

50 Jahre Zivilschutz-Hubschrauber (ZSH)

Rückschau, Gegenwart und Ausblick

Christiane Dörnen und Andreas Kümer

Rückschau

Am 22. Dezember 2021 jährt sich zum 50sten Male die Indienststellung des ersten Zivilschutz-Hubschraubers, der damals allerdings noch gar nicht so hieß sondern mit „Katastrophenschutz“ beschriftet war.

Aber wie kam es eigentlich dazu, dass der Bund Hubschrauber für die Luftrettung zur Verfügung stellte, war doch das Rettungswesen auch damals schon Aufgabe der Länder?

Anfang der 1970er Jahre stieg die Zahl der Verkehrstoten auf jährlich über 20.000 an. Nach den Erfahrungen in den 1960er Jahren mit einer ganzen Reihe von Feldversuchen wurden immer mehr Stimmen laut, dass durch den Einsatz von Hubschraubern viele Menschenleben hätten gerettet werden können. Die Länder betrachteten das als gesamtstaatliche Aufgabe, sahen also den Bund in der Pflicht. Hinzu kam, dass den Ländern das Geld für den Aufbau einer Luftrettung fehlte, denn sie waren mit dem Aufbau des bodengebundenen Rettungswesens befasst. Aufgrund des dualen Finanzierungssystems war es Aufgabe des Staates, die Investitionskosten zu tragen, während die Betriebskosten von den Krankenkassen übernommen wurden.

Den Lösungsweg bot das Gesetz über die Erweiterung des Katastrophenschutzes vom 9. Juli 1968. Der Bund stellte auf dieser Grundlage den Einheiten und Einrichtungen des Katastrophenschutzes der Länder ergänzende Ausrüstung zur Verfügung. Das Bundesministerium des Innern (BMI) kam zu dem Schluss, für eine Reihe von Lenkungs-, Führungs- und Erkundungsmaßnahmen besondere Hubschrauber vorzuhalten. Sinnvoll war, sie in Friedenszeiten in der Rettung einzusetzen und sie so einem Doppelnutzen zuzuführen. Somit wurden die ZSH den Ländern vom Bund als ergänzende Ausstattung für den Zivil- und Katastrophenschutz zugewiesen. Wenn sie im Zivil- und Katastrophenschutz nicht benötigt werden, dürfen die Länder die Hubschrauber in der Luftrettung einsetzen.

Um die Bedeutung dieser Entscheidung ermessen zu können, muss man sich die Situation der damaligen Zeit vergegenwärtigen: Es gab noch nicht das für uns heute selbstverständliche flächendeckende Rettungsdienstsystem. Der bodengebundene Rettungsdienst befand sich noch im Auf-

bau, die rechtlichen Rahmenbedingungen mussten erst noch geschaffen werden. So trat das bundesweit erste Rettungsdienstgesetz erst 1974 in Kraft, und zwar in Bayern. Erst nach und nach folgten die anderen Länder und erließen landesrechtliche Regelungen für den Rettungsdienst.

Nachdem am 1. November 1970 der erste Rettungshubschrauber (der heutige Christoph 1) mit einer Drittfinanzierung durch das Bundesministerium für Verkehr, dem Bayerischen Staatsministerium des Innern und der Allianz Versicherung durch den ADAC in Dienst gestellt wurde, begannen die sogenannten Modellversuche des BMI mit der Erprobung von Hubschraubern des Katastrophenschutzes an drei Standorten: Köln, Frankfurt und Hannover. Eigentlich war Frankfurt als erster Standort angedacht, aber dort gab es Verzögerungen, so dass die Wiege der Zivilschutz-Hubschrauber im Rheinland stand. Das war einfacher als es klingt, wie Ernst Brück, damaliger Geschäftsführer des MHD, zu berichten weiß:

Nach 50 Jahren Luftrettungsdienst in Köln spricht keiner mehr von den Anfangsschwierigkeiten, die mit der Stationierung des Rettungshubschraubers (RTH) „Christoph 3“ in Köln verbunden waren. Gestartet als ungeliebtes Kind der Landesregierung, der Stadt Köln und deren Anrainern in der Region, hat er sich seit Jahren als fester Bestandteil des Rettungsdienstes im Großraum Köln/Düsseldorf bewährt. Der Weg für den Hubschrauber war anfangs sehr steinig und oft für die Besatzung und die Verantwortlichen deprimierend. Der Glaube jedoch an dieses Rettungsmittel hat alle Beteiligten (BMI, BZS, BGS, ADAC, MHD und Hubschrauberärzte) der Anfangsjahre zusammengeschweißt und auch die Skeptiker und Gegner von der Einsatzeffektivität dieses Rettungsmittels letztendlich überzeugt.

