

„Christoph Leipzig“

Rescue-Helicopter of the International Flight Ambulance cared in Leipzig for Turbulences

New IFA Board still on new ways? Part II

In der Vergangenheit war auch die „IFA Verein für Internationale-Flug-Ambulanz e. V., Flight-Ambulance-International (Germany)“ aus Röttenbach bei Nürnberg in den Schlagzeilen. Dies hat sich mit dem neuen Vorstand (wir berichteten) offensichtlich geändert. Dennoch werden wir diese Organisation – nicht nur aus bayerischem Patriotismus heraus – weiterhin beobachten: ihre Werbemethoden und Aktivitäten und ob sich dieser Verein bemerkenswert und auf Dauer von so vielen anderen „Schein- oder Schwindelvereinen“ abheben kann.

Der neue Weg der IFA bis hin zur spektakulären Stationierung des IFA-Rescue-Helicopters „Christoph Leipzig“ im April 1990 begann mit einer Jahres-Pressekonferenz Ende 1989, wo etwa zwei Dutzend – überregional eingeladen – Vertreter von Presse, Funk und Fernsehen erstmals dem Vorstand eines „Luftrettungsvereines“ auch bohrende und nicht nur angenehme Fragen stellen konnten. Obwohl der neue Vorstand noch unter „Altlasten“ zu leiden hatte, war die Offenheit vor allem von Präsident Jürgen Schlögel und Generalsekretär Siegfried Axtmann ungewohnt in einer „Vereinslandschaft“, die gerne ein dichtes Mäntelchen über interne Angelegenheiten und vor allem über Zahlen legt. Die IFA hat ein Jahresbudget von etwa 12 Mio. DM an Mitgliedereinnahmen zur Verfügung, wovon ausgegeben werden sollen: etwa 1,5 Mio. für Rückversicherungen; 3,5 für Leitstellen, Fluggerät, Personal, Ausrüstung; 1,0 für Mitgliederbetreuung, Informationen; 1,5 für Verwaltung, Porto, Gehälter; 0,5 für Freundschaftswerbung; 1,0 für den IFA-Rettungspreis und „IFA-Hilft“ sowie 3,0 für Werbeprovisionen.

Bei dieser Pressekonferenz wurden die neuen Aktionen „IFA hilft“ (Hilfe für in Not geratene Menschen) und „IFA stiftet deutschen Rettungspreis“ (10.000 Mark für außergewöhnliche Rettungsaktionen) vorgestellt. Um Aktionen, die dem IFA-Rettungspreis würdig sind, gemeldet zu bekommen, wurden Kommunen, Rettungsleitstellen, Ärztekammern und Kliniken informiert. Die Stadt oder Gemeinde, in welche der IFA-Rettungspreis geht,

erhält zusätzlich noch DM 3.000 für caritative Zwecke. Zwischenzeitlich wurde dem Deutschen Herzzentrum in Berlin ein Transport-Inkubator im Wert von ca. DM 50.000 zur Verfügung gestellt.

Ein Mitte Dezember '89 von der IFA an den ADAC und die DRF gerichtetes Schreiben, in dem neue Wege aufgezeigt und der Wunsch geäußert wurde, sich gemeinsam an einen „Runden Tisch“ zu setzen, um frühere Anfeindungen zwecks

der Deutschen Rettungsflugwacht melden sich dort quasi täglich verunsicherte und irritierte Bürger, die von Personen an der Haustüre eingeschüchtert wurden. Köhler weiter: „Lassen Sie uns gemeinsam der Ausräumung derartiger Mißstände entgegen sehen, lassen Sie uns gemeinsam betrachten, wohin die neuen Wege der IFA führen, ehe Gespräche erwogen werden“.

