

„Alarminsatz“, ruft mir Pilot Martin Wagner zu. Wir laufen über die Wiese in Richtung Hubschrauber. Ich schwinde mich in den hinteren Teil, gurte mich an und setze mir die Kopfhörer auf. Die Rotorblätter beginnen zu kreisen. Langsam heben wir ab. Das alles geschieht in weniger als zwei Minuten. Regen rinnt an der Scheibe entlang. Ein Plüschteddy ist bei jedem Flug mit an Bord. Er schaut durch das Fenster hinaus in die Ferne. „Der Bär beruhigt unsere kleinen Patienten“, erklärt mir Rettungsassistentin Silvia Braun. Sie kämpft durch ein Mikro an ihrem Helm gegen die Lautstärke des Hubschrau-

ters: Martin Wagner checkt seine Maschine. Ein Blick nach draußen und auf das Wetterradar folgt. Denn auch die Luftrettung ist an bestimmte Gesetze gebunden. Wenn die Sichtverhältnisse zum Beispiel durch Nebel zu schlecht sind, kann nicht geflogen werden. Auch bei Gewitter und starkem Schneefall wird es heikel. Heute ist das Wetter fast ideal. Der Helikopter wird auf einer Plattform ins Freie gefahren.

Zu drei bis fünf Einsätzen werden die „fliegenden Notarztzubringer“, wie sie sich selbst nennen, durchschnittlich pro Tag gerufen. Heute sind es vier. Der Letzte kommt um 19.46 Uhr. Wir

gen darf nie zur Routine werden“, sagt Wagner bestimmt. Zwei Mal pro Jahr muss er Checkflüge absolvieren. Dabei wird auch der Hydraulikausfall geprobt: „Der Heli hat zwei Triebwerke. Wenn eins ausfällt, ist das kein Problem. Dass beide ausfallen, ist äußerst unwahrscheinlich“, sagt Martin Wagner. Das bis jetzt schönste Erlebnis für ihn war ein Nachtflug bei Schnee: „Plötzlich ist es taghell und du hast eine glasklare Sicht – das ist einfach der Wahnsinn“, beschreibt der Pilot. Sein bisher schlimmstes Erlebnis war der Busunfall bei Magdeburg. Elf Tote und zahlreiche Verletzte auf der A3 zwischen Magdeburg

zeug – bietet aber weniger Platz als ein Rettungswagen.

Wir erreichen die Wohnung der Patientin. Sie hat eine Oberschenkelhalsfraktur und einen Handgelenkbruch. Die ältere Dame muss höllische Schmerzen haben, zuckt aber nicht einmal mit der Wimper. Der Transport erfolgt im Rettungswagen, da das Umladen in den Hubschrauber in diesem Fall unnötige Schmerzen bedeuten würde. Wir bleiben bei der Patientin, Martin Wagner fliegt ohne uns zurück zur Klinik. 22 Kilometer Luftlinie, acht Minuten Flugzeit. Auf dem Weg ins Krankenhaus erzählt Notarzt Jens Michel von seinem Beruf. „Mei-



Pilot Martin Wagner



Im Wettlauf mit der Zeit

Die fliegenden Retter von „Christoph 37“

bers an. Es ist ihr 900. Einsatz. Wir fliegen in etwa 250 Metern Höhe. Fahrzeuge sehen aus wie Spielzeugautos, Menschen wie Stecknadelköpfe. Das Navigationssystem zeigt selbst Hochspannungsleitungen an. Auch ein Satellitentelefon fliegt mit. „Navigation ist das A und O“, sagt der Pilot. Doch das sei Übungssache.

Was sich anhört wie ein Abenteuer, ist für die fliegenden Rettungsassistenten und Notärzte knallharter Alltag. Sie müssen in dieser Höhe auf engstem Raum Patienten behandeln – von Sonnenauf-

bis Sonnenuntergang. 6.40 Uhr, Südharz-Krankenhaus Nordhausen, DRK-Luftrettungs-

zentzen fliegen über den Kyffhäuser. Der Hubschrauber neigt sich im Landeanflug leicht nach rechts. Mein Magen auch. Langsam senkt sich der Rettungsfleger nieder. Wir landen auf einem Feld. Keine große Herausforderung. Schwieriger wird es, wenn der Einsatz mitten in der Stadt erfolgt. Oder, wenn in einem leeren Schwimmbekken gelandet werden muss. Nach links sieht der Pilot gar nichts – trotzdem heißt es punktgenaues Absetzen. Zwischen Laterne, Hauswand und Helikopter sind oftmals nur wenige Dezimeter. „Ich muss mich ganz auf meinen Co-Piloten verlassen können“, sagt Martin Wagner. „Wir sind wirklich ein Team.“ Mit 14 Jahren hat er das Segelfliegen begonnen. Bei der Bundeswehr machte er seinen Pilotenschein und kam irgendwann zum Rettungsfiegen. „Das sind die Flüge mit der größten Herausforderung“, sagt der 43-jährige. „Das Flie-

gen und Halle. „Sowas muss man nicht nochmal haben“, sagt Martin und seine Stirn legt sich in Falten.