Es fing schon damit an, dass der zuständige Abteilungsleiter des Arbeitsministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen das Angebot des Bundesinnenministeriums (BMI) abschlagen wollte, im Rahmen eines Modellversuches den RTH in NRW einzusetzen. Erst auf erheblichen Druck des BMI wurde die Einwilligung zu einer Übernahme gegeben. Auch die Übertragung der Verantwortung für den Einsatz des RTH durch den Malteser-Hilfsdienst (MHD) stieß beim Rettungsdienst der

Zeitschiene 50 Jahre Zivilschutz-Hubschrauber

22.12.1971
Indienststellung Christoph 3 (Köln)

02.10.1972
Indienststellung Christoph 4 (Hannover)

20.12.1973
Indienststellung Christoph 6 (Bremen)

15.08.1972
Indienststellung Christoph 2 (Frankfurt)

16.11.1973
Indienststellung Christoph 5 (Ludwigshafen)

17.12.1974
Indienststellung Christoph 7 (Kassel)

Stadt Köln zunächst auf Widerstand. Als Begründung wurde angeführt, dass der RTH nicht an die Berufsfeuerwehr als dem örtlichen Träger des Rettungsdienstes zugeordnet sei. Dies war die Ausgangsposition vor der Indienststellung der Maschine. Zwei Tage vor der Indienststellung des RTH fand unter Leitung des BMI eine abschließende Einsatzbesprechung mit allen in Frage kommenden Beteiligten bei der Fliegergruppe des Bundesgrenzschutzes (BGS) in Hangelar statt. Anwesend waren unter anderem der Leitende Hubschrauberarzt des ADAC aus München und der Chefarzt jener Kölner Klinik, aus der die Notärzte für den Einsatz des RTH gestellt werden sollten.

Als die Frage einer Unfallversicherung für den Hubschrauberarzt aufgeworfen wurde, forderte der Kölner Arzt unmissverständlich den MHD auf, eine derartige Versicherung für seine Notärzte abzuschließen. Ansonsten könne man den RTH nicht besetzen. Der damalige Generalsekretär des MHD genehmigte sofort die hohen Kosten für die Versicherung. Damit war besagter Stolperstein beseitigt.

Am 22. Dezember 1971 wurde der Hubschrauber „Johannes Köln 1“, wie er sich mit dem Funk-Rufnamen anfangs nannte, und mit dem legendären amtlichen Kennzeichen D-HDOC auf dem Flugplatz Leverkusen-Kurtekotten, nahe der Stadtgrenze Köln in Dienst gestellt. Der damalige Bundesinnenminister Hans-Dietrich Genscher übergab den RTH im Rahmen des Modellversuches im Beisein zahlreicher Persönlichkeiten dem damaligen Leiter des MHD Dieter Graf Landsberg-Velen.

Heute ist die Luftrettung für uns alle eine Selbstverständlichkeit und ist allgemein als ergänzendes Rettungsmittel zum bodengebundenen Rettungsdienst akzeptiert. Das sah in den Anfängen der Luftrettung aber ganz anders aus, wie man anhand des Beispiels von „Johannes Köln 1“ sehen kann. Ernst Brück:

„Johannes Köln 1“ wurde nicht gerufen.

Zeitgleich mit der Indienststellung von „Johannes Köln 1“ geschah in unmittelbarer Nachbarschaft auf der Autobahn A3 ein Verkehrsunfall mit tödlichen Folgen, ohne dass der RTH, trotz Erlass des Landesinnenministeriums, gerufen wurde. Das Rettungsmittel RTH war den eingesetzten Polizeibeamten zu diesem Zeitpunkt noch zu suspekt und fremd. Man hatte Angst, zur Kostenerstattung herangezogen zu werden. Nach der Indienststellung informierte der leitende Beamte der Autobahnpolizei im Regierungsbezirk Köln seine Mitarbeiter über den Einsatz des RTH. Es geschah auf den Autobahnen des Regierungsbezirkes nie wieder, dass der RTH bei einem schweren Ereignis nicht angefordert wurde. Erinnert sei hier an die leuchtend gelben Autoaufkleber mit der Notrufnummer 0221/24 24 24.

