

---

## Symposium Luftrettung im Wandel

---

Autor: Marc Melzer

**Am Mittwoch, den 08.05.2002, fand auf der ILA im HeliCenter der Halle 10 ein Symposium zum Thema „Luftrettung im Wandel“ statt. Der Herausgeber der deutschen Zeitschrift „Rotorblatt“, Guido Ziese, hatte zu dieser Veranstaltung, die neben Vorträgen auch eine Podiumsdiskussion einschloss, eine Reihe kompetenter Gesprächspartner geladen, die Interessantes zum Thema „Luftrettungswesen“ im engeren und weiteren Sinne beitragen konnten.**

Unter der Schirmherrschaft des Deutschen Hubschrauberverband (DHV) wurden die Teilnehmer durch den zweiten Vorsitzenden des DHV, Fritz Holzinger, begrüßt. Klemens Volkmann, Referent für Rettungswesen im Sozialministerium von Niedersachsen und Mitglied der Konsensgruppe Luftrettung, referierte über das Konzept einer zukünftigen Luftrettungsstruktur.

Hierbei legte er Wert auf die Feststellung, dass die Luftrettung, wie das gesamte Rettungswesen überhaupt nur funktioniert, wenn enge, faire und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten – seien es die Leistungserbringer, die Kostenträger oder die staatlichen Ministerien und Dienststellen - besteht.

Polizeidirektor Achim Friedl, stellvertretender Kommandeur der Fliegergruppe des Bundesgrenzschutzes (BGS), stellte anschließend seine Erfahrungen beim Einsatz von Polizei-Hubschraubern zur internationalen Katastrophenhilfe am Beispiel des Einsatzes des BGS beim Hochwasser in Mosambik im März 2000 vor. Nach seinem Dafürhalten ist bei solchen Ad-Hoc Einsätzen nur eine große Behörde wie der BGS in der Lage, rasch die Voraussetzungen eines solchen Einsatzes zu prüfen und dann die erforderliche Logistik bereitzustellen. Hierbei musste der BGS sowohl eng mit Dienststellen des Militärs (auch verbündeter Streitkräfte) und des Auswärtigen Dienstes, als auch mit zivilen Leistungserbringern (Lufttransportkapazität der Antonow) zusammenarbeiten.

Wolfgang Zagel, Vorstand der Heli Air Zagel Lufttransport AG und Klaus Beese, Eigentümer der Agrarflug Helilift, machten sich anschließend für den Einsatz ziviler Operatoren bei humanitären Einsätzen, auch im Rahmen der UNO, stark. Problematisch wurde von beiden Referenten gesehen, dass es bislang keinerlei Vereinbarungen über die Art der Zusammenarbeit, der Finanzierung und der Alarmierung mit den zuständigen Ministerin und Behörden gibt. Klaus Beese berichtete von seinen Erfahrungen in Tadschikistan und Westafrika im Rahmen von Hilfsmaßnahmen der UNO.

Anschließend eröffnete Moderator Udo Jahn vom Deutschen Hubschrauberverband (DHV) die Podiumsdiskussion, an der neben den bereits genannten Referenten Klemens Volkmann, Wolfgang Zagel und Klaus Beese Gunter Carloff, Stabsbereichsleiter der Aus- und Fortbildung bei

der BGS Fliegergruppe, Oberbranddirektor Dieter Farrenkopf, Leiter der Feuerwehr Hamburg, Margaretha Koenig vom Generalsekretariat des deutschen EMS-Operators Internationale Flugambulanz (IFA), Oberstleutnant Lepkowski, Leiter des SAR-Dienstes der Bundeswehr, Herr Rehkopf als Geschäftsführer der ADAC Luftrettung GmbH und Dr. Schmidt als Geschäftsführer der Deutschen Rettungsflugwacht (DRF) teilnahmen.

Thema der Diskussion waren die Möglichkeiten des Einsatzes ziviler (Rettungs-) Hubschrauber zur weltweiten humanitären Hilfeleistung und die Übernahme hoheitlicher Aufgaben wie des SAR-Dienstes.

Dieter Farrenkopf betonte, dass er als Leiter der Hamburger Feuerwehr immer mit dem geeignetsten Mittel zusammenarbeiten wird, wenn die an die Feuerwehr gestellte Anforderung eine Zusammenarbeit gebietet. Einen sinnvollen Einsatzbereich für die Brandbekämpfung mit Hubschraubern sah er in Deutschland – mit Ausnahme von Wald- und Flächenbränden – kaum. Ein Bereich, in dem sich Farrenkopf sehr gut eine Zusammenarbeit mit geeigneten Hubschrauber Operatoren vorstellen kann, ist jedoch die Brandbekämpfung auf hoher See. Die Hamburger Feuerwehr ist künftig in das Havarie-Kommando für die Deutsche Bucht im Bereich der Nordsee eingebunden, bei welchem es eine Zusammenarbeit sowohl mit der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, als auch mit privaten Schlepper-Reedereien geben wird.