Die Tür des Hubschraubers wird aufgeschoben und der Notarzt, die Rettungsassistentin und ich rennen zum Einsatz. Ein Rettungswagen ist schon vor Ort. Aber keine Schaulustigen. „Das kommt sonst oft vor. Denn es ist schon was anderes, als wenn man mit Blaulicht vorfährt“, sagt Notarzt Jens Michel. „Das mag daran liegen, dass die Leute der falschen Annahme erlegen sind, es ist etwas besonders Schlimmes passiert, wenn der Hubschrauber landet“, ergänzt Martin später. „Dabei sind wir ein luftgebundener Notarztzubringer.“ Die Leitstelle entscheidet, ob ein Notarzt vor Ort sein muss. Und der wird eben per Land- oder Luftweg zum Einsatzort gebracht. Der Unterschied ist, dass der Hubschrauber einen gewissen Zeitvorteil bietet. Er ist von den Medikamenten und Gerätschaften her ausgestattet wie ein Notarzteinsatzfahr-

zeug. „Wenn der Partner auch mitspielt“, sagt der Familienvater. „Ich habe ein Wochenende im Monat frei, sonst roll ich durch.“ Nach dem Dienst sei es schwer, die einzelnen Schicksale hinter sich zu lassen. „Wenn du den Eltern eines 18-jährigen sagen musst, dass ihr Sohn gerade vor einen Baum gefahren und gestorben ist, ist das wirklich hart. Vor allem, wenn du der letzte warst, der mit ihm gesprochen hat.“ Oder wenn er als Arzt versuche, jemanden zu reanimieren, dessen Herz auch nach 20 Minuten nicht wieder anfängt zu schlagen. „Du weißt manchmal, dass du gegen Windmühlen kämpfst“, sagt Jens Michel und sein Blick wandert aus dem Fenster.

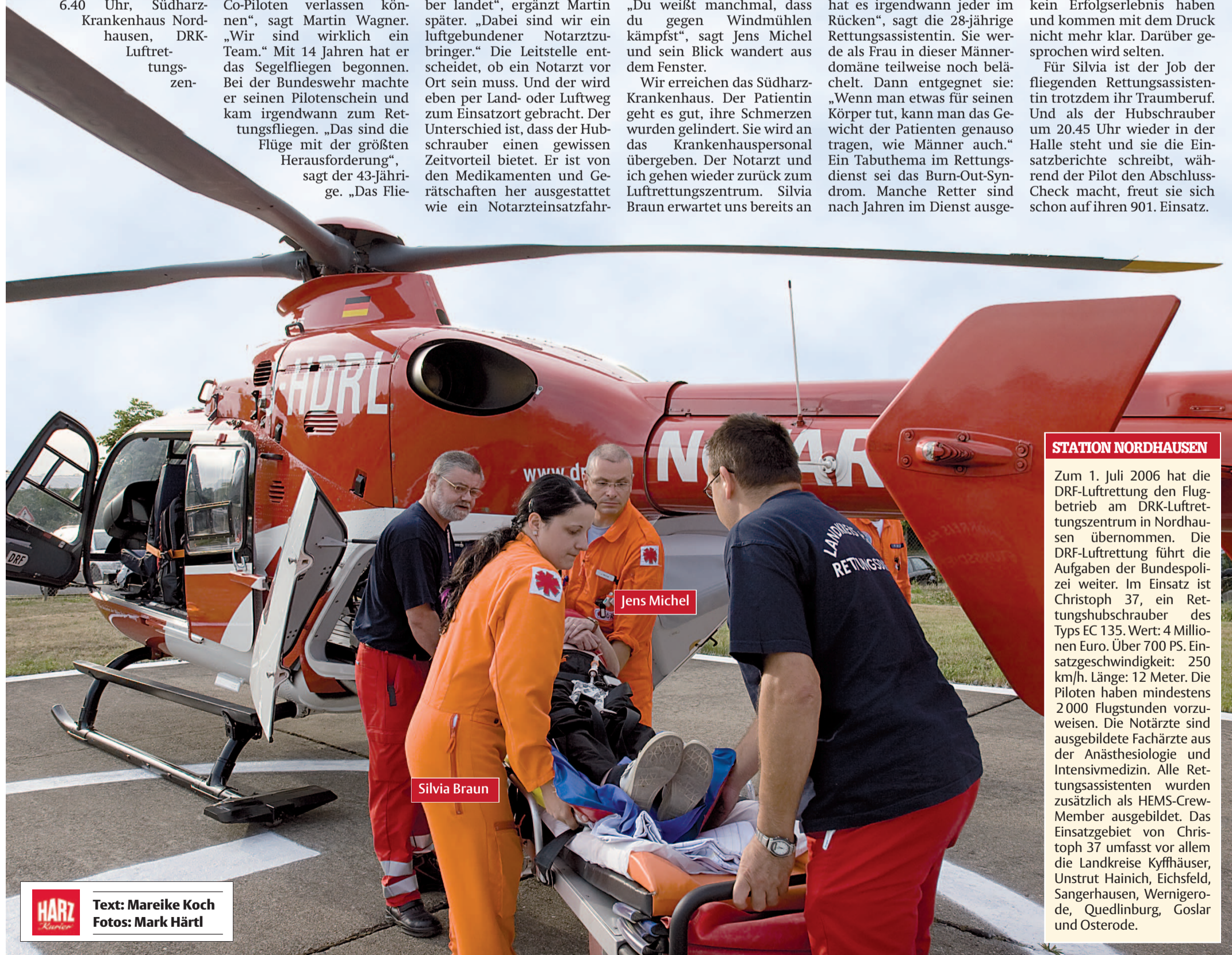
Wir erreichen das Südharz-Krankenhaus. Der Patientin geht es gut, ihre Schmerzen wurden gelindert. Sie wird an das Krankenhauspersonal übergeben. Der Notarzt und ich gehen wieder zurück zum Luftrettungszentrum. Silvia Braun erwartet uns bereits an

