100 Jahre ADAC

30 Jahre ADAC Luftrettung

In diesem Jahr begeht einer der größten Automobilclubs Europas, der **A**llgemeine **D**eutsche **A**utomobil**c**lub e.V. (ADAC) sein hundertjähriges Bestehen, dessen Gründung am 24. Mai 1903 von 25 motorsportbegeisterten Motorradfahrern in Stuttgart als „Deutsche Motorradfahrer – Vereinigung“ erfolgte.

Nach dem Umzug der Geschäftstelle von Stuttgart nach München im Jahre 1905 orientierte sich der Club nun allmählich stärker zum Auto hin, das für mehr und mehr Menschen finanziell erschwinglich wurde. Zum zehnten Geburtstag 1913 war der jetzt in „Allgemeiner Deutscher Automobil-Club“ umbenannte Verein mit mehr als 20. 000 Mitgliedern der größte Kraftfahrerverband im Deutschen Reich. Schwerpunkt der Clubaktivitäten waren damals die Veranstaltung von Rennfahrten und gemeinsamen Touren. Gleichzeitig wurden in diesen Anfangsjahren aber auch die Ideen geboren, die den ADAC später groß machten, wie die Ausgabe von Straßenkarten, Tourenbüchern, Tankstellen- und Werkstättenverzeichnissen sowie Versicherungen für Mitglieder. Ab 1928 gab es den Pannenhilfsdienst ADAC-Straßenwacht – damals noch auf Motorrädern!

Der Neustart des ADAC nach dem 2. Weltkrieg erfolgte 1946 in München, dem Sitz des alten und neuen ADAC mit 5000 Mitgliedern. Der 1953 wieder ins Leben gerufene Pannenhilfsdienst prägt das positive Image des ADAC bis heute und ist vom Straßenbild der deutschen Autobahnen nicht mehr wegzudenken. Inzwischen sind 14,6 Millionen Mitglieder im Verein organisiert und genießen ein umfangreiches Servicepaket, das nicht nur Leistungen wie Pannenhilfe, Schutzbriefe und Versicherungen rund um das Reisen und das Auto in Notsituationen umfasst, sondern auch über die Angebote von Tochter- und Partnerunternehmen wie Reiseangebote und Kreditkarten weit über die ursprüngliche Palette hinausreicht. Weiterhin ist der ADAC auch auf allen anderen Gebieten im Bezug auf die Mobilität tätig. Hierzu zählt auch die Verkehrssicherheit. Unter diesem Oberbegriff steht letztlich das Engagement des ADAC für die Luftrettung in Deutschland.

Der 100-jährige Vereinsgeburtstag war Anlass zu zahlreichen Feierlichkeiten und Events. Dies ist auch Gelegenheit für einen Blick in die Vergangenheit und Gegenwart der Luftrettung in Deutschland, für die der ADAC nicht nur mit seiner gemeinnützigen ADAC-Luftrettung GmbH von Beginn an wesentlicher Initiator, Motor und stetiger Schrittmacher war.

Vom Pannenhelfer zum Lebensretter

In den sechziger Jahren stieg mit wachsender Massenmotorisierung und Verkehrsdichte die Zahl der Verkehrstoten dramatisch an. Der ADAC verstärkte in dieser Zeit nicht nur sein Engagement auf dem Feld der Verkehrssicherheit sondern dachte auch darüber nach, wie Opfern von Verkehrsunfällen schneller und nachhaltiger geholfen werden kann. Zunächst wurden Kooperationen mit Ärzten geschlossen, an den Autobahnen Blutplasmadepots eingerichtet, zu Blutspenden aufgerufen und der KFZ-Verbandskasten neu konzipiert. Dies geschah zu einer Zeit,

als ein flächendeckender Rettungsdienst, wie er heute existiert, noch nicht üblich war. Aus diesem Grund wurden damals die Fahrzeuge des Pannenhilfsdienstes – der ADAC Straßenwacht – mit Erstehilfeausrüstungen ausgestattet. Hierbei erkannte man, dass nicht nur die medizinische Ausrüstung und besser geschultes Personal ausschlaggebend sind für die erfolgreiche Behandlung immer anspruchsvoller werdender Verletzungsmuster sondern das auch der Faktor Zeit eine wesentliche Rolle spielt.

Schon ab den frühen sechziger Jahren kam zur Verbesserung des Faktors Zeit in der notfallmedizinischen Versorgung immer wieder der Hubschrauber ins Gespräch. So beschäftigte sich im Januar 1960 erstmals der Deutsche Forschungsring für Verkehrsmedizin mit dem Thema Luftrettungsdienst. Hierbei diskutierten Verkehrsexperten und Ärzte erstmals die Erfahrungen, die auch aus dem Ausland zusammengetragen wurden, über den Luftrettungsdienst mit Hubschraubern zum Transport und zur Versorgung von Notfallpatienten.

Erste Gehversuche der Luftrettung

Überliefert ist der erste Versuch zum Lufttransport von Patienten aus dem Jahr 1870, als während der Belagerung von Paris durch deutsche Truppen Schwerkranke mit Hilfe von Ballonen durch die Franzosen evakuiert wurden. Im ersten Weltkrieg wurden erstmals Flugzeuge zum Verwundetentransport benutzt. Nachdem auch im zweiten Weltkrieg der Gebrauch von Sanitätsflugzeugen bei allen Kriegsparteien immer wichtiger wurde, kamen im Algerienkrieg der Franzosen und im Koreakrieg der Amerikaner vermehrt Hubschrauber zum Transport der Verwundeten zum Einsatz. In Deutschland wurden nach dem Wiederaufbau mit Gründung des Bundesgrenzschutzes, der Bundeswehr und von Polizeihubschrauberstaffeln der Bundesländer Hubschrauber dieser Institutionen wie auch Helikopter der in Deutschland stationierten alliierten Streitkräfte zum Transport von verunglückten Verkehrsteilnehmern und lebensbedrohlich Kranken sowie insbesondere zur Bergrettung eingesetzt. Allerdings blieben diese Einsätze eher dem Zufall überlassen und die oftmals umständliche Anforderung und der Wissensstand der an der Rettung beteiligten Institutionen und Personen trug dazu bei, dass dies, von Teilbereichen wie der Seenot- und Bergrettung abgesehen, seltene Einzelfälle blieben. Zu einem geplanten Einsatz von Bundeswehrhubschraubern kam es erstmalig im Mai 1960, als während der Pfingstreisewelle vier Hubschrauber an verschiedenen Punkten der Autobahn Hamburg-Hannover stationiert wurden. Verschiedene Krankenhäuser an dieser Autobahn bereiteten Hubschrauberlandeplätze vor.

