

Große Leserumfrage: Mehr dazu auf S.52

RETTUNGS DIENST

6

ZEITSCHRIFT FÜR PRÄKLINISCHE NOTFALLMEDIZIN



LYSE-THERAPIE

Erfahrungen nach 33 Monaten



REANIMATION

Überblick der Maßnahmen



HYGIENE

Infektionstransport – was ist das?



Luftrettung

H6491 _ Postvertriebsstück _ Gebühr bezahlt _ 27. Jahrgang _ Juni 2004

www.skverlag.de





SAR-Dienst der Bundeswehr: 4.200 Einsätze im Jahr 2003



Das Lufttransportkommando (LTKdo) der Bundeswehr in Münster hatte im Februar 2004 zu einer Presseveranstaltung eingeladen. Anlass war die Bilanz des militärischen Such- und Rettungsdienstes (SAR) für das Jahr 2003 – das Jahr, in dem der SAR-Dienst 45-jähriges Bestehen feierte. Von den Hintergründen der Entstehung bis hin zur Schilderung teils spektakulärer Fälle, die es 2003 gegeben hatte, wurde im LTKdo vieles an Informationen geboten. Ob Bergrettung im Allgäu, die Suche von vermissten Personen in der Ostsee, der Transport von verwundenen Soldaten aus Afghanistan oder deutschen Anschlagopfern aus Tunesien – es wurde auch 2003 wieder vieles von den SAR-Fliegern geleistet. Eine Besichtigung der SAR-Leitstelle rundete die Veranstaltung ab.

Erlangung der Souveränität der Bundesrepublik Deutschland

Zunächst soll hier der Hintergrund beleuchtet werden, der Ende der 50er-Jahre zur Entstehung des militärischen SAR-Dienstes in Deutschland geführt hatte.

Am 5. Mai 1955 entließen die Westmächte die Bundesrepublik Deutschland in die Unabhängigkeit, sodass die Aufstellung eigener Streitkräfte (Bundeswehr) möglich wurde. Dies erfolgte im Rahmen der Westeuropäischen Union (WEU) und der NATO. Damit konnte auch der Flugbetrieb aufgenommen werden. 1956 trat die Bundesrepublik Deutschland der ICAO (International Civil Aviation Organization: Internationale Zivil-Luftfahrt-Organisation) bei.

Die ICAO

Die ICAO wurde 1944 in Chicago (Illinois) gegründet. Sie ist eine Unterorganisation der Vereinten Nationen (UN) und hat ihren Sitz in Montreal (Kanada). Zu den Aufgaben der ICAO gehört die Schaffung einheitlicher, verbindlicher Normen, mit denen im internationalen Luftverkehr Sicherheit, Regelmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit erzielt werden sollen. So ist insbesondere die Definition von technischen Standards eines der Ziele der Internationalen Zivil-Luftfahrt-Organisation. Dabei hat jedoch die ICAO keine Hoheitsbefugnisse, sodass die von ihr formulierten Richtlinien nicht unmittelbar in den Mitgliedstaaten gelten. Stattdessen müssen sie in nationales Recht umgewandelt werden.

Die Verpflichtung im Rahmen des ICAO-Beitritts

Mit dem Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zur ICAO ging die Verpflichtung einher, einen nationalen Such- und Rettungsdienst (SAR) für in Not befindliche Luftfahrzeuge aufzustellen. Bereits am 1. Januar 1958 nahm der militärische SAR-Dienst seinen Dienst auf. Im Folgenden ist aufgeführt, welche rechtlichen Grundlagen dafür heute u.a. bestehen (Anmerkung: Es handelt es sich hier um die jeweils aktuellsten Fassungen, frühere sind dadurch ggf. außer Kraft getreten):

- die Einführung weltweit einheitlicher Verfahren im Such- und Rettungsdienst durch die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO, International Maritime Organization, gegründet 1948, Sitz in London) und die ICAO,

Autor:

Stephan Dönitz
Fachkrank-
pfleger, Rettungs-
assistent,
Mühlenredder 3,
D-21493 Schwar-
zenbek,
s.doenitz@
onlinehome.de,
www.luftrettung-
hamburg.de

Abb. 1: SAR-Hubschrauber des Lufttransportgeschwaders 61 (Penzig) bei einer Übung mit der Bergwacht



wehr (Bw) bis heute durchgeführt, davon drei Viertel im Rahmen der Luftrettungszentren in Deutschland. Über 190.000 Menschen in Lebensgefahr konnte so geholfen werden. So führte der SAR-Dienst der Bw im letzten Jahr knapp 4.200 Einsätze durch, von denen mehr als ein Drittel außerhalb der Luftrettungszentren durchgeführt wurde. Mit diesen Worten eröffnete Generalmajor Reinhart Hoppe, der Kommandeur des Lufttransportkommandos, die Veranstaltung.

