

FLUGRETTUNG

20 Jahre Notarzthubschrauber

Die Christophorus-Flugrettung des ÖAMTC feierte ihr 20-jähriges Jubiläum. Eine organisierte Flugrettung in Österreich gibt es bereits seit 1954.

Die erfolgreiche Arbeit der Flugrettung des Innenministeriums ist vom ÖAMTC weitergeführt worden", sagte Innenminister Dr. Ernst Strasser bei einem Festakt anlässlich des 20-jährigen Bestehens der Christophorus-Flugrettung am 12. Juni 2003 in Wien.

Im ersten Halbjahr 2001 übernahm der ÖAMTC sieben Standorte des Innenministeriums und einen Stützpunkt des Bundesheeres. Die Übernahme durch den ÖAMTC "war eine Win-Win-Lösung für beide Organisationen", betonte Strasser. Die flächendeckende Versorgung aus der Luft blieb gewährleistet: In etwa 14 Minuten erreichen die "Gelben Engel" jeden Ort in Österreich. Das Innenministerium erspart sich durch die Ausgliederung der Flugrettung acht Millionen Euro pro Jahr, die in die Bekämpfung der Kriminalität und die Erhöhung der Verkehrssicherheit investiert werden können.

"Martin" und "Christophorus"

Die ersten Notarzthubschrauber des ÖAMTC ("Christophorus") und des Innenministeriums ("Martin") wurden 1983 in Betrieb genommen: In Innsbruck ("Christophorus 1"), in Krems ("Christophorus 2") und in Salzburg ("Martin 1"). Dann folgten weitere Standorte des ÖAMTC in Wiener Neustadt, Landeck/Zams und Kitzbühel sowie des Innenministeriums in Klagenfurt, Graz, Hohenems, Lienz, Linz und Wien. Von der Kaserne Aigen/Ennstal startete ab September 1985 der Bundesheerhubschrauber "Christoph". Ab 1985 sorgte der Rettungshubschrauber-Pool des Innenministeriums und des ÖAMTC für eine flächendeckende Versorgung in Österreich. Die Berufsbilder "Notarzt" und "Notfallsanitäter" wurden geschaffen. Im Juli 2002 wurde am Flugplatz Suben an der bayrisch/oberösterreichischen Grenze mit "Christophorus Europa 3" der erste von zwei Ländern gemeinsam betriebene Notarzthubschrauber in Betrieb genommen. Je die Hälfte der Ärzte, Sanitäter und Piloten kommen aus Deutschland und Österreich. Im Sommerhalbjahr fliegt ein Christophorus-Hubschrauber des ÖAMTC, im Winterhalbjahr ein "Christoph" des ADAC.

Neue Vorschriften der internationalen Luftfahrtbehörden und Sparmaßnahmen des Staates haben 2001 zur Neuordnung der Flugrettung in Österreich geführt. Initiiert wurde diese Maßnahme durch Bundesminister Strasser. Die Anschaffung neuer notwendiger Maschinen für die acht Standorte des Innenministeriums hätten dem Bund mehrere Millionen Euro gekostet. Rechtlich basiert die Neuregelung der Flugrettung auf einer staatsrechtlichen Vereinbarung zwischen den Bundesländern und dem Bund (§ 15a), wo im Rahmen eines unentgeltlichen Assistenzvertrages der ÖAMTC die Leistungsverpflichtungen des Bundes übernimmt und für Piloten und Fluggerät sorgt. Die notärztliche Besatzung und die nötige Infrastruktur für eine funktionierende Flugrettung stellen die Bundesländer.

Für Strasser liegt der Schlüssel für den heutigen Erfolg der Flugrettung in der Kooperation mit den Ländern, dem ÖAMTC und den Rettungsorganisationen: Rotes Kreuz, Wiener Rettung und Bergrettung: "Vor allem aber dem persönlichen Engagement jedes einzelnen

Crew-Mitglieds der Notarzthubschrauber ist es zu danken, dass unser Land eines der besten Flugrettungssysteme der Welt hat", sagte Strasser.

