

Die Lebensretter aus der Luft

Schon 42 000 Mal hieß es Alarm für das Team des Hubschraubers „Christoph 2“

1300 Mal im Jahr hebt der Rettungshubschrauber (RTH) „Christoph 2“ vom Dach der Berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik ab. Leben zu retten ist der Auftrag.

■ Von Thomas J. Schmidt

Frankfurt. Jörg Schmalfeld von der Fliegerstaffel Fuldata-Mitte der Bundespolizei ist immer einsatzbereit. Dafür schläft er sogar am Arbeitsplatz. Schmalfeld ist in dieser Woche der Pilot des RTH „Christoph 2“, der auf dem Dach der Berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik (BGU) stationiert ist. Und mehrmals täglich abhebt.

Mit Schmalfeld im Dienst sind Markus Hartmann, Rettungsassistent bei der Berufsfeuerwehr Frankfurt, und Dr. Uwe Schweigkofler, Leitender Oberarzt und Ärztlicher Leiter im „Christoph 2“. „Von 7 Uhr bis zum Sonnenuntergang fliegen wir“, sagt Schmalfeld. „Aber momentan sieht es nicht so gut aus.“ Es ist diesig an diesem Morgen, die Sichtweite gering. Auf der Dachplattform steht der Hubschrauber, orange rot lackiert. Schmalfeld steuert ihn bis zu 60 Kilometer weit. Es geht rasch. 15 Minuten nach der Alarmierung muss der „Christoph 2“ am Einsatzort sein.

„Manchmal fliegen wir fünf Einsätze am Tag“, sagt Schweigkofler.



Ein Team: Pilot Jörg Schmalfeld, Rettungsassistent Markus Hartmann und Notarzt Uwe Schweigkofler.

In diesem Jahr ist „Christoph 2“ schon 750 Mal im Einsatz gewesen. Seit der Stationierung eines Rettungshubschraubers in Frankfurt 1972 sind knapp 42 000 Luftrettungen gestartet. Unzählige die Leben, die gerettet werden konnten.

Besonders an langen Sommertagen wird der „Christoph 2“ angefordert: Motorradunfälle, Mountain-Biker oder auch der mutige Sprung ins flache Wasser machen einen schnellen Notarzt-Einsatz erforderlich.

Ein Einsatz kann leicht eine bis zwei Stunden dauern. Hinzu kommt dann noch das Auftanken und Warten der Maschine, der Ersatz für benötigtes Material und Medikamente.

20 Piloten

Der Hubschrauber, ein Eurocopter EC 135 T2+, trägt die Kennung DHZSI. Er gehört dem Bund, zuständig sind im Wechsel 20 Piloten der Bundespolizei Fuldata-Mitte. Schmalfeld beispielsweise kommt aus Halle. Das Fliegen hat er noch bei der Nationalen Volksarmee der DDR gelernt. Im „Christoph 2“ sitzt er vorne rechts.

Links neben ihm sitzt im Einsatz der Rettungsassistent. Operativ untersteht der Rettungsdienst in Frankfurt der Feuerwehr. Deswegen sind die acht Rettungsassistenten, die im Wechsel auf dem Hubschrauber Dienst tun, dort angestellt. Sie haben neben der medizinischen auch eine fliegerische Qualifikation, können navigieren und den Funk erledigen.

Hinter dem Piloten auf dem „Katzenplatz“ rechts neben der Patientenbahn hat der diensttuende Notarzt seinen Platz. „Wenn ein Patient



Uwe Schweigkofler, Leitender Rettungsarzt und medizinischer Chef des „Christoph 2“, zeigt den Medikamentenkoffer.

Fotos: Schmidt

transportiert wird, kann ich die Vitalfunktionen gut überwachen. Ich habe Medikamente für jede denkbare Komplikation“, sagt Schweigkofler. „Allerdings: Ich kann während des Flugs keinen Tubus einführen.“ Deswegen sei es immer wichtig, den Notarzt-Einsatz vor dem eigentlichen Flug zu erledigen: „Wir werden alarmiert“, so Schweigkofler, „sind zwei Minuten später in der Luft, vielleicht zehn

Minuten später am Einsatzort, und dann muss der Arzt den Patienten erstmal so weit stabilisieren, dass er den Hubschrauberflug übersteht.“ In ca. 70 Prozent der Einsätze werden die Patienten mit dem „Christoph 2“ auch transportiert. Das ist in anderen Regionen anders.

Von Unfall bis Geburt

Frankfurt-spezifisch ist auch die Mischung: Sechs von zehn Einsät-

zen sind „chirurgisch“, das heißt, es handelt sich um Unfälle. Die übrigen Einsätze werden „internistisch“ genannt: Schlaganfälle, Herzinfarkte, aber auch Geburten hat es im „Christoph 2“ schon gegeben. „Das ist dann natürlich schön“, sagt Schweigkofler, dem ansonsten, wie er zugibt, Einsätze mit Kindern besonders schwer fallen.

13 Stunden ist das Team aus dem „Christoph 2“ täglich einsatzbereit:

Von 7 Uhr morgens bis 20 Uhr abends. „Wir fliegen auf Sicht“, sagt Pilot Schmalfeld. „Das heißt, wir starten nur bei Tageslicht an der BGU.“ Es sei immer möglich, abends zum Unfall gerufen zu werden, bei Tageslicht loszufliegen und bei Nacht erst zurückzukommen. Grundsätzlich aber gilt: Geflogen wird nur, wenn die Sichtverhältnisse es zulassen. Das letzte Wort hat immer der Pilot.