Im Laufe der sechziger Jahre gab es dann weitere Versuche z. B. im Sommer 1967 durch den Arzt Dr. Feder aus Obermörlen in Hessen zusammen mit der Gauverwaltung des ADAC Hessen, dem DRK-Landesverband Hessen, dem Verband der Lebensversicherungsunternehmen und der Deutschen Krankenversicherungs AG mit einem zweisitzigen Hubschrauber vom Typ Brantly. Diese Maschine war auf dem Flugplatz Anspach stationiert und mit einem Piloten und Dr. Feder besetzt. Während dieser Testphase wurden insgesamt 52 Einsätze geflogen mit dem Fazit, dass der Hubschraubereinsatz sinnvoll und gerechtfertigt ist. Insbesondere durch das schnelle Eintreffen des Arztes konnten zahlreiche lebensbedrohende Situationen abgewendet werden. Darüber hinaus kam Dr. Feder zu dem Schluss, dass in nicht wenigen Fällen auch der Transport durch einen Hubschrauber, der durch das hier verwendete Muster nicht möglich war, wünschenswert gewesen wäre.

Vom „Kolibri“ zum „Christoph“

Nach einer ganzen Reihe von weiteren Testläufen und Erprobungen in verschiedenen Bundesländern, wurde es recht still um das Thema Luftrettung in Deutschland. Mit Hubschraubern des Bundesgrenzschutzes und der Bundeswehr wurden zwar immer wieder Einsätze in der Bergrettung, über See und Sekundärtransporte geflogen, aber es fanden hier keinerlei wissenschaftliche Aufzeichnungen und Auswertungen statt. Um dies zu ändern, stellte 1968 der ADAC einen ersten groß angelegten Versuch der organisierten Luftrettung mit Hubschraubern auf die Beine. Dieser sollte auch dazu dienen, zusammen mit dem DRK und dem Bundesverkehrsministerium, die diesen Versuch mit insgesamt 120.000,-- DM finanziell unterstützten, weitere Daten für den regelmäßigen Einsatz von Rettungshubschraubern im Bezug auf die Führung im Einsatz und die tatsächlich entstehenden Kosten zu sammeln. Trotz der Fülle an Erkenntnissen und Informationen aus den vorangegangenen Versuchen, blieb der Aspekt der Finanzierung nahezu ungeklärt.

Dadurch, dass die Helikopter zum Teil von den Herstellern kostenlos zur Verfügung gestellt oder günstig gechartert wurden und eigentlich auch nicht für den Einsatz in der Luftrettung konzipiert waren und durch den Umstand, dass das Personal wie Ärzte und Rettungssanitäter ehrenamtlich zum Einsatz kamen und bereits vorhandene Infrastrukturen (Flugplätze, Hangars in Kasernen usw.) genutzt wurden und ferner die einzelnen Testphasen zu kurz waren, war eine reelle Kalkulation der Personal- und Vorhaltekosten nicht möglich. Lediglich über die Betriebskosten waren Zahlen vorhanden, die zu dieser Zeit im Durchschnitt mit 1000 DM pro Einsatz zu Buche schlugen.

Der ADAC setzte bei diesem Versuch einen Hubschrauber vom Typ Bell 206 A Jet Ranger ein, der von der Firma Süd Helicopter angemietet wurde. In dieser Maschine konnten zwei Patienten auf normalen Krankentragen übereinander, quer zur Flugrichtung transportiert werden. Aufgrund der fehlenden Kabinenbreite mussten die beiden hinteren Türen für die Aufnahme der Patiententragen verbreitert werden. Die Besatzung bestand aus dem Piloten und einem Notarzt, der im Wechsel von den Hilfsorganisationen Bayerisches Rotes Kreuz (BRK), der Johanniter Unfall Hilfe (JUH) und dem Malteser-Hilfs-Dienst (MHD) gestellt wurde. Aus Platz- und Gewichtsgründen wurde auf den Einsatz eines Rettungsanitäters zur Unterstützung des Notarztes verzichtet. Gestartet wurde die erste von zwei Testphasen am 13. Juni und endete am 6. Oktober, um dann am 20. Dezember bis zum 7. Januar mit der zweiten Testphase abzuschließen. Stationiert war der Hubschrauber mit dem Rufnamen „Kolibri“ erst am Flughafen München - Riem und später am Klinikum Rechts der Isar. Geführt wurde die Maschine im Einsatz von einer Bodenfunkstelle im Gebäude der ADAC Hauptverwaltung, die auf den Funkrufnamen „Christoph München“ hörte. Der Rufname „Christoph“ ist auf den Schutzpatron der Reisenden, den Heiligen St. Christophorus, zurückzuführen, der dem ADAC in seiner ursprünglichen Funktion als Helfer in der Not auf der Straße Pate stand. Während der gesamten Versuchsdauer, wurde „Kolibri“ an 47 Tagen zu insgesamt 52 Einsätzen gerufen. Fazit aus diesen Versuchsphasen war die Erkenntnis, das der Einsatzradius mit 100 Kilometer zu groß bemessen war, da der Hubschrauber außerhalb von 70 Kilometern kaum angefordert wurde. Dies war auch zum Teil auf die Unkenntnis und Hemmungen gegenüber dem Rettungsmittel Hubschrauber

zurück zu führen. Bei den Vorversuchen in München wurde ähnlich wie bei den anderen Versuchen auch schon festgestellt, dass die Luftrettung den bodengebundenen Rettungs- und vor allem den Notarztdienst wohl ergänzen jedoch nicht ersetzen kann sondern dieser parallel weiterhin ausgebaut werden muss. Eine auch für die Weiterentwicklung der zukünftigen Luftrettung wichtige Erkenntnis war die Stationierung des RTH an einer leistungsfähigen Klinik mit einer ausreichend großen Anzahl von qualifizierten und in der Notfallrettung erfahrenen Ärzten. Allerdings blieb auch dieser Versuch die eindeutige Antwort auf den Finanzbedarf für den Betrieb eines RTH schuldig.

