



Farbwechsel in Hamburg: Tschüss, Anneliese! Willkommen, „Christoph 29“!

Autor:

Stephan Dönitz
Fachkranken-
pfleger für
Anästhesie und
Intensivmedizin,
Rettungsassistent,
Mühlenredder 3,
21493 Schwar-
zenbek,
webmaster@
luftrettung-
hamburg.de
www.luftrettung-
hamburg.de

Co-Autor:

Guido Hartig
Brandmeister,
Rettungsassistent,
Feuerwehr
Hamburg,
Feuer- und
Rettungswache 16,
Alsterkrug-
chaussee 288,
22297 Hamburg

Die Rührung war der Besetzung des Hamburger Rettungshubschraubers „SAR 71“ anzusehen, als sie am 19. Januar 2006 mittags vom letzten Einsatz zurückkam. Dies war (geplant in kleinerem Rahmen) der erste Schritt der Übernahme des Flugbetriebs durch das Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK) bzw. die Bundespolizei am Rettungszentrum des Bundeswehrkrankenhauses (BwKrhs). Der zweite Schritt war unter dem Motto „Time To Say Goodbye“ ein Festakt mit geladenen prominenten Gästen, offiziellem Übergabeappell und „Fly In Fly Out“ am 28. April 2006. Dieser Beitrag würdigt die knapp 33-jährige Ära des legendären Hamburger RTH „SAR 71“.

Der SAR-Dienst im Überblick

Viele assoziieren mit dem SAR-Dienst ausschließlich die Tätigkeit der Luftrettungszentren, nicht zuletzt durch TV-Serien wie „Die Rettungsflieger“. Doch leistet der SAR-Dienst weitaus mehr als das (Tab. 1). Der „Verkehrspolitische Bericht“ der Bundesregierung von 1970 sah vor, dass der Sanitätsdienst der Bundeswehr sich am zivilen

Stadtteil Wandsbek stationiert. So wurde in der Anfangszeit der Rettungshubschrauber im Funkverkehr noch gerufen. Der Funkrufname „SAR 71“ kam später.

Am 11. Februar 1974 wurde außerdem tagsüber ein NAW (21 Berta) am Rettungszentrum in Dienst gestellt.

Leistungen des SAR-Dienstes		Tab. 1
militärisch	Unterstützung der eigenen und verbündeten Streitkräfte	
hoheitlich	Such- und Rettungsdienst für Luftfahrzeuge über dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland und den zugewiesenen Seegebieten der Nord- und Ostsee unabhängig von ihrer Nationalität	
Hilfeleistungen der Bundeswehr	<ul style="list-style-type: none"> Unterstützung des Seenotrettungsdienstes vor der deutschen Nord- und Ostseeküste Unterstützung der zivilen Rettungsdienste Einsätze bei Naturkatastrophen und schweren Unglücksfällen Abwehr von Gefährdungen 	

Abb. 1: Start zum ersten Einsatz des „Christoph 29“ um 13.38 Uhr, im Hintergrund der ehemalige „SAR 71“ (Foto: O. Hartmann)



Dies war seinerzeit der zweite NAW, der in der Metropole an der Elbe seinen Dienst aufnahm. Seit Juni 2004 steht der NAW 21 Berta rund um die Uhr zur Verfügung. Der Dienstbetrieb wird im 12-Stunden-Schichtbetrieb geführt. Die Einsatzzahlen des Rettungszentrums (RTH/NAW) für das Jahr 2005 weisen 3.372 Einsätze auf, davon über 260 Sekundäreinsätze.

Die bisherigen Daten für 2006 zeigen sowohl für den NAW als auch für den RTH einen weiter ansteigenden Trend. Der „jüngste Nachwuchs“ war im Mai 2005 die feste Stationierung eines RTW der BF Hamburg am Rettungszentrum (RTW 23 Ida).

