



LANDTAG VON BADEN-WÜRTTEMBERG
Petitionsausschuss - Der Vorsitzende

Landtag von Baden-Württemberg Konrad-Adenauer-Straße 3 70173 Stuttgart

Herrn
Jörg Mitzlaff
openPetition
Greifswalder Straße 4
10405 Berlin

Stuttgart, 11.11.2022
Telefon: 0711 2063 2525
Telefax: 0711 2063 142540
Aktenzeichen: Petition 17/00506

E-Mail: petitionen@landtag-bw.de

Petition 17/00506; Jörg Mitzlaff, 10405 Berlin
Flugrettung, Rettungshubschrauber Christoph 45
Ihr Az.: Neustationierung der Flugrettung Christoph 45 von Friedrichshafen nach Mengen

Sehr geehrter Herr Mitzlaff,

der 17. Landtag von Baden-Württemberg hat in seiner 50. Sitzung am 10.11.2022 entsprechend der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses über die Petition 17/00506 entschieden. Die Entscheidung und Begründung wollen Sie bitte der beiliegenden Kopie aus der Landtagsdrucksache 17/3450 entnehmen.

Gemäß § 68 Absatz 4 der Geschäftsordnung des Landtags benachrichtige ich Sie als Vorsitzender des Petitionsausschusses über diese Landtagsentscheidung.

Das Petitionsverfahren ist mit dieser Mitteilung abgeschlossen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Thomas Marwein

Anlagen

Für die Richtigkeit

Angestellte

11. Petition 17/506 betr. Flugrettung, Rettungshubschrauber Christoph 45

Mit der Petition wird darum gebeten, nachdem eine Studie der Universität München zu dem Ergebnis gekommen ist, dass die Flugrettung von Friedrichshafen (Christoph 45) nach Norden verlegt werden soll, der Standort Mengen (Flugplatz Mengen) in die Standortprüfung miteinbezogen wird.

A. Grundsätzliche Bemerkungen**Gesetzlicher Auftrag und vertragliche Situation:**

Nach § 2 des Rettungsdienstgesetzes Baden-Württemberg schließt das Innenministerium auf Landesebene Vereinbarungen mit Rettungsdienstorganisationen (Leistungsträgern) über die bedarfsgerechte Versorgung der Bevölkerung mit leistungsfähigen Einrichtungen des Rettungsdienstes, wozu auch die Luftrettung gehört. Die Notfallrettung einschließlich der Luftrettung wird sodann von den Rettungsdienstorganisationen (Leistungsträgern) auf Basis dieser Vereinbarungen wahrgenommen. Das Land hat entsprechende Vereinbarungen geschlossen.

Derzeitige Luftrettungsstruktur:

In Baden-Württemberg gibt es aktuell acht Standorte, an denen Luftrettungsmittel vorgehalten werden. An fünf dieser Standorte werden Rettungstransporthubschrauber (RTH) vorgehalten und an drei Standorten sind sogenannte „Dual-Use-Hubschrauber“ im Einsatz, d. h. die Hubschrauber werden sowohl als Rettungstransporthubschrauber als auch als Intensivtransporthubschrauber eingesetzt.

Die Bereitschaftszeiten der Luftrettungsmittel erstrecken sich grundsätzlich von 7:00 Uhr morgens bis zur sogenannten zivilen Sonnenuntergangszeit (Sonnenuntergang +30 Minuten) mit Ausnahme des RTH Christoph 11 in Villingen-Schwenningen, der rund um die Uhr einsatzbereit ist.

Übersicht:

Name	Standort	Typ	Einsatzbereitschaft	Betreiber
Christoph 11	Villingen-Schwenningen	RTH	rund um die Uhr	DRF
Christoph 22	Ulm	RTH	7 Uhr bis Sonnenuntergang + 30 Min.	ADAC
Christoph 41	Leonberg	RTH	7 Uhr bis Sonnenuntergang + 30 Min.	DRF
Christoph 43	Baden Airpark (Interim)	RTH	7 Uhr bis Sonnenuntergang + 30 Min.	DRF

Christoph 45	Friedrichshafen	RTH	7 Uhr bis Sonnenuntergang + 30 Min.	DRF
Christoph 51	Stuttgart	Dual-Use	7 Uhr bis Sonnenuntergang + 30 Min.	DRF
Christoph 53	Mannheim	Dual-Use	7 Uhr bis Sonnenuntergang + 30 Min.	DRF
Christoph 54	Freiburg	Dual-Use	7 Uhr bis Sonnenuntergang + 30 Min.	DRF

(Übersicht: Strukturgutachten)

Struktur- und Bedarfsanalyse der Luftrettung:

Die baden-württembergische Luftrettungsstruktur ist bisher historisch gewachsen. Aus diesem Grund hat das Land erstmals eine wissenschaftliche Untersuchung der Strukturen beauftragt. Ziel war bzw. ist es, eine zukunftsweisende, flächendeckende und speziell auf die Bedürfnisse der Bevölkerung von Baden-Württemberg zugeschnittene Luftrettungsarchitektur zu errichten.

