Im dicht verbauten Gebiet dürfen ab 1. April 2006 nur noch Hubschrauber der höchsten Leistungsklasse landen

Fotos: FISCHER (1), ÖAMTC (1), PFNIER (1), BURGER (6), PRIVAT (1), LAND TIROL (1)

Tiroler Flugrettungsgesetz

„Luftkampf um Patienten" – „14 Rettungs- und Notarzthubschrauber von ÖAMTC und privaten Anbietern reißen sich um die Patienten in den großen Skizentren" – „Zum Wohl der Patienten oder ein florierendes Geschäft?" So und so ähnlich lauteten die Schlagzeilen in den vergangenen Jahren. Das Land Tirol will jetzt die Lufthoheit übernehmen, um die Auswüchse in den Griff zu bekommen.
Am 1. April tritt das Tiroler Flugrettungsgesetz in Kraft.

Wie kam es dazu? Die Flugrettung in Tirol hatte ihren Anfang schon in den fünfziger Jahren, wo mit einem Flächenflugzeug des Innenministeriums Rettungseinsätze im alpinen Gelände geflogen wurden.

Später übernahm der in Innsbruck stationierte Polizeihubschrauber des Innenministeriums die Rettungseinsätze, um den Auftrag der Aufrechterhaltung von Ruhe, Ordnung und Sicherheit zu erfüllen und außerdem den in Not geratenen Mitmenschen zu helfen. Das Notarzthubschrauberwesen in Österreich initiierte schließlich der ÖAMTC mit der Installierung des ersten „echten" Notarzthubschraubers Christophorus 1 in Innsbruck am 1. Juli 1983: ein Hubschrauber – eingerichtet als fliegende Intensivstation – der ausschließlich für akut schwer Erkrankte oder Verunfallte zur Verfügung steht und mit einem im „Stand-by-System" einsatzbereiten Notarzt und einem Flugrettungssanitäter

Hubschrauber der höchsten Leistungsklasse

Zugelassen nach CAT A und fähig, in Performance Class 1 betrieben zu werden

Bell 427

BK 117 B2 und C1

EC135 T1 und T2

EC 145

MD 902 „Explorer“

A109 K2

A109 E „Power“

Selbstverständlich gibt es größere Hubschrauber, die dieses Leistungskriterium auch erfüllen, aber auf Grund von Kosten, Größe und Gewicht für Primärrettung im gebirgigen Teil Europas nicht in Frage kommen.

über die Einsatzsteuerung des Roten Kreuz Menschen zur Hilfe kommt.

Bereits 1988 gab es dann in Österreich ein bundesweit (nahezu) flächendeckendes Notarzthubschraubersystem, das acht Hubschrauber des Bundes und fünf Maschinen des ÖAMTC umfasste.

Angekündigte europäische Hubschrauber-Vorschriften führten ab Ende 1997 zur Umflottung der ÖAMTC-Christophorus-Hubschrauber auf die neu entwickelte, besonders leistungsstarke Maschine des Typs EC 135.

In der Folge zog sich das Innenministerium aus Kostengründen aus dem Notarzthubschrauberbereich zurück, und der ÖAMTC trat 2001 in einem Assistenzvertrag an dessen Stelle. Der Standort Lienz/Nikolsdorf wurde mit Christophorus 7 besetzt, und es werden daher seit 2001 alle vier Christophorus-Notarzthubschrauber in Tirol im Auftrag des Landes betrieben.

Zur finanziellen Sicherung des Hubschraubersystems wurde im Zuge der Einführung der wesentlich teureren, dafür sichereren Geräte die Auslobung der Kostenfreiheit für den Patienten bei Einsätzen nach Freizeitunfällen im alpinen Gelände aufgehoben. Dies und in Verbindung damit, dass die rechtliche Umsetzung der europäischen Luftfahrtvorschriften in Österreich bis November 2004 dauerte (Inkraftsetzung der Bestimmungen der JAR OPS 3[1)] im Wege der AOCV 2004[2)] am 10. November 2004), führte zu einer Flut von gewerblichen Notarzthubschrauber-Betreibern in Österreich, besonders aber in Tirol.

So gibt es heute allein in Tirol neben den 4 Christophorus-Notarzthubschraubern noch 10 weitere Hubschrauber im Flugrettungswesen, die von diversen Hubschrauberunternehmen geführt werden.