Die Anfangszeit der Retter und die Entwicklungen

Luftretter der ersten Stunde berichteten, dass man damals „eine ordentliche Portion Idealismus und guten Willen“ gebraucht habe. Es gab keine Ausbildungsstandards für die Ärzte und „Learning by Doing“ war die Devise. Die medizinische Technik sei damals abenteuerlich gewesen, man habe einen 13 kg schweren Defi mitschleppen müssen und die Dienstbekleidung habe aus Kampfanzug, im Winter er-

Rettungsdienst beteiligen sollte. Die Umsetzung erfolgte am 15. November 1971 in Ulm als „Test-Rettungszentrum“ am dortigen Bundeswehrkrankenhaus (BwKrhs). Am 16. Juli 1973 wurde der „Florian Hamburg Rettungshubschrauber“ am Bundeswehrkrankenhaus im Hamburger



gänzt durch einen Parka, bestanden. Auch in anderer Hinsicht waren die Rahmenbedingungen für die Besatzungen nicht immer einfach. Lange Zeit mussten z.B. die Retter ihre Sicherheitstiefel selbst kaufen.

In Anspielung auf diese Situation sagte Oberfeldarzt Dr. Bernd-Rüdiger Vorwerk, Leitender RTH-Arzt: „Während ich zum 30-jährigen Jubiläum des ‚SAR 71‘ noch jammern musste, so hat sich die Situation nun doch deutlich gebessert: Inzwischen sind die von uns privat erworbenen Sicherheitsschuhe beim Bund eingeführt und werden zentral beschafft. Darüber hinaus laufen Bestrebungen – unter Beteiligung des Fachpersonals –, eine zeitgerechte, praktische und den Erfordernissen entsprechende Rettungsdienstbekleidung an den vier Rettungszentren der BW einzuführen.“

In der Anfangszeit des ‚SAR 71‘ gab es das Berufsbild Rettungsassistent bekanntlich noch nicht, stattdessen wurden Sanitäts-Unterroffiziere eingesetzt. Die Qualifikation hat sich im Laufe der Jahre sehr gewandelt. Dr. Vorwerk beschreibt die aktuelle Situation so: „Heute verfügen die Rettungsassistenten über eine zunehmend qualifizierende Ausbildung entsprechend den gesetzlichen Forderungen. Neben den bundeswehrspezifischen Lehrgängen (z.B. ‚Einsprechlehrgang RTH‘, ‚Überleben See‘, ‚Air-MedEvac-Ausbildung‘) sind inzwischen alle Lehrrettungsassistenten. Zudem haben alle die Ausbildung zum OrgL absolviert und wurden entsprechend den Empfehlungen der DIVI für die Besonderheiten der Verlegung von Intensivpatienten geschult. Darüber hinaus sind unsere Rettungsassistenten fast ausnahmslos examinierte Krankenpflegekräfte und verfügen zum Teil über die Qualifikation zum Fachkrankenpfleger

fliegerischer Besatzung (Pilot und Bordmechaniker) zuständig. Auch Wartungs- und Reparaturarbeiten wurden von dort aus koordiniert. Ab 1993 ging die Zuständigkeit zur 2. Staffel des Lufttransportgeschwaders (LTG) 63 über. Hervorzuheben ist im Zusammenhang mit der Rettungsfliegerei das hohe Niveau der fliegerischen Besatzungen, die bei den Einsätzen innerhalb der Stadt unter oft schwierigen Bedingungen operieren mussten. Immerhin wurde der SAR 71 bei etwa 80% der Einsätze innerhalb Hamburgs eingesetzt, daraus resultieren naturgemäß anspruchsvollere Landeplätze als „auf der grünen Wiese“. Beispielhaft seien hier Landungen zwischen Hochhäusern, im Hafen, in Docks, auf Schiffen, Windeneinsätze auf und in Baustellen, auf Kränen usw. genannt.

Die dabei erworbenen Erfahrungen kommen dem gesamten Personal der Bundeswehr speziell während Auslandseinsätzen zu Gute. Neben militärischen Besonderheiten (unklare Sicherheitslage, Minengefahr etc.) kommt der

Abb. 2: War fast 33 Jahre im Einsatz: „SAR 71“, hier bei einem Einsatz „Person im Wasser“ (Foto: P. Bockshammer)



Luftrettung und dem Lufttransport von Verletzten und Erkrankten aufgrund der häufig eingeschränkten Infrastruktur in den Einsatzgebieten (lange Transportwege, schlechte Straßenverhältnisse, unwegsames Gelände) eine herausragende Bedeutung zu.

