



Vorlage zu TOP 4

der LKB-Vorstandssitzung am 18. März 2015

Hubschrauberlandeplätze an Krankenhäusern

1. Liste des PIS-Landeplätze in Brandenburg

Die seit dem 29. Oktober 2014 auch in Deutschland anzuwendende EU-Verordnung 965/2012 erlaubt den Luftrettungsbetreibern grundsätzlich nur noch den Flugbetrieb an nach § 6 LuftVG genehmigten Landeplätzen oder an Public Interest Sites (PIS), wenn das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) den Luftrettungsbetreibern zuvor eine Genehmigung hierfür erteilt hat. Für die Genehmigung zum Flugbetrieb an PIS-Landeplätzen sollten die Luftrettungsbetreiber alle nicht nach § 6 LuftVG genehmigte Landeplätze katalogisieren und dem LBA melden. Der für die Erfassung der Landeplätze in Brandenburg zuständige Luftrettungsbetreiber ist der ADAC. Für die Erfassung aller PIS-Landeplätze hatte die LKB-Geschäftsstelle mit Rundschreiben vom 01. August 2014 alle Krankenhäuser, die über einen nicht nach § 6 LuftVG genehmigten Landeplatz verfügen und diesen auch in Zukunft nutzen wollen, aufgefordert, die von den Luftrettungsbetreibern bereitgestellte Checkliste auszufüllen und diese mit Plänen und Fotos der Landestellen an die LKB zu übersenden. Alle von den Krankenhäusern an die LKB übersandten Checklisten nebst Anlagen wurden fristgerecht an den ADAC übermittelt. Das LBA hatte am 29. Oktober 2014 allen Luftrettungsbetreibern in Deutschland eine Genehmigung zum Flugbetrieb an allen PIS-Landeplätzen erteilt, die von den Luftfahrtunternehmen katalogisiert und an das LBA gemeldet wurden.

Nunmehr wurde der LKB-Geschäftsstelle eine Liste aller Landestellen an Akutkrankenhäusern und Reha-Kliniken in Brandenburg übersandt, die als PIS-Landestellen von der Genehmigung des LBA umfasst sind. Nach einer ersten Durchsicht sind alle Krankenhäuser, die eine Checkliste für die Genehmigung als PIS-Landeplatz übersandt hatten und die von der LKB fristgerecht an den ADAC übermittelt wurden, in der Liste enthalten. Darüber hinaus sind teilweise auch Landeplätze mit einer Genehmigung nach § 6 LuftVG aufgeführt sowie

Krankenhäuser, die über keinen eigenen Landeplatz verfügen. Nach Auskunft der DKG und des ADAC ist dies darauf zurückzuführen, dass es sich bei der Liste um eine erste (vorläufige) Erfassung der Landestellen handele und die Luftrettungsbetreiber zunächst vorsorglich alle Landeplätze melden wollten, um keinen auszulassen. Leider sind trotz der korrekten Übermittlung der Daten seitens der LKB-Geschäftsstelle teilweise fehlerhafte oder fehlende Adressen bzw. Bezeichnungen der Krankenhäuser in der Liste enthalten. Nach Auskunft des ADAC wurde die Liste von der Bundespolizei unter Zuarbeit des ADAC erstellt, sodass auf diesem Weg möglicherweise einzelne Informationen nicht übertragen wurden. Nach Auskunft des ADAC haben sich einzelne Krankenhäuser auch direkt an diesen gewandt und individuelle Absprachen zu den Landeplätzen getroffen. Da der LKB diese individuellen Absprachen einzelner Krankenhäuser nicht bekannt sind und die Fehler in der Liste durch Rückmeldungen der Krankenhäuser ausgebessert werden sollen, hat die Geschäftsstelle per Sonderrundschreiben die Liste an alle Krankenhäuser versandt und gebeten, zu prüfen, ob sie auf der Liste stehen und ob die Bezeichnung des Krankenhauses sowie die Angaben zu Adresse und Ansprechpartner richtig sind. Bei fehlerhaften Bezeichnungen soll eine Korrekturmeldung an den ADAC erfolgen. Sofern ein Krankenhaus nicht in der Liste enthalten ist, kann der Landeplatz derzeit beim ADAC noch nachgemeldet werden. Alle Krankenhäuser, die über einen nach § 6 LuftVG genehmigten Landeplatz verfügen, der in dieser Liste aufgeführt ist, brauchen nach Auskunft des ADAC nicht aktiv zu werden. Alle Krankenhäuser, die über keinen eigenen Landeplatz verfügen oder kein Interesse an der Errichtung eines PIS-Landeplatzes haben, aber auf der Liste stehen, können sich durch Versenden einer entsprechenden Mitteilung an den ADAC aus der Liste streichen lassen. Jedes Krankenhaus, das nur sehr selten und nur bei Notfällen angefliegen wird, sollte sorgfältig abwägen, ob ein mit Kosten verbundener PIS-Landeplatz errichtet wird oder der Landeplatz künftig nur noch in Ausnahmefällen angefliegen werden soll.