Der Gelbe Engel lernt fliegen

Nachdem die Zahl der Verkehrstoten in der Bundesrepublik stetig anstieg und Ende der sechziger Jahre den traurigen Rekord von 200.000 pro Jahr erreichte, ergriff Anfang des Jahres 1970 der ADAC erneut die Initiative zur Einrichtung einer Luftrettungsstation. Obwohl nach Ansicht des ADAC weder durch den Bund noch durch die Bundesländer ein Konzept zur Verbesserung des Rettungswesens vorgelegt wurde, fand er für seine Idee eines zeitlich unbefristeten Modellversuches mit einem Rettungshubschrauber Unterstützung beim Bayerischen Innenministerium, dem Bundesverkehrsminister und der Allianz – Versicherungsgesellschaft, das Projekt finanziell zu fördern. Bestärkt wurde der ADAC in seinen Plänen auch durch die Aussage von namhaften Notfallmedizinern, wonach die Zahl der Verkehrstoten durch die schnelle Zuführung der qualifizierten notärztlichen Behandlung um rund 20 % hätte gesenkt werden können. Auch sollten in dem Münchener Modellversuch die aus den Vorversuchen noch offenen Fragen anhand eines vorformulierten Fragenkatalogs beantwortet werden. Eine dieser Fragen war, welche Anforderungen im Bezug auf die Beschaffenheit eines für die Luftrettung prädestinierten Hubschraubers gestellt werden müssen. Dies umfasste auch die medizinische Ausstattung mit Geräten und Medikamenten. Die sinnvolle Integration des RTH in das System des bodengebundenen Rettungsdienstes und die Zusammenarbeit mit anderen Organisationen wie Polizei, Feuerwehr und die Einrichtung von Leitstellen zur Koordination von luft- und bodengebundenen Einsätzen standen im Zentrum eines weiteren Fragenkatalogs. Um nun auch die finanzielle Basis für die organisierte Luftrettung zu klären, schaffte der ADAC für über 850.000,-- DM einen eigenen Hubschrauber vom Typ MBB BO-105 an, der auch in Konstruktion und Bauweise den damaligen Vorstellungen eines RTH am nächsten kam. Der ADAC erhielt damals die erste Serienmaschine des Erfolgsmodells von MBB, das noch heute bei Luftrettungsorganisationen rund um den Erdball im Einsatz ist. Am 1. November 1970 wurde der Rettungshubschrauber am Städt. Krankenhaus München-Harlaching durch den damaligen Bundesverkehrsminister Georg Leber seiner Bestimmung übergeben. Durch die Ausstattung mit zwei Triebwerken und dem erstmaligen Einsatz des starren Rotorkopfes mit Vierblattrotor, der zu einer verbesserten Manövrierfähigkeit führte, wurde auch dem Aspekt der Flugsicherheit und Lärmbelastung Rechnung getragen. Insbesondere die Lärmemission war ein wichtiger Grund, da die Stationierung weiterer RTH an Krankenhäusern schon geplant war und die Anwohner und Patienten durch den Flugbetrieb nicht zu stark belastet werden sollten. Zukunftsweisend war auch die Kabinenkonstruktion, die so gewählt wurde, dass zwei Patienten auf den damaligen Krankentragen liegend

nebeneinander transportiert und trotz der beengten Platzverhältnisse überwacht und weiterversorgt werden konnten. Das Be- und Entladen der Patienten erfolgte durch die zwei großen Heckklappen. Damals wie heute bestand die Besatzung des RTH aus einem Piloten, einem Rettungssanitäter (heute Rettungsassistenten mit HEMS-Crew Member Ausbildung) und dem Notarzt. Durch einen tragischen Unglücksfall, bei dem Christoph 1 abstürzte und den der Notarzt leider nicht überlebte, wurde der Münchner Modellversuch nach zehn erfolgreichen Monaten mit insgesamt 649 Einsätzen kurzfristig unterbrochen. Ein wesentliches Ergebnis zeigte sich darin, dass der RTH sich nicht problemlos in das schon länger bestehende System der Bodenrettung integrieren ließ. So stiegen mit zunehmender Versuchsdauer auch die Zahl der Anforderungen, was auch darauf zurückzuführen ist, dass das neue Einsatzmittel RTH erstmal bekannt gemacht werden musste und vorhandene Kritiker sich von der Effizienz überzeugen ließen.

Es ließen sich nun auch genauere Zahlen für die Gesamtkosten des Flugbetriebs ermitteln. Es wurde deutlich, dass die Luftrettung für alle daran Beteiligten erhebliche finanzielle Investitionen notwendig machte. Der ADAC handelte mit den gesetzlichen Krankenkassen in Bayern eine vertragliche Vereinbarung aus, bei der diese eine festgesetzte Pauschale von 600,-- DM pro Einsatz zahlten.

