

aus weiß wird gelb

**Weißer Fleck auf der Landkarte ade:
Christoph 32 schließt eine der letzten
Lücken im bayerischen und deutschen
Luftrettungsnetz**

Mit der Inbetriebnahme des am Klinikum Ingolstadt stationierten ADAC-Rettungshubschraubers „Christoph 32“ wurde am 10. Juli 1991 um 10 Uhr das Kapitel „Rettungshubschrauberstandorte in den al-

Dr. Herbert Huber (Innenminister Dr. Edmund Stoiber war privat verhindert), Michael Herrler (Geschäftsleiter des Krankenhauszweckverbandes), Prof. Dr. Karl Bihler (Chefarzt für Anästhesie und Intensivmedizin im Klinikum Ingolstadt) und Peter Schnell (Oberbürgermeister und Vorsitzender des Rettungszweckverbandes Ingolstadt). Wilhelm Lyding, Vorsitzender des ADAC-Südbayern, war aus gesundheitlichen Gründen verhindert.

ADAC-Ehrenpräsident Franz Stadler in seiner bekannt temperamentvollen, bayerisch-barocken Art: „Ein großer Tag für Ingolstadt und die ganze Region“. Stadler lobte das deutsche Rettungssystem und insbesondere die Luftrettung: „Es gibt kein besseres Rettungssystem, die ganze Welt beneidet uns“, und verteilte sogleich einen Seitenhieb auf die „spon-

nehmen. „Piloten, Ärzte und Sanitäter sollen einen guten Flug haben“.

Der rund 5,5 Millionen Mark teure Hubschrauber vom Typ MBB BK 117 wird neben dem Stadtgebiet von Ingolstadt unter der Leitung von Hubschrauberarzt Dr. Alfred Preisz in einem Radius von 50 km die Landkreise Eichstätt, Neuburg-Schrobenhausen und Pfaffenhofen sowie die Autobahnen A 9 zwischen Hilpoltstein und Allershausen und A 93 von Kehlheim bis zum Autobahndreieck Holledau betreuen. Das extrem hohe Verkehrsaufkommen und Unfallgeschehen auf der Strecke Nürnberg-München ist un schwer den täglichen Nachrichten zu entnehmen.

Bisher wurde das jetzt von Ingolstadt aus angeflogene Gebiet von der in Manching stationierten Rettungsstaffel der Bundeswehr mitbetreut. In der Praxis bedeutete das bisher, so der ADAC-Gau Südbayern, daß der Bundeswehr-Hubschrauber nach dem Start in Manching zunächst am Klinikum Ingolstadt einen Notarzt aufnehmen mußte und erst dann den – vorher vielleicht bereits überflogenen Einsatzort – ansteuern konnte. Warum man an diesem Anachronismus so lange hing, mag eines der Geheimnisse im deutschen Rettungswesen bleiben, so es sich um Profilierung, Eifersüchteleien, Tradition usw. handelte. Luftrettung hat auch mit Politik zu tun.

Horst-Werner Leukel ging in seiner Rede auf die Anfänge des Standorts Ingolstadt ein. Der lange Anlauf begann bereits 1980, also nachdem der 18. und letzte Rettungshubschrauber des Katastrophenschutzes in Kempten stationiert wurde. Der damalige Bundesinnenminister Gerhard Baum erklärte bei dieser Übergabe, so Leukel, daß mit der Einrichtung der 18 Standorte den katastro-



**Klinikum Ingolstadt,
Veranstaltungssaal: viel
Prominenz, Politiker,
Piloten, Ärzte, Sanitäter.
Franz Stadler, ADAC-
Ehrenpräsident: „Ein
großer Tag für Ingolstadt
und die ganze Region“.**

ten Bundesländern“ (vorläufig) abgeschlossen.