Maximal drei Minuten nach der Alarmierung ist das Team in der Luft. Im Schnitt vergehen etwa 14 Minuten, bis ein Christophorus-Hubschrauber am Notfallort eintrifft. Im Vorjahr wurde tagsüber durchschnittlich alle 20 Minuten ein Verletzter von einem Notarzt der Christophorus-Flotte versorgt. Durch die rasche notärztliche Versorgung direkt am Unfallort steigen die Überlebenschancen des Patienten und auch die Wahrscheinlichkeit, das Unglück ohne Spätfolgen zu überstehen.

Die Notarzthubschrauber des ÖAMTC flogen bis heute mehr als 95.000 Einsätze. Ein knappes Drittel der Einsätze erfolgt bei Sport- und Freizeitunfällen, rund 20 Prozent der Einsätze nach Verkehrsunfällen. Die Christophorus-Flotte ist mit modernstem Gerät ausgestattet: 18 Maschinen vom Typ Eurocopter EC 135 T1 mit je 1.400 PS Leistung an 14 Standorten.

Das Christophorus-Team besteht derzeit aus 290 Notärzten, über 250 Flugrettern und Notfallsanitätern sowie 40 Piloten. Mit Ausnahme der Piloten sind die Crew-Mitglieder keine Angestellten des Christophorus-Flugrettungsvereins. Das Sanitätspersonal rekrutiert sich aus Mitgliedern verschiedener Rettungsorganisationen wie das Rote Kreuz und die Bergrettung; die Flugrettungsärzte sind Spitals- oder niedergelassene Ärzte.

Flugpolizei seit 1954

Die Einsätze bei den Lawinenkatastrophen der Jahre 1953 und 1954 im Gasteinertal und bei den Überschwemmungen der Donau im Sommer 1954 machten deutlich, wie notwendig Hilfe aus der Luft war. Diese Katastrophen waren der Anlass für das Bundesministerium für Inneres, 1954 die Abteilung Flugpolizei zu schaffen. Polizisten und Gendarmen erhielten ihre ersten Flugstunden im Herbst 1955 auf dem Militärflugplatz Langenlebarn. 1956 bestand die Luftflotte des Innenministeriums aus vier Piper PA 18 Super Cub und einem Hubschrauber Agusta Bell 47 G2.

Eine Deutsche stürzte am 14. Mai 1956 beim Schifahren in Tirol und verletzte sich schwer. Sie wurde nach Kühtai gebracht, das in 2000 Metern Seehöhe liegt. Wegen der Schneemassen war eine Überstellung auf dem Landweg in das Krankenhaus nicht möglich. Gendarmerieinspektor Landl startete in Innsbruck seine einmotorige Piper, die mit Kufen für Landungen im Schnee ausgestattet war. Der Pilot legte eine perfekte Außenlandung hin und brachte die Verletzte ins Spital. Das war der erste Einsatz in der Geschichte der Flugrettung des Innenministeriums. Immer wieder gab es spektakuläre Rettungseinsätze.

Landeplatz über den Wolken

Von einem waghalsigen Einsatz auf Österreichs höchstem Landeplatz im August 1960 berichtete Johann Werginz, ehemaliger Pilot in der Flugeinsatzstelle des Innenministeriums in Klagenfurt: "Um 05.25 Uhr startete ich mit der OE-BIF von Klagenfurt ... In Spittal regnete es bereits stark. Ich wollte aber trotzdem fliegen ... Sehr konzentriert flog ich den Glockner an. Kurz vor der Landung erhielt ich eine Böe, sackte sofort 20 Meter ab ... Erst beim zweiten Anflug konnte ich aufsetzen ... Die Landung war geglückt, ich stand in 3.560 Metern Seehöhe am höchsten Landeplatz in Österreich, der jemals von einem Flächenflugzeug erreicht wurde ... Der Verletzte, ein Deutscher, wartete schon transportfertig am Rand der Piste. Er wurde verladen und dann hieß es, auf einer 120 Meter Landebahn zu starten. Ich

startete ... und sauste über den Abbruch ... Mit der Schnauze voran stürzte ich über die Kante ... und bei diesem Manöver konnte ich die Piper abfangen und in stabile Fluglage bringen. Wie ich später hörte, dachten die Leute oben, ich sei abgestürzt. 50 Minuten später landete ich in Klagenfurt."

