

# 50 Jahre Zivilschutz-Hubschrauber „Christoph 3“ in Köln

Ernst Brück

**In seinem Beitrag blickt Ernst Brück, damaliger Geschäftsführer des Malteser Hilfsdienstes, auf die Anfangsjahre des Zivilschutzhubschraubers Christoph 3 aus Köln zurück. Dabei werden neben den Erfolgsgeschichten in der Luftrettung auch die großen Hürden zu den Landeplätzen thematisiert.**

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



Christoph 3 (BO 105) vor dem Kölner Dom.  
(Foto: BPol)

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-West-

falen 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 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 infrage kommenden Beteiligten bei der Fliegergruppe des Bundesgrenzschutzes 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, 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. Bei besagtem Hubschrauber handelte es sich um eine Maschine vom Typ BO 105, die der Bund im Rahmen des Zivilschutzes beschafft hatte.

**„Johannes-Köln-1“ wurde nicht gerufen.**

Zeitgleich mit der Indienststellung von „Johannes-Köln-1“ geschah in unmittelbarer Nachbarschaft auf der

Autobahn A 3 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.



Wachablösung. Im Juni 2007 wurde in Köln die BO 105 CBS 5 (hinten) gegen die moderne EC 135 T2i (vorne) ausgetauscht. (Foto: BBK)

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.

Ein eklatantes Beispiel sei hier angeführt:

An einem Sonntagmorgen überschlug sich ein schwerer Mercedes auf der Autobahn A4 in Richtung Olpe. Die Polizei meldete eine schwerverletzte Person. Der RTH wurde angefordert, gleichzeitig wurde mitgeteilt, dass der RTW der Gemeinde N. unterwegs sei. Beim Landeanflug auf der Autobahn sah die Besatzung nur noch, wie der RTW, trotz der Aufforderung zu warten, mit einer angeblich leicht verletzten Person Richtung Krankenhaus abfuhr. Auch die Polizei war nicht in der Lage, die RTW-Besatzung zum Abwarten zu bewegen. Über Funk wurde dem RTH durch den RTW

mitgeteilt, der RTH wäre nicht erforderlich. Eine halbe Stunde später erhielt die RTH-Leitstelle davon Kenntnis, dass der gleiche Rettungswagen mit dem Patienten vom besagten Krankenhaus zur neurochirurgischen Universitätsklinik Köln weiterfahre und man den RTW dort anmelden solle. Zufälligerweise kam wenige Tage später ein Kollege der RTH-Besatzung darauf zu sprechen, er müsse sich einen neuen Zahnarzt suchen, denn seiner wäre am Sonntagmorgen auf der A 4 schwer verunglückt und in der Neurochirurgie an seinen schweren Kopfverletzungen verstorben. Es stellte sich heraus, dass es sich um besagten RTH-Einsatz mit einer „leichtverletzten“ Person gehandelt hat.

Ähnliche Vorfälle konnten damals öfters registriert werden. Rettungsdienste und auch Krankenhäuser „kämpften“ förmlich um „ihre“ Patienten.

### Mit „Christoph 3“ ging es bergauf.

Drei Kriterien haben die Aufbauarbeit des Modellversuches der Luftrettung im Großraum Köln – Düsseldorf maßgeblich beeinflusst. Da war zum einem der beispiellose Pioniergeist aller an der Luftrettung Beteiligten, sowohl der Piloten des Bundesgrenzschutzes, der Notärzte, der Rettungssanitäter des MHD und des ADAC. Nicht zu vergessen sind auch die Mitarbeiter der MHD-Leitstelle sowie die Verantwortlichen des MHD in Köln. Zum anderen ist die gute und vertrauensvolle Arbeit mit den Kreispolizeibehörden und deren Beamten von großer Bedeutung gewesen.