Der Modellversuch und seine Folgen

Der ADAC konnte seinen Langzeitversuch in München zunächst mit Hubschraubern der Bundesgrenzschutz-Fliegerstaffel Süd fortsetzen. Beendet wurde der Langzeitversuch des ADAC in München schließlich 1975 mit der Eingliederung der Luftrettungsstation Christoph 1 in die Luftrettungsstationen des Bundesinnenministers. Von Beginn an wurde dieser Versuch von Experten der Notfallmedizin mit großem Interesse beobachtet und löste Aktivitäten in der Politik auf Landes- und Bundesebene aus. Diese Aktivitäten zielten auf eine Verbesserung des Rettungswesens am Boden und die flächendeckende Schaffung von RTH-Standorten als ergänzendes Rettungsmittel ab. Der ADAC vertrat hierbei die Auffassung, dass sich aufgrund der hohen Kosten, die nicht aus den Etats der für den Rettungsdienst verantwortlichen Bundesländer bestritten werden konnten, der Bund beim Aufbau einer flächendeckenden Luftrettung engagieren sollte. In der Folgezeit wurden in der Bundesrepublik Deutschland durch den Bundesinnenminister aus Mitteln des erweiterten Katastrophenschutzes Hubschrauber angeschafft, die durch den Bundesgrenzschutz betrieben und größtenteils durch den ADAC verwaltet und abgerechnet wurden. Im Jahr 1973 beendete das Bundesinnenministerium seine eigenen Modellversuche in Köln, Frankfurt und Hannover mit dem Ergebnis, dass noch im selben Jahr die Anschaffung von weiteren Hubschraubern vom Typ BO 105 bewilligt wurde. Daneben wurde die Bundeswehr, die Anfang der siebziger Jahre mit einem Testrettungszentrum am Bundeswehrkrankenhaus Ulm eigene Erfahrungen in der Luftrettung machte und die mit den im Rahmen des ICAO-Vertrages über den Such- und Rettungsdienst nach abgestürzten oder vermissten Luftfahrzeugen eingesetzten SAR-Hubschraubern über geeignete Maschinen verfügte, an mehreren Standorten in der zivilen Luftrettung tätig. Auch die über die Björn-Steiger-Stiftung finanzierte Deutsche Rettungsflugwacht e. V. wurde innerhalb des Netzes der öffentlich-rechtlichen Luftrettung in der Bundesrepublik tätig. Nach den Langzeitversuchen standen bereits die Grundzüge der öffentlichen-rechtlichen Luftrettung in Deutschland fest, die bis zum heutigen Tag wenig von Ihrer Gültigkeit verloren haben. Die stets notarztbesetzten RTH werden auf direktem Wege durch die

regional zuständigen Rettungsleitstellen alarmiert und disponiert, damit die Integration in den Rettungsdienst insgesamt gewährleistet ist. Die RTH sind unabhängig vom Grund des Notfalls (Verkehrsunfall, internistischer Notfall, sonstige med. Notfälle) oder einer vorherigen ärztlich attestierten Dringlichkeit und vorheriger Klärung der Kostenfrage bei vom Disponenten der Rettungsleitstelle festgestellter Notarztindikation allein nach einsatztaktischen Gesichtspunktes zu alarmieren. Der Einsatz erfolgt grundsätzlich innerhalb eines Einsatzradius von 50 Kilometern, wobei der RTH außer bei vordringlichen Aufgaben in Katastrophenfällen und im SAR-Dienst ausschließlich und stets dem Rettungsdienst zur Verfügung zu stehen hat und bei Ausfall oder im Wartungsfall eine Ersatzmaschine aufgeboten werden muss.

In den Jahren ab 1973 war somit der Aufbau der öffentlich-rechtlichen Luftrettung in Deutschland trotz angespannter Haushaltslage in vollem Gange.

Das Engagement des ADAC im ersten Jahrzehnt der öffentlich-rechtlichen Luftrettung in der Bundesrebublik

Der ADAC startete im Jahr 1973 im Bewußtsein der hohen Kosten nicht nur eine große Spendenaktion sondern konnte namhafte Interpreten zur Aufnahme einer Schallplatte bewegen, deren Verkaufserlöse zum Teil in den Spendensammel-Fonds des ADAC flossen. Von diesem Geld wurde bei MBB ein weiterer BO 105 angeschafft und dem Bundesinnenminister zum Einsatz im zivilen Luftrettungsdienst übergeben. Außerdem forcierte der Automobilclub die Öffentlichkeitsarbeit für die Luftrettung, damit deren Bestehen und deren Möglichkeiten über die Fachkreise hinaus in das Bewußtsein einer breiten Öffentlichkeit gelangten. In dieser Zeit wurde der Begriff vom „gelben Engel“, der bisher schon für die Pannenhilfefahrzeuge des ADAC galt, auch für die Rettungshubschrauber geprägt, da damals auch die Maschinen des Katastrophenschutzes in Anlehnung an den ADAC gelb lackiert waren. Später wurden diese Hubschrauber dann in Orange, der Farbe des Katastrophenschutzes, an das Bundesinnenministerium ausgeliefert.

Im Jahre 1975 wurde im oberbayerischen Schliersee die erste Rettungshubschrauber-Fachtagung durch den ADAC veranstaltet. Dies war der Beginn zur Schaffung eines Forums für Fachleute aus den verschiedenen Disziplinen, die sich mit der Luftrettung befaßten. 1980 gab der ADAC mit Veranstaltung des 1. Internationalen Luftrettungskongresses in München den Fachtagungen einen internationalen Rahmen. Aufgrund einer vertraglichen Vereinbarung aus dem Jahr 1974 übernimmt der ADAC in diesen Jahren wie bereits kurz erwähnt treuhändlerisch die Verwaltung für die RTH-Stationen des Bundesinnenministerium sowie für vier Luftrettungszentren der Bundeswehr. Hierzu gehören so wesentliche Aufgaben wie die Verhandlung und der Abschluss von Verträgen mit den Krankenkassen und Unfallversicherungsträgern über die Benutzungsentgelte bei Inanspruchnahme der Luftrettung durch deren Versicherte und die Führung der Einsatzstatistik. Ein weiteres Feld, auf dem sich der ADAC engagierte war die zeitweise Unterstützung der RTH-Stationen Ochsenfurt und Villigen-Schwenningen mit fliegerischem Personal, da sich die Fliegergruppe des Bundesgrenzschutzes aufgrund seiner vielfältigen anderen Aufgaben zeitweise schwertat, alle Stationen des Katastrophenschutzes mit fliegendem Personal ausreichend zu besetzen.

