

23. Spitzbuben, Betrüger und Wölfe im Schafspelz

Die Luftrettung hat immer wieder schillernde Figuren angezogen. Es gab kleine und große Fische, sie zu fangen war nicht immer leicht, manche verfangen sich von selbst im Netz der Justiz oder in der eigenen Verstrickung.

In den 1970er Jahren, als die Einführung des einheitlichen Notrufs 110 noch nicht abgeschlossen war, gab es Ärger mit einem so genannten „Luftrettungsinformationsdienst“, der irgendwo im Taunus seinen Sitz hatte. Seine ausschließliche Tätigkeit bestand darin, die jedermann zugänglichen Telefonnummern der regionalen Luftrettungsstationen zu vermarkten.

Das geschah in Form eines kleinen Plakats, das in der Mitte mit einem Hubschrauber-symbol als Blickfang die RTH-Notrufnummer zeigte, eingerahmt von Anzeigen örtlicher Firmen. Die Firmen-Inserate wurden teuer eingeworben mit dem Argument, dass damit die Luftrettung unterstützt würde. Das war ein fast todsicheres Geschäft. Wer wollte sich schon der Hilfestellung einer lebensrettenden Einrichtung verweigern. Nur bei keinem der vermeintlich Begünstigten ist jemals eine Mark angekommen.

Eine andere Kategorie waren die Luftrettungsvereine, die wie Pilze aus dem Boden schossen. Ihnen ging es um Mitgliedschaften. Ihre Drückerkolonnen schwärmten aus, meist gedresst in Piloten- oder Rettungsassistenten-Kombis erfanden sie wilde Storys über Not leidende Hubschrauberstationen und machten den Leuten ein schlechtes Gewissen, falls sie nicht auf ihren penetranten Bauernfang eingingen. Die Märchen aus der Trärentube dienten nur dem Zweck, möglichst schnell Kasse zu machen. Man fragte sich, wie es sein konnte, solchen Haien auch noch die Gemeinnützigkeit zuzuerkennen.

Die meisten dieser Vereine hatten außer einer so genannten Notruf-Hotline, die bestenfalls in irgendeinem Wohnzimmer aufrief, nichts zu bieten. Bewusst wurde verschwiegen, dass man für die Inanspruchnahme eines Rettungshubschraubers des öffentlichen Rettungsdienstes in Deutschland nicht Mitglied in einem solchen Verein sein muss, denn für die Kosten kommen die Krankenkassen auf. Ebenso ließ man die Gutgläubigen im unklaren, dass der Vereinsbeitritt nichts anders als ein Versicherungsabonnement war, aus dem man eventuell einen Anspruch herleiten konnte, bei Krankheit aus dem Ausland zurücktransportiert zu werden, wenn nicht das Kleingedruckte dagegen sprach.

Als dankbare Opfer dieser Haustürwerbungen erwiesen sich häufig ältere Menschen. Auch ADAC-Mitglieder, die im Besitz des Auslandsschutzbriefes waren, also schon ausreichend Vorsorge getroffen hatten, fielen auf solche Machenschaften herein. Konjunktur hatten die Geschäfte der Luftrettungsvereine meist um die Weihnachtszeit, wenn die Menschen für gute Werke zugänglicher werden.

Der ADAC zog wiederholt vor Gericht und erwirkte Urteile, die bei hohen Geldstrafen den Werbern bestimmte Falschbehauptungen untersagten. Geändert hat sich damit nicht viel. Es wurden dann eben andere Unwahrheiten verbreitet.

Auch aus dem Ausland wurden kleinere oder größere Gaunereien bekannt. In Italien geriet im Zuge einer landesweiten Antikorruptionskampagne die Luftrettung ins Visier der

Ermittler. Hubschrauberbetreiber sollen bei Ausschreibungen in der Lombardei Einfluss auf die Entscheidungen genommen haben. Zahlreiche Gerichte beschäftigten sich damit.

Der größte Skandalfall ereignete sich aber in Australien. In den 70er und 80er Jahren etablierten sich dort zahlreiche Helikopterunternehmen, die sich vorwiegend an der Ostküste auf Bade- und Surferunfälle spezialisierten. Auch die Bekämpfung von Buschbränden mittels Löschwassereinsätzen mit Hubschraubern spielte eine zunehmende Rolle. Staatliche Stellen, Automobilclubs, Rettungsdienste interessierten sich für Einsatzmodelle in Europa, um sie in „Down under“ zu implementieren. Dr. Erwin Stolpe und ich wurden 1985 zu einem Kongress nach Melbourne eingeladen, um über das deutsche »Christoph«-System zu berichten. Bei dieser Gelegenheit kamen wir in Kontakt mit dem größten Helicopter-Operator des Landes, dem National Safety Council of Australia (NSCA).

