

# SAR JAHRESBERICHT

2023



© MarineMFG 5

© Bundeswehr/Thomas Neuss



BUNDESWEHR

# INHALTSVERZEICHNIS

## SAR Jahresbericht 2023

VORWORT KOMMANDO HEER GENERAL FLUGBETRIEB HEER .....	3
DER MILITÄRISCHE SAR-DIENST .....	5
SAR-LEITSTELLEN .....	6
SAR-ORGANISATION .....	7
EINSATZ-STATISTIK .....	8
EINSATZ-STATISTIK: VERTEILUNG NACH SAR-KOMMANDOS: .....	9
EINSATZ-STATISTIK GLÜCKSBURG .....	10
EINSATZ IM SAR-BEREICH SEE .....	11
EINSATZ IM SAR-BEREICH LAND .....	13
WAFFENSYSTEMWECHSEL .....	20

# VORWORT KOMMANDO HEER GENERAL FLUGBETRIEB HEER

## Zeitenwende

Die Dauereinsatzaufgabe Search and Rescue mit den dafür bereitgestellten Einsatzmitteln des militärischen Such- und Rettungsdienstes stellt im militärischen Auftrags- und Einsatzspektrum seit jeher eine besondere Spartenfähigkeit dar. Die in der Vergangenheit weit verbreitete Wahrnehmung von SAR mit starkem zivil-militärischen Anstrich speiste sich aus der überwiegend militärisch alimentierten Abdeckung der Luftrettung für die gesamte Bevölkerung. Mittlerweile erbringen jedoch zivile Organisationen der Luftrettung mit flächendeckender Dislozierung und ständig zunehmenden Fähigkeiten beinahe ausschließlich diesen Anteil des staatlichen Rettungsdienstes.

Die veränderte sicherheitspolitische Lage in Europa und die Klassifizierung als „Zeitenwende“ wirken sich selbstverständlich auch auf den militärischen Such- und Rettungsdienst aus. Dabei gilt es, nicht so sehr auf die frühere gesamtgesellschaftliche Bedeutung der SAR-Luftrettungseinsätze und eine mögliche Renaissance dieser Strukturen abzuheben, sondern eine Re-Fokussierung auf den eigentlichen und primär militärischen Kern vorzunehmen. Bereits im vorangegangenen SAR-Jahresbericht wurde auf die laufende Überprüfung des militärischen Such- und Rettungsdienstes hinsichtlich seiner Kriegstauglichkeit hingewiesen. Im Rahmen der Ausrichtung der Streitkräfte auf Aufgaben im Rahmen der Landes- und Bündnisverteidigung sind die Aspekte der Dislozierung, Kräftebereitstellung und der Führungsorganisation von „Search and Rescue“ untersucht worden. Heer und Marine haben 2023 als Ergebnis dieser Untersuchung einen gemeinsamen Konzeptionsentwurf zum künftigen militärischen SAR-Dienst beim ministeriellen Auftraggeber eingebracht. Als ein wesentlicher zusätzlicher Baustein in einer zukunftsfähigen Ausrichtung ist in diesem Zusammenhang die An- und Einbindung in den sogenannten „Operationsplan Deutschland“ mit Schnittstellen auf militärisch operativer Ebene und zu zivilen Organisationen im Rahmen eines nationalen Gesamtverteidigungskonzeptes zu ergänzen.

Neben diesen konzeptionellen Aktivitäten sind im zurückliegenden Jahr aber auch auf der taktischen Ebene Veränderungen und Bestätigungen zur Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems zu verzeichnen. Der 2023 durch die Marine konsequent angegangene und erfolgreich bewältigte Waffensystemwechsel auf das neue Waffensystem NH90 Sea Lion ist hier besonders hervorzuheben, auch weil damit der hochgeschätzte und vielfach bewährte „Sea-King“ MK-41 im Jahr 2024 endgültig in den wohlverdienten Ruhestand eintreten kann. Im maritimen Bereich beim RCC Glücksburg gelang es, den Dienstposten des Leiters nach jahrelanger Vakanz mit einem hocherfahrenen SAR-Hubschrauberführer zu besetzen. Das SAR-Führungssystem konnte weitgehend eigeninitiativ durch das Fachpersonal beider Leitstellen



und in enger Abstimmung mit der zivilen Vertragsfirma für die SAR-Belange weiterentwickelt und harmonisiert werden. Nach der Notlandung eines deutschen TIGER-Kampfhubschraubers in Südfrankreich vergingen Dank des satellitengestützten COSPAS-SARSAT-Systems nur wenige Minuten, bis der durch die aktivierten Notsender ausgelöste Alarm im RCC MÜNSTER eingegangen war und die Unterstützung weiterer Maßnahmen auf nationaler und internationaler Ebene erfolgen konnte.

Bei Besuchen europäischer Partnerorganisationen, zuletzt in Polen, wurde die hoch ausgeprägte Bereitschaft zur unkomplizierten und zielorientierten Kooperation, auch im Hinblick auf gemeinsame grenzüberschreitende Übungsvorhaben, bekräftigt.

Last but not least galt es, die Großübung AIR DEFENDER der Luftwaffe wirksam mit SAR-Mitteln zu unterstützen. Auch wenn der Mil SAR-Dienst und seine Verfügbarkeit als Dauereinsatzaufgabe nach jahrelanger Großübungs-Abstinenz punktuell wieder in Erinnerung gerufen werden musste, gelang es in einem Joint-Ansatz, eine auf den geplanten Übungsverlauf abgestimmte SAR-Abdeckung zu gewährleisten.

