



Session extraordinaire 2013-2014

MW/PR

P.V. AI 03

## Commission des Affaires intérieures

### Procès-verbal de la réunion du 6 mars 2014

#### Ordre du jour :

Visite des installations de Luxembourg Air Rescue

\*

Présents : M. Guy Arendt, Mme Simone Beissel, M. Emile Eicher, M. Claude Haagen, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Marcel Oberweis (en rempl. de M. Gilles Roth)

Mme Marianne Weycker, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Frank Arndt, M. Yves Cruchten, M. Gast Gibéryen, M. Jean-Marie Halsdorf, M. Marc Lies, M. Roberto Traversini

\*

Présidence : M. Claude Haagen, Président de la Commission

\*

Die Kommission für Inneres des Luxemburger Abgeordnetenhauses, welche der Luxembourg Air Rescue (LAR) auf deren Einladung hin einen Besuch auf Findel abstattet, wird von LAR-Präsident René Closter und Mitarbeitern empfangen. Bei einem Rundgang durch die Anlagen sowie Gesprächen mit Mitarbeitern der Flugplanung und des Control Centers können die Abgeordneten sich ein Bild von der Arbeit der Flugrettungsgesellschaft machen.

Die LAR verfügt über 7 Ambulanzflugzeuge, darunter das weltweit einzige Modell, in dem zwei Patienten gleichzeitig voll beatmet werden können, sowie über 5 Hubschrauber. Der Kostenpunkt der Ausstattung des vorher genannten Flugzeugs, welche einem Druck von 16 g standhalten muss, liegt bei 1 Million Euro. Die Reichweite dieses Flugzeugs beträgt 5.000 km; 82% der Patienten müssen künstlich beatmet werden. Die Ambulanzjets fliegen schneller und höher als eine Boeing 747. So können sie eine Flughöhe von 51.000 Fuß erreichen, werden aber auf 49.000 Fuß beschränkt, um die kosmische Strahlung für die Besatzung zu reduzieren, da diese ihr ständig ausgesetzt ist. Auf die Frage eines Abgeordneten hin erklärt LAR-Präsident Closter, dass Hubschrauberpiloten bis zum Alter von 60 Jahren fliegen können beziehungsweise 65 Jahren in Begleitung eines zweiten

Piloten. Die LAR fliegt pro Jahr über 3.000 Einsätze und ist mit ihrer Ambulanzjetflotte die weltweite Nummer 1 im Patiententransport durch die Luft.

Gründungstag der LAR a.s.b.l.<sup>1</sup> ist der 18. April 1988 mit dem Ziel Leben zu retten unter Anwendung hoher Sicherheits- und Qualitätsstandards. Der Verein zählt heute mehr als 185.000 Mitglieder und ist somit der mitgliederstärkste Verein in Luxemburg. Er beschäftigt 150 hochqualifizierte Leute (die größtenteils aus den Nachbarländern kommen) und ist damit ein mittelständisches Unternehmen.

Die Hubschrauberflotte bilden 5 MD902 (McDonnell Douglas), die als einzige weltweit keinen Heckrotor haben. Die LAR betreibt ebenfalls den Polizeihubschrauber.

Weiterhin besitzt die LAR ein 4x4 Ambulanzfahrzeug sowie einen Intensivtransport-Krankenwagen.

Die LAR ist die einzige Organisation, die weltweit Inkubatoren (Brutkästen) transportiert und sie selber besitzt drei davon.

Die Hubschrauber können mit einem 800 Liter Wasser fassenden Bambi Bucket ausgestattet werden, um Brände aus der Luft zu löschen. In einem Umkreis von 250 km ist die LAR die einzige Luftrettungsorganisation mit einer Seilwinde, welche sie in Zusammenarbeit mit der Berufsfeuerwehr betreibt. Die Gründe für die Einzigartigkeit in diesem Bereich sind die hohen Kosten (Instandhaltung, welche parallel zur Instandhaltung des Hubschraubers läuft) sowie das intensive und teure Training. Ein weiterer Nachteil der Seilwinde ist das Gewicht, wodurch weniger getankt und zugeladen werden kann. Daher hat die LAR die Seilwinde inzwischen ersetzt durch ein Fixtau, das an vier Punkten am Chassis des Hubschraubers befestigt ist. Dies erhöht die Stabilität und erlaubt ein höheres Ladungsgewicht, da die Ladung nicht seitlich hängt wie bei der Seilwinde, sondern in der Mitte. Der Pilot hat keine Sicht auf das Tau; eine Spezialausbildung für Einsätze mit Fixtau ist erforderlich.

