

Kleine Anfrage

des Abg. Klaus Hoher FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Inneres, Digitalisierung und Migration

Standortverlegung des Rettungshubschraubers „Christoph 45“

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Plant das Innenministerium zum aktuellen Zeitpunkt noch, den Standort von „Christoph 45“ um 13 Kilometer zu versetzen?
2. Welchen Beleg gibt es für bessere Wetterbedingungen am neuen Standort im Vergleich zum aktuellen Standort von „Christoph 45“?
3. Stehen die Kosten der Verlegung im Verhältnis zu den Vorteilen des neuen Standorts?
4. Führt der Standort von „Christoph 45“ in Seenähe zu einer Verbesserung des Sicherheitsgefühls der Einheimischen, aber auch von Touristen?
5. Wie wird sich die Verlegung aus ihrer Sicht auf die Zusammenarbeit der Vierländerregion Bodensee auswirken?
6. Wie viele Menschen werden im Notfall durch die Verlegung des Rettungshubschraubers im Vergleich zum aktuellen Standort erreicht?
7. Stimmt es, dass die Verlegung des Rettungshubschraubers ein zeitgleiches Eintreffen mit dem Notarzt in Sigmaringen bedeutet?
8. Was spricht gegen die Besetzung eines zweiten Notarztes in Sigmaringen anstatt der Verlegung von „Christoph 45“?

9. Wurde bei der Empfehlung des Gutachtens bedacht, dass das Klinikum Friedrichshafen in Baden-Württemberg die längsten Flugzeiten zu Universitätskliniken hat?

13. 01. 2021

Hoher FDP/DVP

Begründung

Das vom Innenministerium in Auftrag gegebene Gutachten schlägt eine Verlegung des Rettungshubschraubers „Christoph 45“ in den Kreis Ravensburg vor. Die Argumente des Gutachtens werden kritisch diskutiert und sollen hier abgefragt werden.

Antwort

Mit Schreiben vom 8. Februar 2021 Nr. IM6-5461-298/2/3 beantwortet das Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Plant das Innenministerium zum aktuellen Zeitpunkt noch, den Standort von „Christoph 45“ um 13 Kilometer zu versetzen?*

Zu 1.:

Der Ende Juli 2020 veröffentlichte Abschlussbericht des vom Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration mit der Struktur- und Bedarfsanalyse der Luftrettung in Baden-Württemberg beauftragten Instituts für Notfallmedizin und Medizinmanagement der Universität München enthält mehrere fachliche Empfehlungen für die Optimierung der Luftrettungslandschaft. Eine Empfehlung betrifft die Verlegung des derzeit in Friedrichshafen stationierten Rettungshubschraubers „Christoph 45“ um einige Flugminuten nach Norden. Im Ergebnisszenario wurde von einem Standort westlich von Ravensburg, im Bereich der Gemeinde Bavendorf ausgegangen. Alternative geeignete Standorte könnten entweder auf einer Achse in Richtung Markdorf oder weiter westlich in Richtung Deggenhauserthal liegen. Somit könnte ein geeigneter Standort entweder im westlichen Landkreis Ravensburg oder im nördlichen Bodenseekreis liegen.

Das Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration möchte die fachlichen Empfehlungen der Struktur- und Bedarfsanalyse zügig und vollständig umsetzen – einschließlich der Empfehlung zur Verlegung des Standortes von „Christoph 45“. Aufgrund ihrer Expertise sowie der Zuständigkeit in den von den Standortentscheidungen tangierten Rechtsgebieten (Planungsrecht, Immissionsschutzrecht, Luftverkehrsrecht) wurden die Regierungspräsidien im weiteren Prozess beauftragt, für die Gutachterempfehlungen unter Beteiligung der Akteure vor Ort standortbezogene Umsetzungsbewertungen zu erstellen.