Heer und Marine stellen den SAR-Dienst für die Streitkräfte unverändert täglich an 365 Tagen im Jahr bereit und verfügen als Ergebnis der in den letzten Jahren vorgenommenen Modernisierungen über ein leistungsfähiges vielseitig kompatibles Führungssystem und mit dem NH90 Sea Lion und der H145 LUH SAR über leistungsfähige Waffensysteme für die jeweiligen Aufgabenbereiche. Darauf wird sich die Weiterentwicklung des militärischen SAR-Dienstes als Beitrag zur militärischen Zeitenwende zuverlässig abstützen können.

Ich wünsche Ihnen auch für diesen Jahresbericht eine gute und umfassende Information zum Militärischen Such- und Rettungsdienst.

**Dr. Volker Bauersachs**  
**Brigadegeneral**

# DER MILITÄRISCHE SAR-DIENST

## Der Auftrag des Militärischen Such- und Rettungsdienstes

Der militärische Such- und Rettungsdienst (Search and Rescue – SAR) der Bundeswehr ist eine Einrichtung der Streitkräfte zur Einsatzunterstützung. Er ist zugleich Teil des nationalen Such- und Rettungsdienstes für Luftfahrzeuge und unterstützt den Seenotrettungsdienst.

Der Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr unterstützt die eigenen und verbündeten Streitkräfte im Frieden, in Krisen und im Krieg. Er leistet der Truppe Einsatzunter-

stützung in besonderen Notfällen, vornehmlich bei der Lebensrettung und bei der Abwendung drohenden Verlustes von wertvollem Material.

Zugleich leistet die Truppe auf Basis einer Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) als Teil des nationalen Such- und Rettungsdienstes Deutschlands allen in Not geratenen Luftfahrzeugen Hilfe ohne Rücksicht auf deren

Nationalität oder sonstige Zugehörigkeit (ICAO-SAR). Er führt die Suche nach überfliegen oder abgestürzten Luftfahrzeugen durch, rettet die Insassen und veranlasst den Transport der Überlebenden zur ärztlichen Betreuung.

Im Rahmen den Deutschlands obliegenden Pflichten zur Hilfeleistung für die nationale und internationale Seeschifffahrt in Seenotfällen unterstützt er den Rettungsdienst in den Seegebieten vor der deutschen Nord- und Ostseeküste.

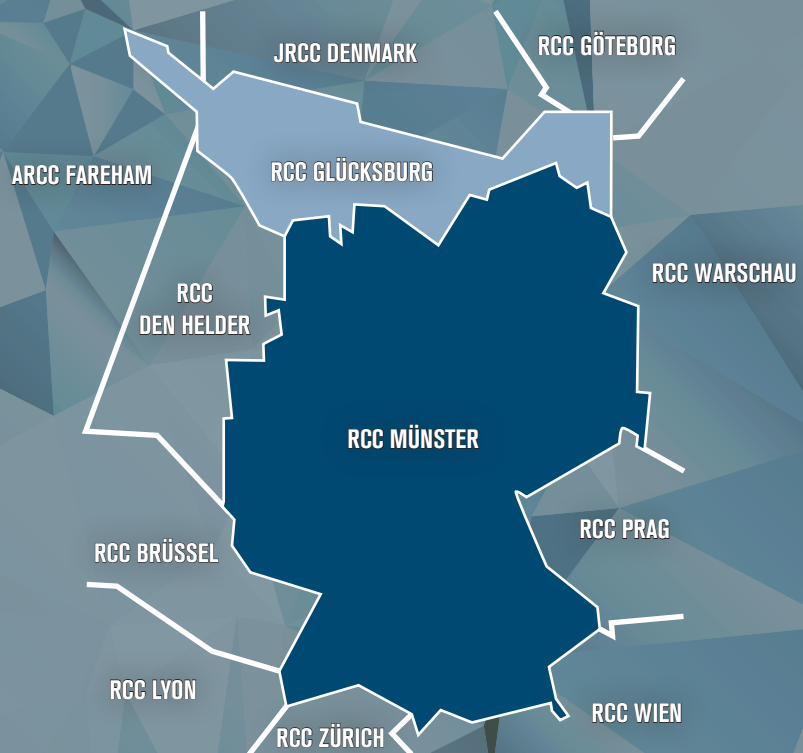
### AUFGABEN PRIORISIERT

1. **UNTERSTÜTZUNG EIGENER / VERBÜNDETER STREITKRÄFTE IM FRIEDEN, IN KRISEN UND KRIEG**
2. **HILFELEISTUNG FÜR ALLE IN NOT GERATENEN LUFTFAHRZEUGE**
3. **SUCHE NACH ÜBERFÄLLIGEN/ABGESTÜRZTEN LUFTFAHRZEUGEN UND RETTUNG DER INSASSEN**
4. **UNTERSTÜTZUNG IN SEENOTFÄLLEN VOR DER DEUTSCHEN NORD- UND OSTSEEKÜSTE**
5. **SUBSIDIÄRE UNTERSTÜTZUNG DER ZIVILEN RETTUNGSKRÄFTE IM RAHMEN DER DRINGENDEN EILHILFE UND BEI NATURKATASTROPHEN AUF ANFORDERUNG.**

