

Die Bedeutung der Luftrettung mit Zivilschutz-Hubschraubern aus Sicht der Bundespolizei-Fliegergruppe

Peter Böhm

Die Bundespolizei-Fliegergruppe

Zunächst sei es erlaubt, die Bundespolizei-Fliegergruppe in wenigen Sätzen vorzustellen, das hilft, den anschließenden Gedankengängen zu folgen.

Die Bundespolizei-Fliegergruppe als Organisationseinheit der heutigen Bundespolizei besteht seit 1955 und hatte von Anfang an den Auftrag, Hubschrauber im behördlichen Kontext des damaligen Bundesgrenzschutzes zu betreiben. Insbesondere in den 1960er Jahren entwickelte sich die heute noch erkennbare Struktur mit der Fliegergruppe als Zentralstelle mit Stab, Instandhaltung und eigener Luftfahrerschule sowie den nachgeordneten Fliegerstaffeln, die nach territorialen Gesichtspunkten disloziert wurden. In mehreren Wellen folgten Aufgabenanpassungen, Modernisierungen der Hubschrauberflotten, Anpassungen an rechtliche Entwicklungen und die Ausdehnung der Struktur auf das Gebiet der neuen Länder direkt nach der Wiedervereinigung im Oktober 1990.



Zivilschutz-Hubschrauber MBB BO 105 mit der zugehörigen Besatzung.

Heute blickt die Bundespolizei-Fliegergruppe auf 66 Jahre Expertise im Hubschrauberbetrieb. Sie ist die größte nichtmilitärische staatliche Flugbetriebsorganisation in Deutschland mit derzeit 94 Hubschraubern in Halterverantwortung, wobei die Größenordnung der Hubschrauber bis zu Transporthubschraubern der 9-Tonnen Klasse reicht.

Derzeit nehmen etwa 900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die vielfältigen Funktionen wahr, die eine derartige Organisation mit sich bringt.

Dabei wurden schon immer die Ziele verfolgt, Instandhaltung des Fluggerätes selbst vornehmen zu können und Nachwuchs sowohl für das Cockpit als auch den technischen Betrieb selbst auszubilden.

Warum Bundespolizei-Piloten in der Luftrettung fliegen

An diese bestehende Struktur der Bundespolizei-Fliegergruppe wurden auf Betreiben des damaligen Innenministers Hans-Dietrich Genscher vor 50 Jahren begonnen, etliche der damals neu entstehenden Luftrettungsstationen flugbetrieblich anzugliedern.

Das war der große Beitrag des Bundes zu einem als notwendig erachteten System von Rettungshubschraubern, welches damals mit Startschwierigkeiten zu kämpfen hatte. Dazu wurde im Zivilschutz (für den der Bund zuständig ist) auch eine Möglichkeit gefunden, teures Fluggerät durch den Bund zu beschaffen und über das Verwaltungskonstrukt „Zuweisungsverfügung“ Ländern zur Nutzung im Katastrophenschutz und auch in der Luftrettung zur Verfügung zu stellen. Damit war es der damalige Bundesgrenzschutz (heute: Bundespolizei), der mit seiner bereits etablierten Flugbetriebsorganisation und seinem luftfahrttechnischen Betrieb (auch wenn die Begriffe damals andere waren) als stabilisierender Faktor in den turbulenten Anfangsjahren der deutschen Luftrettung wirkte und neben anderen zu einem Motor des deutschen Luftrettungssystems wurde.

Die organisatorische und technische Entwicklung der Luftrettung mit Zivilschutz-Hubschraubern (ZSH)

Die erste Phase der Entwicklung der Luftrettung – sozusagen Sturm und Drang – fand in den 1970er Jahren statt. Stationen wurden etabliert, Hubschrauber wurden beschafft, Personal wurde rekrutiert und ausgebildet. Der Betrieb von ZSH im Luftrettungsdienst der Länder etablierte sich und wurde mehr und mehr Normalität. Von Anfang an begleitete ein Hubschraubermuster diese Entwicklung, die BO 105 des Herstellers Messerschmidt-Bölkow-Blohm (MBB). Die BO 105 wurde in den mehr als 30 Jahren, die sie im Dienst war, quasi zum Synonym für Rettungshubschrauber.

Lediglich an den küstennahen Stationen kamen auch größere Hubschrauber des Typs Bell 212 mit Rettungswinde zum Einsatz.

Als 1990 die deutsche Wiedervereinigung vollzogen wurde war klar, dass Systeme der staatlichen Daseinsvorsorge auch in den neuen Ländern mit gleicher Qualität wie sie im Westen der Republik Standard waren, etabliert werden müssen.

Damit rollte die zweite große Wachstumswelle des Luftrettungssystems über alle Betreiber. Und auch hier war der Bund mit seinen ZSH und den Männern und Frauen der Bundespolizei-Fliegergruppe in der Pflicht, die bereits bewährte Organisation auf die mitteldeutschen Länder zu übertragen, mithin zu wachsen.

Da kam es gerade Recht, dass die Bundeswehr sich von Hubschraubern des Typs Bell UH-1D trennen wollte. Sechs davon konnten kostengünstig übernommen werden, um den gestiegenen Bedarf an ZSH zu decken.