Der erste Schritt des Abschiednehmens

Im Rahmen der zivil-militärischen Zusammenarbeit sollte am Bundeswehrkrankenhaus Hamburg – wie an anderen Standorten zuvor – die fliegerische Komponente an einen Zivilbetreiber abgegeben werden. Das bedeutet, dass die medizinische Crew nach wie vor vom BwKrhS gestellt wird. Am 19. Januar 2006 war es dann soweit: Der „SAR 71“, der auch liebevoll „Anneliese“ genannt wurde, landete mittags zum letzten Mal am Rettungszentrum des Bundeswehrkrankenhauses. Nach der Landung wurden den Besatzungsmitgliedern Urkunden übergeben. Kurz darauf begann man bereits mit der Verladung der Ausrüstung in die andere Maschine, um die

Abb. 3: Anspruchsvolle Fliegerei: „SAR 71“ bei einem Einsatz in Hamburg (Foto: P. Bockshammer)

Anästhesie/Intensivmedizin. Selbstverständlich wird die HEMS-Crew-Member-Ausbildung noch vor Einführung des EC 135 Ende März/Anfang April 2007 durch die Fliegerstaffel Mitte in der Nähe von Kassel durchgeführt.“

Die Flieger

In der Anfangszeit war das Hubschraubertransportgeschwader (HTG) 64 in Ahlhorn für die Stellung von Maschine und

Einsatzbereitschaft rasch wiederherzustellen. Seit diesem Zeitpunkt wird am BwKrhs unter der zivilen Bezeichnung „Christoph 29“ zum Einsatz gestartet.

„Wir fliegen für den Norden“

Dies ist das Motto der Bundespolizei-Fliegerstaffel Nord, die das fliegerische Personal für den RTH „Christoph 29“ stellt. Diese Kooperation von BBK/Bundespolizei und Bundeswehr ist ein echtes Novum. Die Bundespolizei-Fliegerstaffel Nord ist mit rund 200 Beschäftigten die personalstärkste Staffel des BPOL-Flugdienstes. Das Spektrum der von der Staffel eingesetzten Hubschrauber ist breit, es reicht von der BO 105 (RTH) über die Bell 212 (RTH bzw. leichter Transporthubschrauber) bis hin zur EC 135 (Verbindungs- und Beobachtungshubschrauber, künftig RTH) sowie der SA 330 Puma und der AS 332 Super Puma (beides mittlere Transporthubschrauber). Das BMI beteiligt sich zurzeit an 12 Hubschrauberstationen (Stand: Mitte 2006) mit insge-

Abb. 4: Die letzte Besetzung des „SAR 71“ unmittelbar nach der Landung (Foto: St. Dönitz)



samt 21 Zivilschutz-Hubschraubern am System der Luftrettung in der Bundesrepublik Deutschland. Im Jahr 2005 flogen diese mehr als 18.000 Einsätze.

Das „neue Arbeitsgerät“ am Bw-Rettungszentrum Hamburg

Einer der seltenen Hubschraubertypen im deutschen Luftrettungsdienst ist die Bell 212, die auch als „Twin Two-Twelve“ bezeichnet wird (militärische Bezeichnung UH-1 N). Äußerlich sieht sie dem Vorgänger aus den Huey-Serien sehr ähnlich, was auch nicht verwundert, da der Rumpf mit dem der Bell UH-1 D identisch ist. Wie der Vorgänger ist auch die Bell 212 mit einer Rettungswinde ausgestattet, und zwar in diesem Fall mit einer Außenwinde, die in Flugrichtung rechts montiert ist. Das BBK hat allerdings bekannt gegeben, dass von der leistungsgesteigerten Variante EC 135 T2i bereits zwei neue Hubschrauber für die Flotte der Zivilschutzhubschrauber bestellt sind. Diese werden 2007 zum Einsatz gelangen,

Abb. 5: Die erste Crew von „Christoph 29“ (Foto: St. Dönitz)



weitere werden in den nächsten Jahren folgen. Die EC 135 T2i war bei der Internationalen Luft- und Raumfahrt ausstellung „ILA“ in Berlin im Mai 2006 erstmals als Modell zu sehen. Aus Kreisen der Bundespolizei heißt es, dass eine der neuen Maschinen die Bell 212 in Hamburg im Frühjahr 2007 ablösen soll.