Das „clevere Trio“ – so wurde die Axtmann-Immobilien-Gruppe J. Schlögel, S. Axtmann und Ingeborg Axtmann von der WIRTSCHAFTSWOCHES schon mal genannt und so ist es auch im IFA/FAI-Management vertreten – verstärkte sich personell mit dem Hamburger IFA-Repräsentanten Bernd Peters (Tangstedt), Inhaber eines privaten Rettungsunternehmens. Pressesprecher F. Hertrich (Nürnberg) „verkaufte“ mit seiner Werbe-/Presseagentur den Verein in den Medien und über die Anwaltskanzlei Dr. Friedrich R. (München) versetzte man auch manche Justitiar-Etage von Hörfunk, Fernsehen oder Zeitung in Aufregung mit Gegendarstellung und Unterlassung, wenn über die IFA einseitig recherchiert, tendenziell berichtet oder die Gegenseite nach den „jour-



„Christoph Leipzig“ mit kirchlichem Segen von beiden Konfessionen (3. von rechts: IFA-Präsident Jürgen Schlögel)

Meinungsaustausch und evtl. immer noch bestehende Unstimmigkeiten auszuräumen, wurde von der ADAC-Luftrettung mit drei Zeilen und „kein Bedürfnis“ beantwortet. Dr. Alexander Köhler von der DRF antwortete dahingehend ausführlicher, daß „ein Augenmerk darauf zu richten ist, ob der Ankündigung Taten folgen, die sich auch gegen Strukturen der Vergangenheit durchsetzen“. Nach Darlegung

nalistischen“ Grundsätzen nicht befragt wurde. Hier zeigte sich, daß die neuen Vereinsvorstände gerade mit ihren Erfahrungen aus den Immobilien- und Anlagegeschäften keine halben Sachen machen.

Die alte IFA-Flugbetriebs GmbH wurde verkauft, manch „alter Vorstand“ wurde mit seinen überhöhten finanziellen Forderungen mit Hunderttausenden von Mark relativ gering per Vergleich beschieden

und bald das Luftfahrtunternehmen FAI, Flight-Ambulance-Service-International GmbH & Co KG gegründet, das nun für den Verein die Fluggeschäfte durchführt (Flächenflugzeug: Cessna Citation I; Hubschrauber: MBB-BK 117, Aerospatiale AS 350 B Ecureuil, Bell 206 II Long Ranger 1). Nicht minder professionell wurde eine „Verlags-GmbH“ für die neue Mitgliederzeitschrift „Sicher Reisen“ gegründet. In den Werbeunterlagen wurde ein „verbraucherfreundliches“ Rücktrittsrecht für geworbene Mitglieder eingeführt. Hier zeigte sich auch das neue Gesicht in der Öffentlichkeitsarbeit: man konnte fragen und erreichte auch einen kompetenten Gesprächspartner. Speziell wenn es um Gerüchte geht, die in der Rettungsszene ja gerne kolportiert werden und schneller als ein RTH sich im Negativum hochpotenzierend durch Deutschland gehen. Wie da waren: ob die alte Flugbetriebs GmbH als „Mantel“ für 1 Mark à la Neue Heimat verkauft wurde, ob das IFA/FAI-Flugzeug Typ „Citation“ die Maschine des verstorbenen Franz Josef Strauß war, ob Siegfried Axtmann mit dem Rettungshubschrauber BK 117 auf dem 6. Kongreß für Kapitalanlagen in Frankfurt seine Immobilienspezis rundumflog usw.

Auf der Jahres-Pressekonferenz war noch die Rede davon, sich aus dem geplanten Aufgabenbereich Rettungshubschrauber-Primäreinsatz in der BRD vollständig zurückzuziehen. Durch die neue Situation in der DDR konnte sich allerdings das in Managementdingen weltweit erfahrene (nun) „clevere Quartett“ schnell auf neuem Terrain sonnen, da andere Luftretter noch gar keinen Antrag bei DDR-Behörden auf eine Luftfahrtgenehmigung stellten, als die IFA/FAI als erstes bundesdeutsches Unternehmen eine solche Allgemeinfluggenehmigung schon hatte und ihre MBB-BK 177 in Leipzig zum Notfall-einsatz brachte.