In dieser Phase erreichte der Anteil des Bundes an der Gesamtheit der Luftrettung seine größte Ausdehnung mit 22 Luftrettungsstationen und 32 Zivilschutz-Hubschraubern.

Ab 1996 konsolidierte das Engagement des Bundes in der Luftrettung in mehreren Wellen, sozusagen als Ergebnis politischer Überlegungen im Bundesministerium des Innern, die durch das Ende des Warschauer Paktes angestoßen wurden und zu Erwägungen zum Zivilschutz insgesamt führten.

Die heute erreichte Zahl von noch 12 Luftrettungsstationen, die mit ZSH versorgt werden und von der Bundespolizei-Fliegergruppe flugbetrieblich und luftfahrttechnisch betrieben werden, erscheint für alle Beteiligten ein nachhaltig tragbares Niveau erreicht zu haben.

Überlagernd stellte sich Ende der 1990er Jahre die Frage nach einem modernen Nachfolger der inzwischen betagten BO 105, Bell 212 und Bell UH-1D. Gleichzeitig wurde auch die Idee der Bereinigung der Fragmentierung der Flotte verfolgt.

Im Ergebnis einigte man sich auf die EC 135 von Eurocopter (heute: H135 von AIRBUS Helicopter), die ab 2006 sukzessive beschafft und in den Betrieb integriert wurde. Seit 2008 ist diese Umstellung abgeschlossen.

Empirisch ließ sich nachweisen, dass die Anzahl der Hubschrauber nicht deckungsfähig war. Immer wieder, teilweise über längere Zeiträume oder zu mehreren, mussten blaue Polizeihubschrauber der Bundespolizei eingesetzt werden, um Ersatz für temporär nicht verfügbare ZSH zu stellen und damit die Luftrettung aufrecht zu erhalten.

Dies gepaart mit Überlegungen zu besseren Flugleistungen im Gebirge und der Erforderlichkeit von Winden in diesem Einsatzprofil führten schließlich 2018 zur zusätzlichen Beschaffung zweier weiterer H135 mit Winde.

Die Einführung der VO(EU) 216/2008, zwischenzeitlich ersetzt durch VO(EU) 2018/1139 führte bei der Bundespolizei-Fliegergruppe zu der Erkenntnis, dass selbst staatliche Betreiber in der Luftrettung nicht umhin können, ihren Flugbetrieb, genauso wie die anderen Luftrettungsbetreiber, luftfahrtbehördlich genehmigen und beaufsichtigen

zu lassen. Mit diesem Ziel wurden in den Jahren seit 2016 eine Organisationsstruktur etabliert und erforderliche Dokumentationen erstellt, die erlaubten, Anträge auf Ausstellung folgender Genehmigungen

1. Betriebsgenehmigung als Luftfahrtunternehmen,
2. Luftverkehrsbetreiberzeugnis (Aircraft Operator Certificate (AOC))
3. Sondergenehmigung zur Durchführung von HEMS-Flugbetrieb auf Basis der VO(EU)1008/2008 in Verbindung mit VO(EU) 965/2012

beim Luftfahrt Bundesamt zu stellen. Die Iteration dazu ist weit fortgeschritten, die Genehmigungen werden noch in 2021 erwartet.

Der Anteil der Luftrettung mit Zivilschutz-Hubschraubern am Gesamtbetrieb der Bundespolizei-Fliegergruppe

Gemessen an Flugstunden beträgt dieser Anteil heute ein knappes Viertel des Gesamtbetriebs, die Zahlen sind seit Jahren stabil in der Größenordnung um 5000 Flugstunden jährlich.



Eine Bell 212 als ZSH.

Das bedeutet organisatorisch auch einen Anteil der Dienstposten (Stellen) sowohl von Piloten, als auch von Technikern und im Stab, die die Bundespolizei aufbringen muss, welche für die Aufgabe Luftrettung gewidmet sind und nicht aus dem System der Luftrettung refinanziert werden.

Oberflächlich betrachtet möglicherweise ein schlechtes Geschäft, jedoch bei näherem Hinsehen eine synergetische Win-win-Situation.

Der Mehrwert für die Bundespolizei-Fliegergruppe

Die Gretchenfrage schlechthin in Zeiten von Budgetdiskussionen, Kosten-, Leistungsrechnung und anderen bürokratisch-buchhalterischen Errungenschaften der modernen Zeit lautet: Was ist der Mehrwert?

Wer den ersten Abschnitt aufmerksam gelesen hat, weiß nun, dass hier zwei teilweise unterschiedliche Logiken des

Betriebes von Hubschraubern aufeinander treffen. Im polizeilichen Betrieb fliegen immer Besatzungen miteinander im Cockpit, die für diese Aufgabe intensiv ausgebildet wurden. Sie bereiten sich gründlich vor, sind in polizeiliche Handlungen eingebunden, werden von polizeilichen Leitstellen geführt. Dabei ging der Fokus in den letzten Jahren weg von häufigen Außenlandungen hin zu Aufklärung mit optronischen Mitteln aus größerer Höhe und Entfernung. Eher selten besteht heute das Erfordernis innerhalb der Hinderniskulisse im Tiefflug zu arbeiten.