## SAR-STANDORTE



## SAR-BEREICHE





## SAR-ORGANISATION

### KOMMANDO HUBSCHRAUBER DEZ SAR

Oberstleutnant Bührmann (DezLtr)  
Hauptmann Donkel  
Oberstabsfeldwebel Lange

### SAR-LEITSTELLE LAND/RCC MÜNSTER

Oberstleutnant Louis (Ltr)  
Hauptmann Näther

### SAR-LEITSTELLE SEE/RCC GLÜCKSBURG

Fregattenkapitän Helmich (Ltr)  
Oberstabsbootsmann Kamrath

Das Heer ist der federführende Organisationsbereich für den SAR-Dienst der Bundeswehr. Das Kommando Hubschrauber, in dem die vormalige Abteilung Flugbetrieb der Division Schnelle Kräfte (DSK) aufgegangen ist, stellt mit dem Dezernat SAR die zentrale Dienststelle für den militärischen SAR-Dienst der Bundeswehr mit der Befugnis eines Kommandos mit Fachaufgaben dar. Für Fragen des Seenotrettungsdienstes sind Heer und Marine auf Zusammenarbeit angewiesen.

### DIE FACHAUFGABEN FÜR DEN SAR-DIENST UMFASSEN:

- Koordinierung der Verfahren für den SAR-Einsatz bei Heer und Marine durch entsprechende Regelungen,
- Überprüfung und Koordinierung von Vorschlägen und Forderungen der Kommandobehörden,
- Koordination der Informationsarbeit des militärischen Such- und Rettungsdienstes der Bundeswehr,
- Überwachung und Koordination der Forderungen an die SAR-Ausbildung und SAR-Ausrüstung,
- Überwachung bzw. Durchführung nationaler und internationaler SAR-Übungen,
- Auswertung von Einsatz- und Erfahrungsberichten,
- Datenerfassung und das SAR-Meldewesen.

# EINSATZ-STATISTIK FÜR DIE JAHRE 2022 UND 2023

Es ergibt sich für die SAR-Leitstellen Münster und Glücksburg folgende Statistik:

## ALARMIERUNGEN

	Glücksburg		Münster		Gesamt		
	2022	<b>2023</b>	2022	<b>2023</b>	2022	<b>2023</b>	2021
Gesamt Alarmierungen	224	<b>316</b>	1542	<b>1623</b>	1766	<b>1939</b>	1842

## FLIEGERISCHE EINSÄTZE

Luftnot-Einsätze	17	7	63	25	80	32	53
Seenot-Einsätze	39	28	–	–	39	28	24
Einsatzunterstützung	8	7	53	21	61	28	33
Dringende Eilhilfe	26	73	185	98	211	171	173
SAREX	15	23	29	21	44	44	70
Fehleinsätze	0	11	10	16	10	27	23
<b>Gesamt</b>	<b>105</b>	<b>149</b>	<b>311*</b>	<b>212*</b>	<b>416*</b>	<b>361*</b>	379*

\*inkl. Einsätze Taktischer Vorstationierung

## FLUGSTUNDENAUSWERTUNG IM JEWEILIGEN RCC BEREICH:

	<b>2023</b>	2022	2021	2020
Münster	354	489	575	325
Glücksburg	273	156	173	164
<b>Gesamt</b>	<b>627</b>	<b>645</b>	<b>748</b>	<b>489</b>



## EINSATZ-STATISTIK FÜR 2023

Verteilung nach SAR-Kommandos:

2023	Einsätze	Flugstunden
<b>SAR Bereich MÜNSTER</b>		
<b>SAR Kommando NÖRVENICH</b>	66	93:42
<b>SAR Kommando HOLZDORF</b>	75	129:17
<b>SAR Kommando NIEDERSTETTEN</b>	62	114:09
<b>SAR Kommando NORDHOLZ</b>	3	05:39
<b>Mittel 2. Grades</b>	6	11:04
<b>Gesamt</b>	<b><u>212</u></b>	<b><u>353:51</u></b>
<b>SAR Bereich GLÜCKSBURG</b>		
<b>SAR Kommando (s)</b>	135	245:40
<b>Mittel 2. Grades</b>	14	27:12
<b>Gesamt</b>	149	272:50
<b>SAR gesamt</b>		
	<b><u>361</u></b>	<b><u>626:41</u></b>

## EINSATZ-STATISTIK GLÜCKSBURG 2023

Quelle: Marine/MFG 5



## STATISTIK INKL. FEHLEINSÄTZE

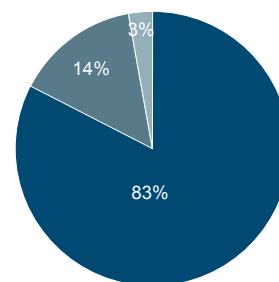
	NH90	SeaKing	Andere*
Einsätze gesamt	48	87	14
Flugstunden	96:31h	149:07h	27:12h
davon SAREX	22:01h	18:30h	03:45h
Seenotfälle	8	15	5
Luftnotlagen	1	7	1
Dringende Eilhilfe	27	64	2
Unterstützung	1	2	4
SAREX	12	9	2