Aufgrund eines Erlasses des Innenministeriums NRW, der vom zuständigen Ressortminister für den Rettungsdienst gegengezeichnet worden war, sind die Polizeibeamten auf das Rettungsmittel RTH durch die Malteser vor Ort eingewiesen worden. Der Erlass regelte die Einsatzmodalitäten und die Kostenfrage bei einer Anforderung. Wie bereits gesagt, waren die Anforderungen durch die Rettungsdienste anfangs sehr zurückhaltend. Die Polizei war daher der Ansicht des RTH bis zum Inkrafttreten des NRW-Rettungsgesetzes. Den Polizeibeamten ist es zu verdanken, dass der RTH sehr schnell ein Ansehen in der Bevölkerung erhielt. In den ersten Jahren kamen die meisten Anforderungen von den Kreispolizeibehörden und der Autobahnpolizei. Als dritter wichtiger Punkt muss die sehr engagierte Haltung der Bezirksregierung Köln herausgestellt werden. Diese ging den Einsätzen mit Schwerverletzten nach und ließ sich von der jeweiligen Kreisverwaltung berichten, warum der RTH nicht gerufen worden sei. So wichtig dieses Nachhaken für den RTH war, so problematisch war dies natürlich für die Zusammenarbeit zwischen Luft- und Bodenrettung. Hier bedurfte es eines langen Atems in der Aufklärungsarbeit für die Luftrettung.

Nun aber zurück auf den Flugplatz Leverkusen-Kurtekotten, dem ersten Stationierungsort der Maschine. Die Besatzung durfte sich dort im Bereich des Tower aufhalten, hatte aber keine eigenen Räumlichkeiten für die Abwicklung des Dienstbetriebes. Ein Provisorium, welches auf die Dauer so nicht haltbar war. Einige Monate später wurde der Chronist zum Chefarzt des Krankenhauses gebeten, der die Ärzte für den RTH abstellte. Der Arzt machte deutlich, dass seine Assistenzärzte nicht mehr bereit wären, ganztäglich auf dem Flugplatz zu sitzen, um auf einen Einsatz zu warten. Im Übrigen würden diese Einsätze leider nicht als Ausbildung seitens der Standesorganisation anerkannt. Die schriftliche Krankenhausarbeit auf den Stationen würde liegen bleiben. Die Ärzte möchten zu einem vereinbarten Stichtag die wöchentliche Besetzung auf der Maschine beenden. Man einigte sich auf den 1. Oktober 1972. Damit begann das Suchen nach einem geeigneten Standort von Neuem. Die Argumente der Ärzte waren nachvollziehbar. Außerdem kamen auch noch einige andere logistische Probleme hinzu.

### Ein neuer Standort musste her.

Nach vielen Besichtigungen an Kölner Krankenhäusern und deren Freiflächen bot sich das Hl. Geist Krankenhaus in Köln-Longerich als idealer neuer Standort für den RTH an. Das Krankenhaus gehört dem Orden der Cellitinnen. Diese waren dem MHD stets eng verbunden. Hier musste nun der RTH angeboten und die Zusage zur Mitwirkung eingeholt sowie mit dem leitenden Chefarzt die Gestellung der Notärzte verhandelt werden. Ordensschwwestern wie Ärzte sagten nach einer Bedenkzeit ihre Unterstützung zu. Hervorzuheben ist hier eine Ordensschwester, die der Anfrage sehr skeptisch gegenüberstand. Aus leidvoller Erfahrung mit den Grundstücksnachbarn war sie bezüglich einer Zustimmung sehr zurückhaltend. Erst als der Pilot des BGS sie zu einem Rundflug mit dem RTH über Köln und zu den Türmen des Kölner Domes einlud und mit ihr dorthin flog, wich die Skepsis und sie unterstützte nachhaltig unser Ersuchen. Sie setzte in ihrem Aufsichtsrat gegen die Stimmen einiger Mitglieder die Stationierung der Maschine am Hl. Geist Krankenhaus durch. Damit waren im Rahmen des Modellversuches die gutgemeinten Überlegungen des ADAC, den RTH auf einem Flugplatz zu stationieren, gescheitert. Man wollte im Gegensatz zum Standort des RTH „Christoph 1“ am Klinikum München-Harlaching neue Erfahrungen sammeln und neue Wege prüfen. Die Lärmentwicklung eines Hubschraubers bei Start und Landung erwies sich für die Anrainer als belastend und führte sehr schnell zu unüberbrückbaren Gegensätzen. Die Verantwortlichen für den Betrieb von

„Christoph 3“ hatten bei der Anfrage im Hl. Geist Krankenhaus nicht viel Zeit zu verlieren. Es war Sommer und der 1. Oktober 1972 rückte näher. Das BMI war mit einer Verlegung einverstanden, ebenso die Bezirksregierungen in Köln und Düsseldorf.