Ganz anders stellte sich die Akzeptanz in den verschiedenen Landkreisen dar. Teilweise war man dankbar, dass man auf

den RTH zurückgreifen konnte. Man bedauerte, dass die Maschine nicht auch nachts fliegen durfte. Einige Kreise, Krankenhäuser und Rettungswachen hatten Angst, der Hubschrauber würde ihnen die Patienten abtransportieren bzw. „Patientenklaue“ betreiben. Das ging so weit, dass vielfach der anfliegende RTH sich der Einsatzstelle mit genauer Flugzeit näherte oder bereits über der Unfallstelle zum Landeanflug ansetzte, aber der RTW den aufgenommenen Patienten schnellstens abtransportierte, ohne auf den Notarzt des RTH zu warten.

(Anmerkung: Der vollständige Beitrag von Ernst Brück ist als Ergänzung bei der Online-Ausgabe in der Mediathek unter www.bbk.bund.de einsehbar).



Innenansicht einer Bell UH1D aus Güstrow
(Quelle: Achim Friedl)

Johannes Köln 1 folgten zunächst in der Pilotphase die Hubschrauber des Katastrophenschutzes in Frankfurt und Hannover, Christoph 2 und 4. In den Folgejahren bis 1980 wurden insgesamt 18 Standorte mit Hubschraubern des Katastrophenschutzes besetzt. Damals herrschte die Auffassung, dass mit 18 Standorten im alten Bundesgebiet der Bedarf für eine Flächendeckung erfüllt sei. Dabei wurde darauf geachtet, dass die Rettungssanitäter von unterschiedlichen Hilfsorganisationen gestellt wurden, z. B. in Köln durch den Malteser Hilfsdienst, in Hannover durch die Johanniter Unfallhilfe, in Bayern durch das Bayerische Rote Kreuz, oder von Berufsfeuerwehren, wie z. B. in Frankfurt. Auch wenn es im Laufe der 50 Jahre Veränderungen gab, so hat sich am System im Grundsatz nichts geändert. Nur wurde aus dem Rettungssanitäter über den Rettungsassistenten der Notfall-sanitäter mit immer weiter steigender Qualifikation und wachsenden Anforderungen. Mit der zunehmenden Europäisierung des Luftfahrtrechtes wurden sie zu HEMS Crew Members, kurz HCM, fortgebildet, heute sind sie TC-HEMS (Technical Crew Helicopter Emergency Medical Services) und gehören zur fliegerischen Besatzung der ZSH.

Nach einer von Beginn an engen Kooperation mit der BGS-Fliegerstaffel Süd in Oberschleißheim wurde am 1. Ja-

23.12.1974
Indienststellung Christoph 8 (Lünen)

01.01.1975
ADAC schenkt Christoph 1 (München) dem Bund

16.09.1975
Indienststellung Christoph 9 (Duisburg)

22.10.1975
Indienststellung Christoph 10 (Wittlich)

18.11.1975
Indienststellung Christoph 11 (Villingen-Schwenningen)

01.06.1976
Indienststellung Christoph 12 (Eutin)

03.07.1976
Indienststellung Christoph 13 (Bielefeld)

10.09.1976
Indienststellung Christoph 14 (Traunstein)

nuar 1975 Christoph 1 auch offiziell bis Februar 1984 zu einer Station des Bundes im Katastrophenschutz. Dennoch hatte der ADAC noch immer einen aktiven Part innerhalb des Systems. So übernahm er in den ersten Jahren kostenlos die verwaltungsseitige Betreuung der Hubschrauber des Bundes in der Luftrettung. Dazu gehörten u. a. gemäß Erlass BMI vom 15. Februar 1982 die Verhandlungen mit den Krankenkassen und Trägern der Sozialversicherung über die Höhe der Benutzungsentgelte, die Abrechnung und Einziehung der Entgelte, die Öffentlichkeitsarbeit und die statistischen Auswertungen. Später nahm der ADAC diese Aufgaben entgeltlich wahr, bis diese Vereinbarung aufgekündigt wurde. Auf der Basis von Individualverträgen übernahm der ADAC noch lange Jahre bis zuletzt die Abrechnung und Einziehung der Entgelte für einzelne Luftrettungszentren mit ZSH.



Stationseröffnung Christoph 35 in Brandenburg (Havel).
(Quelle: Achim Friedl)

Aus flugbetrieblichen Gründen kam es während der Aufbaujahre und auch später bis in die Mitte der 1990er Jahre an einzelnen Stationen zu zeitlich befristeten „Vertretungen“ durch andere Leistungserbringer.