- eine Vereinbarung vom 11. März 1982 zwischen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW), die besagt, dass der maritime Such- und Rettungsdienst von der DGzRS freiwillig und auf eigene Kosten wahrgenommen wird,
- die „Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Such- und Rettungsdienstes für Luftfahrzeuge und des maritimen Such- und Rettungsdienstes“ vom 13. Juni 2001,
- gemeinsame Regelungen des Bundes und der Länder zur Durchführung des SAR-Dienstes für Luftfahrzeuge (1. April 2001),
- die Grundsatzweisung für den militärischen SAR-Dienst der Bundeswehr vom 31. August 1981.



Abb. 2: Einsatz an den Luftrettungszentren – hier der RTH SAR 71 am Hamburger Hauptbahnhof

Das Lufttransportkommando

Das LTKdo ist zuständig für:

- die Planung, Steuerung, Führung und Auswertung von Lufttransporteinsätzen für die Bundeswehr und als Sonderaufgabe für den politisch-parlamentarischen Bereich,
- das Führen von Einsätzen der zugewiesenen Kräfte und Mittel im Rahmen des Such- und Rettungsdienstes (SAR) der Bundeswehr.

Mit anderen Worten: Wann und wo auch immer Soldaten der Bundeswehr zum Einsatz kommen, findet man die Transportflugzeuge und Hubschrauber des LTKdo im Einsatz. Doch vor allem werden vom LTKdo und seinen untergliederten Bereichen Leistungen außerhalb des Militärs erbracht. So werden im Rahmen der so genannten „dringenden Nothilfe“ über 90% der Einsätze, die der SAR-Dienst leistet, im Zivilbereich durchgeführt. Das Spektrum umfasst aber auch Lenkungs- und Koordinierungstätigkeiten, z.B. wurden die Einsätze aller Rettungshubschrauber bei dem schweren Eisenbahnunglück in Eschede 1998 von der SAR-Leitstelle Münster aus koordiniert.

Generalmajor Reinhart Hoppe erinnerte daran, dass 1971 mit der Gründung des Rettungszentrums Ulm der zivile Bereich mit Luftrettung unterstützt wurde. Damals kam es zu einem schnellen Aufbau eines Rettungssystems, bei dem die Bundeswehr von Anfang an dabei war. Andere besondere Einsätze, die den Besatzungen in lebhafter Erinnerung geblieben sind, so Generalmajor Hoppe, waren beispielsweise

- die Flut in Hamburg 1962,
- die Waldbrandkatastrophe in Niedersachsen 1975,

Bilanz des SAR-Dienstes

Eine Bilanz, die sich sehen lassen kann: 260.000 Einsätze wurden durch den SAR-Dienst der Bundes-



Abb. 3: Generalmajor Hoppe, Kommandeur des LTKdo



Abb. 4: Windeneinsatz eines SAR-Hubschraubers der Luftwaffe

oder vermisste Personen in der See. Ein Beispiel für einen Einsatz, der die Besatzungen enorm körperlich und psychisch forderte, war Dienstag, der 13. August 2002. Hier wurden im Rahmen des Elbehochwassereinsatzes alleine durch Hubschrauber der Luftwaffe 492 Windeneinsätze in einem Zeitraum von neun Stunden durchgeführt. Besonders die Rettung von Kindern, Behinderten und alten Menschen von Dächern oder



- die Schneekatastrophe in Norddeutschland 1978,
- das Oderhochwasser 1997,
- das ICE-Unglück 1998 in Eschede,
- das Lawinenunglück im österreichischen Galtür 1999,
- das Elbehochwasser 2002.