Aus Zeitgründen war es notwendig, vorerst eine Start- und Landeerlaubnis nach § 25 des Luftverkehrsgesetzes für den RTH auf einer vorgesehenen Freifläche am Krankenhaus zu erhalten. Aus diesem Grunde lud die Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Luftverkehrsbehörde am 14. Sept. 1972 Vertreter der Fliegergruppe des BGS, der Kölner Kreispolizeibehörde, des Ordnungsamtes der Stadt Köln, des Grundstückseigentümers (Ordensschwwestern) sowie den



Christoph 3 (EC 135 T2i) vor dem Kölner Dom.  
(Foto: BPol)

MHD zu einer Besprechung ein. Bei der Ortsbesichtigung des vorgesehenen Landeplatzes äußerten die Behörden keine Bedenken. Am 22. September 1972 erhielt der MHD per Fernschreiben die beantragte Außenstart- und Landeerlaubnis für den Rettungshubschrauber BO 105 auf dem Gelände des Hl. Geist Krankenhauses. Nahe des Landeplatzes wurde aus Bundesmitteln durch das THW Leverkusen, der Berufsfeuerwehr Köln sowie durch Handwerker des Krankenhauses eine Unterkunftsbaracke mit allen Versorgungsleitungen und einer betonierten Standfläche errichtet. Am 1. Oktober 1972 konnte nahtlos der Dienst am Krankenhaus beginnen. Mitte des Monats erhielt die Rettungshubschrauberstation im Beisein zahlreicher Ehrengäste die kirchliche Segnung durch den damaligen Weihbischof Hubert Luthe.

### Ein Landeverbot drohte

In der Folgezeit beschwerten sich verschiedene Anrainer und der Bürgerverein Köln-Longerich in zahlreichen Eingaben über die vom Hubschraubereinsatz ausgehenden Ge-

räusch- und Geruchsbelästigungen. Zahlreiche Gutachten säumten von nun an ein eingeleitetes Streitverfahren der Nachbarschaft gegen die Bezirksregierung Düsseldorf als Genehmigungsbehörde und den MHD-Köln. Das Streitverfahren gelangte später bis zum Oberverwaltungsgericht (OVG) nach Münster. Das VG Köln wies nach Durchführung eines Ortstermines mit Urteil vom 1. August 1974 den Antrag der Antragstellerin (Anrainer aus der Nachbarschaft) auf Erlass einer einstweiligen Anordnung im Wesentlichen zurück und gab dem Regierungspräsidenten Düsseldorf lediglich auf, dem MHD bis zur rechtskräftigen Entscheidung über die Klage gegen die Außenstart- und Landeerlaubnis vom 22. September 1972 den Einsatz schwererer Hubschrauber als solcher des Typs BO 105 auf dem Hubschrauberlandeplatz des Hl. Geist Krankenhauses zu untersagen. Zur Begründung führte das VG Köln aus, der Antrag der Antragstellerin auf Erlass einer einstweiligen Anordnung sei zwar zulässig, aber mit Ausnahme der oben erwähnten Reduzierung der Erlaubnis auf Hubschrauber des Typs BO 105 nicht begründet. Das Gericht kam zu dem Ergebnis, dass den Anliegern die Beeinträchtigung, die vom Fluglärm des Hubschraubers BO 105 ausgehe, zumutbar sei. Hier wies das VG Köln zu Recht darauf hin, dass das Interesse des MHD und der Öffentlichkeit an der Aufrechterhaltung des Hubschrauber-Rettungsdienstes vorrangige Berücksichtigung gegenüber dem privaten Interesse der Antragstellerin habe. Da es sich beim Luftrettungsdienst um eine humanitäre Einrichtung von weittragender Bedeutung handele und zudem die Anbindung des Hubschraubers an ein bestimmtes Krankenhaus zur Effektivität des Rettungsdienstes beitrage. Mit diesem Urteil des VG Köln, gegen das die Revision nicht zulässig war, wurde eine gerichtlich abgesicherte Grundlage geschaffen, die es dem MHD möglich machte, den Hubschrauber-Rettungsdienst zur Versorgung und ärztlichen Betreuung von Unfallopfern und Kranken fortzuführen.

Unabhängig vom Streitverfahren musste der MHD bei der Luftfahrtbehörde des zuständigen Regierungspräsidenten in Düsseldorf eine Landeplatzgenehmigung nach §6 des Luftverkehrsgesetzes beantragen. Diese war für eine Dauerlösung am Krankenhaus notwendig. Ein sehr umfangreiches Verfahren, wozu eine Reihe von Behörden und Institutionen zu Stellungnahmen durch die Bezirksregierung aufgefordert werden mussten. Die Landeplatzgenehmigung wurde im Januar 1973 mit mehreren Auflagen erteilt. So musste u. a. der MHD eine Person für die Luftaufsicht abstellen, die jeden Start und jede Landung sicherheitsmäßig zu begleiten hatte. Die Auflage konnte kurzfristig bewerkstelligt werden. Eine weitere und gravierende Auflage war jedoch, dass eine geeignete Lärmschutzwand zwischen Hubschrauber und Anrainern mit einer Terminfestsetzung installiert werden musste. Sollte diese Frist verstreichen, würde die Landeplatzgenehmigung erlöschen.