- 2. Welchen Beleg gibt es für bessere Wetterbedingungen am neuen Standort im Vergleich zum aktuellen Standort von „Christoph 45“?*

Zu 2.:

Ein konkreter neuer Standort für „Christoph 45“ wurde noch nicht festgelegt, sodass hierzu noch keine Aussage getroffen werden kann. Generell gilt, dass eine mögliche Nebelproblematik für den Ausspruch der Empfehlungsentscheidung der Gutachter keine entscheidende Rolle gespielt hat. Vielmehr wurde diese als eine mögliche Ursache für das vergleichsweise geringe Einsatzaufkommen des „Christoph 45“ sowie für mehrere Tage ohne Luftrettungseinsatz erkannt. Dies ergab sich unter anderem daraus, dass Tage ohne Luftrettungseinsätze vorwiegend zu den Zeiten mit eingeschränkten Sichtflugbedingungen dokumentiert wurden. Bei

der Festlegung der konkreten Position des neuen Standortes werden nunmehr die lokalen Sichtflugbedingungen berücksichtigt werden, was nicht Bestandteil der Bedarfsanalyse war.

3. Stehen die Kosten der Verlegung im Verhältnis zu den Vorteilen des neuen Standorts?

Zu 3.:

Da ein konkreter neuer Standort für „Christoph 45“ noch nicht festgelegt wurde, kann auch zu den Kosten noch keine Aussage getroffen werden. Selbstverständlich sind die Investitionskosten und die Wirtschaftlichkeit Teil der aktuellen Prüfungen. Die flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit Luftrettungsmitteln ist jedoch eine zentrale und langfristige Aufgabe, deren Verwirklichung nicht allein an den kurzfristig entstehenden Investitionskosten gemessen werden kann.

4. Führt der Standort von „Christoph 45“ in Seenähe zu einer Verbesserung des Sicherheitsgefühls der Einheimischen, aber auch von Touristen?

Zu 4.:

Über das Sicherheitsgefühl der Anwohner und Touristen der Bodenseeregion mit Blick auf „Christoph 45“ liegen dem Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration keine Erkenntnisse vor. Generell gilt, dass Rettungs- und Intensivtransporthubschrauber überregional zu disponierende Rettungsmittel sind, die den bodengebundenen Rettungsdienst ergänzen. Sie stehen nicht einem Landkreis oder einer Stadt zur Verfügung, sondern dienen der Patientenversorgung über die Grenzen der Rettungsdienstbereiche hinweg.

5. Wie wird sich die Verlegung aus ihrer Sicht auf die Zusammenarbeit der Vierländerregion Bodensee auswirken?

Zu 5.:

Grenzüberschreitende Rettungs- und Verlegungsflüge gehören zum Alltag in den Grenzregionen. Die gute länderübergreifende Zusammenarbeit am Bodensee, die unter anderem durch die Internationale Bodenseekonferenz begleitet wird, wird durch die Intention, das Land Baden-Württemberg flächendeckend durch Luftrettungsmittel aus Baden-Württemberg zu versorgen, nicht gefährdet oder geschwächt.

6. Wie viele Menschen werden im Notfall durch die Verlegung des Rettungshubschraubers im Vergleich zum aktuellen Standort erreicht?

Zu 6.:

Durch die empfohlene Verlegung von „Christoph 45“ nach Norden in das Zentrum der Region Bodensee-Oberschwaben können 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 damit eine erheblich verbesserte Patientenversorgung erwarten. Gleichzeitig ist die Erreichbarkeit der Notfallorte am direkten Bodenseeufer weiterhin innerhalb weniger Flugminuten sichergestellt.

7. Stimmt es, dass die Verlegung des Rettungshubschraubers ein zeitgleiches Eintreffen mit dem Notarzt in Sigmaringen bedeutet?

8. Was spricht gegen die Besetzung eines zweiten Notarztes in Sigmaringen anstatt der Verlegung von „Christoph 45“?

Zu 7. und 8.:

Luftrettungsmittel und bodengebundene Rettungsmittel ergänzen sich bestimmungsgemäß gegenseitig. Die Einsatzradien der Luftrettungsmittel und der boden-

gebundenen Rettungsmittel überschneiden sich in allen Rettungsdienstbereichen. Fälle, in denen ein bodengebundenes Rettungsmittel bereits durch einen Einsatz gebunden ist und deshalb ein Luftrettungsmittel disponiert wird, wurden in der Struktur- und Bedarfsanalyse als sog. Duplizitätsfälle berücksichtigt.

