

Antrag

der Abg. Andrea Schwarz u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Inneres, Digitalisierung und Migration

Flugrettung in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie die Planung des bodengebundenen Rettungsdiensts und der Luftrettung derzeit miteinander verzahnt sind und wie diese in Zukunft strukturell besser aufeinander abgestimmt werden sollen;
2. welche Folgen die „Struktur- und Bedarfsanalyse der Luftrettung in Baden-Württemberg“ für die landesweite Planung der Rettungswachen im bodengebundenen Rettungsdienst haben, insbesondere in Hinblick auf den Zugriff der Leitstellen auf georeferenzierte Daten der Luftrettung;
3. welchen RTH/ITA sie für einen 24-Stunden-Standort im nördlichen Baden-Württemberg vorschlagen wird, um die nächtliche Einsatzfähigkeit und räumliche Abdeckung sicherzustellen;
4. welche Beteiligungsverfahren und Kriterien für die Standortsuche ihrer Kenntnis nach angewendet werden, um im Zuge der Verlegung die jeweiligen neuen Standorte für die RTH Christoph 54, Christoph 41 und Christoph 45 zu finden;
5. welche Auswirkungen ihrer Kenntnis nach die veränderten und ergänzenden Standorte der Luftrettung in Baden-Württemberg auf die unterstützende Flugrettung von Fremdhubschraubern der REGA (Schweiz) und aus Bayern haben;
6. inwiefern die neuen und veränderten Standorte der Flugrettung in Nordbaden ihrer Kenntnis nach Auswirkungen auf die Versorgung anderer Bundesländer (insbesondere Rheinland-Pfalz und Hessen) haben werden und wie diese Bundesländer in die rettungsdienstlichen Überlegungen in Baden-Württemberg miteinbezogen werden;

7. inwiefern eine wechselseitige grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Flugrettung mit Frankreich in die strategischen Überlegungen einer Neuordnung der Flugrettung in Baden-Württemberg einbezogen werden;
8. welche Landkreise und Regionen bei vollständiger Umsetzung der Schlussfolgerungen der Bedarfsanalyse von der Luftrettung in den Nachtstunden nicht erreicht werden und wie die Landesregierung plant, eine gleichwertige Versorgung für diese Regionen sicherzustellen;
9. welche Hindernisse an welchen Standorten (z. B. Kündigungsfristen laufender Verträge, Genehmigungsverfahren und europäische Vergabevorschriften) zu beachten sind, um eine zügige Umsetzung der Schlussfolgerungen aus der Bedarfsanalyse zu gewährleisten;
10. mit welchen finanziellen Aufwendungen des Landes sie für die vollständige Umsetzung der Empfehlung der „Struktur- und Bedarfsanalyse der Luftrettung in Baden-Württemberg“ rechnet und wie die Krankenkassen an den Kosten beteiligt werden sollen.

11.09.2020

Andrea Schwarz, Sckerl, Halder,
Maier, Dr. Leidig GRÜNE

Begründung

Am 27. Juli 2020 wurde die Struktur- und Bedarfsanalyse der Luftrettung in Baden-Württemberg veröffentlicht, welche im Auftrag des Innenministeriums vom Institut für Notfallmedizin und Medizinmanagement (INM) im Klinikum der Universität München durchgeführt wurde. Nachdem in den letzten Jahren notfallmedizinische Versorgungseinrichtungen aufgrund von Klinikschließungen ausgedünnt worden sind, werden die Lücken des bodengebundenen Rettungsdiensts in der notfallmedizinischen Versorgung größer. Die Luftrettung könnte Schwachstellen der bodengebundenen Notfallrettung schließen. Aufbauend auf die Ergebnisse der Analyse des Ist-Zustands formuliert die Bedarfsanalyse Lösungsansätze für eine gute Luftretungsstruktur in Baden-Württemberg. Dieser Antrag soll klären, in welchem Maß die Landesregierung plant, die Ergebnisse des Gutachtens umzusetzen und mit welchen Schwierigkeiten zu rechnen ist.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 9. Oktober 2020 Nr. 6-5461.4/29/1 nimmt das Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen und dem Ministerium für Soziales und Integration zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. *wie die Planung des bodengebundenen Rettungsdiensts und der Luftrettung derzeit miteinander verzahnt sind und wie diese in Zukunft strukturell besser aufeinander abgestimmt werden sollen;*

