

50 Jahre Zivilschutz-Hubschrauber in der Luftrettung

Eine Betrachtung aus dem Blickwinkel eines kommunalen Kernträgers

Hans Peter Milz und Jörn Bielinski

Nachdem im Jahr 1971 der erste und am 3. Juli 1976 mit Christoph 13 der 13. Zivilschutz-Hubschrauber (ZSH) als Rettungshubschrauber (RTH) in Dienst gegangen war, feiern wir in diesem Jahr das 50-jährige Jubiläum der ZSH auf Bundesebene und für den Standort des Christoph 13 in Bielefeld 45-jähriges. Wir haben in Bielefeld also einen besonderen Grund zu feiern und wollen als originäre ZSH-Station auch einen besonderen Blick auf eine Rettungshubschrauberstation werfen, an der ein Zivilschutz-Hubschrauber fliegt.

Im Gegensatz zu Stationen von ADAC und DRF, bei denen in der Regel das Flugpersonal und das medizinische Team von derselben Organisation kommen, stellt die Bundespolizei, die die Zivilschutz-Hubschrauber im Auftrage des BMI betreibt, das fliegerische und technische Personal. Die TC-HEMS und die NÄ werden von den Organisationen gestellt, die mit der Trägerschaft bzw. mit der Administration des Standortes beauftragt sind; in Bielefeld z. B. stellt die Berufsfeuerwehr, die die Aufgaben des Kernträgers wahrnimmt, mit den NÄ und den TC-HEMS das medizinische Personal. Dadurch entsteht zwar einerseits zusätzlicher Abstimmungsbedarf – zumal die NÄ häufig aus den Kliniken gestellt werden –, andererseits bedingt diese Vielfalt ein hohes Potenzial an fachspezifischem Know-How, das vernünftig gebündelt letztlich den Patientinnen und Patienten zu Gute kommt. Die Piloten und Pilotinnen der Bundespolizei, einer der größten Luftfahrtbetreiber mit Hubschraubern in der Bundesrepublik, bringen mit ihren umfangreichen Erfahrungen aus Rettungs-, Such-, Transport- und Verbindungsflügen über Land und über See eine außerordentlich hohe und vielschichtige Expertise ein. Diese Professionalität und die hohen fliegerischen und technischen Sicherheitsstandards der Bundespolizei sind uns als Kernträger sehr wichtig und hochwillkommen.

Das war bereits vor rund 30 Jahren der Fall, als 1991/92 der damals seit 1976 vom BGS (Bundesgrenzschutz, heute Bundespolizei) mit einem Zivilschutz-Hubschrauber betriebene Luftrettungsstandort in Bielefeld im Rahmen der Neustrukturierung des Zivilschutzes bzgl. der fliegenden Komponente zur Disposition stand. Nichtöffentliche Luftfahrtbetreiber standen quasi Schlange und wollten den RTH-Standort Bielefeld am liebsten sofort übernehmen. Eine höchst aktive Bürgerinitiative und die Stadt Bielefeld als Kernträger für den Christoph 13 haben sich damals vehe-

ment für den Verbleib des Zivilschutz-Hubschraubers und des BGS in Bielefeld eingesetzt, was die tief verwurzelte Akzeptanz des Zivilschutz-Hubschraubers und seines Betreibers sowohl in der Bevölkerung als auch beim Kernträger unter Beweis stellte und woran sich bis heute nichts geändert hat. Denn die Aktion war von Erfolg gekrönt: Nach einem knapp eineinhalbjährigen „Intermezzo“, in dem die Heeresflieger aus Faßberg mit der UH-1D in Bielefeld fantastisch „ausgeholfen“ haben, war der Zivilschutz-Hubschrauber wieder da und fliegt und fliegt und ...



Christoph 13 (MBB BO-105) kurz nach der Indienststellung 1976 am damaligen Städtischen Krankenhaus Bielefeld-Mitte.
(Quelle: Ewald Eckert – Pensionär Berufsfeuerwehr Bielefeld)