Anspruch des Landes war es, bei der Strukturplanung wissenschaftlich den Stand der Erkenntnis abzubilden. An Stelle einer Planung anhand abstrakter Einsatzradien oder Bevölkerungsschwerpunkte sollte das tatsächliche Notfallgeschehen – also jeder einzelne luft- und bodengebundene Notarzteininsatz – in einem Bezugszeitraum akribisch erfasst, ausgewertet sowie die sich ergebenden Änderungsnotwendigkeiten in ihren Auswirkungen mathematisch simuliert werden.

Durch Auswertung des real dokumentierten Notarzteininsatzaufkommens anstelle von statistischen Kennwerten wie Bevölkerungsdichte oder Flugradien sollte sichergestellt werden, dass die vielfältigen und sehr heterogenen Einflussfaktoren, denen das System Luftrettung unterliegt, vollumfänglich in den Untersuchungen abgebildet werden. Dies betrifft etwa die speziell für Baden-Württemberg jeweils zu fliegenden Distanzen in geeignete Zielkliniken sowie die sogenannten Duplizitätsfälle – also die Fälle, in denen Luftrettungsmittel deshalb alarmiert werden, weil der eigentlich naheliegende bodengebundene Notarzt bereits gebunden ist. Ferner geht durch dieses Vorgehen für alle Einsätze die gesamte Einsatzdauer bis zur Freimeldung bzw. Ankunft am Heimatstandort in die Auswertungen mit ein, sodass auch im Hinblick auf die Einsatzmittelverfügbarkeit nicht mit abstrakten Durchschnittswerten gerechnet werden muss. Schließlich wird durch diese Methodik gewährleistet, dass die durch Tourismus, Verkehr und Industrie bedingten Notfälle in der jeweiligen Region vollständig in ihren tatsächlichen Auswirkungen mit abgedeckt sind – einschließlich der Notfälle beispielsweise in den Höhenlagen des Schwarzwalds und auf dem Bodensee.

Für diese Begutachtung wurde im Rahmen eines vergaberechtlichen Verfahrens der Bestenauslese das Institut für Notfallmedizin und Medizinmanagement der Universität München (INM) ausgewählt. Dieses konnte durch umfangreiche Erfahrungen (etwa in Form der Beplanung der bayerischen und der österreichischen Luftrettungslandschaft), fachliche Exzellenz und wissenschaftliche Seriosität überzeugen. In einem interdisziplinären Team von rund 30 Notfallmedizinern, Naturwissenschaftlern, Ingenieuren, Informatikern und Betriebswirten werden am INM angewandte Forschung und wissenschaftliche Dienstleistungen in den Bereichen Notfall- und Akutmedizin sowie Versorgungsforschung vereint. Das INM verfügt insofern über langjährige und nach Einschätzung des Innenministeriums alleinstehende Erfahrung in der Erstellung derartiger Strukturuntersuchungen einschließlich gewichtiger Referenzen, die in Umfang und Komplexität vergleichbar mit der gegenständlichen Untersuchung sind.

Zielparameter:

Als Grundlage für die Bedarfsplanung und die Entwicklung des Ergebnisszenarios wurden die folgenden fachlichen Zielparameter festgelegt:

– Flächendeckung tagsüber

Die Luftrettungsstandorte sind so festzulegen, dass tagsüber alle potenziellen Notfallorte flächendeckend innerhalb von 20 Minuten nach Alarmierung durch ein Luftrettungsmittel erreicht werden können.

– Grundversorgung ohne Rettungs- und Intensivtransporthubschrauber aus benachbarten Ländern

Die Struktur der Luftrettung soll so geschaffen sein, dass eine Grundversorgung der Notfälle tagsüber auch ohne Luftrettungsmittel aus benachbarten Ländern sichergestellt ist. Nicht betroffen sind davon Standorte, die explizit für die Versorgung von Teilregionen Baden-Württembergs eingerichtet wurden – zum Beispiel der Rettungshubschrauber Christoph 65 in Dinkelsbühl (Bayern).