Erneuter Einstieg des ADAC in den Betrieb der Luftrettung

Im Jahr 1980 bestand die öffentlich-rechtlichen Luftrettung in der Bundesrepublik Deutschland aus einem bereits durchaus dichten Netz. 18 Stationen betrieb das Bundesinnenministerium im Rahmen des erweiterten Katastrophenschutzes, fünf Stationen die Deutsche Rettungsflugwacht e. V. und ebenfalls fünf Rettungszentren die Bundeswehr mit ständig notarzt-besetzten RTH. Darüber hinaus standen Hubschrauber der Luftwaffe und Marine, die primär für den SAR-Dienst vorgesehen waren, dem zivilen Rettungswesen insbesondere in der Seenot- und Bergrettung sowie für Sekundärverlegungen auch während der Nachtstunden zur Verfügung. Rein statistisch betrachtet konnten zum damaligen Zeitpunkt – nur zehn Jahre nach Beginn des Münchener Langzeitversuches des ADAC – rund 80 % der Bevölkerung der Bundesrepublik Deutschland innerhalb von 15 Minuten vom Rettungshubschrauber erreicht werden. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass RTH-Standorte zunächst in den großen Ballungsräumen mit entsprechender Bevölkerungsdichte eingerichtet wurden. Erst später wurde begonnen, in dünner besiedelten Gegenden Luftrettungsstandorte aufzubauen. Deshalb klafften auf dem Gebiet der alten Bundesrepublik doch einige beträchtliche Lücken, die für ein angestrebtes flächendeckendes System schwer hinnehmbar waren. Gleichzeitig erklärte der Bundesinnenminister unter Hinweis auf die Haushaltslage, dass über die bestehenden 18 Stationen des Katastrophenschutzes hinaus keine weiteren errichtet werden könnten. Dies veranlasste den ADAC dazu, wieder selbst in den weiteren Ausbau der öffentlich-rechtlichen Luftrettung einzusteigen. Drei BO 105 werden angeschafft, wovon eine als Christoph 20 am 16.11.1981 am Klinikum der fränkischen Stadt Bayreuth und eine andere am 01.01.1982 als Christoph 25 am Jung-Stilling Krankenhaus im südwestfälischen Siegen in Dienst gestellt wird. Die dritte dient als Springermaschine der Reserve. 1982 gründen die zuständigen Gremien des Automobilclubs die gemeinnützige ADAC-Luftrettung GmbH mit dem Ziel, die Luftrettung zu fördern und dadurch auch einen weiteren Beitrag zur Steigerung der Verkehrssicherheit zu leisten. Die Gesellschaft mit Sitz in München wird mit dem Betrieb der RTH des ADAC beauftragt. Seit dem Neueinstieg des ADAC 1980 in die Luftrettung, wurde diese bis heute mit über 150 Millionen Euro aus Mitgliedsbeiträgen getragen. Weitere Luftrettungsstationen werden vom ADAC im niedersächsischen Uelzen und Wolfenbüttel, im friesischen Sanderbusch und im osthessischen Fulda eingerichtet bzw. von der niedersächsischen Polizei, die einen Vorlaufbetrieb durchführte, übernommen. Mit Errichtung genannter Stationen konnte die ADAC-Luftrettung GmbH dazu beitragen, dass in diesen eher ländlichen Gebieten der Rettungsdienst spürbar verbessert und dem Ziel einer flächendeckenden Versorgung der Bevölkerung schrittweise nähergekommen werden konnte. Zunächst waren bei der ADAC-Luftrettung GmbH Helikopter vom Typ BO 105 C und BO 105 CBS im Einsatz. Die Spende, die ein wohlhabender Münchner der ADAC-Luftrettung zudachte, ermöglichte die Anschaffung der ersten BK 117, einer Gemeinschaftsentwicklung der Hersteller Messerschmitt-Bölkow-Blohm und Kawasaki Heavy Industries. Am 03.02.1984 wurde die Luftrettungsstation Christoph 1 am Städt. Krankenhaus München-Harlaching, an welcher 14 Jahre zuvor der Langzeitversuch des ADAC begann, durch die ADAC-Luftrettung GmbH vom Katastrophenschutz übernommen. Fortan kam dort als Hubschraubermuster die BK 117 zum Einsatz, die für den Einsatz als RTH besonders prädestiniert war. Der ebenso wie bei der BO 105 gelenklose Vierblatt-Rotor ist im Durchmesser nur gut einen Meter größer, womit die Wendigkeit und Möglichkeit auf beengtem Raum zu landen, welche die BO 105 bietet, erhalten blieb. Mit gesteigerter Leistung und erheblich größerem Innenraum, der unter Mitarbeit des Leitenden Notarztes der

Luftrettungsstation München und heutigem ärztlichem Leiter der ADAC-Luftrettung GmbH, Dr. Erwin Stolpe, und seinen Mitarbeitern an der Station teilweise neu konzipiert wurde, hatte die BK 117 ganz erhebliche Vorteile gegenüber der BO 105.

Entwicklung der ADAC-Luftettung GmbH in den achtziger und neunziger Jahren

1987 kam es zu einem weiteren Novum der bundesdeutschen Luftrettung. In West-Berlin sollte ein Rettungshubschrauber in Dienst gestellt werden, damit in dem zwar durch die umgebende DDR scharf umgrenzten, aber trotzdem sehr weitläufigen Stadtgebiet das Rettungswesen verbessert werden konnte. Der damals bestehende Vier-Mächte-Status erlaubte es aber nicht, dass ein deutscher Operator mit einem in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeug tätig wurde. Die ADAC-Luftrettung GmbH baute daher im Auftrag des West-Berliner Senats die Luftrettungsstation auf, beauftragte jedoch den US-amerikanischen Anbieter Omni-Flight, der in den USA bereits über Erfahrungen in der Luftrettung verfügte, mit der Durchführung des Flugbetriebes. Zum Einsatz kam eine BO 105 mit amerikanischer Zulassung und Piloten. Das erhöhte Kufengestell machte den Hubschrauber geeigneter für den Einsatz im innerstädtischen Bereich der Großstadt.