Knackpunkte des Gesetzes

Bewilligungspflicht – technische Leistungsfähigkeit der Hubschrauber – Einrichtung der Integrierten Landesleitstelle Tirol (ILL).

Bewilligungspflicht: Das Tiroler Flugrettungsgesetz tritt der willkürlichen Aufnahme eines Standortes zur Hubschrauberrettung entgegen. Die Flugrettung darf nur aufgrund einer entsprechenden Bewilligung ausgeübt werden. Dabei wird zwischen Notarzthubschraubern und Rettungshubschraubern unterschieden.

Notarzthubschrauber sind solche, deren Besatzung aus mindestens einem Piloten, einem Bergungsspezialisten, einem Notfallsanitäter im Sinne des Sanitätergesetztes und einem ausgebildeten Notarzt besteht. Auf den Bergungsspezialisten kann verzichtet werden, wenn der Notfallsanitäter oder der Notarzt fähig ist, dessen Aufgaben zu übernehmen. Wesentlich ist auch, dass der Standort ganzjährig in Tirol betrieben wird. Rettungshubschrauber hingegen sind nur saisonal betriebene Rettungseinrichtungen, bei denen der Notarzt nicht zwingend vorgeschrieben ist und die neben dem Piloten mindestens über einen Notfallsanitäter verfügen, der die Aufgaben eines Bergungsspezialisten übernehmen kann.

Technische Leistungsfähigkeit: Nach den neuen Richtlinien müssen die Hubschrauber mit zwei leistungsstarken Turbinen ausgestattet sein, damit auch beim Ausfall eines Triebwerks eine sichere Landung möglich ist. Die seit 1. April 1998 überfällige Umsetzung der JAR OPS 3-Regelung für den Bereich der Hubschrauber ins nationale Recht sieht die bestmögliche Sicherheit für Crew, Passagiere und unbeteiligte Dritte vor. Unter anderem dürfen nur noch Kategorie A-zugelassene Hubschrauber der Leistungsklasse 1 eingesetzt werden. Der wohl wesentlichste Sicherheitsgewinn sind die elektronisch gesteuerten, leistungsstarken Turbinen, die – verbunden mit einem speziellen An- und Abflugverfahren - auch in den kritischen Phasen bei Ausfall eines Triebwerkes eine sichere Landung bzw. Rückkehr zum Landeplatz gewährleisten. Mit ein- oder auch zweiturbinigen Hubschraubern alter Generation ist dies nicht möglich, ein Crash ist fast unvermeidlich. Besondere Bedeutung gewinnt dieser Aspekt, denkt man an die vielen Landungen bei und auf Krankenhäusern im dicht verbauten Gebiet. Der ÖAMTC erfüllt mit seinem einheitlichen Maschinentyp EC 135 schon seit 1998 diese Qualitätsnormen.

„Tirol kann auf seine notärztliche Versorgung stolz sein.“

DVW. WALTER PLONER
CHRISTOPHORUS-VORSTAND

Integrierte Landesleitstelle (ILL): Jeder Betreiber eines Notarzt- bzw. Rettungshubschraubers muss nach dem Tiroler Flugrettungsgesetz einen Vertrag über die Teilnahme an dem Flugrettungs-Einsatzkoordinationssystem mit der Landesrettungsleitstelle nachweisen. Das bedeutet, dass die bisher jeweils von ihren Rot-Kreuz-Bezirksleitstellen disponierten Flugrettungseinrichtungen nur

Im Falle des Falles erwarten Touristen

Dr. Herbert Walter,
Amt der Tiroler Landesregierung,
Leiter der Abteilung für
Zivil- und Katastrophenschutz

In einem Gebirgs- und Tourismusland wie Tirol ist die Flugrettung ein bedeutsames Element im gesamten Rettungssystem. Damit ist aber unbedingt ein effizienter und koordinierter Einsatz der Flugrettungsmittel gefordert.

Die Integrierte Landesleitstelle Tirol wird künftig dafür Sorge tragen, dass durch eine Disposition nach einsatztaktischen Kriterien und durch entsprechende Koordination die Flugrettungsmittel zur schnellstmöglichen Betreuung von Patienten zum Einsatz gelangen.

mehr von Innsbruck aus geleitet werden. Ein Prozess, der von den Bezirksleitstellen als sehr schmerzlich empfunden wird und für die neu geschaffene Landesrettungsleitstelle eine große Herausforderung darstellt.