Der NSCA, im Jahr 1927 gegründet, nahm als gemeinnützige Organisation hoheitliche Aufgaben wie zum Beispiel solche des TÜV, des SAR-Dienstes, der Beobachtung von Umweltverschmutzungen sowie der Notfallrettung wahr und verfügte über eine Flotte speziell für diese Zwecke ausgerüsteter Flächenflugzeuge und Hubschrauber. Auch eine Bo 105 von MBB befand sich darunter, aber mit diesem Baumuster hatte man außer Training nicht viel im Sinn. Der Flugbetrieb war auf große Maschinen wie Bell 212 und 412 ausgerichtet. Die kleine Bo 105 zählte mehr zur „Spielzeugabteilung“ des NSCA. Bei einer Besichtigung der Hauptbasis in der Nähe von Melbourne wurde uns die Leistungsfähigkeit des Unternehmens vorgestellt. Wir waren total überrascht.

Alles nur vom Feinsten, Geld schien keine Rolle zu spielen. Von modernsten Druckkammern für Tauchunfälle über ein Tauchbecken mit Hubschrauberzelle zum Üben von Rettungsverfahren bei Notwasserungen bis zur eigenen Uniformschneiderei war alles vorhanden. Mehr als 180 Vollzeitbeschäftigte arbeiteten für das NSCA, Tendenz steigend. Man konnte fast Minderwertigkeitskomplexe bekommen.

Am Ende der Tour empfing uns der Geschäftsführer, John Friedrich. Dabei fiel uns auf, seine Mitarbeiter traten ihm geradezu unterwürfig mit größter Ehrfurcht entgegen. Es wurde uns bewusst, dass es wohl ein besonderes Privileg sein musste, mit ihm zusammenzukommen – eine Unternehmer-Lichtgestalt. Es war zu spüren, dass ihn eine Aura von Unnahbarkeit umgab. Er verstünde ein kleines bisschen Deutsch, sagte er, weil er bis zu seinem 6. Lebensjahr in Deutschland aufgewachsen war, sprechen könne er es allerdings nicht mehr. Obwohl das Gespräch in Englisch stattfand, schien er an einem Erfahrungsaustausch mit der Luftrettung in Deutschland nicht sonderlich interessiert zu sein. Kühl verabschiedete er sich bald wieder von uns.

Vier Jahre nach dieser seltsamen Begegnung, kollabierte das NSCA wegen betrügerischen Bankrotts. Es ging um Unterschlagungen in dreistelliger Millionenhöhe. Die größte Firmenpleite in Australien. Auch die deutschen Tageszeitungen berichteten ausführlich über die Vorgänge.

John Friedrich, so fand man heraus, soll ein gesuchter Wirtschaftskrimineller gewesen sein, dessen richtiger Name Friedrich H. lautete. Er stammte aus Süddeutschland, wo er bereits straffällig geworden war und polizeilich gesucht wurde. In den 70er Jahren in Australien eingewandert, soll er unter falschem Namen und mit gefälschten Berufsnach-

weisen eine neue Karriere begonnen haben, die ihn an die Spitze des NSCA brachte. 1989 wurde er verhaftet. 1991 beging er Selbstmord.

Zum Schluss noch eine skurrile, wesentlich harmlosere Geschichte – ebenfalls aus Australien. Wegen der boomenden Entwicklung der Luftrettung in „Down under“ gab es bei der AIRMED 1985 in Zürich eine starke australische Beteiligung. Zu dem positiven Echo, das wir nach dem Kongress aus vielen Ländern erhielten, gehörte auch der Brief eines Journalisten aus Sydney. Er stellte sich als anerkannter Fachpublizist vor, verwies auf seine guten Kontakte zu allen in der Luftrettung seines Landes Mitwirkenden und bot seine Hilfe an, 1988 in Australien eine weitere AIRMED zu organisieren. Um seine konzeptionellen Überlegungen zu unterstreichen, nannte er eine Anzahl von Institutionen, Verbänden, Persönlichkeiten und Sponsoren, die das Projekt unterstützen würden.

Für eine Entscheidung war es jedoch noch zu früh. Die bei der AIRMED 1985 neu gegründete International Society of Aeromedical Services (ISAS) sollte die künftige Planung der AIRMED-Plattform weiterführen. Dafür mussten aber erst noch die Strukturen innerhalb des Verbandes geschaffen werden. Wir baten unseren australischen Bewerber derweil um etwas Geduld. Er aber ließ nicht locker und kam ständig mit neuen Ideen.

Noch bevor die im Aufbau befindliche ISAS sich der Sache annehmen konnte, erhielten wir einen Brief vom Präsidenten einer australischen medizinischen Fachgesellschaft. Darin teilte er mit, dass man von den wiederholten Kontakten dieses Journalisten mit uns wegen einer AIRMED in Australien Kenntnis erhalten habe. Mit deutlichen Worten erklärte er, der Betreffende habe für seinen Vorschlag keinerlei Autorisierung und man sehe seine Aktivitäten mit großer Skepsis. Das Vorhaben sei eine Selbstinszenierung, die er als Einzelperson durchführe.

Damit war das Thema schnell erledigt. Die AIRMED 1988 fand in Boston statt.