Im architektonisch sympathisch wirkenden Klinikum von Ingolstadt sprachen im feierlichen Rahmen Eröffnungsworte ADAC-Altpräsident Franz Stadler, ADAC-Vizepräsident Horst-Werner Leukel, Staatssekretär

sorgeeignete“ Automobilindustrie, die das Luftrettungssystem „im Regen stehen läßt“. Insgesamt, so Stadler, hat der ADAC bisher über 35 Millionen Mark an Mitgliederbeiträgen in die Luftrettung investiert und warnte davor, die Luftrettung „als selbstverständlich“ hinzu-

phenschutztaktischen Erfordernissen ausreichend Rechnung getragen wurde und keine weiteren Ergänzungen vonseiten des Bundes mehr realisiert würden. Aus diesem Grunde wurde in den ADAC-Führungsgremien der Beschluß gefaßt, die vorhandenen „weißen Flecke“ zu schließen. Anfang Januar 1981 wandte sich Franz Stadler an die Ministerpräsidenten aller Bundesländer und unterbreitete das Angebot des ADAC, gemeinsam mit den Ländern für einen lückenlosen Luftrettungsdienst zu sorgen, damit jeder Notfallpatient die gleiche Rettungs-Chance erhält. Der damalige Bayerische Ministerpräsident Franz Josef Strauß antwortete am 23. März 1981 mit der Erklärung, daß die Bayerische Staatsregierung beabsichtige, weitere Rettungshubschrauber in Bayreuth und Ingolstadt zu stationieren – und nahm dankend das Angebot des ADAC an. Bayreuth's Christoph 20 wurde bereits im November 1981 in Betrieb genommen, Christoph 32 jetzt in Ingolstadt, also: mit 10 Jahren Verspätung.

Was hätte in diesen 10 Jahren alles verhindert werden können? Wieviel mehr Menschenleben wären gerettet worden, wieviel weniger Leid wäre entstanden? Diese Fragen bleiben offen.

Vizepräsident Leukel betonte, daß der für Ingolstadt vorgesehene Rettungshubschrauber vom ADAC-Präsidium bereits im November 1982 genehmigt und gekauft wurde. Nachdem sich aber hier „kurzfristig Schwierigkeiten“ für die rasche Verwirklichung dieses Standortes ergaben, wurde der Hubschrauber an der Luftrettungsstation in Sanderbusch bei Wilhelmshaven zum Einsatz gebracht, nachdem dort ein bislang privat tätiger Betreiber „über Nacht“ in Schwierigkeiten geriet und den Betrieb einstel-

len mußte. Der Standort Ingolstadt wurde aber vonseiten des ADAC nicht vergessen.

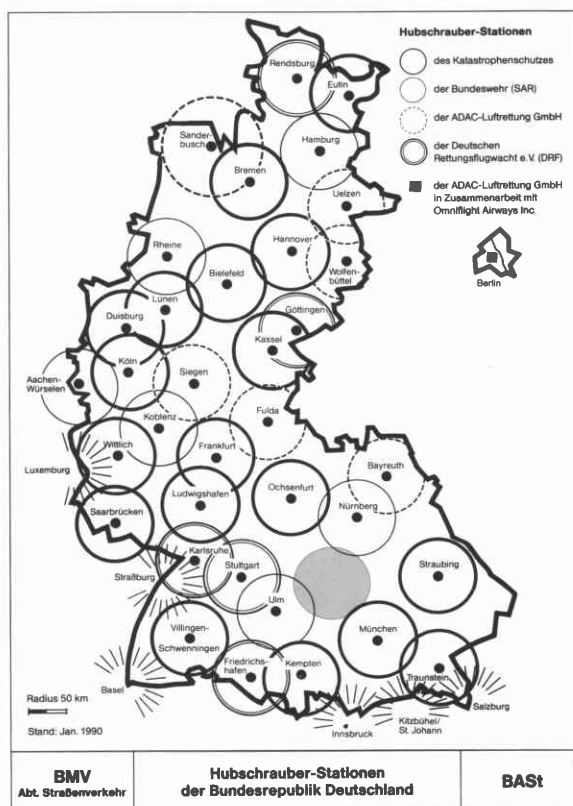
Leukel: „In der Zeit von 1981 bis heute hat die Bundeswehr verdienstvolle Hilfestellung gegeben. Zahlreiche Einsätze wurden vor allem zu Unfällen an der Autobahn geflo-

gen. Das SAR-Kommando in Manching konnte auf Dauer jedoch eine eigene Rettungshubschrauber-Station nicht ersetzen; dazu fehlten der Bundeswehr schon die rechtlichen Voraussetzungen“.