## \* Andere Luftfahrzeuge

LynxMk88A	6
Do228	4
AS32	1
EC 135	2
EH101	1

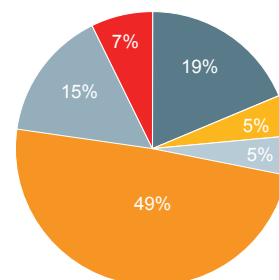
## 316 ALARMIERUNGEN

- 261x zivil
- 46x militärisch
- 9x unbekannt



## 149 EINSÄTZE

- 28x IMO
- 7x ICAO
- 7x Einsatzunterst.
- 73x Dringende Eilhilfe
- 23x SAREX
- 11x Fehleinsätze



# EINSATZ

## Kollision „Polesie“ und „Verity“ – Einsatztaufe NH90 SEA LION?!



Quelle: Marine/MFG 5

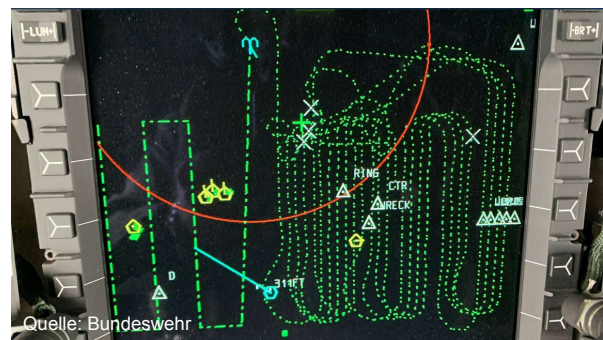
**Ein Hubschrauber der Deutschen Marine und ein Seenotrettungskreuzer der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger bei der Suche nach den vermissten Seeleuten im Oktober.**

Am 24.10.2023, gegen 05:00 Uhr kollidierten der 91m lange Bulkcarrier VERITY mit dem 190m langen Bulkcarrier POLESIE ca 12,5 NM südwestlich von Helgoland.

Infolge der Kollision versank die VERITY binnen Minuten. Zwei Personen konnten gerettet und eine nur noch geborgen werden. Vier Besatzungsmitglieder werden seitdem noch vermisst.

Die Einsatzleitung hatte das Havariekommando in Cuxhaven, die Koordination der Suche und der Rettung aus der Luft verblieb aber bei der SAR-Leitstelle in Glücksburg. Am Ende kamen 5 Hubschrauber des MFG5 (3 SEA LION, 2 SEA KING), eine Do 228 des MFG3 und ein Hubschrauber der Bundespolizei zum Einsatz.

Im Nachgang gab es noch eine Begegnung eines Überlebenden mit seinen Rettern. Dieser bedankte sich herzlich mit einem Frühstück und einer Spende für die DGzRS.



Quelle: Bundeswehr

**Suchmuster auf der Konsole des Operators in der Kabine eines beteiligten SEA LION-Hubschrauber.**



Quelle: Facebook

**Bild der Dankbarkeit, Überlebender der VERITY Oleksii K. mit seinen Lebensrettern.**

# EINSATZ

## Einer der letzten Einsätze des SEA KING MK 41



Quelle: Bundeswehr/Ullmann



Quelle: Marine/Tim Nadarzy



Quelle: Marine/Tim Nadarzy

In einer der Ausbildungswochen für den NH90 kam am 07.12.2023 noch einmal der SEA KING MK 41 zum Einsatz.

Auf Anfrage der Rettungsleitstelle Nord wurde ein Rettungseinsatz von Amrum nach Flensburg-Schäferhaus durchgeführt, da aufgrund der kritischen Wetterlage die zivilen Rettungsdienste nicht eingesetzt werden konnten. Erstmals gehörte ein Notfallsanitäter zur Crew, der zukünftig zur Standardbesatzung des NH90 gehören wird, aber natürlich auch im SEA KING einen wertvollen Beitrag zur Versorgung des Patienten leisten konnte, zumal bei diesem Flug kein Arzt zur Verfügung stand und der Einsatz sonst nicht hätte durchgeführt werden können.

# WINDENRETTUNG BEI NACHT

## durch SAR 41 vom SAR-Kommando NÖRVENICH



Quelle: Christoph Thomaßen

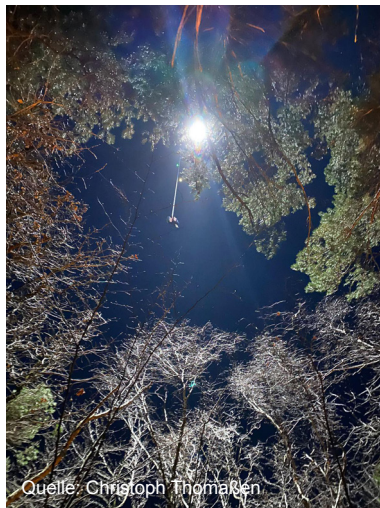
Am 20.03.2023 um 18:59 Uhr Ortszeit erfolgte die Alarmierung der Crew vom SAR 41 aus Nörvenich durch die SAR-Leitstelle Münster. Ein Mountainbike-Fahrer war in unwegsamem Gelände gestürzt und hatte sich dabei schwer verletzt. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der Dringlichkeit der medizinischen Hilfeleistung sei eine Rettung mittels Winde notwendig.