2. Bauliche Anpassung der PIS-Landeplätze

Für den Flugbetrieb an PIS können die Mitgliedstaaten gemäß Art. 6 der Verordnung 965/2012 Bedingungen festlegen. Zunächst hatte das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) geplant, die baulichen Anforderungen an PIS in § 25 Abs. 4 LuftVG sowie in § 15 LuftVO zu regeln und hierfür einen ersten Arbeitsentwurf vorgelegt, der u. a. Mindestmaße für die Landefläche, Markierungen, Löschmittel und einen Windrichtungsanzeiger vorsah. Seither wurden die Anforderungen an PIS-Landeplätze mehrfach

auf Bundesebene diskutiert. Nach Aussage der Luftrettungsbetreiber und der DKG wurde bisher kein Referentenentwurf seitens des BMVI vorgelegt.

Allerdings hat das Luftfahrt-Bundesamt den Genehmigungsbescheid der Luftrettungsbetreiber mit der Auflage versehen, dass die PIS-Landeplätze grundsätzlich den baulichen Anforderungen an Landstellen im öffentlichen Interesse, die in der Anlage zu diesem Bescheid aufgeführt sind, genügen müssen. Adressat des Genehmigungsbescheids sind die Luftrettungsunternehmen, da sich die in der EU-Verordnung geregelten Bestimmungen an die Betreiber von Luftfahrzeugen für die Zwecke des gewerblichen Luftverkehrsbetriebes richten. Die in der Anlage zu diesem Bescheid definierten baulichen Anforderungen an die Landstellen sollen jedoch von den Krankenhäusern umgesetzt werden. Aus Sicht der Geschäftsstelle wirft dieses Vorgehen zahlreiche Fragen auf, insbesondere, ob sich die rechtliche Wirkung der Auflage auch auf die Krankenhäuser erstrecken kann und wie die Erfüllung der Auflage durchgesetzt werden soll.

Darüber hinaus wurde der Genehmigungsbescheid nach dem Kenntnisstand der Geschäftsstelle bisher weder den Krankenhäusern in Brandenburg, noch dem Land Brandenburg als Träger der Luftrettung (§ 6 Abs. 2 Brandenburgisches Rettungsdienstgesetz - BbgRettG) offiziell bekannt gegeben. Auch von den Luftrettungsunternehmen wurden die Krankenhäuser bisher nicht über die baulichen Vorgaben für PIS-Landeplätze informiert. Dies war zwar zunächst so geplant, dann aber hatte die Arbeitsgruppe PIS auf Bundesebene, die u. a. aus den Luftrettungsbetreibern, der DKG sowie Vertretern des LBA des BMVI besteht, entschieden, dass auf den Versand von Informationsschreiben an die Krankenhäuser vorerst verzichtet werden soll, da die genauen baulichen Anforderungen an die PIS-Landeplätze noch nicht im Luftverkehrsgesetz und der Luftverkehrsordnung geregelt wurden. Die Luftrettungsbetreiber befürchten, dass die baulichen Anforderungen im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens noch abgeändert werden könnten und die Krankenhäuser, sollten sie die Bauvorgaben aus dem Genehmigungsbescheid bereits umgesetzt haben und dann zu weiteren Anpassungen gezwungen sein, die Luftrettungsbetreiber in Regress nehmen könnten.

