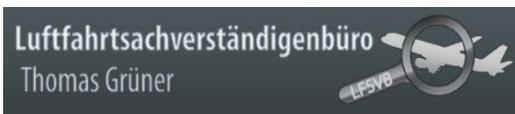




DRF Luftrettung

ADAC Luftrettung



Wenn Rettungs- und Einsatzhubschrauber gefährdet werden:

1. Collision-Avoidance-Meeting am 3. Mai 2019

Von R. Uwe Kraus¹, Dr. Philip Edelmann², Karl-Heinz Heitmüller³,

Julia Gonschorek⁴ und Thomas Grüner⁵

Stellen Sie sich vor, dass Sie oder ein Angehöriger aus ihrem Familien- bzw. Freundeskreis eine schnelle medizinische Hilfe benötigen und der Rettungshubschrauber⁶ aufgrund einer Kollision in der Luft nicht einsatzfähig oder gar mit Ihnen oder Ihren Angehörigen abgestürzt ist. Diese Vorstellung ist keine Fiktion, sondern stellt eine reelle Gefahr im Rettungs- sowie Polizeieinsatz dar. Ein derartiger, besonders schwerer Unfall ereignete sich während eines Ausbildungsfluges zwischen einem Rettungshubschrauber und einem Kleinflugzeug Anfang des Jahres 2018.

Zu der steigenden Zahl von Luftverkehrsteilnehmern des ohnehin engen Luftraums über der Bundesrepublik Deutschland kommen stetig neue Luftverkehrsteilnehmer hinzu. Diese sind den neuen Luftfahrzeugklassen zuzuordnen, wie z.B. unbemannte Luftfahrzeuge (Drohnen) Leichthubschrauber. Es herrscht Konsens darüber, dass diese Luftfahrzeuge aufgrund immer neuer performanter Technologien einen gewaltigen Entwicklungssprung in der Luftfahrt herbeiführen und das Fundament neuer Geschäfts- sowie Mobilitätskonzepte in einer zunehmend digitalisierten Welt bilden.

¹ Stellvertretender Bundesvorsitzender der Bundesvereinigung fliegendes Personal der Polizei.

² Dr. Philip Edelmann, Pilot und Referent Stabsstelle Flugbetrieb, ADAC Luftrettung gGmbH

³ Karl Heinz Heitmüller, Pilot und Safety Management, DRF Stiftung Luftrettung

⁴ Julia Gonschorek ist Wissenschaftlerin, Dozentin und Vorstandsvorsitzende des European Aviation Security Center e.V. mit Sitz auf dem Flugplatz EDAZ in Schönhagen.

⁵ Thomas Grüner ist öffentlich bestellt und vereidigter Sachverständiger des Luftfahrtsachverständigenbüros Thomas Grüner, ist Dozent, Pilot und Berater der World UAV Federation.

⁶ Rettungs-, Einsatz- und Intensivtransporthubschrauber werden u.a. von der ADAC Luftrettung gGmbH, der DRF-Luftrettung, dem Bundesministerium des Inneren, der Johanniter Luftrettung und der Bundeswehr betrieben.

Ein erheblicher Nachteil dieser Entwicklung ist die mit der steigenden Anzahl von Flugbewegungen im deutschen Luftraum verbundene Zunahme an „Beinahe-Zusammenstößen“ zwischen bemannten und unbemannten Luftfahrzeugen im nationalen Luftraum. Die jüngsten Ereignisse gaben der ADAC Luftrettung sowie der DRF-Luftrettung und Bundesvereinigung fliegendes Personal der Polizei (BfPP) den Anlass, wichtige Akteure der Luftsicherheit, Pilotenvereinigungen und Luftfahrtexperten zum

1. Collision-Avoidance-Meeting am 3. Mai 2019

in die ADAC Zentrale nach München einzuladen.