Bei aller Liebe muss man sich als Träger aber auch immer darüber im Klaren sein, dass ein ZSH eben kein reiner RTH ist, sondern die ursprünglichen Aufgaben des Hubschraubers im Zivilschutz liegen. Zwar werden sie den Ländern auch für den Einsatz in der Luftrettung zugewiesen, doch es kann auch sein, dass der ZSH plötzlich mit einer Aufgabe im Zivilschutz beauftragt wird und „weg“ ist; damit wäre dann auch die Funktion der primären Luftrettung für das diesem Hubschrauber zugewiesene Einsatzgebiet verwaist. Da solche Situationen nicht auszuschließen sind, unterscheiden sich die ZSH von regulären RTH dadurch, dass sie durch austauschbare Einrichtungsbestandteile multifunktional sind; Beispiel: Rettungsdienstausstattung raus

und Rüstsatz für Strahlenschutzmessgeräte rein. Erfreulicherweise gehört eine solche Situation zu den absolut seltenen Ereignissen und die eigentliche ZSH-Option musste zumindest in Bielefeld nie wirklich gezogen werden. Die aus Trägersicht grundsätzlich zu befürchtenden Einschränkungen in Bezug auf die ungestörte Verfügbarkeit des ZSH als RTH werden dadurch doch stark relativiert und erscheinen eher vernachlässigbar im Vergleich zu den vielen positiven Eigenschaften des ZSH.



Christoph 13 (EC-135) bei einem Innenstadtseinsatz vor dem historischen Rathaus in Bielefeld.
(Quelle: Berufsfeuerwehr Bielefeld)

Die „Zivilschutz-RTH-Gemeinde“ besteht aus 12 Stationen, ist mittlerweile hervorragend untereinander vernetzt und trifft sich seit 2001 mit wenigen Ausnahmen einmal pro Jahr zu einem gemeinsamen Austausch, der 2020 pandemiebedingt leider ausfallen musste und von allen Beteiligten schmerzlich vermisst wurde. An diesen Jahrestagungen nehmen – seit 2005 auf Einladung des BBK (vorher war die BGS-Fliegergruppe der Gastgeber) – Vertreter aller Disziplinen, Organisationen und sogar der jeweils zuständigen Landesministerien teil. Seit einigen Jahren erfolgt die inhalt-

liche Programmplanung der Jahrestagungen in Bielefeld als Vertreter der Träger unter Beteiligung des BBK, der Bundespolizei, der NÄ und der TC-HEMS. Planmäßig ist auf den Jahrestagungen neben den Arbeitsgruppen der Piloten und der „Medizinischen-Crew“ auch eine AG der Träger regelmäßig aktiv. Da die ZSH-Stationen fast über die ganze Republik verteilt sind und vielfältigste Organisationsstrukturen mit breiten Erfahrungen und Fachkenntnissen hinter den jeweiligen Standorten stehen, führt das insbesondere aus Sicht der Träger zu einem enorm fruchtbaren, unmittelbaren und sogar Ländergrenzen überschreitenden Austausch auf der „Arbeitsebene“ der Standortverwaltungen.

Seit einigen Jahren entwickeln Vertreter aller beteiligten Organisationen und Strukturen unter Federführung des BBK zusammen mit den Ländervertretern ein Fähigkeitskonzept Luftrettung, das auf dem Rahmenkonzept ZSH basiert. Dieses ZSH-Rahmenkonzept betrifft alle 12 Stationen gleichermaßen und stellt für die beauftragten Kernträger der Luftrettungsstandorte bei aller eigenen Handlungsautonomie doch eine wichtige Grundlage und Orientierungshilfe für Verwaltung und Betrieb der Luftrettungsstation an sich und des eingesetzten medizinischen Personals dar.

Aktuell wird zusätzlich dazu ein Konzept und ein Datensatz für ein stationsübergreifendes Qualitätsmanagement erarbeitet, in dem nicht nur Strukturdaten – ähnlich dem seit 2001 gültigen bundeseinheitlichen Datensatz Luftrettung – erfasst werden sollen, sondern auch Daten zur Beurteilung der medizinischen Prozess- und Ergebnisqualität.

Aus Sicht des Kernträgers einer Luftrettungsstation stellt sich der Betrieb eines ZSH als Rettungshubschrauber als hochkomplexes Konglomerat aus technischen, fachlichen, gesetzlichen Faktoren sowie sehr unterschiedlichen Personal- und Verwaltungsstrukturen zwar als nicht immer einfaches Konstrukt dar. Letztlich ist es jedoch für alle Beteiligten – Aktive und nicht zuletzt für die uns anvertrauten Patientinnen und Patienten – ein Glücksfall, für den es alle Mühen wert ist, das Erreichte zu halten und das System Zivilschutz-Hubschrauber im Rettungseinsatz zukunftsicher weiterzuentwickeln.

In diesem Sinne: *ad multos volatūs*

Dr. med. Hans Peter Milz ist Ärztlicher Leiter Rettungsdienst der Stadt Bielefeld.

Jörn Bielinski ist Abteilungsleiter Rettungsdienst bei der Feuerwehr Bielefeld.