Leukel trat in seiner Ansprache Befürchtungen entgegen,

Kirchliche Segnung von Christoph 32 bei strahlendem Sonnenschein. Wenige Minuten später – der erste Einsatz. Seit Beginn der Luftrettung in Deutschland wurden rund 450.000 Einsätze geflogen. Etwa 50.000 Menschen verdanken dem deutschen Luftrettungssystem ihr Leben.

Fotos: Ambulanz Magazin



Seit vielen Jahren ein „weißer Schandfleck“ in der Helikopter-Rettung zwischen Ulm, Nürnberg, Straubing und München: die Ingolstädter Lücke in der deutschen Luftrettung.

Primärrettungshubschrauber Christoph 32, Innenleben: modernste Medizintechnik, sorgsam durchdachte Platz- und Raumaufteilung, vorbildliche „kleine Intensivstation“. Alarmiert wird Christoph 32 über den Notruf 110 oder die Rettungsleitstelle Ingolstadt mit der Telefonnummer (08 41) 19 222.



daß das SAR-Kommando Manching nun „überflüssig“ wird. Andernorts gesammelte Erfahrungen lassen erwarten, daß es zu einer Mehrbeschäftigung kommt. Beispiel Sanderbusch mit dem nur 11 km entfernten SAR-Kommando Jever. Seit Übernahme der Station durch die ADAC-Luftrettung 1983 haben sich die Luftrettungseinsätze des SAR-Hubschraubers deutlich erhöht, obwohl Christoph 26 hier inzwischen mehr als 1.000 Einsätze fliegt. Grund: wachsendes Akzeptanzverhalten der Rettungsleitstellen, die mehr und mehr die Vorteile des flexiblen Einsatzes von Rettungshubschraubern erkennen und nutzen.

Um den Ärzten des Klinikums Ingolstadt das Umsteigen von dem ihnen bereits bekannten Hubschrauber-Typ Bell UH 1 D auf die ADAC-Ma-

schine zu erleichtern, setzt der ADAC hier anstelle der standardmäßig verwendeten BO 105 die größere BK 117 ein. Voll ausgerüstet kostet dieser Hubschrauber rund 6 Millionen Mark. Es ist damit die dritte BK 117, die im deutschen Luftrettungsnetz fliegt (München, Ingolstadt, Sanderbusch). Um Ausfallzeiten zu begegnen, hält der ADAC eine vierte BK 117 als Reservemaschine für diese drei Standorte vor.

Bekanntlicherweise ist die BK 117 eine Gemeinschaftsproduktion von MBB und Kawasaki. Der Hubschrauber hat zwei Triebwerke mit ca. 650 PS und eine Reisegeschwindigkeit von etwa 250 km/h. Die in der Schweiz gefertigte medizinische Ausrüstung entspricht einer „kleinen Intensivstation“ mit Sauerstoffanlage, EKG-Gerät,

Defibrillator (Physio Control), Vakuum-Matratze; zwei Patienten können auf nebeneinanderliegenden Tragen transportiert werden.

Nach Leukels Ansicht findet der nun in Ingolstadt gesetzte Markstein mit Christoph 32 zu einer Zeit statt, in der sich in der Luftrettung ein Wandel vollzieht: „Im Gegensatz zu den früheren Jahren des Aufbaus scheint sich der Bund mit seinem Engagement auf dem Rückzug zu befinden“. Unsicherheit bleibt, denn erst im vergangenen Jahr hat sich erwiesen, wie eng die Flexibilität des Bundes geworden ist. Die dringende Erneuerung der Flotte des Katastrophenschutzes mit Hubschraubern, die nicht mehr den letzten Stand von Medizin und Technik repräsentieren, wurde nicht mehr realisiert. Vor dem Hintergrund wachsender Anforderungen des Bundes durch die Deutsche Wiedervereinigung bleibt nicht auszuschließen, daß Verpflichtungen mehr und mehr für Aufgaben zurückgenommen werden, für die sich keine „originäre Kompetenz“ ableiten läßt.

