

## A n t w o r t

des Ministeriums des Innern und für Sport

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jaqueline Rauschkolb, Andreas Rahm,  
Thomas Wansch, Daniel Schäffner und Jochen Hartloff (SPD)  
– Drucksache 17/10401 –

### Ausschreibungsverfahren eines Rettungshubschraubers für die Westpfalz

Die **Kleine Anfrage – Drucksache 17/10401** – vom 25. Oktober 2019 hat folgenden Wortlaut:

Wie die Landesregierung mitgeteilt hat, konnte der ADAC das Ausschreibungsverfahren durch die Kategorie Qualität gewinnen, während die Johanniter Luftrettung beim Preis punkten konnte.

Daher fragen wir die Landesregierung:

1. Auf welcher Rechtsgrundlage wurde der Hubschrauber der Johanniter Luftrettung – Air Rescue Pfalz (sog. „Red Nose“) – in Sembach stationiert?
2. Wie war die Finanzierung für den Einsatz des Air Rescue Pfalz gesichert?
3. Warum war eine Ausschreibung für einen Rettungshubschrauber in der Westpfalz notwendig?
4. Was ist zur medizinischen Ausstattung und technischen Spezifikation des Christoph 66 insbesondere im Hinblick auf die Besonderheiten zu sagen?
5. Wurde bei der Bewertung berücksichtigt, wie laut der Hubschrauber ist?
6. Waren Experten bei der Bewertung der Angebote beteiligt?

Das **Ministerium des Innern und für Sport** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 15. November 2019 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Von der Johanniter-Unfall-Hilfe e. V. Luftrettung ist am 19. Oktober 2018 ein Schreiben im Ministerium des Innern und für Sport (MDI) eingegangen, in dem über die Stationierung eines Intensivtransporthubschraubers ab Montag, 22. Oktober 2018, um 18.00 Uhr, aufgrund einer vertraglichen Vereinbarung mit dem Westpfalz-Klinikum in Kenntnis gesetzt wurde. Rechtsgrundlage war damit ein privatrechtlicher Vertrag zum Einsatz des Hubschraubers als Ambulanzhubschrauber für das Westpfalz-Klinikum. In dem Schreiben hat die Johanniter-Unfall-Hilfe e. V. angekündigt, für subsidiäre Einsätze zur Verfügung zu stehen. Gemäß § 1 Abs. 2 Nummer 2 des Landesgesetzes über den Rettungsdienst sowie den Notfall- und Krankentransport (RettdG) gelten die Bestimmungen des RettdG nicht für Beförderungen durch Krankenhäuser oder Heilanstalten bei innerklinischen Krankentransporten innerhalb von Krankenhausverbänden.

Zu Frage 2:

Für die nach dem Stationierungszweck vorgesehenen Flüge war ein privatrechtlicher Vertrag die Grundlage. Somit war die Finanzierung zwischen den Vertragspartnern zu klären. Den Inhalt des privatrechtlichen Vertrags kennt die Landesregierung nicht.

Für die subsidiär durchgeführten Flüge der Johanniter-Unfall-Hilfe e. V. Luftrettung hat eine vorherige Abstimmung mit dem für den Rettungsdienst zuständigen Ministerium oder mit den Kostenträgern des Rettungsdienstes nicht stattgefunden.

Die Johanniter-Unfall-Hilfe e. V. Luftrettung verfügte nicht über eine Genehmigung nach § 14 Abs. RettdG zur Teilnahme am Rettungsdienst. Die Übertragung des luftseitigen öffentlich-rechtlichen Rettungsdienstes erfolgt durch Ausschreibung und Auftragsvergabe. An einem solchen Verfahren werden auch die Kostenträger beteiligt. Für die Johanniter-Unfall-Hilfe e. V. lag eine solche Auftragsvergabe jedoch nicht vor.

In einem Gespräch des MdI, der Landkreise Donnersbergkreis, Kaiserslautern und Kusel, der Rettungsdienstbehörde, des Westpfalz-Klinikums sowie der Vertreter der gesetzlichen Krankenkassen am 9. November 2018 wurde das weitere Vorgehen im Zusammenhang mit der nicht agestimmten Stationierung des vorgenannten Hubschraubers besprochen. Im Zuge dessen hatten die Kostenträger sich mit der Johanniter-Unfall-Hilfe e. V. Luftrettung auf eine übergangsweise Finanzierung der subsidiär durchgeführten Einsätze geeinigt.

Zu Frage 3:

Die Teilnehmer des vorstehend genannten Gesprächs kamen überein, dass kurzfristig der Bedarf für die Stationierung eines zusätzlichen Luftrettungsmittels für die Westpfalz und das Saarland neu analysiert werden soll. Außerdem wurde verabredet, dass interimswise für 12 bis 15 Monate ein Intensivtransporthubschrauber (ITH) im Rettungsdienstbereich Kaiserslautern nach durchgeführter Ausschreibung stationiert werden soll.

Aus diesem Grund wurde am 4. Februar 2019 ein Aufruf zur Interessenbekundung über die Vergabe einer Dienstleistungskonzession zur interimswisen Durchführung des Luftrettungsdienstes in der Region Westpfalz veröffentlicht.

Die interimswise Vergabe einer Dienstleistungskonzession hat Vorsorgecharakter, um den Zeitraum bis zur etwaigen Leistungsaufnahme durch ein im europaweiten Vergabeverfahren ausgewählten Anbieter zu überbrücken. Sie ist von dem Bestreben getragen, keine Versorgungslücke für den Fall entstehen zu lassen, dass die gutachtliche Analyse zu einem positiven Ergebnis führt.

