Hamburg Radar! Medevac Seven-tripple-One Airborne Wandsbek, Inbound …

Ein Tag beim SAR Hamburg 71, dem am meisten eingesetzten Rettungshubschrauber der Welt

Gemütlich und entspannt sitzen wir im Bereitschaftsraum auf dem Sofa. Die Einweisung in den Hubschrauber ist erfolgt, das Wetter abgefragt und der Schreibkram erledigt. Mit einer Tasse Kaffee in der Hand erzählt der Bordtechniker gerade von einem der letzten Einsätze – ALARM! Die Digitalen Meldeempfänger (DME) piepen und das RTH-Schild leuchtet auf!

Wir laufen den Gang entlang, die Treppe runter und raus zum olivgrünen Rettungshubschrauber (RTH) mit der bekannten orangefarbenen Seitentür. Während ich auf der Rückbank noch mit dem Gurt kämpfe (trotz Einweisung und Ausprobieren), läuft schon die Turbine an. Ein kurzer Blick vom Kollegen auf meinen Gurt – jetzt sitzt er – und das typische Klopfen der Huey-Rotorblätter kündigt das Abheben an. Geradezu sanft schrauben wir uns in den Hamburger Himmel und nehmen Kurs in Richtung

Norden nach Langenhorn (s. Bild oben). Eine nicht ansprechbare Person (d.h. bewusstlos) wurde von der Einsatzleitzentrale der Feuerwehr Hamburg gemeldet! Trotz meines deutlich erhöhten Adrenalinspiegels fühle ich mich fast schon geborgen. Nicht einmal ein Liftgefühl verspüre ich. Während ich mir dieses Gefühles bewusst werde, kommt die Rückmeldung von der bereits eingetroffenen Besatzung des mitalarmierten Rettungswagens (RTW): „Notarzt nicht erforderlich – Patient nicht in Lebensgefahr!" Wir drehen ab und machen uns auf den Rückflug – eigentlich schade, denn gerne hätte ich die SAR71-Besatzung „in Action" gesehen. Ich genieße den ungewohnten Ausblick. Halb im Unterbewusstsein nehme ich den Satz „Luftraum links frei!" wahr, als mich ein dumpfer Schlag in den Magen trifft. Der Hubschrauber bricht hart nach links weg und nimmt in einer engen Kurve Kurs auf Rahlstedt. Ein Folgeeinsatz: Und wieder eine „nicht ansprechbare Person". In weniger als zwei Minuten fliegen wir über der Straße, aber wir sind zu schnell! Es ist kein Rettungswagen zu sehen und ich lerne ein ungeahntes Problem kennen: Wie findet man aus 50 Metern Flughöhe die richtige Hausnummer?! Nach dem dritten Überflug landen wir auf einer nahen Koppel und werden von einem Peterwagen (so heißen in Hamburg die Polizeiwagen) aufgenommen und zum Einsatzort gefahren. Zu Dritt mit Ausrüstung auf der Rückbank ist es ziemlich eng. Der RTW der Hamburger Feuerwehr ist zwischenzeitlich am Einsatzort eingetroffen und noch vor uns im zweiten Stock bei der Patientin. Der erste Blick sagt alles: Wiederbelebung bei Herz-Kreislauf-Stillstand! Der Notarzt übernimmt die Führung und wir versuchen alle zusammen ein Leben zu retten. Die Krankheitsgeschichte lässt aber nichts Gutes erahnen. Obwohl das Ereignis vom Angehörigen beobachtet und sofort der Notruf 112 alarmiert wurde, bringen letztendlich unsere Bemühungen nicht den erhofften Erfolg. Vermutlich war es eine geplatzte Aussackung der Aorta – das würde bedeuten, dass es nie eine Chance gab.

… aber auch eine unverzüglich eingeleitete medizinische Hilfe vermag nicht immer, dem „Tod ein Schnippchen zu schlagen"

Mit einem flauen Gefühl verlassen wir den Einsatzort und sprechen noch kurz mit den Kollegen vom RTW über das Erlebte. Auch wenn wir diesmal dem Tod kein Schnippchen schlagen konnten, so war trotzdem zu spüren, woher der gute Ruf des SAR71 in Hamburg kommt. Kollegial wurde die fremde Besatzung flüssig ins Team integriert und der Einsatz vom Notarzt als „primus inter pares" (Erster unter Gleichen) geleitet.