Im Jahr 1990 wurde mit „Christoph Hansa“ in Hamburg eine BO 105 CBS als erster ADAC-Ambulanzhubschrauber in Dienst gestellt. Neben dem bereits seit Anfang der 70er-Jahre in Hamburg stationierten Rettungshubschrauber „SAR Hamburg 71“ der Bundesluftwaffe sollte diese an der Berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik Hamburg-Boberg stationierte Maschine in erster Linie der Verlegung von Patienten aus kleineren Kliniken im norddeutschen Raum in die Unfallklinik Hamburg-Boberg oder in andere Kliniken der Maximalversorgung dienen. Dies ist auch nach wie vor die eigentliche Aufgabe dieses Standortes, auf welchem derzeit eine MD 900 Explorer eingesetzt wird. Allerdings wird dieser Helikopter im Bedarfsfall - genau wie „SAR Hamburg 71“ – von der Leitstelle der für den Rettungsdienst verantwortlichen Berufsfeuerwehr Hamburg ebenso zu Primäreinsätzen herangezogen. Beide Hamburger RTH/ITH brachten es im Durchschnitt der Jahre 2001 und 2002 zusammen auf 3023 Einsätze pro Jahr und gehören somit zu den hoch ausgelasteten Luftrettungsstandorten in Deutschland.

Nachdem sich im November 1989 die politischen und gesellschaftlichen Umwälzungen in der DDR abzeichneten, wurden Anfang 1990 die ADAC-Luftrettung GmbH und die Deutsche Rettungsflugwacht e. V. dort aktiv und versuchten, mit der ersten demokratisch gewählten Regierung der DDR eine Luftrettung auf deren Gebiet aufzubauen. So fand in Senftenberg
auch das erste deutsch – deutsche Luftrettungssymposium unter der Schirmherrschaft des ADAC statt. Allerdings überschlugen sich dann die Ereignisse, die schließlich in die von den Wenigsten für möglich gehaltene deutsche Wiedervereinigung am 03.10.1990 mündeten. Die Luftrettung im Beitrittsgebiet wurde daher zunächst durch die Bundeswehr sichergestellt, welche die fliegenden Einheiten der Nationalen Volksarmee übernommen hatte. Ebenso wurde der Bundesminister des Innern aktiv, womit zunächst wieder, wie in den siebziger Jahren auf dem Gebiet der alten Bundesrepublik, neue RTH-Standorte im Rahmen des erweiterten Katastrophenschutzes geschaffen wurden. Allerdings zeichnete sich bereits zum damaligen Zeitpunkt ab, dass sowohl Bundeswehr als auch Bundesinnenminister – und damit der Bundesgrenzschutz – dieses Engagement in

der Luftrettung nicht dauerhaft würden halten können, da auf Seiten der Bundeswehr zunehmend Aufgaben im Ausland (z. B. IFOR/KFOR) und auf Seiten der Fliegergruppe des Bundesgrenzschutzes neue Aufgaben im Inland, u. a. das Inkrafttreten des Schengener Abkommens mit der Notwendigkeit der gesteigerten Überwachung von EU-Außengrenzen Deutschlands und die Übernahme der bahnpolizeilichen Aufgaben durch den BGS, hinzugekommen waren oder hinzukommen würden. Auch hier sprang – neben Deutscher Rettungsflugwacht e. V. und der Internationalen Flugambulanz (Leipzig) – wieder die ADAC-Luftrettung GmbH ein, die im Jahr 1995 den seit 1977 bestehenden Standort „Christoph 15“ im niederbayerischen Straubing vom Bundesinnenminister übernahm. Dem sollten noch fünf weitere Standorte des Bundesinnenministers, u .a. Bremen, Saarbrücken und Wittlich, folgen.

Auch international fördert die ADAC-Luftrettung GmbH die Hilfe aus der Luft. So unterstützt sie seit 1995 den niederländischen Automobilclub AMWB beim Aufbau der Luftrettung in den Niederlanden und stellt hier auch Hubschrauber zur Verfügung. 1996 wurde der 5. Internationale Luftrettungskongress in München unter dem Titel „AIRMED `96“ von der ADAC Luftrettung GmbH in München veranstaltet.

Ebenfalls 1996 wurde mit der EC 135 ein neues Hubschraubermuster in der Flotte der ADAC-Luftrettung GmbH eingeführt. Die Erfordernisse der JAR-OPS 3 machen es notwendig, dass spätestens im Jahr 2009 keine BO 105 mehr in der Luftrettung eingesetzt werden. Die ADAC Luftrettung GmbH will dieses Ziel jedoch bereits im Jahr 2005 erreicht haben.

1997 wurde an einem neuen Standort der ADAC Luftrettung GmbH erstmals die vorher übliche Trennung zwischen Rettungs- und Verlegungshubschrauber aufgehoben, als am Klinikum der Johannes Gutenberg-Universität in Mainz ein weiterer MD 900 Explorer als „Christoph 77“ stationiert wurde. Natürlich war es schon vorher üblich, dass durch die RTH in dringenden Fällen Verlegungsflüge durchgeführt wurden. Gleichzeitig entwickelte sich ein Intensiv-Transportwesen, welches auch auf Hubschrauber zurückgriff, die teilweise in den öffentlichen Rettungsdienst integriert waren und an dem sich auch die ADAC Luftrettung GmbH (wie z. B. mit Christoph Hansa) beteiligte. Mit „Christoph 77“ in Mainz wurde allerdings erstmals mit den Trägern des Rettungsdienstes vertraglich festgelegt, dass diese Luftrettungsstation nicht nur einen Intensiv-Transport-Auftrag für das Gebiet der Bundesländer Rheinland-Pfalz und Hessen sondern auch einen Primärauftrag im Gebiet um Mainz hat. Inzwischen werden durchschnittlich 1000 Einsätze pro Jahr geflogen.