An dieser Stelle sei noch auf eine Besonderheit der ZSH hingewiesen. Die Pilotinnen und Piloten der Bundespolizei sind auch bei ihren Einsätzen in der Luftrettung bewaffnet. Gern wird vermutet, das sei eben so, weil sie Polizistinnen bzw. Polizisten seien. Das ist aber nicht der alleinige Grund und das war auch nicht von Anfang an so. Ausgelöst wurde diese Anweisung, als Ende der 1970er Jahre Erkenntnisse vorlagen, dass die Rote Armee Fraktion (RAF) beabsichtige, mit Hilfe eines fingierten Unfalls einen ZSH zu kapern und ihn für die Befreiung ihrer inhaftierten Mitglieder zu nutzen. Die Weisung wurde im Rahmen der Vorgaben zur Eigen-sicherung bis heute aufrechterhalten.

Durch die Wiedervereinigung kam es zu einer zweiten Aufbau-phase des Luftrettungssystems, die dazu führte, dass in Spitzenzeiten die ZSH mit insgesamt 32 Maschinen an 22 Standorten vertreten waren. Achim Friedl, Leiter der Bundesgrenzschutz-Fliegerstaffel Ost von 1990 bis 1999, schildert die damaligen Ereignisse wie folgt:

1. Oktober 1990, 16:48 MEZ, 52°28'51"N 13°23'28"E: Diese Daten markieren die Aufnahme des Dienstbetriebes der Bundesgrenzschutz-Fliegerstaffel Ost in Berlin-Tempelhof. Ab dem 3. Oktober, dem Tag der Deutschen Wiedervereinigung, hatten meine Mitarbeiter und ich einsatzbereit zu sein, um die Aufgabenwahrnehmung des damaligen Bundesgrenzschutzes (heute Bundespolizei) mit Hubschraubern zu unterstützen. Unser Einsatzgebiet erstreckte sich über die fünf „neuen“ Bundesländer. In den ersten Monaten lag die Priorität eindeutig bei Flügen des polizeilichen Einsatzes und dem Transport sicherheitsgefährdeter Personen aus der deutschen und internationalen Politik. Die Luftrettung, eine der etablierten fliegerischen Leistungen des Bundesgrenzschutzes (BGS), hatte ich aber immer im Hinterkopf. Neben unserer polizeilichen Tätigkeit kamen auch sehr schnell notfallmedizinische Flüge auf uns zu. Das waren Flüge zur dringenden Patientenverlegung oder zum Transport von Ärzteteams oder Organtransplantaten, die überwiegend während der Nachtzeit oder bei schlechtem Wetter angefordert wurden. Von meinen „neuen“ Staffellangehörigen, die vor der Wiedervereinigung bei der ehemaligen Hubschrauberstaffel 16 der NVA-Grenztruppe in Nordhausen waren, erhielt ich Darstellungen zur „Schnellen Medizinischen Hilfe (SMH)“ der DDR, die für die Notfallrettung zuständig war. Es gab jedoch im System der SMH keine Luftrettung. Eine Ausnahme waren seltene Verlegungsflüge mit Hubschraubern der russischen Streitkräfte und der Nationalen Volksarmee (NVA).

Aufbau des Luftrettungsdienstes in den neuen Bundesländern

Seit April 1990 war ein planmäßiger Luftrettungsdienst in der DDR organisiert worden, aber die Leistungsfähigkeit war nicht mit dem zivilen Luftrettungsdienst westdeutscher Prägung zu vergleichen. In Greifswald, Schwerin, Magdeburg, Brandenburg (Havel), Bad Saarow, Senftenberg und Erfurt waren NVA-Hubschrauber der Typen Mil Mi-2 bzw. Mil Mi-8T stationiert. Nachteilig war die mangelnde medizinische Notfallausstattung sowie die Stationierung auf Flugplätzen, so dass jeweils vor dem Flug zum Einsatzort ein Arzt und Sanitäter der SMH im Rendezvousverfahren aufgenommen werden mussten. Aber es war ein erster Schritt gemacht.

Ab Oktober 1990 übernahm die Bundeswehr die Hubschrauber und führte die Luftrettung an den genannten Stützpunkten durch. Diese „Amtshilfe“ der Bundeswehr war allerdings generell bis zum Juni 1992 befristet. Hinzu kamen Ereignisse,

19.11.1977
Indienststellung Christoph 15 (Straubing)

14.04.1978
Indienststellung Christoph 16 (Saarbrücken)

31.07.1980
Indienststellung Christoph 18 (Ochsenfurt)

16.09.1980
Indienststellung Christoph 17 (Kempten)

03.02.1984
Einsatz eines RTH an Station Christoph 1 durch ADAC, Station bleibt unbeschadet davon eine des KatS; KatS-Hubschrauber wird weiterhin als Springer eingesetzt

30.06.1991
Aufhebung der Zuweisungsverfügung für Station Christoph 1 auf Vorschlag des ADAC, Abzug der KatS-Springermaschine

01.07.1992
Indienststellung Christoph 36 (Magdeburg)

wie der Absturz einer Mil MI-8T im März 1991 in der Nähe der BAB-Anschlussstelle Erfurt-West wegen Leistungsversagen der Triebwerke, die verstärkten Druck auf den Umbau zu einem zivilen Luftrettungssystem in den neuen Bundesländern mit speziell geeigneten Hubschraubern ausübten. Denkwürdig war der Absturz der Mil MI-8T insbesondere, weil es sich um einen Hubschrauber aus dem Bestand der BGS-Fliegerstaffel Ost handelte, der mangels Piloten beim BGS an die Bundeswehr ausgeliehen war.