Der Hamburger Rettungshubschrauber wurde am 16. Juli 1973 auf Initiative des damaligen Verteidigungsministers (und späteren Bundeskanzlers) Helmut Schmidt am Wandsbeker Bundeswehrkrankenhaus (BWK) in Dienst gestellt und als Christoph 29 im Rahmen der dringenden Nothilfe in die zivile Luftrettung eingebunden. Jedoch nennt ihn fast niemand so. Vielmehr ist er unter dem Namen SAR71 weit bekannt und inzwischen sogar der heimliche Star der ZDF-Fernsehserie „Die Rettungsflieger". Im Gegensatz zu den SAR-Kom-

Im Notfall sind oftmals schnelle Entscheidungen gefragt bei der Suche nach einem geeignetem Landeplatz …

mandos (z.B. Diepholz und Laage im Bereich des LTG 63, das ebenfalls die Hamburger Bell UH 1D stellt) werden die RTHs der Bundeswehr-Rettungszentren (Hamburg, Ulm, Neustrelitz, Koblenz – hier wird der RTH vom ADAC gestellt) und ehemals Bad Saarow (seit dem 15.5.2000 DRF) von den örtlichen Leitstellen direkt disponiert, was in Hamburg durch die Berufsfeuerwehr geschieht. Im Falle eines SAR-Einsatzes werden sie aus dem regulären Einsatzgeschehen abgezogen und unterstehen dann dem RCC Münster (Rescue Control Center). SAR-Einsätze sind Such- und Rettungseinsätze, z.B. bei Schiffs- und Flugzeugunglücken, zu denen sich die Bundesrepublik Deutschland durch internationale Verträge verpflichtet hat. Zuständig ist das Bundesministerium für Verkehr, hat aber aufgrund der Ressourcen die Durchführung an das Bundesverteidigungsministerium abgegeben.

Besetzt ist die Bell UH 1D mit einem Piloten (mind. 1.000 Stunden Flugerfahrung auf diesem Flugmuster und besondere fliegerische Einweisung zur Luftrettung im Hamburger Stadtgebiet) und einem Bordmechaniker der Luftwaffe sowie einem Notarzt (NA – erfahrener Arzt aus der Anästhesieabteilung des BWK) und einem Rettungsassistenten (RA) der Bundeswehr mit besonderem Einweisungs- und Einsprech-Lehrgang. Diese beiden Besatzungsmitglieder kommen vom zentralen Sanitätsdienst der Bundeswehr, in dem Heer, Luftwaffe und Marine vertreten sind.

Kaum verschnauft kommt der nächste Alarm: Wieder in Richtung Rahlstedt – eine Schwangere, nicht ansprechbar! Während die Turbine anläuft kommt der Rettungsassistent (RA) mit der Einsatz-

NOTF ERKR
19:18 210436
Altenwohnanlage
=> Wohnbereich 1, bei Bohne, Pers. nicht ansprechbar
AS1: Farmsener Landstraße,
AS2: 3. R.
AS1: L.Volksdorfer Weg
AS2: R.Farmsener Landstraße
F=Umfahrt vorhanden
21 RTH *24 RTWB
Zugänglichkeit:
Rezeption ständig besetzt
Info für die Einsatzkräfte:

depesche angelaufen (Ausdruck aller Einsatzdaten, die automatisch von der Feuerwehr übermittelt werden) und sucht im Stadtplan die Straße heraus. Während dessen hebt der Hubschrauber schon ab. Der für die Navigation verantwortliche Bordtechniker gibt die grobe Flugrichtung vor, erhält dann vom RA die entsprechende Seite aus dem Stadtplan mit der eingekreisten Straße und gibt die korrigierte Flugrichtung an den Piloten weiter. Die Flieger haben den Ehrgeiz entwickelt, die medizinische Crew so dicht wie möglich an den Einsatzort zu bringen. Und das heißt wirklich dicht! Direkt neben dem Haus bietet sich ein Schulhof für die Landung an. Während wir landen, klingelt es gerade zur Pause... (die armen Lehrer!). In der Wohnung geht es der baldigen Mutter inzwischen wieder etwas besser. Vermutlich nur eine Synkope (Ohnmachtsanfall). Trotzdem wird sie in Begleitung des RTH-Notarztes mit dem parallel alarmierten RTW der Feuerwehr zur weiteren Abklärung ins Krankenhaus gefahren. Der SAR71 fliegt in ein anderes, in der Nähe liegendes Krankenhaus mit einem besseren Landeplatz um dann dort den NA und RA wieder an Bord zu nehmen. Der Pilot und der Bordtechniker zeigen mir in der Zwischenzeit die Maschine und führen auch die ständig eingerüstete Rettungswinde vor, die mit nur wenigen Handgriffen einsatzbereit gemacht werden kann. Als das Team wieder komplett ist, fliegen wir zurück. Im Landeanflug auf das Bundeswehrkrankenhaus (BWK) sehen wir gerade den Notarztwagen (NAW) 21 B (Berta) ausrücken. Er ist das zweite notarztbesetzte Rettungsmittel, das vom BWK Hamburg besetzt wird.