Tirol ist nicht nur Vorreiter in Österreich mit einem Flugrettungsgesetz, Tirol setzt auch Maßstäbe bei der Einführung der Digitalfunk-Alarmierung. Dieses neue Kommunikationssystem – an dem alle Blaulichtorganisationen in Zukunft angeschlossen sind – ist auch Voraussetzung für die Leitung aller Notarzt- und Rettungshubschrauber von einer zentralen Stelle aus – der ILL mit Sitz in Innsbruck.

Erste Auswirkung: Die Tiroler Landeskrankenanstalten GmbH hat auf die Einführung des Tiroler Flugrettungsgesetzes mit 1. April 2006 schon im Herbst vergangenen Jahres reagiert und alle Betreiber von Notarzt- bzw. Rettungshubschraubern über die ab 1. April 2006 geltenden neuen Benützungsbestimmungen für den Hubschrauberlandeplatz auf dem Dach des Chirurgiekomplexes der Uniklinik Innsbruck informiert. Insbesondere soll damit die Sicherheit der Patienten, des Personals und der Anwohner im dicht verbauten Stadtgebiet von Innsbruck erhöht werden. In einem mit dem Krankenhaus Innsbruck abzuschließenden Akkreditierungsvertrag wird festgelegt, dass bei Anflügen über dem Stadtgebiet von Innsbruck auf den Heliport der Klinik Innsbruck entsprechend der europäischen Richtlinien für die Luftrettung (JAR OPS 3) ausschließlich solche Hubschrauber eingesetzt werden dürfen, die über eine CAT-A-Zulassung verfügen und die im jeweiligen Anflug in der Leistungsklasse 1 betrieben werden können. Diese Einschränkung wird auch noch von nahezu allen Leitungen der Tiroler Bezirkskrankenhäuser verfügt werden müssen, da mit Ausnahme vom Krankenhaus Reutte der jeweilige Heliport in dicht verbautem Gebiet liegt.

Auswüchse in den Griff bekommen: Die Erwartungen an das Tiroler Flugrettungsgesetz sind groß: Die im Gesetz vorgesehenen Rahmenbedingungen sind streng, aber zukunftsrichtend und nach dem heutigen Stand der Technik auf höchste Sicherheit bedacht. Wird die Durchsetzung dem Land gelingen? Eine Reduzierung von Hubschrauberstandorten bringt potente Lobby-Gruppen ins Spiel: neben politischen Vertretern aus Bezirken und Gemeinden, über Tourismuseinrichtungen und Luftfahrtunternehmen bis zum Bund. Wobei gerade die rechtliche Stellung des Verkehrsministeriums zu Fragen der Gültigkeit europäischer Rechtsnormen im Hubschrauberrettungswesen von maßgeblichen Rechtsexperten angezweifelt wird. Entsprechende Einsprüche werden jedoch einfach nicht behandelt. Sie ruhen – wahrscheinlich so lange, bis die in Verwaltungsverfahren vorgesehenen Fristen eine Anrufung der Höchstgerichte ermöglichen.

Weniger Standorte bedeuten aber noch lange nicht weniger Einsatzflüge. Die alpinen Notarzthubschrauber bilden das Rückgrat der notfallmedizinischen Versorgung in den Alpen. Vereine bewerben erfolgreich ihre Mitgliedschaft mit der Erstattung von Hubschrauberbergekosten. Skitouristen fordern heute im Falle eines Falles in wenigen Flugminuten, statt lange mit dem Akja und dem Rettungswagen ins Krankenhaus gebracht zu werden. Die Entwicklung der alpinen Flugrettung ist nicht mehr umkehrbar - sie entspricht der Erwartungshaltung der Patienten. Es drängt sich dabei die Frage auf, warum nicht argumentiert wird, dass Tirol stolz darauf ist, verletzte oder erkrankte Menschen in den Bergen die weltweit schnellste und beste medizinische Versorgung anbieten zu können.

Dvw. Walter Ploner
VORSTAND DER ÖAMTC-FLUGRETTUNG

1) Joint Aviation Requirements-Operations
2) Air Operator Certificate-Verordnung

die bestmögliche Rettung

Gernot Vergeiner: Leiter der Integrierten Landesleitstelle in Innsbruck