

bergundsteigen im Gespräch mit Joe Redolfi

Auf deiner Visitenkarte vom Christophorus Flugrettungsverein wirst du als „Ground Operator“ bezeichnet. Was macht dieser Verein, was darf man sich unter dieser Tätigkeit vorstellen und wann und wie bist du zum Flugrettungsdienst gekommen?

Der Christophorus Flugrettungsverein (CFV) des ÖAMTC (Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club) betreibt als gemeinnütziger Verein die Flugrettung in Österreich und gewährleistet eine flächendeckende Versorgung für das ganze Land. Ich kam 1986 als freiberuflicher Flugretter zum CFV. Mit der Übernahme der ehemaligen BMI- und BFI-Stützpunkte durch den ÖAMTC erweiterte sich der Aufgabenbereich für den CFV um ein Vielfaches und ich bekam die Gelegenheit mein Hobby zum Beruf zu machen.

Heute bin ich als Ground Operator für die Aus- und Weiterbildung zuständig, auch Neuaufnahmen gehören zu meinem Aufgabenbereich. Aufgrund des sich ändernden Freizeitverhaltens und immer wieder neu entstehender Sportarten ergeben sich für uns ständig neue Aufgaben und Herausforderungen. Deshalb beschäftige ich mich auch mit der Entwicklung und Anpassung sämtlicher in der Flugrettung zum Einsatz kommender Techniken und Verfahren.

Versiehst du eigentlich im operationellen Betrieb noch einen regulären Dienst als Flugretter?

Neben der Erprobung der Praxistauglichkeit der verschiedenen Einsatzverfahren ist es natürlich wichtig für mich, dass ich die Anforderungsprofile, die an die Flugretter der jeweiligen Einsatzstützpunkte gestellt werden, kenne. Daher versee ich neben der Ausbildungstätigkeit noch 90 bis 100 Tage regulären Flugrettungsdienst auf fast allen Stützpunkten in Österreich.

Was hat sich seit deinem Einstieg in die Flugrettung verändert? Gibt es hinsichtlich des Umgangs mit Risiken und Gefahren parallele Entwicklung wie im Bergsport?

Die Anforderungen an die Flugrettung haben sich im Laufe der Jahre geändert. Während früher die Rettung aus der Luft wesentlich seltener gerufen wurde, gilt sie heute als alltägliches Einsatzmittel. Das bedeutet nicht nur, dass nun mehr geflogen wird, weil sich die Einsatzhäufigkeit erhöht hat, sondern auch, dass das Einsatzspektrum wesentlich vielfältiger geworden ist. Für die Flugrettung ergeben sich daraus viele, sehr unterschiedliche Aufgaben. Somit wurde notwendig, sich in der Aus- und Weiterbildung an diese Gegebenheiten anzupassen. Insgesamt kann festgestellt werden, dass nicht nur dank dieser professionellen Aus- und Weiterbildung im Umgang mit Gefahren kein größeres Risiko eingegangen wird. Daneben müssen aufgrund der Veränderungen der gesetzlichen Bestimmungen auch die heutzutage im Einsatz stehenden Hubschrauber anderen Erfordernissen entsprechen.

Was sind aus deiner Sicht die Top-3-Unfallursachen beim Bergsteigen?

Unerfahrenheit und falsche Selbsteinschätzung zählen wohl zu den Hauptunfallursachen in den Bergen. Hinzu kommen objektive Gefahren wie zB Steinschlag, ein plötzlich eintretender Wetterumschwung, Lawinen usw.

Auch mangelhafte Ausbildung und fehlerhaft angewendete Techniken haben oft negative Konsequenzen für die Beteiligten.

Als Flugretter wirst du seit Jahren mit Unfällen, Verletzungen und Tod am Berg konfrontiert. Hast du privat noch Lust zum Bergsteigen und wie hat der Job auf dein persönliches Risikoverhalten abgefärbt?

Seit meiner Kindheit zählt das Bergsteigen zu meinen Hobbies. Nach wie vor verbringe ich sehr viel Zeit in den Bergen, wobei auch das Reisen in ferne Länder mit dem Fahrrad seit einigen Jahren zu meiner Leidenschaft geworden ist. Mit dieser Art zu Reisen besteht die Möglichkeit in unberührte Gebiete vorzudringen und Land und Leute kennen zu lernen.