„Medevac Seven-Tripple-One turn right ...“
Wie findet man aus 50 Metern Flughöhe die richtige Hausnummer?!

Trotz der immer wieder kritisierten nur einen (dafür aber sehr zuverlässigen) Turbine, gab es bisher keine ernsten Zwischen- oder Unfälle. Und auch wenn die „rüstige Lady“ langsam in die Jahre kommt, sie bleibt ideal für den Einsatz als RTH. Der Huey bietet einen großen Arbeitsplatz, bei dem auch während des Fluges der Patient am ganzen Körper problemlos zugänglich ist. Der robuste Hubschrauber schafft 220 km/h mit einer max. Flugzeit von 2:30h. Neben der normalen Notfallausrüstung wird außerdem auch noch eine Kiste für den Massenunfall mitgeführt, die sich beispielsweise beim Zugunglück in Eschede bewährt hat (einer der wenigen SAR-Einsätze). So wurden im Jahr 2000 nur sechs SAR-Einsätze geflogen. Dem gegenüber stehen über 2000 Einsätze im Rahmen der dringenden Nothilfe, also zivilen Notfälle. Dies macht den SAR71 zum am meisten eingesetzten Rettungshubschrauber der Welt!

Irgendwann soll ein Kind einmal den olivfarbenen Hubschrauber gesehen haben und meinte: „Der sieht ja aus wie eine Schildkröte“. Ein Spitzname war geboren, der sich auch auf den Aufnähern wiederfindet: „Turtle-Airlines!“

Zur Kaffeezeit kommt der nächste Alarm: In Richtung Stellingen, IKEA – Verdacht auf Herzinfarkt. Während des Anfluges zeigt sich die gute und vielgerühmte Zusammenarbeit mit den Hamburger Fluglotsen, denn auf dem Weg zum Einsatzort liegt ein besonderes Hindernis: Der Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel. Problemlos und routiniert kreuzen wir landende und startende Jets und fliegen über das Rollfeld. Ein kurzes „Hallo“ beim Tower und schon geht es in den Landeanflug. Durch den großen Parkplatz brauchen wir uns keine Gedanken um einen Landeplatz zu machen. Trotz jahrelanger Rettungsdiensterfahrung erlebe ich nun etwas völlig Faszinierendes: Vorbildliche Organisation und viel Engagement durch die dort arbeitenden Ersthelfer. Mitarbeiter haben (wie

In Hamburg oft unentbehrlich: Die Rettungswinde

üblich!) einen Teil des Parkplatzes für den landenden RTH abgesperrt. Der Stillstand der Rotorblätter wird diszipliniert abgewartet, ehe ein Mitarbeiter sich nähert, erste Informationen gibt und uns in die richtige Richtung schickt. In regelmäßigen Abständen stehen dann weitere Mitarbeiter und zeigen uns den Weg, bis wir beim Patienten sind. So wird auch der ebenfalls alarmierte RTW des ASB eingewiesen (seit einigen Jahren werden durch die Hamburger Feuerwehr auch die Hilfsorganisationen direkt in den Rettungsdienst mit eingebunden). Im Sanitätsraum finden wir in der Obhut entsprechend ausgebildeter Mitarbeiter einen „typischen" Herzinfarkt-Patienten vor, der, wie auch die Ehefrau, vorbildlich betreut wird. Wie schön wäre es, wenn man überall auf so gute Erste Hilfe stoßen würde! Im Laufe der Untersuchung stellt sich heraus, dass der Patient wohl doch nur Nasenbluten hat. Aufgrund der Krankheitsgeschichte wird er trotzdem ins nächstgelegene Krankenhaus gebracht, diesmal aber ohne Begleitung durch unseren Notarzt. Wir fliegen wieder zurück zum BWK.