– Flächendeckung in den Nachtstunden

Aufgrund der längeren sicherheitsbedingten Zeitintervalle für Primäreinsätze von Luftrettungsmitteln wurde die Zielvorgabe der Erreichbarkeit in den Nachtstunden auf 30 Minuten festgelegt.

– Prähospitalzeitintervall

Bei schwer erkrankten oder schwer verletzten Personen mit einer sogenannten Tracer-Diagnose sollte das Prähospitalzeitintervall (Notrufeingang bis zur Einlieferung in eine geeignete Klinik) möglichst nicht länger als 60 Minuten betragen. Als Tracer-Diagnosen sind Herzinfarkt, Schlaganfall, Schädel-Hirn-Trauma und Polytrauma heranzuziehen.

Ergebnisse der Gutachter:

In einem umfassend begründeten Abschlussbericht haben die Gutachter mehrere fachliche Empfehlungen ausgesprochen, um das dargestellte Ziel einer zukunftsweisenden, flächendeckenden und speziell auf die Bedürfnisse von Baden-Württemberg zugeschnittenen Luftrettungsarchitektur zu erreichen.

Der Abschlussbericht wurde Ende Juli 2020 durch das Innenministerium im Rahmen einer Präsentationsveranstaltung vorgestellt; er ist darüber hinaus über die Website des Ministeriums öffentlich zugänglich. Zusammengefasst empfehlen die Gutachter die Verlegung von drei Standorten, die Schaffung zweier zusätzlicher Luftrettungsstandorte sowie eine Betriebszeitenausweitung auf einen 24-Stunden-Betrieb an einem Standort im nördlichen Baden-Württemberg.

Eine dieser Empfehlungen ist Gegenstand der vorliegenden Petition. Es handelt sich um die Empfehlung, den Standort des derzeit in Friedrichshafen stationierten Rettungstransporthubschraubers Christoph 45 zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Notfallorte in der nördlichen Bodenseeregion um einige Flugminuten in Richtung Norden, in den westlichen Landkreis Ravensburg, zu verlegen. Alternativ geeignete Standorte können nach den Feststellungen der Gutachter entweder auf einer Achse in Richtung Markdorf oder weiter westlich in Richtung Deggenhausertal liegen (nördlicher Bodenseekreis).

Durch die empfohlene Verlegung von Christoph 45 nach Norden in das Zentrum der Region Bodensee-Oberschwaben können nach den Ausführungen der Gutachter in dieser Richtung gelegene Notfallorte schneller erreicht werden. Die in dem Simulationsmodell erarbeiteten Prognosen lassen mit rund 150 zusätzlichen Rettungseinsätzen („Primäreinsätzen“) jährlich eine signifikant bessere Auslastung des Luftrettungsmittels und vor allem eine signifikant bessere Patientenversorgung erwarten. Im Ergebnisszenario gehen die Gutachter für den neuen Standort im Raum Ravensburg/Bavendorf gegenüber dem Null-Szenario (Standort in Friedrichshafen) von einem Anstieg von 1 228 Luftrettungseinsätzen auf 1 383 Luftrettungseinsätze aus. Demgegenüber bleibt die Erreichbarkeit der Notfallorte am direkten Bodenseeufer (entlang der Achse Kressbronn-Friedrichshafen-Überlingen) weiterhin innerhalb weniger Flugminuten sichergestellt.

Eine weitere Empfehlung sieht vor, den Standort des derzeit in Leonberg stationierten Rettungstransporthubschraubers Christoph 41 auf einen Standort entlang der Achse Tübingen-Reutlingen zu verlegen. Auch durch diese Verlegung können Notfallorte im weiter südlich gelegenen Landkreis Sigmaringen sowie im Zollernalbkreis innerhalb von 20 Minuten nach Alarmierung erreicht werden.

Dabei haben die Gutachter ein Gesamtsystem entworfen, welches die vorgegebenen Zielparameter für jede einzelne Notfallpatientin und jeden einzelnen Notfallpatienten an jedem Ort in Baden-Württemberg planerisch sicherstellt. Die Verlegungsempfehlungen in ihrer Gesamtheit und damit auch die Verlegungs-

empfehlung betreffend Christoph 45 bezwecken somit nicht die Schließung einzelner „Versorgungslücken“ auf Kosten der Bewohner anderer Regionen, sondern stellen die bessere Versorgung aller Menschen in Baden-Württemberg sicher.