Gegen die Landeplatzgenehmigung am Krankenhaus wurde erneut seitens der Anrainer geklagt. Diese Klage wurde vor dem OVG in Münster ausgetragen. Das OVG bestätigte die Landplatzgenehmigung und unterstrich besonders die Terminfestsetzung der Lärmschutzwand. Hier war nun die Stadt Köln als Vorsitzende der neu gegründeten Trägergemeinschaft (bestehend aus den Kreisen und Städten zur Übernahme der verbliebenen Kosten) für den RTH gefragt. Eine sinnvolle Überlegung ging dahin, die notwendige Lärmschutzwand gleichzeitig mit einem Hangar und den Sozialräumen für die Mannschaft zu konzipieren. Die Stadt Köln plante daraufhin, jedoch ohne die Zustimmung des Grundstückseigentümers vorher einzuholen. Ob dies nun ein Versehen oder taktische Absicht war, soll heute nicht mehr interpretiert werden. Als die Ordensschwester als Grundstückseigentümer davon hörten, dass die Stadt Köln ohne ihre Genehmigung auf ihrem eigenen Grundstück die Baumaßnahme geplant hatten, untersagten sie aus nachvollziehbaren Gründen der Stadt die weitere Planung und Ausführung. Damit war das Ende der Stationierung von „Christoph 3“ am Hl. Geist Krankenhaus zum 30. September 1978 gekommen.

### Neuer Landeplatz gesucht

Fieberhaft suchte man nunmehr nach einer Zwischenlösung. Wenige Standorte boten sich hierfür an. Durch Vermittlung des MHD konnte unbürokratisch erreicht werden, dass der RTH zum 1. Oktober 1978 auf dem Flugplatz der belgischen Armee in Köln-Ossendorf stationiert werden durfte. In einem angekauften Bauwagen konnte sich die Mannschaft aufhalten und musste unter widrigsten Umständen vorerst von dort den Rettungsdienst versehen. Bei allen Unzulänglichkeiten waren die Beteiligten jedoch froh, dass der Luftrettungsdienst ohne Einschränkungen fortgesetzt werden konnte. Zwischenzeitlich plante nun die Stadt Köln einen Landeplatz mit Baulichkeiten am Städtischen Krankenhaus in Köln-Merheim. Seit dem 1. Juli 1983 flog nun „Christoph 3“ seine Rettungseinsätze von diesem Krankenhaus aus. Die Ärzte werden dort von der chirurgischen Abteilung gestellt. Die Fliegergruppe der Bundespolizei in Hanglar ist seit dem ersten Tag bis heute für den Piloteneinsatz verantwortlich. Der MHD in Köln stellt den Rettungsassistenten. Mit der Aufnahme des RTH-Einsatzes ab dem Krankenhaus in Merheim hat die Kölner Berufsfeuerwehr die tägliche Einsatzabwicklung in ihrer Leitstelle übernommen.

Ende des Jahres 2021 begeht der Rettungshubschrauber sein 50 jähriges Einsatzjubiläum. Hierzu herzlichen Glückwunsch und allzeit unfallfreien Flugeinsatz.

# Aufnahme des Rettungsflugbetriebes in den neuen Bundesländern

Achim Friedl

**Achim Friedl, von 1990 bis 1999 Leiter der Bundesgrenzschutz-Fliegerstaffel Ost, berichtet in einem Zeitzeugenbericht über den Aufbau des Luftrettungsdienstes in den neuen Bundesländern nach der Wiedervereinigung.**

## Flugdienst des Bundesgrenzschutzes ab Oktober 1990 in den neuen Bundesländern

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.



Anflug des ersten RTH „Christoph 34“ am Landeplatz an der Schanze in Güstrow am 16.11.1992. (Foto: BPol)

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 Trans-

port 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, 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 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.