Kaum gelandet geht es schon wieder los: Wieder in den Westen Hamburgs, ein Krampfanfall auf dem Friedhof Altona. Der Flug selbst ist besser als jede Sightseeingtour: Über die Alster, vorbei am Fernsehturm, im Hintergrund die Köhlbrandbrücke (vom Hafen umgeben) und der Michel. Über die Reeperbahn zur A7 und noch vorbei am Volksparkstadion (´tschuldigung, jetzt AOL-Arena). Nun kommt der Friedhof in Sicht. Dieser Friedhof ist um einiges größer als die meisten Friedhöfe, die ich kenne. Beim Überflug sind weder Notfallort noch RTW auszumachen und so landen wir am Eingang, wo die Polizei bereits die Straße gesperrt hat. Sie bringen uns mit dem Peterwagen zum Einsatzort, doch wo ist der genau? Ein älterer Herr auf einem Fahrrad macht sich bemerkbar: „Suchen Sie einen Rettungswagen?" Bingo! Er versucht gar nicht erst den Weg zu erklären, sondern fährt auf seinem Fahrrad vorweg, biegt unzählige Male ab, bis wir den RTW endlich sehen. Die Patientin ist immer noch am krampfen und der Notarzt beginnt sofort mit der medikamentösen Therapie. Nach kurzer Zeit ist die Situation im Griff und der Transport ins Krankenhaus beginnt , wo inzwischen auch der RTH wartet, um uns wieder zum BWK zu bringen.

In Hamburg wohnen auf 755 Quadratkilometern ca. 1,7 Mio. Menschen. Durch den Einsatzradius von 50 (max. 80) km leben weit über zwei Mio. Menschen im Einzugsbereich des SAR71. 75-80% der Einsätze sind in Hamburgs Außenbezirken mit einer durchschnittlichen Eintreffzeit von nur acht Minuten. Aber der RTH wird auch mitten in der Stadt eingesetzt, wenn das nächste Notarzteinsatzfahrzeug (NEF) nicht zur Verfügung steht. Damit besetzt er die Liberofunktion des Hamburger Rettungsdienstes und ist der Joker, wenn Not am Mann ist. Die Einsatzindikationen für den SAR71 entsprechen in Hamburg denen, eines bodengebundenen NEF's. Ca. 76% aller Einsätze sind Notfall-Erkrankungen. Dem gegenüber stehen Verkehrsunfälle mit acht Prozent und sonstige Unfälle mit elf Prozent. Der SAR71 fliegt aber auch in das Umland des Stadtstaates (ca. 15% aller Einsätze). Dort dreht sich das Verhältnis um, so dass hier zwei Drittel aller Einsätze durch ein Trauma (Verletzung) bedingt sind.

Während wir den Tag am Stützpunkt Revue passieren lassen, kommt noch ein Alarm. Und wie so häufig heute: Wieder eine nicht ansprechbare Person, diesmal in einem Pflegeheim. Start, Flug und Landung werden mit der üblichen professionellen Präzision der Besatzung durchgeführt. Es bietet sich der Landeplatz des direkt daneben liegenden Krankenhauses an. Im ersten Stock des Pflegeheims liegt eine ältere Dame leblos auf dem Boden ihres Appartements. Die von Ersthelfern begonnene Reanimation wird von der kurz vor uns eingetroffenen RTW-Besatzung fortgeführt. Der NA und RA des RTH übernehmen die Führung und zusammen mit den Kollegen wird mit dem gewohnten Ehrgeiz alles Menschenmögliche getan. Elektroschocks, Medikamente, ein Schlauch wird vorsichtig in die Luftröhre vorgeschoben und wieder ein Elektroschock. Plötzlich eine Zacke auf dem EKG! Und noch eine! Sollte das etwas werden? Das Herz beginnt wieder zu schlagen! Erst ganz zaghaft, aber mit den richtigen Medikamenten kann es überzeugt werden, dem Tod ein Schnippchen zu schlagen! Über den Schlauch wird sie weiterhin beatmet, aber es sieht vielversprechend aus! Vorsichtig wird sie in den RTW geladen und nebenan ins Krankenhaus gebracht! Mit einem unglaublichen Hochgefühl über die erfolgreiche Reanimation kehren wir erschöpft, aber zufrieden und glücklich zum Hubschrauber zurück und fliegen nach Hause. Nach der Landung verabschieden wir uns noch von der Hambur-

Fotos: Meyer

ger Flugsicherung und der RTH wird in den Hangar gebracht. Dort wird „Anneliese“ (so nennen die Hamburger Rettungsflieger liebevoll ihre Bell UH 1D) bettfertig gemacht: Das Material wird kontrolliert und aufgerüstet sowie der Hubschrauber sorgfältig gewartet, denn auch morgen wird der SAR Hamburg 71 wieder fliegen und Menschenleben retten.

Quo vadis SAR71?