Das Bundesministerium des Innern (BMI) traf im Einvernehmen mit den Bundesländern die politische Entscheidung, jeweils eine Luftrettungsstation in den neuen Bundesländern mit einem Rettungstransporthubschrauber (RTH) der Luftrettung des BMI [heute Zivilschutz-Hubschrauber (ZSH)] zu besetzen. Nach dieser politischen Entscheidung ging es in die praktische Umsetzung, die sich zum Teil als zeitraubend und nicht ganz einfach darstellte.

Der BGS übernahm den Betrieb an den Luftrettungsstationen (heute Luftrettungszentren) in Magdeburg, Nordhausen und Güstrow ab 1992 sowie in Dresden und Brandenburg ab 1993.

Voraussetzungen für den Betrieb der Luftrettungsstationen des Bundes

Für die infrastrukturellen Voraussetzungen an den ausgewählten Schwerpunktkrankenhäusern hatte die BGS-Fliegerstaffel Ost (heute Bundespolizei-Fliegerstaffel Blumberg) gemeinsam mit den örtlichen Trägerorganisationen zu sorgen. Was sich so einfach anhört, war damals mit Anlaufschwierigkeiten bis hin zu Hindernissen verbunden. Kreativität, Überzeugungskraft, Kooperation und eine große Portion Improvisation ließen aus Konzepten einsatzbereite Luftrettungsstationen werden.

Für den Flugbetrieb standen zivil zugelassene Hubschrauber vom Typ Bell UH-1D und BO 105 mit notfallmedizinischer Ausrüstung in der orangenen Farbe des Zivilschutzes zur Verfügung. Im Cockpit kamen im Luftrettungsdienst erfahrene Piloten und Co-Piloten zum Einsatz. Notärzte und Rettungssanitäter wurden vom BGS in die neuen „fliegenden“ Aufgaben eingewiesen und die zuständigen Leitstellen erhielten jeweils in den ersten Wochen nach der Betriebsaufnahme Beratung vor Ort von erfahrenen „Luftrettern“ des BGS.

Die BGS-Fliegerstaffel Ost konnte die gesamten Aufgaben für fünf Luftrettungsstationen nicht allein übernehmen und gab den Flugbetrieb an die BGS-Fliegerstaffel Mitte (Kassel-Fulda) für Nordhausen und Dresden sowie an die BGS-Fliegerstaffel Nord (Gifhorn) für Magdeburg ab.

Fazit

NVA, Bundeswehr und Bundespolizei (damals Bundesgrenzschutz) waren maßgeblich am Aufbau der Luftrettung in den neuen Bundesländern beteiligt. Bei der Übernahme von fünf Luftrettungsstationen in den Jahren 1992 und 1993 gaben die BGS-Fliegerstaffeln trotz aller Anlaufschwierigkeiten ihr Bes-



Standorte der Zivilschutz-Hubschrauber nach der Neustrukturierung (Quelle: BBK)

tes. Nach meinem Empfinden war es eine von Pioniergeist und überdurchschnittlicher Leistungsbereitschaft geprägte spannende Zeit. Richtig war aus meiner Sicht auch, dass der Bund sich nicht aus der Luftrettung zurückgezogen hat, sondern auch in den neuen Bundesländern die Maßstäbe einer leistungsstarken Luftrettung gesetzt hat.

(Anmerkung: Der vollständige Beitrag von Achim Friedl ist als Ergänzung bei der Online-Ausgabe in der Mediathek unter www.bbk.bund.de einsehbar).

In den Folgejahren erfolgte aufgrund der Neustrukturierung des Zivilschutzes eine schrittweise Reduzierung und Umverteilung auf die heutigen 12 Luftrettungszentren mit ZSH. Die vom BMI in mehreren Schritten abgegebenen Luftrettungszentren wurden nahtlos von ADAC Luftrettung gGmbH und der Deutschen Rettungsflugwacht German Air-Rescue e.V. (DRF) bzw. der heutigen DRF Stiftung Luftrettung gemeinnützige AG übernommen.