Sachstand (laufendes Verfahren):

Aufgrund ihrer Vor-Ort-Expertise sowie der Zuständigkeit in den von den Standortentscheidungen tangierten Rechtsgebieten (Planungsrecht, Immissionschutzrecht, Luftverkehrsrecht) wurden die Regierungspräsidien im weiteren Prozess beauftragt, für die Gutachterempfehlungen unter Beteiligung der relevanten Akteure vor Ort standortbezogene Umsetzungsbewertungen zu erstellen. Dabei werden die Gutachterempfehlungen auf ihre tatsächliche und rechtliche Umsetzbarkeit geprüft. Ziel ist es, die spätere Standortentscheidung des Innenministeriums anhand eines einheitlichen Rankings vorzubereiten.

Hintergrund ist, dass die Gutachterempfehlungen keine konkreten Standorte, sondern Suchachsen bzw. Suchräume vorgegeben haben. Zur finalen Festlegung und Ausschreibung eines Standorts muss das Land jedoch eine konkrete Liegenschaft auswählen, welche alle rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen für den Betrieb einer Luftrettungsstation erfüllt. Ob und inwieweit darüber hinaus die Errichtung der Stationen bzw. sonstige infrastrukturelle Arbeiten durch das Land, durch sonstige beteiligte Dritte (z. B. Kliniken) oder durch die Luftrettungsbetreiber vorzunehmen sind, steht noch nicht fest.

Das Verfahren zur Erstellung der standortbezogenen Umsetzungsbewertungen, welches im Fall der gegenständlichen Verlegungsempfehlung durch das Regierungspräsidium Tübingen geführt wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen.

B. Anliegen der Petition

Die gegenständliche Petition verfolgt das Ziel, „dass der Standort Mengen (Flugplatz Mengen) in die Standortprüfung miteinbezogen wird.“

Hierzu ist festzuhalten, dass der Standort Mengen (Flugplatz Mengen) bereits in das Verfahren der standortbezogenen Umsetzungsbewertungen aufgenommen wurde. Bereits im Sommer 2020 wurden entsprechende Interessensbekundungen an das Regierungspräsidium Tübingen und an das Innenministerium herangetragen. In der Folge hat im Februar 2021 ein Gespräch unter Beteiligung des Innenministeriums stattgefunden.

Insgesamt ist das Verfahren zur Erstellung der standortbezogenen Umsetzungsbewertungen – wie dargestellt – noch nicht abgeschlossen, weshalb den fachlichen Bewertungen nicht vorgegriffen werden kann. Unabhängig davon kann angemerkt werden, dass sich bereits nach vorläufiger Bewertung abzeichnet, dass der Standort Mengen (Flugplatz Mengen) nicht in dem von den Gutachtern vorgegebenen Suchraum für den künftigen Standort des Christoph 45 liegt. Grundsätzlich sind jedoch die von den Gutachtern vorgege-

benen Suchräume bzw. Suchachsen Ausgangspunkt der Umsetzungsprüfungen. Nur für den Fall, dass sich in den vorgegebenen Suchräumen bzw. auf den vorgegebenen Suchachsen keine geeignete Liegenschaft finden sollte, wären weiter entfernte Standortoptionen in Betracht zu ziehen. Für diesen nach derzeitiger Bewertung unwahrscheinlichen Fall wäre jedoch aufgrund der erheblichen Entfernung zum vorgegebenen Suchraum zumindest auch eine gutachterliche Neuberechnung der Versorgung des Bodenseeuferes notwendig.

C. Fazit

Der Standort Mengen (Flugplatz Mengen) wurde bzw. wird im Rahmen der derzeit laufenden Standortprüfung geprüft und bewertet. Eine Entscheidung über die Verlegung des Christoph 45 ist noch nicht getroffen. Das Innenministerium wird nach Vorlage des Ergebnisses der standortbezogenen Umsetzungsbewertungen durch das Regierungspräsidium Tübingen die weitere Prüfung betreiben und sodann eine Entscheidung treffen.

Soweit die Petition darüber hinaus implizit so zu verstehen wäre, den Standort Mengen (Flugplatz Mengen) nicht nur in die Prüfung aufzunehmen, sondern ihn auch als künftigen Standort auszuwählen, kann nicht abgeholfen werden. Die im Rahmen der Petition vorgebrachten Gesichtspunkte zur grundsätzlichen Eignung des Standorts für den Hubschrauberbetrieb sind vor dem Hintergrund der oben dargelegten Erwägungen nicht geeignet, die anstehende Entscheidung vorwegzunehmen.

Beschlussempfehlung:

Hinsichtlich der Einbeziehung des Standorts Mengen (Flugplatz Mengen) im Rahmen der derzeit laufenden Standortprüfung wird die Petition für erledigt erklärt. Darüber hinaus kann der Petition nicht abgeholfen werden.