Auf dem Weg zum Einsatzort wurde bei Mechernich-Berg ein Air Rescue Specialist (ARS) der Bergwacht Nordrhein aufgenommen. Der an Bord genommene ARS war zufällig auch Notarzt und wurde an der Einsatzstelle zur Weiterbehandlung und Vorbereitung des Patienten im Winchverfahren abgesetzt. Das Winchverfahren bei Nacht wurde mit einer Seillänge von ca. 72m durchgeführt. Leider ließen die örtlichen Gegebenheiten ein Aufwinden des ARS samt Patienten im Bergesack nicht zu.

In Zusammenarbeit mit dem Löschzug Ahrweiler, dem Rettungsdienst Bad Neuenahr und Rheinbach, dem DRK OV Grafschaft und der Bergwacht Nordrhein, konnte der Patient nach einer örtlichen Erstversorgung bei Dunkelheit, Nässe und auch nicht ungefährlichem Abstieg aus seiner Notlage geborgen werden. Hierbei unterstützte dann der SAR

41 mittels seines Hochleistungsscheinwerfers (High Intensity Searchlight, HISL).

Gerade unter solchen Bedingungen zeigte sich, wie wichtig die regelmäßige Zusammenarbeit zwischen dem SAR-Dienst der Bundeswehr und den Air Rescue Specialists (ARS) der unterschiedlichen Bergwachten ist. Allerdings stehen dem hohen Bedarf an regelmäßigen Windentrainings bei allen Hilfsorganisationen eine immer noch zu geringe Anzahl von entsprechend ausgestatteten, verfügbaren und eine entsprechend alimentierten Hubschraubern gegenüber. Die Konzentration auf wenige, aber regelmäßig trainierte Spezialisten sollte deshalb zum Erhalt der notwendigen Fähigkeiten als zielführend verfolgt werden.



Quelle: Christoph Thomaßen

# WINDENRETTUNG IM GEBIRGE BEI NACHT

## durch SAR 63 vom SAR-Kommando NIEDERSTETTEN



Quelle: Bergwacht Brannenburg

### Heuberg bei BRANNENBURG mit Bergwacht (Bw) Brannenburg am 07.10.2023

Erteilung des Einsatzbefehls (EB) für einen Rettungseinsatz einer im schwierigen Gelände abgestürzten Person im Alpenraum an SAR-Kommando NIEDERSTETTEN (SAR 63) durch RCC MÜNSTER gegen 20:20 Uhr. Start des SAR-Hubschraubers unter dem Rufzeichen RESQ63 in NIEDERSTETTEN um 20:36 Uhr. Nach einem Anflug von ca. 60 min erfolgte die Landung am Landeplatz der Bergwacht (BW) Brannenburg um 21:39 Uhr.

Noch vor Start des Hubschraubers konnte mit der Einsatzleitung der Bergwacht telefoniert und Informationen aus erster Hand des Personals an der Einsatzstelle abgegriffen werden. Die Einsatzstelle war aus einem vorherigen Einsatz der Bergwacht bekannt. So konnten Informationen über Gelände-

struktur, grobe Höhe, und vermutete benötigte Seillänge in die Planung des Weiteren Vorgehens und das Briefing durch die Einsatzleitung eingehen. Ein Polizeihubschrauber (PolHs), Edelweiß 6, befand sich zur Personensuche bereits im Bereich der Einsatzstelle. Weiterhin stand eine mobile Betankungsmöglichkeit der Bergwacht am Sammelpunkt zur Verfügung. Diese Informationen erwiesen sich als sehr wertvoll, um im Rahmen der SAR-Besatzung und der Bergwacht-Spezialisten eine Strategie festzulegen und die Durchführbarkeit des Einsatzes festzustellen.

Die zu erwartenden Bedingungen Nachteinsatz, schwieriges Gelände, vermutete Seillänge 90 m konnten mit den zusätzlichen Informationen der Polizeihubschrauberbesatzung über Windverhältnisse, Höhe der Einsatzstelle, Sichtverhältnisse auf und an der Einsatzstelle vervollständigt werden. Zusätzlich konnte

eine direkte Abstimmung mit dem Bergwacht-Notarzt (inkl. telefonischer Patientenübergabe) und dem Personal an der Einsatzstelle durchgeführt werden, um die Verbringung in das Krankenhaus ROSENHEIM vorbereiten zu lassen. Zu erwarten war ein kreislaufstabiler Patient mit multiplen Verletzungen und Verdacht auf Schädel-Hirn- und Brustkorb-Trauma.

Nach ca. einer Stunde Einsatzbesprechung erfolgte gegen 22:30 der Start zum Einsatzort. Die abgesprochenen Maßnahmen zur Lichterführung der Bergretter am Boden und Verfahren zur Sicherstellung der Kommunikation mit dem Luftretter (Nutzung digitales Handfunkgerät (HRT) bewährten sich später ebenso wie die Berücksichtigung realer zusätzlicher Gefahren wie herabwehende Äste oder Steinerschlag. Der Aufnahmepunkt war von hohen Bäumen und einer Felswand umschlossen; das Gelände war so

schräg, dass ungesichertes Stehen nicht gefahrlos möglich war.