In den Jahren 2007/2008 wurden aufgrund verschärfter Leistungsanforderungen in der Luftrettung und Überlegungen der Bundespolizei-Fliegergruppe zur Vereinheitlichung der Hubschrauberflotte die ZSH Typ EC135 T2i be-

01.10.1992
Indienststellung Christoph 37 (Nordhausen)

16.11.1992
Indienststellung Christoph 34 (Güstrow)

01.07.1993
Indienststellung Christoph 38 (Dresden)

03.10.1993
Indienststellung Christoph 35 (Brandenburg)

01.05.1995
Übernahme von Christoph 11 durch DRF

01.12.1995
Abgabe von Christoph 15 an ADAC (Straubing)

01.01.1996
Abgabe von Christoph 18 an DRF
(seit 1.1.2011 ADAC)

01.07.1996
Abgabe von Christoph 16 an ADAC
(Saarbrücken)

schaft. So hat der damalige Präsident des Bundesamtes für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe Christoph Unger diese Zeit erlebt:

50 Jahre Zivilschutz-Hubschrauber in der Luftrettung – das ist eine lange und erfolgreiche Geschichte, geprägt von mehr als 800.000 Einsätzen, Tausenden geretteter Menschen, viel Engagement der daran beteiligten und Verantwortung tragenden Menschen und Organisationen. Ich bin ein wenig stolz darauf, dass ich seit Ende 2004 diese Geschichte über die 16 Jahre meiner Zeit als Präsident des Bundesamtes für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK) ein Stück weit habe begleiten und mitgestalten dürfen.

Dabei war der Beginn dieser Geschichte durchaus rumplig, fiel dieser doch in eine Zeit der Umstrukturierung und Reduzierung der ursprünglich 22 auf 12 Stationen, an denen Zivilschutz-Hubschrauber (ZSH) eingesetzt wurden. Ich erinnere mich noch, dass ich 2002 an der Übergabeveranstaltung in Dresden unmittelbar vor der Kulisse der Altstadt teilnehmen durfte. Die Abgabe dieser Station bedaure ich bis heute, nicht allein wegen des besonderen Ambientes, sondern weil konzeptionell damit eine Lücke in der bundesweiten Flächenabdeckung für den eigentlichen Aufgabezweck der ZSH klappte.

Auch das BBK musste seine Rolle zunächst einmal finden und sich dieser besonderen und komplexen Aufgabe mit ihrer Vielzahl an beteiligten Akteuren stellen.

*Die Einführung der neuen ZSH vom Typ EC135 T2i war dann der notwendige Schub, um dem System der Luftrettung mit ZSH wieder den richtigen Wind unter den Flügeln oder besser, Rotorblättern, zu verleihen. Im *Bevölkerungsschutzmagazin* 1/2007 findet sich ein kurzer Beitrag darüber, dass der damalige Abteilungsleiter Bundespolizei im BMI, Herr Dr. Kass, am 31.01.2007 die ersten beiden Maschinen des neuen Typs bei Eurocopter in Donauwörth übernommen habe. Es erfolgte zügig die Einführung der neuen Maschinen an allen 12 Stationen. Mit dem Titel „Eine neue Ära beginnt“ berichtete das *Bevölkerungsmagazin* dann auch bereits knapp eineinhalb Jahre später über den umfassenden Generationenwechsel bei den ZSH. Die zunächst erfolgte Beschaffung von 16 ZSH vom Typ EC135 T2i wurde dann rund 10 Jahre später durch zwei weitere Maschinen vom Typ H135 für den Einsatz im alpinen Raum komplettiert. Bei der Mehrzahl der Übergabeveranstaltungen durfte ich dabei sein und dabei auch die damaligen Stationen, heute „Luftrettungszentren“, in der ganzen Republik und die dort tätigen Menschen kennenlernen. Es war und ist immer wieder beeindruckend zu erleben, wie die Besatzungen, das medizinische Personal in und außerhalb der Maschinen aber auch die Feuerwehrangehörigen und die Behördenvertreter zusammenarbeiten. Eigentlich ist diese Form der Zusammenarbeit ein „Verwaltungswunder“, so hat es Thomas Helbig als langjähriger Leiter der Bundespolizei-Fliegergruppe formuliert.*

Der Einsatz der ZSH in der Luftrettung ist nicht nur ein Verwaltungswunder, sondern auch rechtlich eine besondere Konstruktion, wenn man sich die Beschriftung der Maschinen anschaut: „Luftrettung, Bundesministerium des Innern“! So manch Teilnehmer oder Teilnehmerin an den Übergabeveranstaltungen hat sich dann wohl auch gefragt, warum ich diese Maschinen explizit dem jeweiligen Bundesland zum Einsatz bei der „Überwachung von Flüchtlingsströmen, Erkundung von Marschstraßen oder Strahlenspüren, ausnahmsweise für den Katastrophenschutz und ganz ausnahmsweise für den Einsatz in der Luftrettung“ übergeben habe, obwohl die ZSH – glücklicherweise – nunmehr seit 50 Jahren eigentlich nur in der Luftrettung und damit zur Erfüllung einer Länderaufgabe eingesetzt werden: Eine Erfolgsgeschichte überwindet eben auch föderale Grenzen!