Viele der Einsätze waren jedoch leider vergeblich, da die Hilfe für die Betroffenen zu spät erfolgte. „Sie können sich vorstellen, dass das Eindrücke sind, die von den Besatzungen mitunter sehr schwer zu verarbeiten sind“, so der Generalmajor in Anspielung auf abgestürzte Flugzeuge



Abb. 5: Oberstleutnant Lepkowski, im LTKdo zuständig für SAR

Geballtes Wissen für Sanitäter

- Unterricht
- Prüfung
- Retten

Das LPN-San ist das Lehrbuch für Rettungssanitäter, Rettungshelfer, Betriebsanitäter und die vielen ehrenamtlichen Helfer. Auf 645 Seiten sind Inhalte, Abbildungen und Grafiken anschaulich und fundiert dargestellt, so dass das LPN-San das perfekte und am weitesten verbreitete Lehrbuch im Rettungsdienst ist.

service@skverlag.de
www.skverlag.de



GRUNDLAGEN

S+K
Stumpf+Kossendey
Verlag

LPN-San
Lehrbuch für Rettungssanitäter, Betriebsanitäter und Rettungshelfer
- hrsg. von M. Böbel, H.-P. Hündorf, R. Lipp, J. Veith
- 1. Auflage 2001
- mit allen aktuellen CPR-Richtlinien
- 645 Seiten, 393 Grafiken und Tabellen
- durchgehend vierfarbig
- Fadenheftung, cellophanierter Schutzumschlag



Best.-Nr. 441 € 34,90

Aufgaben des SAR-Dienstes

Tab. 1

militerische Aufgaben	hoheitliche Aufgaben	Hilfeleistungen der Bundeswehr
<ul style="list-style-type: none"> • Unterstützung der eigenen und verbündeten Streitkräfte 	<ul style="list-style-type: none"> • Such und Rettungsdienst für Luftfahrzeuge über dem Hoheitsgebiet Deutschlands und den zugewiesenen Seegebieten der Nord- und Ostsee, unabhängig von ihrer Nationalität • Unterstützung des Seenotrettungsdienstes vor der deutschen Nord- und Ostseeküste 	<ul style="list-style-type: none"> • Unterstützung der zivilen Rettungsdienste • Einsätze bei Naturkatastrophen und schweren Unglücksfällen • Abwehr von Gefährdungen • SAR-Mittel ersten und zweiten Grades

Abb. 6: Unverzichtbarer Partner der SAR-Flieger im Gebirge: die Bergwacht, hier bei einer Übung im bayerischen Wettersteingebirge



aus Bäumen gestalten sich sehr schwierig in der Durchführung und mental belastend. Hier zeigte sich einmal mehr der Nutzen des ständigen Trainierens von Winden- und Außenlastverfahren.

Zudem ging Oberstleutnant Volker Lepkowski auf die oben bereits angesprochenen gemeinsamen Regelungen des Bundes und der Länder ein. Diese besagen, dass die RCCs auf Institutionen der einzelnen Länder zurückgreifen können, z.B. auf Kräfte

- der Polizei/Wasserschutzpolizei,
- des Bundesgrenzschutz (BGS),
- der Feuerwehren,
- örtlicher Rettungsdienstkräfte,
- des Technischen Hilfswerkes (THW),
- der Bergwacht und
- der Landeskriminalämter.

Auftrag des SAR-Dienstes

Viele assoziieren beim SAR-Dienst ausschließlich die Tätigkeit der Luftrettungszentren. Dies ist nicht zuletzt auch auf die ZDF-Vorabendserie „Die Rettungsflieger“ zurückzuführen. Doch leistet der SAR-Dienst weitaus mehr als das. Oberstleutnant Volker Lepkowski, der zuständige Dezernent im Lufttransportkommando für SAR, umriss die Aufgaben des SAR-Dienstes wie in Tab. 1 dargestellt.

Um diese Zwecke erfüllen zu können, hält man an den derzeit 12 SAR-Kommandos so genannte SAR-Einrichtungen ersten Grades rund um die Uhr einsatzbereit, so Oberstleutnant Lepkowski. Darunter versteht man Einheiten, die nur von den SAR-Leitstellen eingesetzt werden können und für ihre SAR-Aufgaben über eine besondere Ausbildung und Ausrüstung verfügen. So haben z.B. die Hubschrauber vom Typ Bell UH-1D alle eine Innenrettungswinde, Zusatztanks und Peilgeräte für Notsender (ELT: Emergency Locator Transmitter).