Im bodengebundenen Rettungsdienst ist bei der Notfallrettung die Zeit vom Eingang der Notfallmeldung in der Integrierten Leitstelle bis zum Eintreffen der Hilfe am Notfallort an Straßen (Hilfsfrist) maßgebend. Die Hilfsfrist soll aus notfallmedizinischen Gründen möglichst nicht mehr als 10, höchstens 15 Minuten betragen. Die Einhaltung dieser Vorgaben für den bodengebundenen Rettungsdienst ist unabhängig von etwaigen Luftrettungsmitteln sicherzustellen. Die Bereichsausschüsse sind gehalten, ihre Planungen in Bezug auf den Hilfsfristerreichungsgrad jährlich zu erheben und zu bewerten. Daraus hat ein Maßnahmenplan zur Verbesserung zu erfolgen.

Die bodengebundenen Notarztstandorte, ihre planerische Reichweite sowie die verantwortlichen Leistungsträger sind vorliegend im Bereichsplan des gemeinsamen Rettungsdienstbereichs Bodensee-Oberschwaben hinterlegt. Die Besetzung eines zweiten Notarztes am Notarztstandort Sigmaringen ist aus Sicht des Regierungspräsidiums Tübingen als zuständiger Rechtsaufsichtsbehörde aufgrund des Maßes, in dem die Hilfsfrist derzeit dort erreicht wird, unabhängig von einer Verlegung des Rettungshubschraubers „Christoph 45“ angezeigt.

9. Wurde bei der Empfehlung des Gutachtens bedacht, dass das Klinikum Friedrichshafen in Baden-Württemberg die längsten Flugzeiten zu Universitätskliniken hat?

Zu 9.:

Bei der Struktur- und Bedarfsanalyse wurden mittels eines Simulationsmodells verschiedene Szenarien berechnet, bei denen jeweils das gesamte Notarzteaufkommen – dies sind konkret über 290.000 Notarzteinsätze sowie rund 14.000 Hubschraubereinsätze – für das Gesamtjahr 2018 berücksichtigt wurden. In den Szenarien sind dadurch verschiedene Aspekte umfassend enthalten, die bei einer alleinigen Verschiebung von Einsatzradien oder einer reinen Auswertung der Bevölkerungsdichte keine Berücksichtigung fänden.

Dies betrifft zunächst die Distanzen in geeignete Zielkliniken, Duplizitätsfälle, sog. Tracer-Diagnosen mit Anforderungen bezüglich der Prähospitalzeit und selbstverständlich auch die Effekte durch gleichzeitige Einsatzanforderungen der Luftrettungsmittel. Ferner geht durch dieses Vorgehen für alle Einsätze die gesamte Einsatzdauer bis zur Freimeldung bzw. Ankunft am Heimatstandort in die Auswertungen mit ein. So ist auch gewährleistet, dass Transporteinsätze in weiter entfernte Kliniken vollumfänglich in den Szenarien abgebildet sind. Durch Auswertung des real dokumentierten Notarzteinsatzaufkommens ist schließlich auch sichergestellt, dass die durch Tourismus, Verkehr und Industrie bedingten Notfälle vollständig in ihren tatsächlichen Auswirkungen mit abgedeckt wurden – einschließlich der Notfälle auf dem Bodensee.

Die in der Bedarfsanalyse verwendete Formel zur Berechnung der Flugdauer geht von einer rechnerischen Fluggeschwindigkeit von 207 km/h und einer distanzunabhängigen Konstante für die Start- und Landephase von 2 Minuten und 22 Sekunden aus. Diese Werte basieren auf den Ergebnissen einer Regressionsanalyse der durch die Leitstellen im Jahr 2018 dokumentierten Luftrettungseinsätze. Bei der Geschwindigkeit handelt es sich um die Luftliniengeschwindigkeit zwischen dem Start- und Zielort der berücksichtigten Primäreinsätze und nicht um die im Rettungsmittel gemessene Geschwindigkeit. Die Luftliniengeschwindigkeit wird von etwaigen Umwegen durch Wettereinflüsse, Hindernisse und auch durch die Windverhältnisse beeinflusst und ist in der Regel niedriger als die gemessene Geschwindigkeit der Luftrettungsmittel.

In Vertretung

Klenk

Staatssekretär