Das Land Rheinland-Pfalz vergibt Dienstleistungskonzessionen über die Durchführung des Luftrettungsdienstes in der Region Westpfalz auf der Grundlage der §§ 2, 27 RettDG. Der seinerzeit geschätzte Wert der Interimsdienstleistungskonzession unterschreitet den einschlägigen EU-Schwellenwert für Konzessionsvergaben nach Maßgabe der RL 2014/23/EU. Das Vergabeverfahren wurde daher nicht nach den Bestimmungen der §§ 97 ff. des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) und der Konzessionsvergabeverordnung (KonzVgV) durchgeführt. Dies gilt ungeachtet der Bereichsausnahme für Rettungsdienste nach § 107 Abs. 1 Nr. 4 GWB. Die Vergabeordnungen für öffentliche Aufträge (VgV, UVgO, VSVgV, VOL/A, SektVO etc.) waren ebenfalls nicht anwendbar. Der Konzessionsgeber hat das Vergabeverfahren als ein frei gestaltetes Verhandlungsverfahren unter Berücksichtigung der Grundsätze der Nichtdiskriminierung und des Wettbewerbs durchgeführt.

Mit dem ausgewählten Bieter wurde ein öffentlich-rechtlicher Vertrag geschlossen. Eine Vergütung durch den Konzessionsgeber erfolgt nicht. Die Benutzungsentgelte für die Erbringung der Leistungen der Luftrettung nach Maßgabe des Konzessionsvertrags werden zwischen dem Durchführenden und den Sozialversicherungsträgern vereinbart (§ 28 RettDG).

Zu Frage 4:

Christoph 66 ist mit einem speziellen Roll-In-Fahrgestell ausgestattet, das eine große Erleichterung beim Weitertransport des Patienten bzw. den Wegfall des Umlagens der Trage auf unbekannte Fahruntergestelle ermöglicht. Darüber hinaus ist auf dem speziellen Fahrgestell eine Trage verbaut, die die Hochlagerung des Körpers des Patienten zu jeder Zeit während des kompletten Fluges luftrechtlich zertifiziert zulässt.

Hervorzuheben sind zudem ein speziell entwickelter Kabinenboden, der die Desinfektion erleichtert sowie die Möglichkeit, Intensiv- und Spezialtransporte durchzuführen. Hierzu zählen unter anderem IABP-Transporte (intraaortale Ballonpumpe), ECMO (extrakorporale Membranoxygenierung) für schwer lungenkranke Patienten und Inkubatortransporte schwer erkrankter Früh- und Neugeborener.

Die medizinischen Einbauten sind darüber hinaus so angeordnet, dass der Patient z. B. bei einer notwendigen Behandlung von potenziell akut lebensbedrohlichen Atemwegsproblemen in der Körperlängsachse behandelt werden kann. Weiterhin befindet sich am Kopfende des Patienten hinter dem Ende der Trage deutlich mehr Raum als vorgeschrieben. Dies ermöglicht eine sehr gute Behandlung des Patienten von dieser Position aus. Der zusätzliche Sitz hinter dieser Position am Kopfende ermöglicht zudem eine Behandlung durch den Notarzt in angeschnallter variabler Sitzposition. Der Hubschrauber verfügt ferner über speziell zertifizierte Gerätehalterungen. Viele medizinische Einbauten zur Versorgung des Patienten sind in besonders hoher Anzahl bzw. großer Menge vorhanden (wie z. B. Spritzenpumpen, Sauerstoffversorgung etc.).

Bezüglich der technischen Ausstattung des Hubschraubers sind ein hochmodernes Glascockpit, ein 4-Achs-Autopilot, das Kollisionssystem FLARM sowie die voll digitale Triebwerksregelung FADEC besonders zu erwähnen.

Zu Frage 5:

Bei der Bewertung der Angebote wurde der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm berücksichtigt. Niedrigere Lärmemissionswerte getrennt nach den Werten beim Start, im Flug sowie bei der Landung wurden daher besser bewertet als höhere Lärmemissionswerte. Bei den Angeboten wurden Unterschiede bezüglich der Lautstärkenveränderung (Lautheit), Spannung (Schalldruck) und der Schalleistung (Schallintensität) berücksichtigt. In allen Bereichen gab es unter den Angeboten erhebliche Unterschiede. Der Christoph 66 ist mit dem Luftfahrzeugmuster H 145 ein hochmodernes, schadstoffarmes Luftrettungsmittel, das technisch auf dem neuesten Stand und die leiseste Maschine ihrer Leistungsklasse ist. Die H 145 gilt derzeit als modernstes Luftrettungsmittel in Deutschland.

Zu Frage 6:

In der 26. Kalenderwoche 2019 haben die Bietergespräche stattgefunden. An diesen Gesprächen haben Experten von der Polizeihubschrauberstaffel Rheinland-Pfalz (Polizeipräsidium Einsatz, Logistik und Technik), der Rudolf Frey Lernklinik (Universitätsmedizin der Johannes Gutenberg-Universität Mainz) sowie der Kostenträger (Verbände der Krankenkassen) teilgenommen. Damit war aus allen für die Ausschreibung wesentlichen Bereichen ein Höchstmaß an Expertensachverstand bei den Gesprächen vorhanden, dies sowohl im flugfachlichen, als auch im medizinischen und vertragsrechtlichen Bereich für Krankenversicherungsrecht.

In der 34. Kalenderwoche haben die Vertreter des MfI die erstellte Wertungsmatrix zu den finalen Angeboten mit der Kanzlei Kapellmann und Partner Rechtsanwälte mbB sowie mit den vorgenannten Experten besprochen und anschließend aufgrund des Expertengesprächs finalisiert.

In Vertretung:  
Randolf Stich  
Staatssekretär