Einsatzfahrzeuge der Luftrettungsstation „Christoph 37“ Nordhausen am Boden und in der Luft im Oktober 1992.  
(Foto Hans Bäuml/BPOL)

### 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 ein 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.

### Aufnahme des Rettungsflugbetriebes

Als erstes ging am 1. Juli 1992 die Luftrettungsstation in Magdeburg an den Start. Der RTH „Christoph 36“ wurde auf dem Gelände des 1989 eröffneten Walter-Friedrich-Krankenhauses (heute Klinikum Magdeburg) in Magdeburg-Olvenstedt stationiert. Die offizielle Indienstellung nahmen der parlamentarische Staatssekretär im Bundesministerium des Innern, Eduard Lintner und der Minister für Arbeit und Soziales des Landes Sachsen-Anhalt, Werner Schreiber am 25. August 1992 vor. Mit einem erfahrenen Architekten und Bauträger gelang es sehr schnell, einen Hubschrauberlandeplatz, einen Hangar und Diensträume für die Besatzung auf der „grünen Wiese“ am Krankenhaus zu bauen. Der Einsatzbetrieb begann schleppend, stabilisierte sich dann aber im Laufe der nächsten Jahre auf rund 700 Einsatzflüge pro Jahr. Im April 2006 übernahm die DRF Luftrettung den Betrieb von der Bundespolizei, die fast 14 Jahre und ca. 6.000 Einsätze in Magdeburg „Rettung geflogen“ ist.

Wenig später, am 1. Oktober 1992, folgte die Luftrettungsstation in Nordhausen. Der RTH „Christoph 37“ wurde von Beginn an „tagsüber“ am Südharz Klinikum vor den Toren der Stadt stationiert. Die jährlichen Einsatzflüge erreichten auf Anhieb die Zahl von 900. Da es nicht sofort einen Hangar am Krankenhaus gab, flog die Besatzung zur Übernachtung an die „Nordhäuser Darre“. In die Gebäude der ehemaligen Hubschrauberstaffel 16 der NVA-Grenztruppe war zwischenzeitlich die Landespolizeiinspektion Nordhausen eingezogen. Glücklicherweise standen der alte Hubschrauberhangar für den RTH und das Gästehaus für die Besatzung noch zur Verfügung. Erst nach gut eineinhalb Jahren wurde die RTH-Station am Krankenhaus fertig und bezogen. Im Jahr 2006 wurde die einmotorige Bell UH-1D von einer moderneren zweimotorigen BO 105 CBS-5 abgelöst. Die Bell steht seitdem, als Dank für die Gastfreundschaft, als Museumstück im Garten der Polizeiinspektion Nordhausen.

Der RTH „Christoph 34“ ist heute in Güstrow an dem modernem KMG Klinikum vor den Toren der Stadt stationiert. Als der RTH-Betrieb am 16. November 1992 aufgenommen wurde, war das noch ganz anders. Das „alte“ Krankenhaus befand sich im städtischen Bereich, direkt angrenzend an den Park des bekannten Güstrower Schlosses. In der Nähe des Krankenhauses, an der sogenannten „Schanze“, gab es ein pharmazeutisches Zentrum/Lager, das für den ursprünglichen Zweck nicht mehr gebraucht wurde und so für einen Umbau zur Luftrettungsstation verfügbar war. Unter Federführung des Landkreises plante und baute ein findiges Architekturbüro die Gebäude zu einem Hubschrauberhangar mit Landeplatz sowie Dienst- und Wohnräumen

für die Besatzung um. So stand ab dem ersten Tag eine solide Einsatzbasis zur Verfügung. Die Einsatzzahlen lagen im ersten Jahr bei 540 und entwickelten sich danach kontinuierlich auf mehr als 1.000 Einsatzflüge pro Jahr. Im Mai 2004 erfolgte schließlich der Umzug an das neue Krankenhaus. Die Zeitung titelte aus diesem Anlass: „Die Zeit an der Schanze verging wie im Fluge“.