Ein Jahr später wurden von der Bundesluftwaffe die Luftrettungszentren Würselen-Aachen und Rheine übernommen. Bei beiden Stationen reicht jeweils die westliche Hälfte des Einsatzradius weit in das benachbarte Ausland. Im ersten Fall nach Belgien und in die Niederlande, im zweiten nur in die Niederlande. Anläßlich des Übergangs der Stationen auf die ADAC Luftrettung GmbH wurden mit den Trägern des Rettungsdienstes in den Nachbarländern Vereinbarungen getroffen, wonach der Einsatz der beiden RTH in den Nachbarländern zum Normalfall wurde und in die belgischen und niederländischen Bedarfs- und Alarmpläne für den Rettungsdienst aufgenommen wurde. Die Krankenversicherungsträger der Nachbarländer erkennen die RTH aus Deutschland sozusagen als inländisches Rettungsmittel an und erstatten ihren Versicherten zumindest einen Teil der Kosten. Darüber hinaus

beteiligen bei der Luftrettungsstation Aachen 10 belgische Gemeinden anteilig entsprechend ihrer Einwohnerzahl an einem Pool. Aus diesem Pool werden die Kosten ausgeglichen, die von den Krankenkassen in Belgien nicht zu 100 % gedeckt werden. Nach außen wurde die europäische Ausrichtung der beiden Stationen, die mit EC 135 betrieben werden, durch die Namen „Christoph Europa 1 und 2“ dokumentiert.

Im Jahr 1999 kam es erstmals zu einer zivil-militärischen Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium der Verteidigung. Das Luftrettungszentrum am Bundeswehrzentral-krankenhaus Koblenz wurde seit 30. Januar 1973 von der Luftwaffe mit Bell UH 1-D betrieben und stellte die Versorgung der Zivilbevölkerung innerhalb des Einsatzradius sicher. Als sich abzeichnete, dass zum einen die fliegerischen Besatzungen der Bundeswehr durch die vermehrte Inanspruchnahme zu Auslandseinsätzen nur noch sehr schwer in ausreichender Anzahl über den reinen SAR-Dienst hinaus für die zivile Rettungsfliegerei zur Verfügung gestellt werden könnten und zum anderen die Bundeswehr nach der geplanten Ablösung der Bell UH 1-D durch den NH 90 nicht mehr über Maschinen verfügen würde, die bezüglich Größe und Gewichtsklasse für den Einsatz in der zivilen Luftrettung prädestiniert sein würden, wurde folgendes Projekt vereinbart: Maschine und fliegerische Besatzung werden durch die ADAC Luftrettung GmbH gestellt während Rettungsfachpersonal und Notarzt vom Bundeswehrkrankenhaus kommen. Dies hat für die Bundeswehr den Vorteil, dass Ärzte und Assistenten des Bundeswehrkrankenhauses weiterhin durch den täglichen Einsatz bezüglich der Notfallmedizin auf dem laufenden bleiben und andererseits die zur Zeit sehr knappen Ressourcen der Luftwaffe geschont werden. Inzwischen wurde dieses Modell auf das Bundeswehrkrankenhaus Ulm ausgeweitet, wo am 1. April 2003 eine BK 117 des ADAC als „Christoph 22“ die Bell UH 1-D als „SAR Ulm 75“ ersetzt hat.

Die ADAC Luftrettung GmbH heute

Zur Zeit werden durch die ADAC-Luftrettung GmbH in der Bundesrepublik Deutschland 25 Luftrettungsstationen innerhalb des insgesamt 53 (Primär und Sekundär) Stützpunkte umfassenden Systems der öffentlich-rechtlichen Luftrettung betrieben. Damit ist der ADAC vor dem Team DRF und dem Bundesinnenministerium der größte Einzelanbieter. Insgesamt brachten es im Jahr 2002 alle Stationen der öffentlich-rechtlichen Luftrettung in Deutschland auf sage und schreibe 76.800 Einsätze! Hiervon entfielen 28.500 Einsätze auf die ADAC Luftrettung GmbH. Im Gegensatz zu den Anfangsjahren der Luftrettung, in denen der Rettungshubschrauber vor allem bei Verkehrsunfällen das Rettungsmittel erster Wahl war, werden die RTH heute bei Notfällen aller Art eingesetzt. Das Spektrum reicht von den unterschiedlichen Notfällen aus dem Bereich der inneren Medizin über Arbeits-, Freizeit und Verkehrsunfälle bis hin zu medizinisch gebotenen Sekundärtransporten.

Einige Luftrettungsstationen der ADAC Luftrettung GmbH weisen gegenüber normalen RTH-Standorten Besonderheiten auf. Im Nordwesten der Bundesrepublik Deutschland ist der Standort „Christoph 26“ in Sanderbusch zu nennen, der mit einer BK 117 betrieben wird und als einziger reiner RTH-Standort in Deutschland einen 24-Stunden Betrieb aufweist. Hintergrund hierfür ist, dass zum Einsatzgebiet die sechs Ostfriesischen Inseln und die Insel Wangerooge gehören, die zu den stark

frequentierten Urlaubsgebieten Deutschlands zählen und von denen häufig auch in den Nachtstunden Notfallpatienten in die Kliniken auf dem Festland geflogen werden müssen. Dies ist zum größten Teil Aufgabe von „Christoph 26“, zumal von den früher vier im Bereich der Deutschen Nordsee bestehenden und mit Westland Seaking Mk 41 oder Bell UH 1-D betriebenen SAR-Kommandos von Bundesmarine und –luftwaffe nur noch ein mit Seaking Mk41 ausgestattetes Kommando auf der Hochsee-Insel Helgoland in der Deutschen Bucht übriggeblieben ist.

Zu den bereits erwähnten Stationen Christoph Europa 1 und 2 in Aachen und Rheine ist im Juli 2002 die Station „Christophorus Europa 3“ als weitere Station in der grenzüberschreitenden Luftrettung hinzugekommen. Im Gegensatz zu „Christoph Europa 1 und 2“ wird diese Station auf dem Flugplatz des unmittelbar an der Grenze zu Niederbayern gelegenen oberösterreichischen Ortes Suben von der ADAC Luftrettung und dem ÖAMTC gemeinsam betrieben. Seit Bestehen waren hier zunächst ein Ecureuil des ÖAMTC und dann eine BO 105 CBS des ADAC eingesetzt. Derzeit wird diese Station wieder mit einer EC 135 des ÖAMTC betrieben. Ebenfalls eine Besonderheit weist der Luftrettungsstandort des ADAC am Klinikum Niederlausitz im brandenburgischen Senftenberg auf. Hier waren zum einen eine BO 105 CBS als Primär-RTH „Christoph 33“ und eine BK 117 als Intensiv-Transport-Hubschrauber „Christoph 71“ , letztere im 24-Stundendienst, stationiert. Beide Maschinen sind nunmehr ersetzt: Der RTH durch eine EC 135 und der ITH durch eine der beiden vom ADAC angeschafften neuen EC 145. Die an der RTH-Station „Christoph 1“ und an der ITH-Station „Christoph Murnau“, stationierten BK 117 sind ständig mit Rettungswinde ausgestattet, da diese Maschinen häufig zu Bergrettungseinsätzen in den Bayerischen Alpen und im Alpenvorland zwischen Garmisch-Partenkirchen und dem Inntal alarmiert werden. Zusammen mit den mit Bergetau ausgestatteten BO 105 CBS Super five des Bundesinnenministeriums, die als „Christoph 17“ in Kempten und „Christoph 14“ in Traunstein den äußersten westlichen und östlichen Bereich des deutschen Alpenbogens abdecken, verfügt die öffentlich-rechtliche Luftrettung am Alpenrand nur über Maschinen, die mit Winde oder Tau ausgestattet sind.