2. welche Folgen die „Struktur- und Bedarfsanalyse der Luftrettung in Baden-Württemberg“ für die landesweite Planung der Rettungswachen im bodengebundenen Rettungsdienst haben, insbesondere in Hinblick auf den Zugriff der Leitstellen auf georeferenzierte Daten der Luftrettung;

Zu 1. und 2.:

Das System der Notfallrettung in Baden-Württemberg beruht auf eng miteinander verzahnten Versorgungsstrukturen des bodengebundenen Rettungsdienstes, der Luftrettung sowie – für besondere Einsatzgebiete – der Berg- und der Wasserrettung. Für die Notfallpatientinnen und -patienten ist entscheidend, dass schnellstmöglich das für ihre Situation geeignete nächstgelegene Rettungsmittel zum Einsatz kommt. Diese Maxime ist in den Dispositionsgrundsätzen für die Integrierten Leitstellen verankert.

Insbesondere um den bodengebundenen Rettungsdienst und die Luftrettung nicht nur planerisch, sondern auch einsatztaktisch noch enger zu verzahnen, hat das Innenministerium eine Struktur- und Bedarfsanalyse der Luftrettung in Baden-Württemberg beauftragt. Der entsprechende Abschlussbericht des Instituts für Notfallmedizin und Medizinmanagement der Universität München enthält fachliche Empfehlungen für die Optimierung der Luftrettungslandschaft und wurde Ende Juli 2020 veröffentlicht.

Für die planerische Sicherstellung der Infrastruktur des bodengebundenen Rettungsdienstes (insbesondere Anzahl und Standorte der Rettungswachen, die notärztlichen Vorhaltungen sowie die personelle und sächliche Ausstattung) sind nach § 5 Abs. 3 Satz 1 des Rettungsdienstgesetzes (RDG) die Bereichsausschüsse vor Ort verantwortlich. Aufgrund der überregionalen Disposition von Luftrettungsmitteln obliegt die planerische Verantwortung der Luftrettung dem Innenministerium.

Die im Rettungsdienstgesetz verankerte Hilfsfrist ist als reine Planungsgröße zur Planung der bodengebundenen Infrastruktur durch den Bereichsausschuss angelegt. Die Luftrettung trägt durch eine sachgerechte, überregionale Einsatzdisposition unterstützend zur Einhaltung der Hilfsfrist in den Rettungsdienstbereichen bei. Über diese Planungsgröße hinaus hat das Innenministerium mit der Struktur- und Bedarfsanalyse der Luftrettung die gesamte Rettungskette in den Blick genommen – patientenorientiert, aber auch unter wirtschaftlichen Aspekten. Die gutachterlichen Standortempfehlungen, mit denen gerade tagsüber eine vollständige Flächenabdeckung des Landes mit Luftrettungsmitteln erreicht wird, beruhen auf der datenbasierten Betrachtung der prähospitalen Zeitspanne von maximal 60 Minuten bei den relevanten Tracer-Diagnosen (insbesondere Herzinfarkt, Schlaganfall, Schädel-Hirn-Trauma).