Nach Probeanflug, erneutem Anflug mit Abwinchen des Luftretters und dem Erreichen der maximalen Seillänge von ca. 90 Metern wurde der HS ca. 10 Meter nach unten gesprochen, um den Patienten zu erreichen. Der Patient war so gut vorbereitet, dass der Luftretter den Bergesack verzugslos einhängen und „klar zum Aufwinchen“ melden konnte. Unter Nutzung von Hochleistungsscheinwerfer (HISL), Suchscheinwerfer (Search Light) und Autopilot gelang die Windenrettung auch trotz der Nachtbedin-

gungen verzugslos. Aufwinchen und Verladen des Patienten verliefen reibungslos. Der Patient blieb stabil und konnte durch den Luftrettungsmeister, zugleich Hoist Operator und den Luftretter der Bergwacht nach Landung am KrHs Rosenheim (ca. 6 Flugminuten von der Einsatzstelle) gegen 23.10 Uhr in der Klinik übergeben werden.

Nach Aufnahme des zuvor abgelegten, nicht benötigten SAR-Materials und einem Debriefing mit den Einsatzkräften der Bergwacht folgte der Rückflug zum SAR-Standort und die Abschlusslandung in Niederstetten um 02:25 Uhr.

Nicht zuletzt waren aber sicherlich die stabilen Wetter-/ Windverhältnisse, die im Vorfeld gewonnenen Informationen und die professionelle Vorbereitung und Durchführung seitens der Kräfte der Bergwacht eine große Hilfe für die Besatzung.

Insgesamt ein komplexer und für eine SAR-Crew nicht alltäglicher Einsatz, der mit mustergültiger und professioneller Abstimmung der verschiedenen Spezialisten auch unter anspruchsvollen Bedingungen zum Erfolg geführt werden konnte.

#### WESENTLICHE ERKENNTNISSE:

- Vorabinformationen und frühzeitiger Kontakt zur Einsatzleitung der Bergwacht sind essentiell;
- eine Betankungsmöglichkeit vor Ort schafft Möglichkeiten für die Besatzung Leistungsreserven zu schaffen oder im Falle einer notwendigen Betankung Zeit zu sparen;
- ein detailliertes Briefing spart bei der Durchführung des Verfahrens Zeit;
- Funkdisziplin bis hin zu Funkstille („Funkverbot“) für Einsatzkräfte (einzige Ausnahme: Gefahrensituation wie Steinschlag) hilft bei Verwendung nur eines gemeinsamen Funkkreises entscheidend, während der Windenarbeit die essentielle Kommunikation störungsfrei und eindeutig sicherzustellen;
- Handzeichen des Luftretters an den Windenbediener waren unter den gegebenen Bedingungen mit oder ohne NVIS (Night Vision Imaging System)-Brille kaum bis gar nicht erkennbar; die permanent sichergestellte Kommunikation mit den digitalen Führungsmitteln war zentraler Schlüssel zum Erfolg;
- Die Beleuchtung der Einsatzstelle durch das weitmögliche Auffächern des Hochleistungsscheinwerfers in Verbindung mit der Nutzung der NVIS-Brille war trotz der großen Schwebeflughöhe ausreichend für die Durchführung des Verfahrens. Einziger Störfaktor waren die durch die Bergretter genutzten Stirn-/ Helmlampen (Lupine Betty), die den Windenbediener immer blendeten, wenn die Bergretter direkt nach oben zu HS schauten. Dies wurde im Debriefing nachbesprochen.

# WINDENRETTUNG IM LAUSITZER GEBIRGE BEI OYBIN

## durch SAR 87 vom SAR-Kommando HOLZDORF



Quelle: Björn Pommerenck

### Verladung des Patienten kurz vor dem Transport ins Klinikum Görlitz.

Die Besatzung des SAR 87 am SAR-Kommando Holzdorf wurde am 16.11.2023 um 12:50 Uhr durch das Rescue Coordination Center Münster zu einer Windenrettung in das Lausitzer Gebirge, zu einem Höhenzug angrenzend an die Ortschaft Oybin, alarmiert.

Als Information lag der Besatzung vor, dass ein Wanderer an einem Steilhang ungefähr 5-8 m tief abgestürzt und schwer verletzt sei. Geländebedingt kam zunächst nur eine Windenrettung in Betracht. Allerdings war kein lokal verfügbarer ausgebildeter Windenretter der auch im Bundesland Sachsen organisierten Bergwacht, hier der Bergwacht Zittau, vor Ort.

Der SAR 87 startete um 13:00 Uhr und flog zunächst mit dem Ziel Elbwiese am Prossener Hafen los, um dort einen Windenretter der Bergwacht Sächsische Schweiz aufzu-

nehmen. Die Aufnahme in Prossen wurde durch ein kurzes Aufsetzen und Zusteigen des Bergretters durchgeführt, um verzugslos nach Oybin weiterfliegen zu können.

Der SAR87 erreichte um ca. 14:15 Uhr das Einsatzgebiet und führte eine Ersterkundung durch, anschließend wurde der Hubschrauber auf einer geeigneten Wiese gelandet, um Material zu entladen und damit möglicherweise notwendige Leistungsreserven zu generieren. Dem Zufall geschuldet, fuhr in dem Augenblick der Landung eine Streife der Bundespolizei an der Landestelle vorbei, die ihre Unterstützung bei dem Bewachen der ausgeladenen Ausrüstung anbot, was von der Luftfahrzeugbesatzung dankend angenommen wurde.