geboren 12.08.1955 **fliegen ist** Faszina-

tion **retten ist** für Menschen wie uns – Retter –

natürlich eine Besonderheit. Es macht ein eigenes Gefühl,

wenn man weiß, dass man die Möglichkeit hat, jemandem

aus einer Notlage herauszuhelfen **der reiz dei-**

ner arbeit ich sehe es als große Herausforderung,

ständig mit neuen Aufgaben und Situationen konfrontiert

zu werden und schätze die Möglichkeit, eigene Ideen und

Entwicklungen in ein System einbringen zu können

tollstes erlebnis bei einem einsatz

nach 25 Jahren im Flugrettungsdienst und ca. 3000 Ein-

sätzen ist es schwierig ein einzelnes hervorzuheben. Es ist

immer wieder ein gutes Gefühl, Menschen in Notlagen

und schwierigen Situationen zu helfen **wie oft**

wirst du mit reinhold messner ver-

wechselt es scheint eine optische Ähnlichkeit zwi-

schen Reinhold Messner und mir zu geben, da ich immer

wieder darauf angesprochen werde. Vielleicht ist das auf

eine bestimmte Ausstrahlung und ein spezifisches Auftre-

ten zurückzuführen, das Menschen mit einer Leidenschaft

für die Natur und einer Liebe zu den Bergen verkörpern

lieblingsplatz im heli (vorne/hinten/unten)

Hmmm, da gibt's natürlich nur

eine Antwort. Unten!



Die Erfahrungen aus dem Job tragen natürlich dazu bei, Gefahrenquellen eher zu erkennen und bestimmte Risiken von vorneherein zu vermeiden. Letztendlich muss man aber Berufliches und Privates auseinander halten und Gefahrensituationen ganz für sich selbst einschätzen.

Beim durchschnittlichen Bergsteiger genießen die Flugrettungsmannschaften nach wie vor eine Art Heldenstatus? Bekommt ihr das auch so mit, wie geht ihr damit um?

Natürlich erregt der Einsatz der Flugrettung meistens großes Aufsehen, was in erster Linie durch den Hubschrauber ausgelöst wird. Die Einsatzmannschaft selbst hat ihren Dienst ebenso professionell zu verrichten wie andere Rettungskräfte.

Kommt es vor, dass ihr als Flugretter bzw. die Helikopterbesatzung einen Einsatz ablehnt? Wie ist deine persönliche Haltung zum Thema „Retten um jeden Preis“ und wie thematisiert ihr diese Problematik in der Ausbildung?

Ist eine Rettung aus der Luft aus flugbetrieblichen Gründen, zB wegen bestimmter Witterungsverhältnisse wie starker Nebel oder Wind, nicht möglich, kann der Einsatz nicht angenommen werden. Die Sicherheit der Mannschaft steht im Vordergrund und darf keinesfalls gefährdet sein.

Wie werde ich in Österreich Flugretter – wie lange dauert die Ausbildung, welche Anforderungen müssen erfüllt werden? Existieren bei den Ausbildungsinhalten gravierende Unterschiede zu anderen Alpenländern?

In Österreich gibt es keine einheitlichen gesetzlichen Vorgaben für die Aufnahme in den Flugrettungsdienst. Es obliegt jedem einzelnen Flugrettungsunternehmen eigene Richtlinien aufzustellen. Beim CFV müssen folgende zwei Kriterien erfüllt werden: abgeschlossene Bergretter- oder Bergführerausbildung und Notfallsanitäterausbildung. In einem dreitägigen Aufnahmeverfahren werden die menschliche, körperliche und alpintaugliche

Eignungsfähigkeit überprüft. Es folgt eine dreiteilige HEMS-Crewmembereausbildung, die insgesamt sieben Tage dauert. Sie beinhaltet die Arbeit in und um den Hubschrauber. Die Ausbildung in den Hubschrauber-Bergetechniken umfasst je nach Standort eine Dauer von 7-14 Tagen. Mit einer mündlichen, schriftlichen und praktischen Prüfung wird die Ausbildung abgeschlossen.

Einige Zahlen zu Christophorus in Österreich: Wie viele Standorte, Hubschrauber, Einsätze (davon alpine) habt ihr? Wie viele Flugretter, Ärzte und Piloten gehören zu eurem Team, wie hoch ist der Frauenanteil?

- 17 Ganzjahresstandorte
- 6 zusätzliche Winterstandorte in Kooperation mit der Firma Wucher Helicopter und Schider Helicopter Service
- 28 Hubschrauber der Type EC 135
- ca. 20.000 Einsätze pro Jahr

Der CFV zählt 175 Flugretter, 390 Notärzte und 52 Piloten. Während der Frauenanteil bei den Notärzten bei 20 % liegt, ist bei den Flugrettern dieser Anteil sehr gering, es gibt zwei Flugretterinnen.

In alpinen Kreisen kursiert das Vorurteil, dass Bergführer, Landkarten und Schokolade in der Schweiz „besser“ zu sein scheinen. Gilt das auch für die Flugrettung, Stichwort REGA? Die haben doch die viel geilere Hubschrauber (und die Italiener erst ...)?

Zu Beginn der Christophorus Flugrettung genoss die REGA einen hohen Stellenwert und galt in vielerlei Hinsicht als Maßstab. Nach 25 Jahren und Entwicklungen in der Flugrettung kann man jedoch behaupten, dass sich der CFV international etabliert hat und ganz sicher mit „Schweizer Schokolade“ mithalten kann ...

Die Fragen stellte Maul Pair