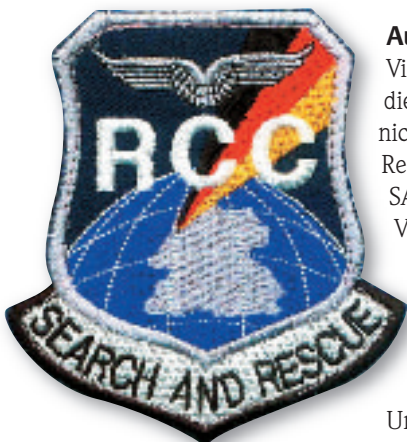
Diese werden im Bedarfsfall von den SAR-Leitstellen (RCC) angefordert und kommen dann unverzüglich zum Einsatz. Man bezeichnet sie als SAR-Mittel zweiten Grades, weil sie nicht ausschließlich für diese Zwecke vorgehalten werden.



Abb. 7: Das RCC Münster bei einer Presseveranstaltung im Februar 2004

Die SAR-Leitstellen

Die Steuerung der luftgestützten SAR-Einsätze erfolgt durch eine der zwei SAR-Leitstellen. Diese werden als RCC (Rescue Coordination Centre) bezeichnet. Das RCC Glücksburg (bei Flensburg) wird von der Marine geführt und ist für den Bereich der Seegebiete einschließlich Schleswig-Holstein zuständig. Das RCC Münster, das der Luftwaffe untersteht, ist für das komplette restliche Gebiet der Bundesrepublik



Gesamt-Übersicht 2003

Tab. 2

	Glücksburg	Münster	RZ	gesamt
Alarmierungen	475	2.748	3.019	6.242
Luftnot-Einsätze	31	160	0	191
Seenot-Einsätze	23	0	0	23
Einsatzunterstützung	4	138	0	142
dringende Nothilfe	121	717	2.996	3.834
Gesamteinsätze	179	1.015	2.996	4.190

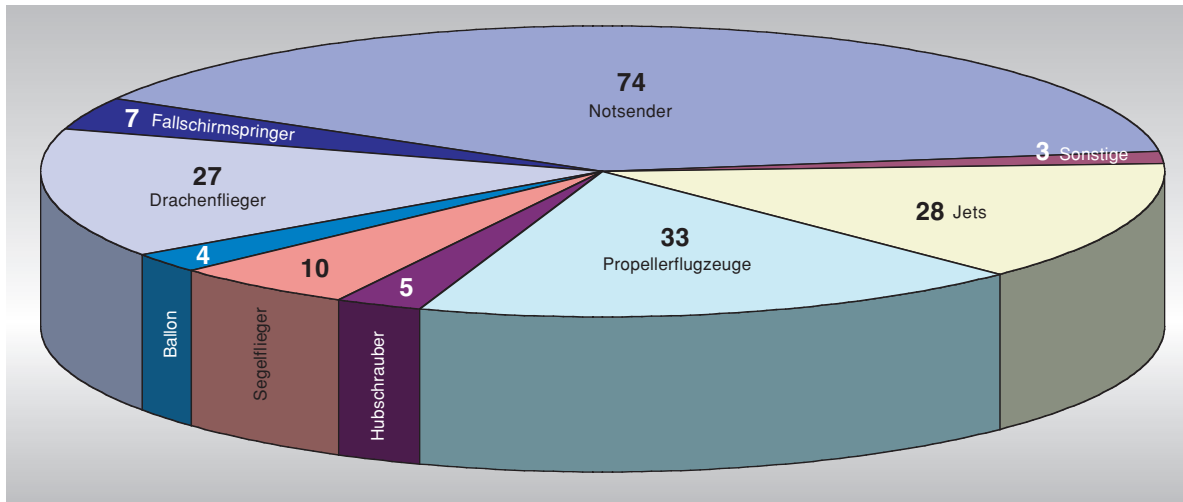
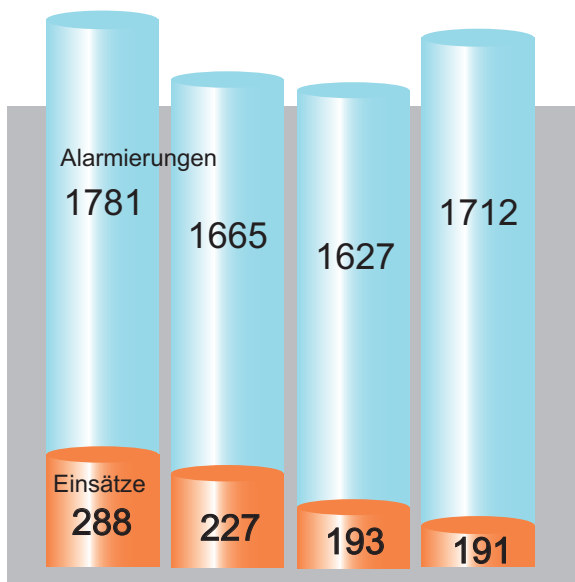