Um 14:20 Uhr startete der SAR 87 am Landepunkt für den ersten Anflug auf die Einsatzstelle, um die

benötigten Leistungsparameter für den Windeneinsatz festzustellen und danach im Rahmen der mit dem Retter der Bergwacht Sächsische Schweiz verstärkten Besatzung das weitere Vorgehen zu besprechen. Absicht war es, diesen an der Einsatzstelle mittels der Rettungswinde abzuwinchen und direkt mit dem Patienten im



Quelle: Björn Pommerenck

### Abwinchen des Patienten zur Übergabe an den Rettungsdienst.



Luftrettungsbergesack wieder aufzuwinchen. Als benötigte Seillänge wurden ca. 60 Meter angenommen.

Um ca. 14:25 Uhr war der SAR 87 nach kurzem Anflug in der Winchposition an der Einsatzstelle und setzte den Bergretter per Rettungswinde ab. Nach kurzer Sichtung der Situation an der Einsatzstelle kommunizierte der Bergretter, dass das Windenseil ohne Personen eingefahren werden und der SAR-Hubschrauber in Warteposition gehen könne; er benötige ca. 5-10 min um die Rettung per Luftrettungsbergesack vorzubereiten. Um 14:31 h meldet sich der Bergretter, dass an der Einsatzstelle alles vorbereitet zum Aufwinchen sei. Nach erneutem Anflug auf die Einsatzstelle hängte sich der Bergretter mit dem Patienten im Luftrettungsbergesack ein und wurde im Doppelwinch-Verfahren von der Einsatzstelle aufgewincht.

In Absprache mit den sich vor Ort befindlichen Einsatzkräften des Rettungsdienstes wurde ein großer

Parkplatz in der Nähe angefliegen, um den Patienten zur weiteren Versorgung an den Rettungsdienst übergeben zu können.

Bergretter und Patient wurden am Zielpunkt aus geringer Höhe abgewincht, da das Gelände keine Landung erlaubte. Im weiteren Verlauf flog der SAR 87 zum vorherigen Landepunkt, um das zuvor zur Gewichtsreduzierung ausgeladene Material wieder aufzunehmen und den Hubschrauber dort erst einmal abzustellen, bis eine Entscheidung zur Verbringung des Patienten vorlag.

Nach einer Wartezeit von ca. 10 min, kam über den Rettungsdienst die Anfrage, ob der Patient in das Klinikum Görlitz geflogen werden könne. Dazu wurde der Patient zu einem Landeplatz am Ortsrand verbracht, durch den SAR-Hubschrauber übernommen, verladen und schließlich zum Klinikum Görlitz verbracht, welches um 15:48 h erreicht wurde. Nach Übergabe des Patienten an

das Klinikum startete SAR 87 zur Betankung am Flugplatz Bautzen.

Unmittelbar nach erfolgter Betankung erhielt SAR 87 eine erneute Alarmierung durch das Rescue Coordination Center Münster für einen Krankentransport von Dresden nach Leipzig.

Auch dieser Einsatz unterstreicht die Bedeutung der Ausstattung von Rettungshubschraubern mit Winde, in diesem Fall auch außerhalb des Alpenraumes, sowie die Notwendigkeit des regelmäßigen gemeinsamen Trainings der unentbehrlichen Luftrettungs-Spezialisten.



Quelle: Bundeswehr/Dirk Lange

**LUH SAR 87 nach Betankung in Bautzen.**

# REPATRIERUNG VON SOLDATEN:

## Zusammenarbeit von PECC und SAR-Dienst der Bundeswehr



Quelle: Bundeswehr/Stadler

### Einsatzunterstützung für das PECC (Patient Evacuation Coordination Centre, Verwundetenleitstelle) am 11.08.23

Ein deutscher Soldat wurde während einer Übung in der Slowakei schwer verletzt und sollte in das Bundeswehrkrankenhaus Berlin repatriert werden.

Dazu stellte das PECC eine Anfrage am Freitag, den 11.08.23 um ca 09:00 Uhr an das Rescue Coordination Centre (RCC) Münster, welches den kompletten Einsatz in enger Zusammenarbeit mit dem PECC koordinierte und nach Einholung der entsprechenden diplomatischen Freigaben die Besatzung des SAR 87 aus Holzdorf alarmierte. Diese flog unter dem Rufzeichen GAMMED1 auf direktem Wege durch Tschechien in die Slowakei zum Flugplatz Sliac, wo bereits alles für den Transport vorbereitet wurde. Die Übergabe sowie der Transport nach Berlin verliefen ohne Komplikationen, sodass der Einsatz gegen 23:00Uhr erfolgreich abgeschlossen werden konnte.

### Einsatzunterstützung für das PECC am 31.08.23

Ein schwerverletzter Soldat wurde durch das PECC aus dem Einsatzland repatriert. Da frühzeitig alle für den Transport notwendigen Daten bekannt waren, erfolgte die Anfrage durch das PECC an die SAR-Leistelle in Münster bereits am Vortag.

Die Übergabe für den Anschlusstransport zum Bundeswehrkrankenhaus Hamburg fand auf dem Flugplatz in Wunstorf statt. Dort wurde der Soldat unmittelbar nach der Landung des A400M gegen 01:15 Uhr in Empfang genommen, in den LUH SAR verladen und gegen 02:15 Uhr an das Personal des Bundeswehrkrankenhauses Hamburg übergeben.