Zwei Helikopter sind mit einem Riesenscheinwerfer für Einsätze bei Dunkelheit ausgerüstet worden. Die nötigen Zulassungen und Zertifizierungen für solche Ausrüstungen sind kostenintensiv.

Die Instandhaltung der Flotte wird von der LAR selbst betrieben; im Laufe des Monats März wird die LAR außerdem Service Center für McDonnell Douglas. Als einzige Luftrettungsorganisation ist die LAR ISO-zertifiziert; sie ist ebenfalls zertifizierter Partner der UNO<sup>2</sup> und der NATO<sup>3</sup>.

### Rotor wing activities

Was die Primäreinsätze des Rettungshubschraubers betrifft, betont LAR-Präsident Closter, dass das Wichtigste in lebensbedrohlichen Fällen darin besteht, den Arzt und das medizinische Versorgungsmaterial schnellstmöglich zum Patienten zu bringen. Durch notariell beglaubigte Tests kann die LAR garantieren, mit den in Luxemburg und Ettelbrück stationierten Hubschraubern in maximal 10 Minuten am Einsatzort zu sein, vorausgesetzt es herrscht Flugwetter. Da keine Primärflüge bei Nebel und nachts ausgeführt werden können, stellt der Rettungshubschrauber immer nur eine Verbesserung zur medizinischen Notfallhilfe über den Landweg dar, kann diese aber nicht ersetzen. Die Schnelligkeit und Flexibilität der Rettungshubschrauber sind die großen Vorzüge des Systems. Ein Hubschrauber der Air Rescue ist in Rheinland-Pfalz und dem Saarland primär im Einsatz.

---

<sup>1</sup> Association sans but lucratif – Verein ohne Gewinnzweck / Vereinigung ohne Gewinnerzielungsabsicht (VoG)

<sup>2</sup> United Nations Organization

<sup>3</sup> North Atlantic Treaty Organization

Neben den Primärmissionen fliegt die LAR mit dem Hubschrauber zahlreiche Sekundäreinsätze bis in die Nachbarländer. Mit der Berufsfeuerwehr hat sie außerdem ein spezielles Tragenetz entwickelt, um Patienten von hohen Gebäuden aus wegzuflogen oder aus Gebieten, die vom Boden aus unzugänglich sind. Die Rega (Schweizerische Rettungsflugwacht) und die LAR haben als einzige Luftrettungsorganisationen die Zulassung zum Fliegen mit Nachtsichtgeräten, unter der Bedingung, dass ein Landeplatz garantiert ist. Außerdem muss die Fernsicht wenigstens 5.000 m betragen. Von anderen sekundären Missionen sei als Beispiel der Einsatz als offizieller Rettungshubschrauber während des NATO-Gipfels im November 2006 in Riga (Lettland) erwähnt.

Jährlich investiert die LAR 1 Million Euro in die Ausbildung ihrer Mitarbeiter.

Eine Einnahmequelle der Air Rescue ist das Training für ausländische Kunden auf der MD902, welches in Europa allein von der LAR angeboten wird (so z.B. 2010 für Heli Austria). Die LAR macht das Training, das Type-Rating und den jährlichen Check-Flug für die Polizei Niedersachsen, die Polizei Baden-Württemberg, die Bundespolizei, Linth Air Service (Schweiz) und Heli Austria. Die LAR betreibt ebenfalls den Polizeihubschrauber sowie dessen Instandhaltung.

#### Fixed wing activities

Die LAR bietet weltweit einen „bed-to-bed“-Dienst an und kümmert sich persönlich um ihre Mitglieder. LAR-Präsident Closter betont, dass ihre Mitglieder die Existenzberechtigung der LAR sind und als Menschen angesehen werden anstatt als Aktennummern.