Jede Erfolgsgeschichte hat aber auch ihre dunklen Momente. So darf nicht vergessen werden, dass es in der Geschichte der ZSH auch Abstürze gab, die Besatzungsmitgliedern das Leben kostete. An dieser Stelle wollen wir ihrer gedenken:

- 2. Oktober 1975, Christoph 1,
Klaus Federmann, Pilot,
Dr. Karsten Wiese, Notarzt,
Dieter Schuster, Rettungsassistent
- 18. Januar 1979, Christoph 15,
Andreas Trinkwitz, Pilot
- 22. März 1983, Christoph 14,
Norbert Müller, Pilot,
Dr. Elisabeth Leitner-Ploos, Notärztin
Matthias Reiter, Rettungsassistent
- 10. Februar 1995, Christoph 17,
Rainer Bott, Pilot

Darüber hinaus gab es noch eine Reihe weiterer Unfälle, die jedoch alle glücklicherweise weniger tragisch ausgingen.

Gegenwart und Ausblick

Seit nunmehr fast 50 Jahren werden die ZSH ausschließlich – von vereinzelt Einsätzen im Katastrophenschutz abgesehen – in der Luftrettung der Länder eingesetzt. Jedoch darf nicht vergessen werden, dass der Bund sie in erster Linie für Aufgaben im Zivilschutz (s. S. 8) vorhält. Deshalb sind die ZSH auch Mehrzweckhubschrauber und nicht als reine Rettungshubschrauber zu betrachten. Im Jubiläumsjahr hat der Bund nun ein Rahmenkonzept Zivilschutz-Hubschrauber für den Verteidigungsfall fertiggestellt. Es beschreibt auf einem hohen Abstraktionsgrad die

01.01.1997
Abgabe von Christoph 10 an ADAC (Wittlich)

01.07.1997
Abgabe von Christoph 6 an ADAC (Bremen)

01.01.2002
Abgabe von Christoph 38 an DRF (Dresden)

01.04.2005
Abgabe von Christoph 8 an ADAC (Lünen)

19.01.2006
SAR 71 wird Christoph 29 (Bundeswehr-Krankenhaus Hamburg) aufgrund Verwaltungsvereinbarung zwischen BMVg und BMI

21.04.2006
Abgabe von Christoph 36 an DRF (Magdeburg)

15.05.2006
Abgabe von Christoph 5 an ADAC (Ludwigshafen)

Aufgaben der ZSH im Verteidigungsfall. Sobald die Abstimmung mit den Ländern abgeschlossen ist, sollen auf dieser Grundlage Fähigkeitskonzepte für die einzelnen Aufgaben der ZSH im Zivilschutz erarbeitet werden, die auch im Katastrophenschutz Anwendung finden sollen. Ein Fähigkeitskonzept wird sich mit der Luftrettung befassen.