Leukel appellierte an die Länder, sich verstärkt auf jene Partner abzustützen, die ihnen Kontinuität gewährleisten und die in der Lage sind, die Qualität der geschaffenen Einrichtungen weiter zu entwickeln und zu optimieren. „Ebenso wird es darauf ankommen, den Schulterschuß zwischen bodengebundener Rettung und Luftrettung noch enger zu schließen. Der ADAC möchte hier in Ingolstadt die bewährte Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Roten Kreuz weiter festigen. Dies auch, um Gefahren abzuwenden. Vor allem den unseriösen Geschäftemachern muß auch weiterhin der Zugang zum öffentlich-rechtlichen System verwehrt bleiben, wenn dieses humanitäre Anliegen nicht Schaden nehmen soll. Marktwirt-

schaftliche Mechanismen können in dem Sektor nichts bewirken, in dem es in hohem Maß auf die Bereitschaft der Leistungsträger ankommt, auch eigene Mittel zum Ausgleich von Betriebskostenbilanzen bereitzustellen“.

Bemerkenswert war unter diesen Akzentuierungen auch die Teilnahme des BRK-Präsidenten Reinhold Vöth an der Eröffnung in Ingolstadt. Man sagt, in der Vergangenheit gab es zwischen beiden Organisationen schon mal „Harmonieprobleme“. Aus Cornwall, Großbritannien, war übrigens als Gast David Green gekommen.

Besonderen Dank für die letztendliche Realisierung von Christoph 32 sprach H.-W. Leukel aus an: Ehrenpräsident Franz Stadler, Innenminister Dr. Edmund Stoiber, Lt. Ministerialrat Dr. Heinrich Klingshirn, Manfred Dumann (früheres Mitglied des bayerischen Landtags), AOK-Direktor Sitzmann, Karl Dersch (Deutsche Aerospace – Dank fürs Hubschrauberparken, bis der Hangar fertig ist). Als sichtbares Zeichen der Anerkennung wurde dem Vertreter des Lufttransportgeschwaders 64 in Landsberg, Herrn OTL Licht, die Christophorus-Figur des ADAC überreicht.

Der Ingolstädter Hubschrauber-Hangar wird ab Oktober des Jahres gebaut. Die Gesamtkosten betragen 2,5 Millionen Mark. 1,2 Millionen übernimmt der Freistaat Bayern.