2013 hat die LAR Rückholflüge aus 110 Ländern getätigt. Ein Wunsch ist der Aufbau einer „medical star alliance“, unter Verwaltung der LAR, mit 5-6 Partnern, welche die gleiche Qualität anbieten, mit dem Ziel, schneller und effizienter arbeiten zu können. Der Aufbau einer „wing-to-wing“-Zusammenarbeit kann bis zu zwei Jahre dauern. Eine Partnerschaft besteht aktuell mit zwei Partnern in Nordamerika und einem in den Vereinigten Arabischen Emiraten (Dubai). Seit zwei Jahren fliegen die Partner in Nordamerika die Patienten von Nordamerika, Mexiko oder der Karibik bis nach Kanada (Montreal oder Goose Bay) und umgekehrt, die LAR deckt Europa, Afrika und Asien ab. Ein zweiter Partner in Asien sowie einer in Australien oder Neuseeland würden das System vervollständigen.

Die LAR ist weiterhin Transporteur für Organe für France Transplant, mit Ausnahme von Paris.

In Zusammenarbeit mit der UNO und der NATO sowie der Luxemburger Regierung fliegt die LAR weltweit Katastropheneinsätze. In diesem Zusammenhang sei das Projekt emergency.lu erwähnt, welches mit dem Kooperationsministerium, der SES<sup>4</sup> TechCom und HITEC Luxembourg betrieben wird. Die Firma HITEC hat Satellitenantennen mit Receivern entwickelt, um in Katastrophengebieten in kürzester Zeit eine Kommunikationsanlage aufzubauen. Diese Anlagen werden von der LAR in das betroffene Gebiet geflogen.

Die von der LAR im Rahmen von humanitären Missionen angeflogenen Einsatzgebiete befinden sich im Kosovo (1999), im Iran (2003), in Marokko (2004), in Indonesien (Tsunami 2004), im Kaschmir (längste Mission, Oktober 2005 – Januar 2006) und in Albanien (2012). Während des Einsatzes in Pakistan/Kaschmir wurden über 2.000 Patienten und mehr als 900 Missionen geflogen.

Die Vorzüge der LAR für humanitäre Einsätze sind:

---

<sup>4</sup> Société Européenne des Satellites

- der kurze Entscheidungsweg: der Minister entscheidet, ob der Einsatz stattfindet oder nicht;
- eine spezialisierte Mannschaft; die Mitglieder melden sich freiwillig, sie erhalten zweimal jährlich ein Spezialtraining und bewahren ihre Ausrüstung zuhause auf.

Anlass zur Sorge bereiten der LAR die Finanzen. Ein Großteil der Einnahmen besteht aus den Mitgliedsbeiträgen. 60% der Luxemburger sind LAR-Mitglied; dies entspricht einer Mitgliederzahl von über 185.000. Die meisten Mitglieder sind aus dem Norden, Westen und Osten des Landes, also da, wo die meisten Einsätze geflogen werden. Eine andere Ursache für diese Verteilung besteht darin, dass nicht der Ausländer, sondern der Luxemburger Mitglied bei der LAR wird.

Was die Primärflüge betrifft, fliegt der Hubschrauber in 25% der Fälle leer zurück, wenn also der Patient verstorben ist oder nur leicht verletzt. Bisher werden die Kosten für diese Einsätze nicht von der Gesundheitskasse erstattet.

Andere Einnahmequellen sind die Flüge für die Polizei und die weltweiten Rückholflüge für Versicherungsgesellschaften. Der staatliche Zuschuss macht nur einen geringen Anteil der Einnahmen aus. Die LAR sichert ihre Einnahmen hauptsächlich selbst und dies für eine humanitäre Aufgabe, die eigentlich dem Staat zufällt, wie Präsident Closter hervorhebt.