Das System ZSH ist ein besonderes. Das Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK) als Nachfolgebehörde des Bundesamtes für Zivilschutz (BZS) beschafft und verwaltet die Hubschrauber. Die Bundespolizei ist seit jeher für alle Angelegenheiten des Flugbetriebes zuständig, d. h. insbesondere sie stellt die Pilotinnen und Piloten und kümmert sich um die Wartung und Instandhaltung der Maschinen. Für alles andere sind die Länder, denen die ZSH zugewiesen wurden, bzw. die Träger der einzelnen Standorte, zuständig. Es gibt keine gemeinsame Dachorganisation, die einheitliche medizinische Qualitätsvorgaben für den Einsatz der ZSH in der Luftrettung macht. Damit leben alle Beteiligten seit fast 50 Jahren. Alle sind sich einig, dass es Vorteile, aber auch Nachteile hat. Ein Vorteil ist, dass daraus örtlich Freiheiten erwachsen, bspw. bei der Auswahl von Medizingerät. Ein wesentlicher Nachteil ist, dass es kein gemeinsames einheitliches Qualitätsmanagement bei der orangefarbenen Flotte gibt. Das heißt nicht, dass es keine qualitätsfördernden oder -sichernden Maßnahmen gibt. Für den fliegerischen Part steht die Bundespolizei-Fliegergruppe kurz vor Erteilung des AOC (Aircraft Operator Certificate) vom Luftfahrtbundesamt. In dem dafür zugrundeliegenden Betriebshandbuch werden u. a. Regelungen und Verfahren für den Flugbetrieb für alle 12 Luftrettungszentren mit ZSH definiert. Seit 2013 gibt es einen für alle als verbindlich erklärten Rahmen-Hygieneplan, der die einzuhaltenden Mindeststandards definiert. Es gibt eine Reihe von qualitätsfördernden und -sichernden Fortbildungsmaßnahmen, über die Marc Royko und Robert Portenkirchner erzählen (s. S. 21). Und natürlich das Simulationstraining mit Christoph Life, das Dr. Christian Macke ab Seite 25 ausführlich vorstellt. Unabhängig von dem vor Ort bereits implementierten medizinischen Qualitätsmanagement (QM) gibt es bisher aber keine Grundlage, die es ermöglichen würde, ein gemeinsames, flotteneinheitliches medizinisches QM für die orangefarbene Flotte zu betreiben. Das ist die nächste komplexe Aufgabe, die es zu realisieren gilt. Die konzeptionellen Vorarbeiten hierfür sind bereits erfolgt. Der nächste Schritt wird die Umsetzung sein. Das klingt einfacher als es ist, hierfür sind noch eine Reihe von Hürden zu nehmen, was wieder dem besonderen System der ZSH geschuldet ist.

Heute stehen in 8 Bundesländern für 12 Standorte insgesamt 18 ZSH zur Verfügung, die von den Ländern in der Luftrettung eingesetzt werden. Drei dieser Hubschrauber sind H135-Standard, um den besonderen Anforderungen

in den Bergen gerecht zu werden. Sie sind für ihre Einsätze mit Winden ausgestattet. Ein weiterer ZSH wird derzeit gerade aufgerüstet. Geplant ist die Beschaffung von zwei weiteren H135, dass die ZSH-Flotte dann insgesamt 20 Maschinen umfassen soll, um im Einsatz von orangefarbenen Maschinen in der Luftrettung möglichst autark zu werden und den Rückgriff auf die Einsatzhubschrauber der Bundespolizei so weit wie möglich ausschließen zu können.



Übergabe einer neuen Maschine des Typ H 135 für den Einsatz in den Bergen durch den damaligen Präsidenten des BBK, Christoph Unger.
(Quelle: Christian D. Keller)

Ungeachtet dieser bereits erfolgten bzw. in konkreter Planung befindlichen Maßnahmen wird in den nächsten Jahren die Frage der Fortentwicklung der Flotte zu bewerten sein. Dabei werden die unterschiedlichen Aspekte und Belange zu berücksichtigen sein, die Anforderungen an den Hubschrauber als Einsatzmittel im Zivilschutz, die medizinischen Belange als Luftrettungsmittel, aber auch die Anforderungen der Bundespolizei-Fliegergruppe. Unbeachtet lassen darf man dabei auch nicht die eventuellen Forderungen der Träger – die Diskussionen um die zeitliche Ausdehnung der Einsatzzeiten auf die Tag-/Nachtrandzeiten oder auf 24/7. Sie betreffen die ZSH-Flotte gleichermaßen wie alle anderen Betreiber der Luftrettung in Deutschland, wie auch Auswirkungen der Vorgaben durch die EASA oder die gesamte Entwicklung der Kliniklandschaft und des Rettungswesens insgesamt.

Der Betrieb der ZSH war die letzten 50 Jahre einem ständigen Wandel unterzogen, der sich in der Zukunft fortsetzen wird. Eines ist und wird dabei immer konstant bleiben, nämlich das Bestreben aller, sowohl für das System ZSH, aber auch für die tägliche Arbeit, das Bestmögliche erreichen zu wollen.

Christiane Dörnen ist Sachbearbeiterin im Referat Sanitätsdienst im BBK.
Andreas Kümer ist Sachgebietsleiter Zivilschutz bei der Bundespolizei-Fliegergruppe.

01.07.2006
Abgabe von Christoph 37 an DRF
(Nordhausen)

2007/2008
Kompletter Flottenwechsel auf EC 135 T2i

27.10.2018
Übergabe der H 135 mit Winde an das
LRZ Traunstein

10.05.2019
Übergabe der H 135 mit Winde an das
LRZ Kempten

16.04.2020
800.000ster Einsatz eines ZSH

22.12.2021
50-jähriges Jubiläum
Indienststellung Christoph 3 (Köln)