In der Luftrettung dagegen ist jedem Einsatz eine Alarmsituation immanent, es besteht qua Definition immer Zeitdruck. Auch wenn Piloten ihr Einsatzgebiet grundsätzlich kennen, so ist der Landeort doch regelmäßig unbekannt. Es wird erwartet, dass auch bei schlechtem Wetter bis an die definierten Mindestbedingungen der Betrieb aufrechterhalten wird. Dabei wird dem Piloten vom sog. „TC-HEMS“, also dem mit einer fliegerischen Einweisung fortgebildeten Notfallsanitäter, der neben einem Notarzt an Bord mitfliegt, assistiert.



Zivilschutz-Hubschrauber der neuesten Generation mit der angebauten Winde.
(Fotos: Bundespolizei-Fliegergruppe)

Mithin ein anspruchsvoller Betrieb, bei dem es ja regelmäßig um die Gesundheit oder um das Überleben Verletzter oder Erkrankter geht.

Daraus erwächst die Notwendigkeit zu kooperativer Koordination sowohl mit der Besatzung aus TC-HEMS und Notarzt, als auch der Rettungsleitstelle und den vor Ort befindlichen Personen. Alle Beteiligten erleben die Arbeit in der Luftrettung als sozial anerkannt und sinnstiftend, daneben eben auch als herausfordernd. Das führt zur weiteren Ausprägung von Merkmalen wie Zuverlässigkeit, Pflichtbewusstsein, trennscharfen Beurteilungen und gemeinsamen Entscheidungen. Insgesamt führt dieser Dienst zu einer Persönlichkeitsreife fliegerisch wie menschlich.

Diese Bildung ist nicht messbar, aber spürbar!

Die Piloten, die in der Luftrettung fliegen, sind ständig in einem anspruchsvollen Einsatzprofil gefordert, das eine entsprechende Erfahrung und Expertise erzeugt, die auch dem polizeilichen fliegerischen Alltag zugutekommt. Im Transfer dieser Leistung liegt der zweite Teil des Mehrwertes, den dieser Dienst für die Bundespolizei erzeugt.

Da alle Piloten der Bundespolizei in ihrem Werdegang eine Zeit lang die Aufgabe Luftrettung wahrnehmen, profitiert das gesamte Pilotenkorps von dieser Characterschulung und fliegerischen Reifung.

Die absehbare Zukunft

AOC

Das „AOC“ und die HEMS Betriebsgenehmigung werden erwartet, alle Vorbereitungen sind abgeschlossen. Der Betrieb auf den Luftrettungsstationen wurde in den letzten Jahren darauf ausgerichtet und kann übergangslos weitergeführt werden.

Größeres Hubschraubermuster

Derzeit erfüllt die H135 noch die Anforderungen an einen Rettungshubschrauber, jedoch werden alle Beteiligten, die die Platzverhältnisse im Innern der Kabine oder die Leistungsgrenzen an warmen Tagen kennen, Wünsche äußern, die alle in eine ähnliche Richtung gehen: RESERVEN!

Da es auch bei der Bundespolizei erste ähnlich gelagerte Überlegungen zu dem dortigen „Aufklärungs- und Beobachtungshubschraubern“ gibt, scheint es sinnvoll, beide Entwicklungen miteinander zu verbinden und zu synchronisieren. So wie es bei der Einführung des Musters H135 seinerzeit auch gelang. Nur so sind bestehende Synergien hinsichtlich Lizenzen von Piloten und Technikern in die Zukunft übertragbar.

Ersatzgestellung

Die Bundespolizei-Fliegergruppe ist kulturell tief verwachsen mit dem System Zivilschutz-Hubschrauber in der Luftrettung. Auch wenn Personalengpässe bestehen, so ist es bisher stets gelungen, den Betrieb in den Luftrettungsstationen aufrecht zu erhalten. Bei technischer Nicht-Verfügbarkeit von ZSH werden Polizeihubschrauber zeitweilig für die Luftrettung eingesetzt. Bemühungen gemeinsam mit dem BBK, noch zwei weitere ZSH zu beschaffen, sind initiiert.

Die derzeitige Situation, 12 Stationen flugbetrieblich und technisch zu betreuen, erscheint insgesamt angemessen und sollte beibehalten werden.

Längere Betriebszeiten

Diskussionen um die Ausweitung der generellen Bereitstellungszeiten von Rettungshubschraubern über die Tageslichtphase hinaus werden aufmerksam beobachtet. Nicht dass es der Bundespolizei-Fliegergruppe an Expertise mangeln würde, nachts zu fliegen.

Aber ein derartiger Schritt zieht immer vielfältige Konsequenzen nach sich. Die Frage der Organisation und der Stellen ist dabei nur eine von vielen.

Letztendlich wird dies eine politische Abwägung zwischen Aufwand und Nutzen werden.

Peter Böhm ist Stabsbereichsleiter Einsatz der Bundespolizei-Fliegergruppe.