2012 betragen die Kosten für den SAMU<sup>5</sup>-Hubschrauber 3,03 Millionen Euro. Die Einnahmen der LAR beliefen sich auf 1,72 Millionen Euro (Primärflüge 897.015 Euro, Sekundärtransporte 307.000 Euro, staatliche Unterstützung 515.000 Euro). Die LAR hat 2012 also 1,31 Millionen Euro von den Kosten des SAMU-Hubschraubers selber getragen und damit eine öffentliche Dienstleistung finanziert. Auf 10 Jahre gerechnet machen das über 10 Millionen Euro aus.

Demgegenüber stehen die Einnahmen des Staates durch die LAR:

- Einkommensteuer: 508.923,10 Euro
- Soziale Abgaben : 1.231.103,74 Euro
- Mehrwertsteuer : 333.388,95 Euro

---

TOTAL : 2.073.415,79 Euro.

Die staatlichen Einnahmen seitens der LAR sind also wesentlich höher als die Einnahmen der LAR seitens des Staats.

Was die legale Struktur der LAR Gruppe betrifft, setzt diese sich zusammen aus dem Verein ohne Gewinnzweck Luxembourg Air Rescue a.s.b.l., der Luxembourg Air Ambulance S.A. (société anonyme), welche zu 100% der a.s.b.l. gehört, und der Stiftung Luxembourg Air Rescue. Die Gründe für eine Aktiengesellschaft (S.A.) sind folgende: 1. Das Gesetz erlaubt einem Verein ohne Gewinnzweck nicht das Betreiben von Flugzeugen. 2. Die Form der Aktiengesellschaft ist vorteilhaft, was die Mehrwertsteuer auf die Ersatzteile angeht. 3. Die Form der Aktiengesellschaft erlaubt Tätigkeiten, die ein Verein ohne Gewinnzweck nicht ausüben darf (kommerzielle Tätigkeiten – Rückholflüge, Organtransporte). Das von der S.A. erwirtschaftete Gesamtprodukt geht in die a.s.b.l.. Die Fondation Luxembourg Air Rescue ist vollkommen von der a.s.b.l. getrennt; jede Spende geht an die Stiftung, deren Verwaltungsrat die Spendengelder hauptsächlich zum Kauf der medizinischen Ausstattung nutzt. Diese wird der S.A. per Vertrag zur Verfügung gestellt, bleibt aber Eigentum der Stiftung.

---

<sup>5</sup> Service d'aide médicale urgente

Organisatorisch besteht die a.s.b.l. vorrangig aus einer Generalversammlung, die sich aus 54 Exekutivmitgliedern zusammensetzt. Diese wählen den Verwaltungsrat, sowie ein Gremium, aus 4 Mitgliedern aus ihrer Mitte für die Dauer von 3 Jahren, zur internen Wirtschaftsprüfung (audit). Eine externe Wirtschaftsprüfung wird seit den Anfängen der LAR von einem der „Big Four“<sup>6</sup> vorgenommen. Einzigartig ist die ethische Prüfung, welche die LAR alle 3 Jahre von einem der „Big Four“ durchführen lässt; geprüft wird, ob die Handhabung der Finanzen und die Führung dem Gesellschaftszweck noch entsprechen. Der Prüfungsbericht wird der Generalversammlung vorgelegt.

Die Hauptprojekte der LAR sind der Bau der nötigen Hangars, um von den Zelthangars wegzukommen, sowie der oben erwähnte Aufbau einer weltweiten „air ambulance star alliance“ unter LAR-Führung.

Die LAR ist auch mit einer Reihe von Problemen konfrontiert:

- steigende Kosten: der Kerosin-Preis hat sich in den letzten Jahren verdreifacht; die Preise der Ersatzteile sind erheblich gestiegen; die Personalkosten steigen durch die Indexanpassungen, während die Einnahmen gleichbleiben;
- armselige Hangar-Infrastruktur: die LAR haust in Zelthangars und Blechcontainern; aufgrund von Problemen betreffs des Versickerns des Regenabflusses im Rahmen des Bebauungsplans für Findel wird der Baubeginn der neuen Hangars seit einem Jahr verzögert durch ausstehende erforderliche Genehmigungen (u.a. seitens des Wasserwirtschaftsamts). Dies ist umso ärgerlicher, da die LAR mit dem Bau 10 Millionen Euro in die Luxemburger Wirtschaft investieren will (Auftragsvergabe exklusiv an Unternehmen aus Luxemburg), ohne einen einzigen staatlichen Zuschuss.
- Mangel an qualifiziertem Personal in Luxemburg;
- ungenügende Rückerstattung der Kosten von der Gesundheitskasse;
- zunehmend teurere und kompliziertere internationale Regelung der Luftfahrt.