Insgesamt werden bei der ADAC Luftrettung GmbH fünf Hubschraubermuster eingesetzt. Dies sind die BO 105 CBS (7 Stück), die BK 117 (11 Stück), der MD 900 Explorer (2 Stück), die EC 135(16 Stück) und – ganz aktuell – zwei neue EC 145. Die größten Stückzahlen erreicht die EC 135, während die BO 105 CBS bis 2005 bei der ADAC Luftrettung GmbH ausgelaufen sein wird. Die BK 117 sind in Ingolstadt, München, Ulm und Sanderbusch als Primärmaschinen und ansonsten als ITH eingesetzt. Die zwei MD 900 Explorer sind als „Christoph Hansa“ und bis zum Wechsel auf die EC 145 in Mainz als „Christoph 77“ sowohl im Sekundärbetrieb als auch im Primäreinsatz. Die ADAC-Luftrettung kann somit künftig 36 Rettungshubschrauber an den 25 Stationen einsetzen. Die Wartung der Maschinen übernimmt seit 1995 die ADAC Tochterfirma Air Lloyd Technik (ALT) GmbH, die hierzu Standorte auf den Flugplätzen Hangelar bei Bonn, Halle-Oppin und Landshut-Ellermühle unterhält. Es handelt sich dabei um vom Luftfahrtbundesamt zugelassene luftfahrttechnische Betriebe, in welchen insgesamt 70 Speziallisten beschäftigt werden.

Durch das Engagement der ADAC Luftrettung GmbH in internationalen Verbänden wie dem im Jahr 2000 zusammen mit dem österreichischen ÖAMTC und dem niederländischen ANWB gegründeten Verein EHAC oder der im Jahre 2001 in Berlin

gegründeten internationalen Arbeitsgemeinschaft „Airmed Network“ werden die Interessen der Luftrettung auf europäischer Ebene vertreten und die Erfahrungen und Entwicklungen auch über Europa hinaus ausgetauscht, damit zum Wohle der Notfallpatienten ständig innovativ nach vorne gesehen werden kann.

Einer dieser Schritte nach vorne ist sicherlich die Anschaffung zweier MBB – BK 117 C-2 (EC 145), einer Weiterentwicklung der BK 117. Die Hubschrauber wurden am 5. Juni 2003 vor dem Neuen Schloss Oberschleißheim im Norden Münchens in einer Feierstunde, bei welcher der Geschäftsführer der ADAC Luftrettung GmbH, Friedrich Rehkopf, u. a. den Geschäftsführer von Eurocopter Deutschland Friedrich Dörhöfer und die Staatssekretärin im Bayerischen Staatsministerium für Gesundheit Erika Görlitz begrüßen konnte, der Öffentlichkeit vorgestellt.

Die beiden Maschinen mit den Kennzeichen D-HLRG und D-HWVS werden zunächst als Christoph 77 in Mainz und als Christoph 71 in Senftenberg zum Einsatz kommen. Die Investition für die ADAC Luftrettung, die den EC 145 als erster Operator in Deutschland in der Luftrettung einsetzt, beläuft sich auf 10 Millionen Euro. Der medizinische Ausbau wurde von der ADAC Tochterfirma ALT in Landshut durchgeführt. Die Intensivtrage „AMICUS“ (Adac Medical Intensiv Unit System), die aus einem fahrbaren Intensivtragegestell mit einer abnehmbaren Überwachungseinheit besteht, ist das Kernstück für. Es besteht aus vier multikompatiblen Ebenen, wodurch Patienten wesentlich besser transportiert und behandelt werden können. "AMICUS" ist sowohl für Transporte von Patienten, die intensivmedizinisch betreut werden müssen, als auch für Primäreinsätze in vollem Umfang geeignet. Neu sind zudem eine Anlage mit Flüssigsauerstoff (LOX) mit einer deutlich erweiterten Kapazität sowie multifunktionellen Sitzen für das Behandlungsteam, die es dem Arzt erlauben, die Patienten jederzeit rundum zu behandeln. „AMICUS“ wurde zusammen mit der Fa. Aerolite neu entwickelt. Angetrieben werden die Hubschrauber von je zwei Turbomeca Arriel 1 E 2 Turbinen mit 574 kW Max. Leistung pro Triebwerk. Beide Maschinen sind mit Bildschirm-Cockpits der neuesten Generation ausgestattet, IFR zugelassen und verfügen über digitale Autopiloten und Wetterradar.

Und so wird der ADAC auch weiter in den Erhalt und die Zukunft der Luftrettung investieren, denn ohne das große Engagement des ADAC wäre die Luftrettung, so wie sie sich heute in Deutschland präsentiert, um viele Innovationen ärmer, doch Dank dieses Engagements ist unsere Gesellschaft um viele Menschenleben reicher...

Weitere Informationen und Bilder erhalten Sie unter www.adac.de und www.helipictures.de.

Autoren:
Marc Melzer und Christian Willuhn

Quellen:

ADAC-Luftrettung GmbH
Benjamin Homberg, Wir fliegen, damit Sie Leben, EFB-Verlag, 1985