Die vierte Luftrettungsstation des Bundes entstand in Dresden. Nach Beendigung des Einsatzes der Bundeswehr übernahm die Deutsche Rettungsflugwacht den Betrieb des RTH, bis es am 1. Juli 1993 gemäß bundesweiter Luftrettungskonzeption zur Übernahme durch den BGS kam. Trotz der engagierten Vorarbeit der DRF fand die BGS-Besatzung bescheidende improvisierte Verhältnisse vor. Auf einem ehemaligen Parkplatz vor dem Institut für Pathologie der Medizinischen Akademie „Carl Gustav Carus“ stand tagsüber der RTH „Christoph 38“ und die Besatzung war in zwei Containern untergebracht. Außerhalb der Einsatzzeit stellte die Besatzung ihren Hubschrauber in einem Hangar auf dem Flughafen Dresden-Klotzsche ab und die Besatzung übernachtete in einer Wohnung, die der BGS sich selbst gesucht hatte. Auch zum Tanken musste zum Flugplatz geflogen werden. Auffallend oft gab es eine Zuständigkeitsdiskussion zwischen dem Freistaat und dem Krankenhaus. Mit dem zugesicherten Neubau eines Hangars mit Tankanlage und Diensträumen auf dem Gelände des Klinikums ging es nicht voran. Ich habe dann bei Gelegenheit eines VIP-Fluges den Ministerpräsidenten Kurt Biedenkopf angesprochen und damit wenigstens „Bewegung“ erreicht. Die Besatzung des BGS wurde in der Zeit der Improvisation durch interessante Einsätze teils in wunderschöner Landschaft entschädigt. Ab Oktober 1996 konnte der Hubschrauber im neuen Hangar untergestellt werden. Die Bereitschaftsräume waren dann im Mai 1998 fertig. Nach 13 Jahren Dienst mit 13.376 Einsätzen endete die Ära des Bundespolizei-Flugdienstes an der Luftrettungsstation Dresden und die DRF Luftrettung übernahm ab dem 5. Januar 2006 wieder den Betrieb.

In Brandenburg an der Havel sollte der RTH „Christoph 35“ am Städtischen Klinikum stationiert werden. Die Lage des Krankenhauses zwischen der historischen Altstadt und dem Marienberg erschwerte die Suche nach einem geeigneten Ort für die Errichtung einer Luftrettungsstation. Mein erster Vorschlag wurde im Eiltempo abgelehnt. Es ginge nicht, einige Bäume am Fuße des Marienberges zugunsten einer Hubschrauberstation zu fällen. In Wahrheit waren aber wohl die Gedanken schon bei einem Erweiterungsbau, für den die Fläche benötigt werden würde. Die nächste Wahl fiel auf eine Rollschuhbahn mit Ausleihstation auf dem Marienberg (Park der Kultur und Erholung), die nach dem äußeren Anschein längere Zeit nicht benutzt wurde. Ein Rettungshubschrauber im Naturpark an Stelle einer kommunalen Naherholungseinrichtung: das war natürlich ein Politikum und bedurfte der Zustimmung der Stadtverordnetenversammlung. An der entsprechenden Sitzung unter Leitung des Oberbürgermeisters Helmut Schliesing durfte ich teilnehmen und man schärfte mir vorher ein, nichts „Falsches“ zu sagen. Von mir reichte die Aussage:

„Der Bundesgrenzschutz verfügt über 22 Jahre Erfahrung in der Luftrettung und hat vielen Menschen das Leben gerettet.“ Schweren Herzens entschied die Versammlung die nahezu unantastbare Rollschuhbahn zugunsten eines Rettungshubschraubers aufzugeben. Am 3. Oktober 1993 übergab die Bundeswehr die Luftrettung an die BGS-Fliegerstaffel Ost. Tagsüber war der RTH auf der Rollschuhbahn stationiert und die Besatzung versah den Dienst in der dafür hergerichteten „Ausleihstation“. Außerhalb der Einsatz-



Luftrettungsstation „Christoph 34“ in Güstrow an der Schanze im November 1992. (Foto: BPol)

zeit war der Hubschrauber bei der Bundeswehr auf dem Flugplatz Brandenburg-Briest untergebracht. Um das Provisorium kurz zu halten, begann sofort die Planung und Errichtung einer modernen Luftrettungsstation mit Hangar, Tankanlage, Bereitschafts- und Wohnräumen. Die feierliche Einweihung der neuen Gebäude fand am 14. September 1994 im Beisein der Brandenburgischen Ministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Frauen statt. Frau Dr. Regine Hildebrand („Mutter Courage des Ostens“) meinte in ihrer frischen und direkten Ansprache: „Dann tun wir mal wirklich was Gutes für die Menschen im Land, auch wenn es Krach macht!“. Mit dieser Mission fliegt die Bundespolizei-Fliegerstaffel Blumberg den „Christoph 35“ mit rund 1.300 Einsätzen pro Jahr heute noch. Der Hubschrauber ist aber durch technische Innovation leiser geworden.

### 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 Bestes. 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.