Neben den drei Initiatoren wurden u.a. die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS), der Deutsche Hubschrauberverband e.V. (DHV), der Deutsche Aero Club e.V. (DAeC), das European Aviation Security Center e.V. (EASC) das Luftfahrtsachverständigenbüro Thomas Grüner sowie der Deutsche Ultraleichtflugverband e.V. (DULV) eingeladen.

Die Beteiligten der Luftrettung und Einsatzhubschraubern teilten folgende Wünsche als Standpunkt und als Grundlage für mögliche Lösungsansätze mit:

- eine elektronische Positionsübermittlung aller Luftfahrtteilnehmer in allen Lufträumen als Betriebspflicht
- der Einbau von zusätzlich bewährten jedoch nicht zertifizierten Erkennungsgeräten – wie z.B. FLARM usw. – in Rettungs- und Einsatzhubschraubern
- Forderung von mindestens zwei Flugfunkfrequenzen (1 x 129,905 MHz und eine Ersatzfrequenz) zur Verbesserung der Koordination und Verständigung der Piloten von Rettungs- und Einsatzhubschraubern und ggf. Steuerer unbemannter Luftfahrzeuge an Unfallstellen
- Sensibilisierung und fachgerechte Ausbildung der Drohnensteuerern bei Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS)

Gemeinsam wurden im Sinne aller Beteiligten praktikable, zielführende, bereits von der Luftfahrt akzeptierte und insbesondere kostengünstige Möglichkeiten benannt, diskutiert und individuell bewertet, um Zusammenstöße zu verhindern und gefährliche Annäherungen im Luftraum für alle Teilnehmer zukünftig zu vermeiden. Es herrscht Einigkeit darüber, dass ein transparentes Vorgehen und die Steuerung über die Verbände und Institutionen ein Baustein für den Erfolg ist. Exklusiv auf diesem Wege kann der Akzeptanzfrage bei allen Luftraumnutzern (bemannt wie unbemannt) fundiert begegnet werden.

Zum Vergleich: Die Einführung der Gurtpflicht in den 1980er Jahren hat zu starken Widerständen in der Bevölkerung geführt. Heute ist die Gurtpflicht selbstverständlich und deren lebensrettende Funktion steht völlig außer Frage. Ein anderes Beispiel: die anfängliche Diskussion über die Tagfahrbeleuchtung von Kraftfahrzeugen und die heutige Realisierung durch die Hersteller. Beide Exempel zeigen, dass sowohl die Legislative als auch die Hersteller Instrumente in den Händen halten, um die Sicherheit von Verkehrsteilnehmern zu gewährleisten respektive zu erhöhen.

Innovativen und technologie-interessierten Luftverkehrsteilnehmern wird es aus der Sicht der Meeting Teilnehmer leichtfallen, kostengünstige und praktikable der Sicherheit dienende Systeme zu akzeptieren und die i.d.R. damit einhergehenden Schnittstellen und Systemkomponenten sinnvoll sowie unterstützend zu nutzen.

Vorhandene technische Lösungen zur Kollisionsvermeidung sind hinsichtlich Größe, Gewicht, Datenschutz, Energieverbrauch und Signalreichweite auch im Sinne des Unfallschutzes permanent weiterzuentwickeln sowie in nationalen wie internationalen

Gesetzen, Verordnungen und Richtlinien zu verankern. Die Basis hierfür gilt es gemeinsam zu erarbeiten. Einen zentralen Aspekt benennt die BfPP: der großen Zahl derer, die in der Vergangenheit fortlaufend fakultativ zusätzliches Equipment zur Verbesserung der eigenen Sicherheit mitführten, muss die Befürchtung genommen werden, mit hohen Beschaffungskosten konfrontiert zu werden.

Das oberste Ziel: Das eigene und andere Menschenleben zu schützen, damit sich Vorfälle wie sie die Luftrettung erlebt hat, nicht wiederholen. Die Teilnehmenden des 1. Collision-Avoidance-Meetings beabsichtigen den Schwung des erfolgreichen Auftaktes zu nutzen, um dieses Ziel Ergebnis- und Endnutzer-orientiert gemeinsam zu realisieren.