frage 7:

Welche (koordinierten) Maßnahmen haben die zuständigen Ministerien (Innenministerium, Gesundheitsministerium, Finanzministerium) ggf. gemeinsam mit den betroffenen Krankenhäusern eingeleitet, um den Handlungsbedarf der Landesregierung wie den investiven Finanzierungsbedarf der Krankenhäuser ab 28.10.2014 zu erheben und abzusichern?

zu Frage 7:

Auf Einladung des Ministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (MUGV) fand am 30. Juni 2014 ein Gespräch zum Thema „Umgang mit den veränderten Anforderungen an Rettungshubschrauberlandeplätze an Krankenhäusern“ statt. An diesem Runden Tisch nahmen neben Vertreterinnen und Vertretern der Landeskrankenhausgesellschaft Brandenburg e.V. (LKB), der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB), des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) sowie des MUGV auch Vertreterinnen und Vertreter von betroffenen Krankenhäusern teil. Neben einer ersten Bestandsaufnahme erfolgte auch eine Abstimmung zum weiteren Verfahren. Am 07.07.2014 hat ein Abstimmungsgespräch der LKB und LuBB zur Katalogisierung der einzelnen betroffenen Landeplätze stattgefunden. Die LKB und die LuBB haben sich konstruktiv über die gegenwärtigen Verhältnisse der Landemöglichkeiten an Krankenhäusern im Land Brandenburg ausgetauscht. Der Runde Tisch selbst soll demnächst erneut zusammentreten.

Frage 8:

Ist der Landesregierung bekannt, welche Baumaßnahmen die betroffenen Krankenhäuser planen, um die EU-Konformität ihrer Landeplätze ab 28.10.2014 sicherzustellen und welche Investitionskosten in € hierdurch anfallen?

zu Frage 8:

Der Landesregierung liegen hierzu keine Informationen vor. Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

Frage 9:

Teilt die Landesregierung die Kritik der Deutschen Krankenhausgesellschaft, die eine Aussetzung der EU-Verordnung fordert, und beabsichtigt eine Einflussnahme gegen die EU-Verordnung im Bundesrat?

zu Frage 9:

Die Landesregierung prüft zurzeit mit den betroffenen Krankenhäusern und der Landeskrankenhausgesellschaft Brandenburg den Handlungsbedarf zur Umsetzung der EU-Verordnung. Erst nach dieser Klärung kann die Landesregierung eine weitere Bewertung der EU-Verordnung vornehmen.