Time To Say Goodbye – mit viel Prominenz

Am 28. April 2006 erfolgte dann der zweite Teil des Abschiednehmens mit prominenten Gästen und offiziellem „Fly In Fly Out“. Nur geladenen Gästen und der Presse stand der Festakt offen. Unter dem Motto „Tag der Luftrettung“ konnte die Bevölkerung am Nachmittag den ehemaligen „SAR 71“, den „Christoph 29“, das Rettungszentrum und den „NAW 21 Berta“ besichtigen. Es gab einen offiziellen Übergabeappell, einen Erste-Hilfe-Parcours und die Möglichkeit, mit Schauspielern der ZDF-Serie „Die Rettungsflieger“ ins Gespräch zu kommen bzw. Autogramme zu erhalten. Natürlich konnte man auch mit den fliegenden und medizinischen Crews der Bundeswehr sprechen und sich z.B. medizinisches Gerät demonstrieren lassen.

Die Redner

Der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Klaus-Peter Stieglitz, berichtete, dass man in der Anfangszeit zur Unterbringung des RTH täglich nach Uetersen fliegen musste, weil die Infrastruktur am Rettungszentrum noch fehlte. Diese aufwendige und unwirtschaftliche Vorgehensweise fand erst 1981 mit der festen Stationierung des Hubschraubers am Rettungszentrum ein Ende. Er erinnerte weiterhin an den „schwarzen Tag“ in der Chronik des „SAR 71“, den 14. März 2002, als der Hubschrauber abstürzte und alle fünf Besatzungsmitglieder ums Leben kamen. Stieglitz

sprach der Deutschen Flugsicherung (DFS) und der Flughafen Hamburg GmbH seinen Dank und seinen Respekt aus, denn man habe stets die Rahmenbedingungen dafür geschaffen, dass der Hubschrauber, der in der Kontrollzone eines internationalen Verkehrsflughafens operiere, sicher zurückkehren konnte.



der Bundespolizei Erfolg“. Weiterhin sicherte Hanning der Stadt Hamburg eine „enge Kooperation und Verlässlichkeit“ zu. Er bestätigte das Gerücht, dass man beabsichtige, in absehbarer Zeit ein neues Flugmuster als Nachfolger der Bell 212 einzusetzen. In typischer Fliegersprache wünschte er den Besatzungen „Hals- und Beinbruch“ sowie eine immer gesunde Heimkehr zum Rettungszentrum.

Abb. 6: Seit dem 19. Januar in Hamburg und dem Umland im Einsatz: „Christoph 29“ (Foto: P. Bockshammer)

Auch der Inspekteur des Sanitätsdienstes, Admiraloberstabsarzt Dr. Karsten Ocker, würdigte in einer Ansprache die erbrachten Leistungen der Luftwaffenbesatzungen. Während der vergangenen Jahrzehnte seien sie, so der Admiraloberstabsarzt, gemeinsam mit den Sanitätssoldaten zu einer festen Institution am Hamburger Himmel geworden. Ocker betonte in seiner Rede die große Bedeutung und den praktischen Nutzen des Rettungswesens für die Bundeswehr. Für den Auftrag des Sanitätsdienstes der Bundeswehr im In- und Ausland sei dieses notwendig und nicht verzichtbar.

Ein weiterer Teil der Veranstaltung war der offizielle Übergabeappell, bei dem eine Abordnung der Luftwaffe, der Bundespolizei sowie Soldaten der Sanitäts-Schülerkompanie angetreten waren.