Die LAR hat die Vision, eine der besten Organisationen in der Luftrettung und der Rückholung zu werden im Interesse ihrer Mitglieder und Patienten. All dies ist nur möglich mit den richtigen Leuten. Bei der LAR arbeitet man nicht, bei der LAR ist man, wie Präsident Closter betont. Es ist das LAR-Personal, das den Unterschied ausmacht.

### *Diskussion*

#### - Ambulanzflüge

Anhand von ein paar Kostenbeispielen wird die Notwendigkeit gewisser Maßnahmen deutlich, wie die Vorauszahlung, welche von neuen Kunden verlangt wird: so kostet ein Flug auf die Kanaren 45.000 Euro, ein Flug nach Nordamerika kostet zwischen 80.000 und 90.000 Euro, ein Flug nach Asien kostet 130.000 Euro. Aufgrund ihrer Erfahrungen erstellt die LAR daher ein Rating ihrer Kunden.

#### - Reform des Rettungswesens

Bedauerlicherweise wird die LAR nicht in den Reformprozess des Rettungswesens eingebunden, ebenso wenig wie der SAMU. Ein Ausschussmitglied schlägt der LAR vor, ihre Anliegen bezüglich der Reform schriftlich einzureichen.

#### - Grenzüberschreitende Einsätze

Es besteht eine Zusammenarbeit mit Rheinland-Pfalz und dem Saarland, wo die LAR Primäreinsätze fliegt (s. oben). Solche Einsätze werden auf französischem Gebiet von französischer Seite her abgelehnt. In Belgien sind diese Einsätze möglich; allerdings besteht

---

<sup>6</sup> Die vier großen Wirtschaftsprüfungs-Gesellschaften : Deloitte, PricewaterhouseCoopers, Ernst & Young, KPMG

das Risiko einer Zahlungsunfähigkeit, sofern der Patient nicht privat versichert ist (mutuelle), da die gesetzliche Krankenkasse die Kosten nicht übernimmt.

In dem Zusammenhang erklärt LAR-Präsident Closter, dass jährlich ungefähr 100.000 Euro an unbezahlten Einsätzen abgeschrieben werden, zumeist aus Menschlichkeit (s. Fall einer alten Frau mit Minimalrente).

Ein Ausschussmitglied weist darauf hin, dass im Benelux-Parlament eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Rettungswesens zwischen den drei Ländern beschlossen wurde und bedauert, dass es bisher in der Großregion zu keiner Einigung auf diesem Gebiet kam.

- Kostenerstattung

Seitens der Abgeordneten wird Kritik geäußert an der mangelhaften Rückerstattung der Einsatzkosten durch die Gesundheitskasse. Wie bereits erwähnt werden die Kosten nicht übernommen, wenn der Patient nicht mit dem Hubschrauber transportiert wird, also z.B. auch nicht, wenn die LAR zuvor eine zweistündige Bergung des Patienten aus unwegsamem Gelände geleistet hat. Ebenso wenig werden der LAR die Kosten erstattet, wenn sie Rettungstaucher zum Stausee in den Einsatz fliegt. Ohne die Solidargemeinschaft könnte die LAR solche Einsätze nicht tätigen. Dabei ist hervorzuheben, dass die LAR solche Einsätze für jeden Menschen fliegt, der ihre Hilfe benötigt, ob er LAR-Mitglied ist oder nicht.

Die Abgeordneten bedanken sich für die ausführlichen Erläuterungen und sind sich einig, die LAR bei der breiten Bekanntmachung der vielfältigen wertvollen Arbeit der Organisation zu unterstützen.

Luxemburg, den 16. April 2014

Le Secrétaire-administrateur,  
Marianne Weycker

Le Président,  
Claude Haagen