Parallel zur Struktur- und Bedarfsanalyse der Luftrettung ist es ein weiteres Ziel, die landesweite Rettungsdienstplanung über die Grenzen der Rettungsdienstbereiche hinaus voranzubringen, unter Beibehaltung des Selbstverwaltungsprinzips im Rettungsdienst und mit einer stufenweisen Erweiterung der Tätigkeit der Stelle zur trägerübergreifenden Qualitätssicherung im Rettungsdienst Baden-Württemberg (SQR-BW). Dank der vom Haushaltsgesetzgeber zur Verfügung gestellten Mittel kann sich das Land an einem Ausbau der SQR-BW ab dem Jahr 2020 mit jährlich 500.000 Euro beteiligen. Hinzu kommen in den Jahren 2020 und 2021 jeweils rund 140.000 Euro für ein Strukturplanungs- und Simulationsprojekt, das die SQR-BW perspektivisch in die Lage versetzen soll, künftig landesweit strukturell zu planen. Die SQR-BW ist eine Einrichtung der Selbstverwaltung im Rettungsdienst, daher ist das Innenministerium insbesondere mit den Krankenkassen als Kostenträgern im Rettungsdienst über den weiteren Ausbau der SQR-BW in Verhandlungen.

Ebenfalls unabhängig von der Struktur- und Bedarfsanalyse der Luftrettung befasst sich die AG Grundsatzfragen der Kosten- und Leistungsträger im Rettungsdienst seit dem Jahr 2019 mit der georeferenzierten Disposition auch der Luftrettungsmittel durch alle Integrierten Leitstellen. Das Innenministerium ist bestrebt, baldmöglichst einheitliche und verbindliche Parametrierungsvorgaben für alle Rettungsmitteltypen einzuführen. Nach Kenntnis des Innenministeriums haben sich die Kosten- und Leistungsträger im Rettungsdienst noch nicht über die Finanzierungsmodalitäten geeinigt.

3. *welchen RTH/ITA sie für einen 24-Stunden-Standort im nördlichen Baden-Württemberg vorschlagen wird, um die nächtliche Einsatzfähigkeit und räumliche Abdeckung sicherzustellen;*
8. *welche Landkreise und Regionen bei vollständiger Umsetzung der Schlussfolgerungen der Bedarfsanalyse von der Luftrettung in den Nachtstunden nicht erreicht werden und wie die Landesregierung plant, eine gleichwertige Versorgung für diese Regionen sicherzustellen;*

Zu 3. und 8.:

Im Rahmen der Struktur- und Bedarfsanalyse wird empfohlen, dass neben dem bereits rund um die Uhr betriebenen RTH Christoph 11 am Standort in Villingen-Schwenningen mit dem RTH/ITH Christoph 51 Stuttgart/Ludwigsburg ein weiterer RTH/ITH im 24 h-Betrieb vorgehalten werden soll, um möglichst weite Teile im nördlichen Baden-Württemberg auch nachts durch ein Luftrettungsmittel erreichen zu können. Das Innenministerium will auch diese fachliche Empfehlung nach Maßgabe der unter den Fragen 4, 9 und 10 beschriebenen weiteren Verfahrensschritte umsetzen.

Soweit Gebiete Baden-Württemberg nachts außerhalb des 30-Minuten-Radius liegen, sind diese nicht unterversorgt. Wie bereits dargestellt, werden Rettungs- und Intensivtransporthubschrauber seit jeher und auch künftig in partnerschaftlicher Zusammenarbeit über Ländergrenzen hinweg eingesetzt. Nachts sind dies beispielsweise die Hubschrauber Christoph Gießen und Christoph Nürnberg, sowie die Schweizerische Rettungsflugwacht (Rega).