Gunter Carloff von der BGS Fliegergruppe stellte klar, dass sich die BGS-Fliegergruppe nicht in Konkurrenz zu privaten Unternehmen sieht. Allerdings kommt für ihn keine Vergabe hoheitlicher Aufgaben an private Operatoren in Betracht. Diese käme seiner Meinung nach auch teurer für den Steuerzahler, da der Bund ohnehin die Personalkosten tragen muss.

Margareta Koenig vom IFA Generalsekretariat verwies darauf, dass bei einer Übernahme hoheitlicher Aufgaben wie des SAR-Dienstes eine Kostenübernahme durch die öffentliche Hand gewährleistet sein muss.

Diese Problematik sprach auch Oberstleutnant Lepkowski von der Bundesluftwaffe an. Der SAR-Dienst im Rahmen der ICAO ist nämlich grundsätzlich kostenlos. Er betonte weiterhin, dass die Bundeswehr – soweit der militärische Bereich nicht behindert wird – auf Anforderung für humanitäre Einsätze zur Verfügung steht. Für den SAR-Dienst im Rahmen der ICAO geht die Bundeswehr davon aus, auch weiterhin durch das zuständige Bundesministerium für Verkehr mit der Durchführung beauftragt zu werden. Mit der Einführung des neuen Hubschraubermusters NH 90 sind 5 Maschinen für den SAR-Dienst der Luftwaffe und zwei Hubschrauber für den SAR-Dienst der Marine eingeplant. Bezüglich des Arbeitsanfalls im SAR-Dienst wies Lepkowski darauf hin, dass der weitaus größte Anteil der von der SAR-Leitstelle in Münster zu bearbeitenden Fälle gar keine Hubschraubereinsätze nach sich zieht, sondern durch die Leitstelle mittels Recherche erledigt werden kann. Insoweit muss gesagt werden, dass für den SAR-Dienst – neben der Vorhaltung von Hubschraubern – eine funktionierende SAR-Leitstelle absolut wesentlich ist.

---

Geschäftsführer Dr. Schmidt von der DRF stellte für seine Organisation klar, dass momentan keine Kapazitäten für die Übernahme von humanitären Aufgaben im Ausland bzw. für SAR-Dienste vorhanden sind. Er verstehe nicht, warum diese Frage überhaupt diskutiert werde, da die Bundeswehr bislang den SAR-Dienst hervorragend bedient habe. Bezüglich der Auslandsaufgaben sehe er auch versicherungsrechtliche Probleme.

Auch der Geschäftsführer der ADAC Luftrettung GmbH, F. Rehkopf, schlug in eine ähnliche Kerbe. Bei einer Übernahme des SAR-Dienstes entstünden hohe Vorhaltungskosten, die 2/3 der Gesamtkosten betragen würden und ausgeglichen werden müssten. Der Trainingsaufwand bei Bundeswehr und BGS wäre demgegenüber trotzdem zu leisten. Somit sei es fraglich, ob eine Erbringung dieser Leistungen durch private Anbieter letztlich günstiger käme.

Letztlich sei die Luftrettung mit ihren Teilbereichen – wie der Rettungsdienst insgesamt – eben kein Markt wie jeder andere, da er nicht beliebig vergrößerbar ist, so Klemens Volkmann von der „Konsensgruppe Luftrettung“. Die Kosten seien abhängig von der Zahl der Einsätze. Diese sei aber eben nicht beeinflussbar.

Wolfgang Zagel hob jedoch hervor, dass für bestimmte Spezialaufgaben private Anbieter einfach besser spezialisiert seien. So sei es für ihn unverständlich, dass beispielsweise in Bayern die Polizei mit hochtechnisierten, für den Nachtflug vollgepackten Hubschraubern Löscheinätze fliegen würde. Hinzu käme, dass die Piloten der Polizei wenig Erfahrung mit Aussenlastflügen hätten.

Als Ergebnis dieser Podiumsdiskussion kann festgehalten werden, dass die etablierten Luftrettungsanbieter in Deutschland mit ihren Aufgaben in der Primärluftrettung und im Bereich der Intensivtransporte ausgelastet sind und an einer Übernahme der zur Diskussion gestellten Aufgaben weniger interessiert sind. Die öffentlichen Anbieter Bundeswehr und Bundesgrenzschutz sind auch in Zukunft bereit und in der Lage, diese Aufgaben wahrzunehmen, zumal auch die logistischen und organisatorischen Anforderungen teilweise polizeiliche oder militärische Erfahrung und Zusammenarbeit voraussetzen. Die in ihren Spezialgebieten erfahrenen privaten Anbieter wie die Heli Air Zagel Lufttransport AG oder Agrarflug Helilift wären jedoch bereit und auch imstande, sich in den diskutierten Aufgabenfeldern zu engagieren.

---