Diese Einsätze zeigen, dass die Zusammenarbeit der einzelnen Leitstellen weiter vorangebracht wurde, was eine schnelle und professionelle Unterstützung für alle im Einsatz befindlichen Soldatinnen und Soldaten ermöglicht.

# WAFFENSYSTEMWECHSEL

## von SEA KING MK41 zu NH90 SEA LION



Quelle: Marine/Kempen

Am 26. Januar 2023 wurde in Donauwörth der letzte von insgesamt 18 Hubschraubern des Typs NH90 NTH (Naval Transport Helicopter) SEA LION als direkter Nachfolger des S-61 SEA KING MK 41 übernommen.

Die Einführungsphase ist damit jedoch noch nicht beendet, denn bevor nicht alle Verfahren getestet und praktisch durchgeführt wurden, ist die Einsatzprüfung des NH 90 SEA LION noch nicht abgeschlossen. Auch die Bewährung im SAR-Dienst, eine der zukünftigen Hauptaufgaben des Hubschraubers, ist Teil dieser Einsatzprüfung, deshalb wurde

am 03.07.2023 mit dem SAR-Probebetrieb begonnen. Zunächst nur sporadisch und bei Tageslicht, seit dem 20.09.2023 auch durchgängig bei Tag und Nacht. Allerdings wird der NH90 zeitweise noch vom SAR-Dienst freigestellt, um dem enormen Ausbildungsbedarf gerecht werden zu können, denn es geht darum, möglichst schnell alle Einsatzoptionen dieses multifunktionalen Hubschraubers auch nutzen zu können. In diesen Zeiten übernimmt der SEA KING MK41 dann die SAR-Aufgabe und der SEA LION steht für die Schulung neuer Besatzungen zur Verfügung. Erst mit der Ausphasung des SEA KING MK41 Mitte 2024

wird dann der SEA LION den SAR-Auftrag in Gänze übernehmen.

Der Einsatz des SEA LION von den Außenstellen Helgoland und Warnemünde wird sich jedoch weiter verzögern. Der hohe Ausbildungsbedarf in Nordholz und die noch eingeschränkte Verfügbarkeit von technischem Gerät, das für den Flugbetrieb von Außenstellen benötigt wird, führen dazu, dass der SAR-Dienst mittelfristig nur aus Nordholz heraus durchgeführt werden kann.

Mit Einführung des Waffensystems NH90 NTH SEA LION bei den

Marinefliegern, ist auch eine „neue“ Ära für die SAR Leitstelle Glücksburg der Deutschen Marine angebrochen.

Der „Neue“ ist schneller, moderner und technisch besser ausgestattet, das neue Besatzungskonzept und die Ausgestaltung der Kabine erfordern jedoch eine Überarbeitung der bisherigen Verfahren und ein Umdenken in der SAR-Leitstelle. Die beiden Piloten werden sich zukünftig die Aufgaben der Flugsteuerung und taktischen Anwendung der SAR-Verfahren teilen, da der neue Autopilot die fliegerische Arbeit erleichtert und die gesamte Aufklärungs- und Suchsensorik, wie

Radar und Infrarotkamera auch aus dem Cockpit heraus bedient werden können. Die hintere Kabine gehört dann dem Operator (OP, ehemals Bordmechaniker) und dem neu eingeführten Notfallsanitäter, der den je nach Lage an Bord befindlichen Arzt unterstützen soll und bei Bedarf auf den Havaristen „abgewincht“ wird. Der Operator ist weiterhin für die Sicherheit in der Kabine zuständig, führt die Winch-Manöver durch und wird aber zusätzlich auch die taktische Konsole bedienen können, wenn das Cockpit Unterstützung benötigt. Mit dieser neuen Arbeitsverteilung wird die SAR-Leitstelle zukünftig noch mehr in die Rolle des aktiven Unterstützers für den Hub-

schrauber gefordert sein, weil dort jetzt weniger Kapazität, z.B. für die Suchgebietsplanung oder die Koordination mit anderen Luftfahrzeugen zur Verfügung steht.

Aber schon in der Einführungsphase hat der SEA LION gezeigt, was er kann und in diversen Einsätzen schon einigen Menschen das Leben gerettet. Auch wenn die Umgewöhnung zum Teil etwas schwerfällt, von den Besatzungen möchte keiner zurück, denn die operativen Möglichkeiten und technischen Neuerungen dieses Hubschraubers sind schon ein echter „Quantensprung“.



WIR WÜNSCHEN IHNEN: ALWAYS SAFE  
FLIGHT AND MANY HAPPY LANDINGS!

Quelle: Thomas Neuss



RCC MÜNSTER



KDO HUBSCHR



RCC GLÜCKSBURG

## IMPRESSUM

Herausgeber:  
Kommando Hubschrauber  
Dez SAR  
Ulmenallee 13a  
31675 Bückeburg

Kontakt:  
Kommando Hubschrauber  
Dez SAR  
Ulmenallee 13a  
31675 Bückeburg

E-Mail:  
KdoHubschrGrdsDezSAR@  
bundeswehr.org

Diese Publikation ist Teil der In-  
formationsarbeit der Bundeswehr.  
Sie wird kostenlos abgegeben und  
ist nicht zum Verkauf bestimmt.

I-02-01



**BUNDESWEHR**