Generell ist Folgendes zu berücksichtigen: Die Grenzen der Luftrettung liegen dort, wo Witterungs- und Sichtverhältnisse ein zu hohes Risiko für die Hubschrauberbesatzungen darstellen. Die Notfallrettung wird in der Nachtzeit in erster Linie durch den bodengebundenen Rettungsdienst sichergestellt. Der Luftrettung kommt eine ergänzende Funktion zu. Einsätze der Luftrettung sind in deutlich stärkerem Maße als die des bodengebundenen Rettungsdienstes von den Wetterbedingungen und den Lichtverhältnissen abhängig. Der Zeitvorteil, der durch die Luftrettung tagsüber erreicht werden kann, ist nachts geringer oder gar nicht gegeben. Ein Vorteil für den nächtlichen Einsatz von Hubschraubern gegenüber dem bodengebundenen Rettungsdienst liegt in der Regel in der Nutzung als schnelles Transportmittel bei nicht aufschiebbarer Patientenverlegung in ein Krankenhaus der Maximalversorgung.

4. *welche Beteiligungsverfahren und Kriterien für die Standortsuche ihrer Kenntnis nach angewendet werden, um im Zuge der Verlegung die jeweiligen neuen Standorte für die RTH Christoph 54, Christoph 41 und Christoph 45 zu finden;*
9. *welche Hindernisse an welchen Standorten (z. B. Kündigungsfristen laufender Verträge, Genehmigungsverfahren und europäische Vergabevorschriften) zu beachten sind, um eine zügige Umsetzung der Schlussfolgerungen aus der Bedarfsanalyse zu gewährleisten;*
10. *mit welchen finanziellen Aufwendungen des Landes sie für die vollständige Umsetzung der Empfehlung der „Struktur- und Bedarfsanalyse der Luftrettung in Baden-Württemberg“ rechnet und wie die Krankenkassen an den Kosten beteiligt werden sollen.*

Zu 4., 9. und 10.:

Die Struktur- und Bedarfsanalyse der Luftrettung in Baden-Württemberg enthält insbesondere folgende fachliche Empfehlungen: Einen neuen Luftretungsstandort im Bereich Osterburken, einen neuen Luftretungsstandort im Bereich Lahr, die Verlegung des Christoph 54 von Freiburg nach Südwesten, die Verlegung des Christoph 41 von Leonberg nach Süden, die Verlegung des Christoph 45 von Friedrichshafen nach Norden sowie einen zusätzlichen 24-Stunden-Standort in Stuttgart (Christoph 51). Das Innenministerium möchte diese Empfehlungen möglichst vollständig und zügig umsetzen.

Im Oktober 2020 wird das Innenministerium mit den im Landesausschuss für den Rettungsdienst vertretenen Kostenträgern ein Gespräch zu den Empfehlungen des Gutachtens führen. Die Ergebnisse dieses Gesprächs sind für die weiteren Schritte entscheidend. Nur mit Zustimmung der Krankenkassen, die vom Innenministerium vorgesehene Umsetzung aller Empfehlungen zu finanzieren, kann in die konkreten Standortprüfungen eingetreten werden.

Im Rahmen der sich anschließenden Erstellung einer standortbezogenen Umsetzungsbewertung sind insbesondere folgende Aspekte zu berücksichtigen: Die Kündigungsfristen laufender Verträge, die strukturelle Eignung eines Standorts, die möglicherweise vorhandene Infrastruktur, die dort bestehende Möglichkeit der personellen (insbes. notärztlichen) Besetzung des Luftrettungsmittels.

Dem Innenministerium liegen zu einigen der empfohlenen Luftrettungsstandorte bereits Interessensbekundungen vor. Andererseits wurden bereits Befürchtungen über Belästigungen durch startende und landende Hubschrauber geäußert. Im weiteren Prozess kommt den Regierungspräsidien aufgrund ihrer themenübergreifenden Expertise und ihrer Zuständigkeit (Planungsrecht, Immissionsschutzrecht, Luftverkehrsrecht) eine entscheidende Rolle zu.

Im Übrigen gilt es zu beachten, dass die schließlich gefundenen Standorte in ihrer Gesamtheit den Empfehlungen der Strukturuntersuchung entsprechen und eine Flächenabdeckung mit Luftrettungsmitteln damit insgesamt gegeben ist.