Abb. 8: Luftnotfälle



Insgesamt unterstehen dem Lufttransportkommando 6.300 Soldaten, Beamte und Angestellte. Eingesetzt werden 96 Flächenflugzeuge und 85 Hubschrauber.

Abb. 9: Luftnotfälle – Aktivitäten des SAR-Dienstes

Ausblick

In der näheren Zukunft soll die C-160 durch den Airbus A400 M regeneriert werden. Die o.g. Hubschraubermuster werden durch den NH-90 bzw. MH-90 (Marineversion des NH-90) ersetzt. Wie bereits an anderer Stelle ausgeführt wurde, führt dies zum sukzessiven Rückzug der Bundeswehr aus den Luftrettungszentren, weil der NH-90 für zivile Luftrettungseinsätze – etwa in der Stadt – nicht



Deutschland zuständig. Die Einsatzzentrale für alle Maßnahmen im maritimen SAR-Dienst Deutschlands ist die Seenotleitung Bremen (MRCC: Maritime Rescue Coordination Centre) der DGzRS.

Eingesetzte Mittel

Dass der SAR-Dienst der Luftwaffe mit Hubschraubern vom Typ Bell UH-1D fliegt und die Marine die Seaking MK 41 bzw. Sealynx einsetzt, ist sicher bekannt. Im Rahmen der AirMedEvac-Einsätze (luftgestützte medizinische Evakuierung; medical evacuation) werden außerdem Flugzeuge vom Typ Airbus A-310 und Transall C-160 geflogen.

Doch gehört zu den SAR-Mitteln ersten Grades auch eine Breguet Atlantic BR 1150, deren Besatzung immerhin aus zwei Flugzeugführern, zwei Flugzeugoperationsoffizieren, einem Bordmechaniker, einem Bordfunker und sechs System-Bedienern besteht. Die Maschine verfügt u.a. über ein Suchradar, Peilgeräte für Notsender und einen Abwurfbehälter Lindholm (enthält eine 10-Mann-Rettungsinsel sowie zwei Versorgungsbehälter mit Seenotausrüstung) und kann maximal 12 Stunden Flugzeit absolvieren.

geeignet ist. Durch sein hohes Abfluggewicht von 8.700 kg würde der Rotorabstrahl (Downwash) des NH-90 häufig Beschädigungen im Umfeld herbeiführen, außerdem ist der Platzbedarf nicht unerheblich.

Heute bestehen nur noch zwei Luftrettungszentren der Bw in Hamburg und Neustrelitz. Die Luftwaffe wird voraussichtlich dieses oder kommendes Jahr im Rahmen einer Kooperation die Station Hamburg gemeinsam mit einem anderen Luftrettungsanbieter (wie z.B. zuletzt in Ulm) betreiben. Die „Rund-um-die-Uhr-Bereitstellung“ von SAR-Mitteln ersten Grades im Rahmen der ICAO-Verpflichtung bzw. der anderen SAR-Aufgabenbereiche wird jedoch auch in der Zukunft beibehalten. ■

Abb. 10: Der NH 90 – bald Nachfolger für die heute eingesetzten Hubschraubermuster (aktuell weltweit erstmalig präsentiert auf der ILA Berlin vom 10. bis 16. Mai 2004)