In den letzten Jahren häufen sich die Gerüchte über eine Außerdienststellung der Bell UH 1D im Rahmen des Rückzugs der Luftwaffe aus der zivilen Luftrettung. Verschiedene Modelle werden diskutiert, doch es ist noch nichts Definitives bekannt. Zweifelsohne würden viele Menschen einen Rückzug der Bundeswehr an dieser Stelle sehr bedauern. Der SAR71 ist ein fester Bestandteil des Hamburger Rettungsdienstes. Mit den Jahren haben sich die Hamburger Rettungsflieger zu Recht einen überragenden Ruf durch ihre hohe Einsatztätigkeit und ihre Professionalität aufgebaut. Auch bei der Aus- und Fortbildung von ärztlichem und nichtärztlichem Personal (besonders bei der Hamburger Berufsfeuerwehr) hat man sich einen Namen gemacht. Aber von Arroganz keine Spur! Man kommt „halt“ nur etwas spektakulärer zum Einsatzort: Mit Rotorblättern statt Blaulicht. Teamgeist und Qualität – so heißt das bewährte Erfolgsrezept!

Bei einem Rückzug aus der Luftrettung würde die Bundeswehr die Möglichkeiten verlieren:

- Ihr Personal mit dem Dienst auf diesem „Paradekommando“ (Zitat BW-Angehöriger) zu motivieren,
- optimale Öffentlichkeitsarbeit zu leisten,
- den Nachwuchs unter realistischen Bedingungen auszubilden:
  1. auf der medizinischen Seite als Vorbereitung für die zunehmenden Auslandseinsätze,
  2. auf der fliegerischen Seite durch Förderung höchst anspruchsvoller fliegerischer Fähigkeiten unter Zeitdruck in einer fordernden Umgebung (Großstadt, An- und Abflugverkehr des Hamburger Flughafens) sowie Landen und Starten auf engstem Raum.

In den letzten 30 Jahren wurde kein schwerwiegender Unfall verzeichnet!

Durch die hohe Akzeptanz ihres Hamburger Bundeswehr-Hubschraubers, des „Teppichklopfers“, in der Bevölkerung gibt es auch kaum Probleme mit Anwohnern, zumal die An- und Abflugschneise über Schrebergärten und einem Gewerbegebiet liegt und Überflüge von Wohngebieten möglichst vermieden werden. Auch der Stadtstaat steht hinter seinem Rettungszentrum und etwaige Probleme werden partnerschaftlich und unkompliziert gelöst. Ferner zeugt die optimale Zusammenarbeit zwischen SAR-Besatzung, Polizei, Feuerwehr und Flugsicherung im Dienst am Menschen von einem bewährten Konzept. Sicherlich würde ein großer Teil der Einsätze durch den in Hamburg-Boberg stationierten ADAC-RTH (MD 900 Explorer) „aufgefangen“ werden können. Trotzdem gibt es im Großraum Hamburg genug zu tun für zwei RTH. Außerdem würde die Winde des Huey fehlen. Sie wird zwar nur selten genutzt, ist dann aber von essentieller Bedeutung.

Mit einem Rückzug aus der Luftrettung ginge eine sehr erfolgreiche Ära zu Ende. Sicher scheint, dass die Bell UH-1D der Luftwaffe und mit ihr der typische „Sound of Rescue“ aus der Flugrettung verschwinden wird. Die Rettungszentren bleiben aber weiterhin bestehen. Möglich wäre dann z.B. ein Modell wie in Koblenz. Gemäß dem Motto „never change a winning team“ ist zu hoffen, dass die Entscheidungsträger bei der Bundeswehr und vor allem in der Politik, eine Entscheidung zu Gunsten eines Bundeswehrhubschraubers in Hamburg treffen, denn der SAR71 ist und bleibt ein Teil von Hamburg, wie der Michel und der Hafen!

Oliver Meyer

Anzeige

Die Hubschrauberstaffel der Polizei des Landes Baden-Württemberg

veräußert über ein öffentliches Bieterverfahren nachfolgende Gegenstände:

- **Ersatzteile Zelle**
- **Ersatzteile Triebwerk**
- **Instrumente, elektrische Ausrüstung**
- **Sonderwerkzeug und**
- **Sonderausrüstung**

Von den ausgemusterten Hubschraubertypen

Bell 212/IFR und BK 117

Einzelheiten und Termine über die Internetadresse
http://www.polizei-bw.de

oder in Papierform unter der Adresse:
Hubschrauberstaffel der Polizei
des Landes Baden-Württemberg
US-Army-Airfield
70794 Filderstadt
Tel 0711/94690 405
Fax 0711/94690 410
gegen Schutzgebühr von 20,— DM angefordert werden.