1974 wurde die Bergeseiltechnik in der Flugrettung eingeführt. Innsbrucker Flug- und Bergretter entwickelte diese Bergemethode. Sie wird eingesetzt, wenn eine Landung am Unglücksort nicht möglich ist. Der Flugrettungsarzt und der Flugrettungsassistent seilen sich zum Verunglückten ab. Gemeinsam wird der Patient im Bergesack am Tau hängend zu einem Zwischenlandeplatz geflogen. Dort wird der Patient in den Notarzt-Hubschrauber verladen und in das Krankenhaus geflogen. Die Innsbrucker Bergeseiltechnik wird mittlerweile weltweit angewandt.

Flugpolizei

Seit der Ausgliederung der Flugrettung konzentriert sich die Tätigkeit der Flugpolizei des Innenministeriums auf sicherheits-, kriminal- und ordnungspolizeiliche Aufgaben; Rettungs-, Hilfs- und Bergeaktionen aus der Luft werden weiterhin wahrgenommen, wenn es erforderlich ist. Die Flugpolizei wirkt mit bei der Überwachung von Großveranstaltungen aus der Luft, von Demonstrationen, des Verkehrs, der Grenze und dergleichen; im Bereich des Zivilschutzes unterstützt sie Feuerwehren bei der Brandbekämpfung aus der Luft, hilft bei Naturkatastrophen, unterstützt Such- und Rettungsdienste für die Zivilluftfahrtbehörde, hilft bei der Verfolgung und Observation von verdächtigen Personen sowie bei der Suche nach Abgängigen, Leichen und Fahndungen nach Kraftfahrzeugen.

Weiters ist sie zuständig für den Transport von Einsatzkräften (inklusive Geräten, Material, Verpflegung), Sachverständigen und Kommissionen bei Erhebungen der Sicherheitsbehörden sowie von Häftlingen, Kurieren und wichtigen Zeugen. Sie stellt Luftbildaufnahmen her von Unfalls- und Tatorten oder zur Dokumentation von Großeinsätzen; sie ist zuständig für Funkmessungs- und Funktestflüge sowie für das Strahlenspäuren aus der Luft.

Siegbert Lattacher

NOTARZTMEDIZIN

Fliegende Lazarette

Die Anfänge der Notfallmedizin reichen zurück bis ins 18. Jahrhundert. Dominique-Jean Larrey, der Leibchirurg Kaiser Napoleons I., gilt als "Vater der Notärzte". Er richtete so genannte "fliegende Lazarette" ("Ambulance volante") für Verwundete ein. Das waren anfangs Trupps von je drei berittenen Chirurgen und einem Krankenwärter. Auf Pferden führten sie Verbandszeug und chirurgische Instrumente mit sich. Aus diesen Einheiten wurden Erste-Hilfe-Abteilungen, die mit Zweispännern unterwegs waren und Verbandszeug, Instrumente, Schüsseln für Spülungen und Körbe zur Aufnahme von zwei Verwundeten im Fahrzeug mit sich führten. Dadurch konnten schon auf dem Schlachtfeld Blutungen gestillt, Notverbände angelegt, Notamputationen vorgenommen werden; Maßnahmen zur Stabilisation der Verwundeten, damit sie eine Überlebenschance auf dem Transport zum Lazarett hinter der Frontlinie hatten. Nach Larreys Vorgaben hatte jeder Verwundete das Recht, innerhalb von 15 Minuten, eine Notversorgung zu erhalten. Larreys fliegende

Lazarette wurden von der gegnerischen preußischen Armee und später von vielen anderen Ländern kopiert.

Während der Belagerung von Paris 1870/71 wurden Verletzte erstmals mittels Heißluftballons evakuiert. Im Zweiten Weltkrieg wurden Verwundete mit Flugzeugen auch aus dem Gebirge gerettet. Im Korea- und Vietnamkrieg wurden Verletzte mit Hubschraubern geborgen. Die Entwicklung der Technik, Kriege und die Zunahme des Verkehrs führten schließlich zur organisierten Flugrettung.