Abb. 7: Übergabeappell mit Generalleutnant Stieglitz, Innenminister Nagel und Admiraloberstabsarzt Dr. Ocker (Foto: F. Ritter)

Auch für die Hamburger Polizei fand der Generalleutnant Worte des Dankes, denn sie ist stets bei den RTH-Landungen zur Sicherung vor Ort und fährt die medizinische Crew bei Bedarf zum Einsatzort. Er wies darauf hin, dass der „SAR 71“ in „mehr als 32 Jahren als Arbeitspferd der Luftrettung insgesamt 48.686 Einsätze“ geflogen habe, man sich künftig aber auf den militärischen Kernauftrag (z.B. Combat-SAR) und taktische Lufttransportaufgaben konzentrieren müsse. Die Hilfe bei Naturkatastrophen oder die AirMedevac-Einsätze (luftgestützte medizinische Evakuierung, medical evacuation by aircraft) etwa mit dem Airbus A-310 – wie beispielsweise beim Tsunami – würden jedoch erhalten bleiben. Er erinnerte in dem Zusammenhang an die jüngste Hochwasserkatastrophe an der Elbe und den Papstbesuch in Köln. Ein Grund für den Rückzug der Bundeswehr aus der zivilen Rettung, so Stieglitz weiter, sei die Ausmusterung der Bell UH-1D zugunsten des NH-90, der viel zu groß und schwer für Einsätze als RTH sei. Abschließend bedankte sich der Inspekteur der Luftwaffe bei der Feuerwehr Hamburg für die gute Zusammenarbeit und beim LTG 63 für „drei Jahrzehnte Luftrettung in Hamburg“ und die „hervorragende Erfüllung des Auftrags“.

Der Hamburger Innensenator Udo Nagel erinnerte nochmals an „eine der schwärzesten Stunden Hamburgs“, nämlich die Sturmflut von 1962 und die Rolle des damaligen Polizeisenators (späteren Innensensors) Helmut Schmidt. Er ließ die knapp 33-jährige Zeit des SAR 71 Revue passieren und sprach ebenfalls allen Beteiligten und Verantwortlichen Dank aus. „Hier wurde und wird Großartiges geleistet“, so der Innensenator. Er rief den Rettungsfliegern der Luftwaffe ein „herzliches Tschüss“ hinterher und begrüßte die „neuen Besatzungen der Bundespolizei mit einem herzlichen Willkommen“. Aus seiner Sicht, so Nagel weiter, habe sich nach den ersten Monaten mit der Bundespolizei gezeigt, dass die Rettungsfliegerei „weiterhin in professionellen Händen“ sei.

Dr. August Hanning, Staatssekretär im BMI, verlieh seiner Freude Ausdruck, dass nun „offiziell vollzogen würde“, was am 19. Januar bereits technisch erfolgt sei, nämlich die Übernahme des Flugbetriebs durch die Bundespolizei. Er betonte den Zwei-Turbinen-Antrieb und die höhere Leistung des Musters Bell 212 (militärische Bezeichnung UH-1N) und wünschte den „Beamtinnen und Beamten



Der Leitende Hubschrauberarzt Dr. Bernd-Rüdiger Vorwerk drückte seinen Dank an die ehemaligen und neuen Flieger nach den ersten „Christoph 29“-Monaten mit folgenden Worten aus: „Abschließend möchte ich im Namen des gesamten Rettungsdienstpersonals des Bundeswehrkrankenhauses Hamburg feststellen, dass uns der Abschied von unseren Kameraden der Luftwaffe, mit denen wir zum Teil über Jahrzehnte kameradschaftlich und vertrauensvoll zusammengearbeitet haben und denen wir uns freundschaftlich verbunden fühlten, sehr schwer gefallen ist. Die Ergebnisse der gemeinsam erbrachten Arbeit sprechen für sich. Die neue Kooperation mit den Kollegen der Bundespolizei und dem BBK gestaltet sich ebenfalls professionell und reibungslos. Erkannte Probleme werden schnell, unbürokratisch, zielorientiert und pragmatisch gelöst, so dass wir uns auch für die Zukunft auf eine nicht weniger kompetente und erfolgreiche Zusammenarbeit zum Wohle des Bürgers in und um Hamburg herum freuen.“