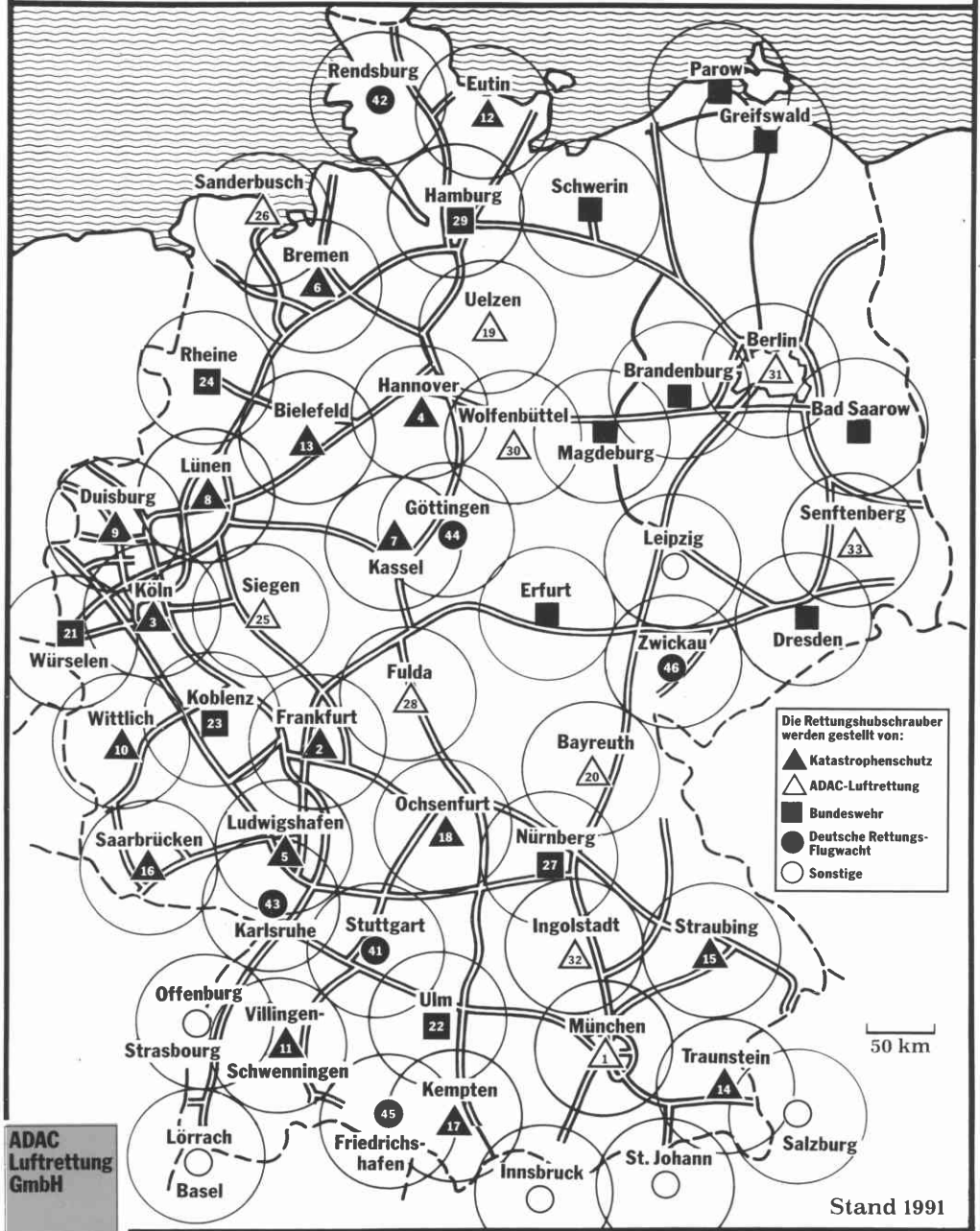
Bemerkenswert war – man vergleiche dazu die Diskussionen in Baden-Württemberg über „weiße Flecke in der Luftrettung“ (Region Franken, Ambulanz Magazin 01/1991) – die Aussage von Staatssekretär Dr. Herbert Huber: In Bayern wird gegenwärtig ein Gutachten darüber erstellt, ob ein begründeter Bedarf eines Luftrettungszentrums in der Ober-

pfalz besteht. Bayern zeigt sich also flexibel. Ferner, „der (bodgebundene) Rettungsdienst“ steht generell vor großen Problemen. „In der Vergangenheit wurde hier zu wenig getan“. Jede dritte Stelle ist in Zukunft nicht zu besetzen. Staatssekretär Dr. Huber: „Hauptamtliche Tätigkeit muß attraktiv sein und Zukunftsperspektiven aufzeigen, soziale Anerkennung in der Öffentlichkeit ist entscheidend“. Ehren-

amtliche und Zivildienstleistungen haben ebenso Platz im Rettungsdienst, sind nicht nur Handlanger, sondern Partner.

Kurz nach der Einweihungsfeier: Im provisorischen Aufenthaltscontainer brodelte gerade die Kaffeemaschine – Alarm. Gerüststurz, Flugzeit 8 Minuten. In den ersten 20 Tagen seit Inbetriebnahme flog Christoph 32, so Jürgen Drerup von der ADAC Luftrettung, schon über 80 lebensrettende Einsätze. □

Die Stützpunkte der Luftrettung in Deutschland



Aktuelle Standortverteilung der Rettungshubschrauber in den alten und neuen Bundesländern. Christoph 33 wird voraussichtlich im September '91 in Senftenberg seinen Dienst aufnehmen.