Nach Auskunft des ADAC sind einzelne Krankenhäuser direkt an den ADAC herangetreten und haben um Mitteilung der in der Auflage zum Genehmigungsbescheid definierten baulichen Anforderungen für die PIS-Landstellen gebeten. Der ADAC ist dieser Bitte nachgekommen, jedoch nur mit dem Hinweis, für die baulichen Vorgaben keine

Gewährleistung zu übernehmen. Sofern ein Krankenhaus auf der Grundlage dieser Vorgaben Anpassungsmaßnahmen durchführt, besteht das Risiko, im Falle einer späteren Änderung der baulichen Vorgaben, weitere Anpassungsmaßnahmen vornehmen zu müssen. Dem gegenüber steht die Möglichkeit, aufgrund der fehlenden Bekanntgabe der baulichen Anforderungen, die Vorgaben für PIS-Landeplätze derzeit nicht umzusetzen. Dies birgt für die Krankenhäuser jedoch das Risiko, dass das Luftfahrt-Bundesamt bei Nichterfüllung der Auflagen den Genehmigungsbescheid der Luftrettungsbetreiber widerrufen oder die Genehmigung künftig versagen könnte, so dass die Landstellen an den Krankenhäusern nicht mehr angefliegen werden könnten. Zwar wurde seitens des ADAC mitgeteilt, dass mit dem LBA abgestimmt sei, dass der Flugbetrieb an den Krankenhäuser solange weiter fortgeführt werden könne, bis die baulichen Anforderungen von den Krankenhäusern (zeitnah nach Bekanntgabe der Bauvorgaben) realisiert seien. Wie verlässlich diese Aussage des LBA ist und ob sie weiterhin Gültigkeit hat, ist jedoch unklar.

Vor dem Hintergrund der unklaren rechtlichen Situation hat die Geschäftsstelle in einem Sonderrundschreiben den Krankenhäusern empfohlen, sorgfältig abzuwägen, ob sie bereits bauliche Anpassungen vornehmen und – im Falle einer Änderung der Vorgaben – weitere Anpassungsmaßnahmen mit den damit verbundenen Kosten durchführen wollen oder ob sie keine baulichen Anpassungen vornehmen und dabei das Risiko eingehen wollen, nicht mehr regelmäßig angefliegen werden zu können, sofern das LBA den Genehmigungsbescheid aufheben oder künftig die Genehmigung versagen sollte. Zur Klärung der offenen rechtlichen Fragen und den für die Krankenhäuser derzeit bestehenden Risiken hat sich die LKB-Geschäftsstelle jeweils mit einem Schreiben an das Luftfahrt-Bundesamt und an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gewandt.

Mit Antwortschreiben vom 11. März 2015 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mitgeteilt, dass eine Verankerung bestimmter baulicher Mindestanforderungen an sog. Landstellen von öffentlichem Interesse (PIS) angestrebt werde. Die Verantwortung für die Erfüllung dieser Anforderungen solle dem Eigentümer des Grundstücks auferlegt werden. Die Verpflichtung der Krankenhausbetreiber ergebe sich derzeit – in Ermangelung einer verbindlichen gesetzlichen Regelung – nur mittelbar als Folge der Auflagen zu dem jeweiligen Genehmigungsbescheid des Luftrettungsunternehmens. Falls einzelne bauliche Voraussetzungen nicht erfüllt seien, sei davon auszugehen, dass das Luftrettungsunternehmen den Krankenhausbetreiber auf die erforderlichen Maßnahmen hinweise. Von dem Krankenhausbetreiber könne angesichts der fehlenden Bekanntgabe des

Bescheids ihm gegenüber nicht erwartet werden, dass er sich selber Kenntnis von eventuell erforderlichen baulichen Maßnahmen verschaffe oder solche ins Blaue hinein tätige. Nach den Stellungnahmen der betroffenen Bundesressorts soll voraussichtlich Ende April die Anhörung der Länder und Verbände zu dem Gesetzentwurf stattfinden. Die Rückmeldung des Luftfahrt-Bundesamtes steht derzeit noch aus.

Der Vorstand wird um Kenntnisnahme gebeten.