Diese Standorte sind dann im Wege einer Ausschreibung zu vergeben. Auch das komplexe Ausschreibungsverfahren selbst wird unter Beachtung insbesondere europarechtlicher Vorgaben zu vergeben sein.

Schließlich hängt der Zeitpunkt der Inbetriebnahme eines Luftrettungsstandorts auch davon ab, wann der Hubschrauber dem im Ausschreibungsverfahren obsiegenden Luftrettungsunternehmen tatsächlich zur Verfügung gestellt werden kann. Diese Lieferfristen der Hersteller werden im Rahmen der Ausschreibung zu berücksichtigen sein.

Vor diesem Hintergrund rechnet das Innenministerium derzeit damit, dass die Umsetzung der Empfehlungen der Struktur- und Bedarfsanalyse je nach Standort einen Zeitraum von mindestens zwei bis fünf Jahren in Anspruch nimmt.

Die finanziellen Aufwendungen für die vollständige Umsetzung der Empfehlungen sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht bezifferbar. Die Kosten für die Vergabe der Standorte sind vom Land zu tragen. In der Vergangenheit hat sich das Land auf Grundlage des § 26 des Gesetzes über den Rettungsdienst (Rettungsdienstgesetz – RDG) an den Kosten für die Errichtung der Standorte beteiligt. Für Leistungen des Rettungsdienstes werden jährlich Benutzungsentgelte vereinbart, die von den jeweiligen Kostenträgern zu zahlen sind. Krankenkassen müssen dem Wirtschaftlichkeitsgebot Rechnung tragen und Beitragserhöhungen vermeiden. Investitionskosten werden nach der aktuellen Rechtslage von den Krankenkassen nicht übernommen.

5. *welche Auswirkungen ihrer Kenntnis nach die veränderten und ergänzten Standorte der Luftrettung in Baden-Württemberg auf die unterstützende Flugrettung von Fremdhubschraubern der REGA (Schweiz) und aus Bayern haben;*
6. *inwiefern die neuen und veränderten Standorte der Flugrettung in Nordbaden ihrer Kenntnis nach Auswirkungen auf die Versorgung anderer Bundesländer (insbesondere Rheinland-Pfalz und Hessen) haben werden und wie diese Bundesländer in die rettungsdienstlichen Überlegungen in Baden-Württemberg miteinbezogen werden;*
7. *inwiefern eine wechselseitige grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Flugrettung mit Frankreich in die strategischen Überlegungen einer Neuordnung der Flugrettung in Baden-Württemberg einbezogen werden;*

Zu 5., 6. und 7.:

Luftrettungsmittel werden seit jeher in partnerschaftlicher Zusammenarbeit überregional bei Bedarf auch Länder- und Staatsgrenzen überschreitend eingesetzt.

Daran wird sich durch die Umsetzung der fachlichen Empfehlungen der Struktur- und Bedarfsanalyse nichts ändern, denn auch hier steht das Patientenwohl im Vordergrund.

Als fachlicher Zielparame-ter für die Struktur- und Bedarfsanalyse wurde gleichwohl auch festgelegt, dass die Struktur der Luftrettung im Land so geschaffen sein muss, dass eine Grundversorgung der Notfälle tagsüber auch ohne Luftrettungsmittel aus benachbarten Ländern sichergestellt ist. Nicht betroffen sind davon RTH/ITH-Standorte, die explizit für die Versorgung von Teilregionen Baden-Württembergs eingerichtet wurden, so etwa der in Dinkelsbühl stationierte Christoph 65. In der Praxis werden benachbarte RTH/ITH dessen ungeachtet weiterhin bei Bedarf und bei Verfügbarkeit eingesetzt.

Die benachbarten französischen Rettungshubschrauber spielen für die Notfallversorgung in Baden-Württemberg allenfalls eine untergeordnete Rolle. Sie blieben deshalb in der Struktur- und Bedarfsanalyse unberücksichtigt.

In Vertretung

Klenk

Staatssekretär