der Tür. Die 28-Jährige zeigt mir einen Kalender an der Wand. Jeden Tag ist eine Zahl von 0 bis 9 eingetragen – an diesem Dienstag eine vier. So werden die Einsätze gezählt. Im vergangenen Jahr waren es 1091.

Die fliegenden Retter sind täglich im Einsatz. Unermüdlich. Sie kämpfen um Menschenleben, bangen damit, ob die Medikamente ausreichen oder die Sauerstoffflaschen knapp werden könnten. Ein Beruf, der körperlich und emotional an die Substanz geht. „Egal ob Mann oder Frau – nach einer gewissen Zeit im Rettungsdienst hat es irgendwann jeder im Rücken“, sagt die 28-jährige Rettungsassistentin. Sie werde als Frau in dieser Männerdomäne teilweise noch belächelt. Dann entgegnet sie: „Wenn man etwas für seinen Körper tut, kann man das Gewicht der Patienten genauso tragen, wie Männer auch.“ Ein Tabuthema im Rettungsdienst sei das Burn-Out-Syndrom. Manche Retter sind nach Jahren im Dienst ausge-

brannt und völlig am Ende. Grund sind der Dauerstress und die Hilflosigkeit, wenn der Kampf um das Leben der Patienten immer und immer wieder verloren wird. Oder auch, wenn die Rettungsassistenten besonders schwere Unfälle mit vielen Verletzten sehen. „Wir haben mal eine 22-jährige im Hubschrauber behandelt“, erzählt Jens Michel. „Doch die Hilfe kam zu spät. Dann kommst du in der Klinik an und gibst jemanden ab, der schon tot ist... Ein schlimmes Gefühl.“ Manche Rettungsassistenten fallen in ein Loch, wenn sie auf Dauer kein Erfolgserlebnis haben und kommen mit dem Druck nicht mehr klar. Darüber gesprochen wird selten.

Für Silvia ist der Job der fliegenden Rettungsassistentin trotzdem ihr Traumberuf. Und als der Hubschrauber um 20.45 Uhr wieder in der Halle steht und sie die Einsatzberichte schreibt, während der Pilot den Abschluss-Check macht, freut sie sich schon auf ihren 901. Einsatz.



Jens Michel

Silvia Braun

STATION NORDHAUSEN

Zum 1. Juli 2006 hat die DRF-Luftrettung den Flugbetrieb am DRK-Luftrettungszentrum in Nordhausen übernommen. Die DRF-Luftrettung führt die Aufgaben der Bundespolizei weiter. Im Einsatz ist Christoph 37, ein Rettungshubschrauber des Typs EC 135. Wert: 4 Millionen Euro. Über 700 PS. Einsatzgeschwindigkeit: 250 km/h. Länge: 12 Meter. Die Piloten haben mindestens 2000 Flugstunden vorzuweisen. Die Notärzte sind ausgebildete Fachärzte aus der Anästhesiologie und Intensivmedizin. Alle Rettungsassistenten wurden zusätzlich als HEMS-Crew-Member ausgebildet. Das Einsatzgebiet von Christoph 37 umfasst vor allem die Landkreise Kyffhäuser, Unstrut Hainich, Eichsfeld, Sangerhausen, Wernigerode, Quedlinburg, Goslar und Osterode.

HARZ Kurier
Text: Mareike Koch
Fotos: Mark Härtl