Mitte März '90 wurde die Stationierung eines IFA-Rettungshubschraubers zwischen der Interflug/Agrarflug vertraglich besiegelt, nachdem mit dem Rat der Stadt Leipzig bzw. dem zuständigen Kreisarzt einzelne Modalitäten schon geklärt waren. Die Stationierung erfolgt für den Zeitraum von 6 Monaten, wobei von der IFA aus ihrem Hilfsfond der Betrieb des Fluggeräts, Wartung, Pilot und Sanitäter übernommen werden. Hierfür werden Kosten in Höhe von etwa 1,5 Mio. DM von der IFA kalkuliert.

Seit der Gründung des Vereins im Jahre 1980 – nach eigenen Angaben hat die IFA inzwischen über 200.000 Mitglieder – wurden 175 erkrankte oder verunglückte IFA-Mitglieder aus dem Ausland zurückgeflogen (der ADAC fliegt pro Jahr etwa 4.000, die DRF etwa 3000, das BRK etwa 450 Rückholungen). Da steht es der IFA und der Satzungsverwirklichung gut zu Gesicht, daß „Christoph Leipzig“ im April über 30 und bis Ende Mai weit über



Siegfried Axtmann und Bernd Peters bei der Pressekonferenz zur Einweihung des Rettungshubschraubers „Christoph Leipzig“

100 Luftrettungseinsätze geflogen hat.

Der IFA-Rettungshubschrauber wurde offiziell am 2. April feierlich in Leipzig eingeweiht. Anwesend waren Kirchenvertreter beider Konfessionen, Repräsentanten von der Nationalen Volksarmee (NVA), Schnellen Medizinischen Hilfe (SMH), dem Rat der Stadt sowie ost- und westdeutsche Presse. Christoph Leipzig ist ein Gemeinschaftsprojekt von IFA, Interflug, NVA und SMH von Leipzig und soll im Umkreis von 100 km die notfallmedizinische Versorgung aus der Luft unterstützen. Mit großem Staunen betrachteten die über hundert Eröffnungsteilnehmer das westdeutsche moderne Luft-Rettungsgerät vom Typ MBB-BK 117.

Das NVA-Lazarett Wiederitzsch stellt den Landeplatz und zusammen mit dem Bezirkskrankenhaus St. Georg die Notärzte. Vor allem die Ärzteschaft begrüßte das neue Luftrettungssystem aus notfallmedizinischer Sicht. Auch Dresden, Chemnitz, Gera, Erfurt, Halle und Magdeburg samt Umland sind damit in einen Luftrettungsdienst eingebunden. Der RTH ist in das Leipziger Notrufnetz mit der Telefonnummer 115 integriert. Wenige Tage darauf feierte man die Stationierung mit über 3.000 Leipziger Bürgern auf dem Bahnhofsplatz.

Die Idee zum „Christoph Leipzig“ kam nach Angaben von Präsident Schlögel aus einem Unfall auf der Transitstrecke, wo man die antiquierte Rettungswirklichkeit der DDR-Notfallversorgung am eigenen Leib miterlebte.

Die Stationierung des Rettungshubschraubers sowie der Aufbau der Logistik und die notfallmedizinische Einarbeitung der Mitarbeiter ging in Zusammenarbeit mit DDR-Behörden relativ problemlos über die Bühne. Auch skeptische DDR-Bürger waren nicht ganz so vermessend, Hilfe, die nichts kostet, abzulehnen. Dies brachten eigentlich nur westdeutsche Behörden fertig, denn dieser Hubschrauber wurde auch schon mal den Städten Landshut und Augsburg – ebenso umsonst für die Dauer von einem Jahr – angeboten, aber aus ordnungspolitischen Gründen im „öffentlich-rechtlichen“ Luftrettungssystem dann abgelehnt.

Müßte man nun im Zusammenhang von Recherchen ein „privatgeschäftliches Interesse“ der Axtmann Baubetreuungs AG und IFA unterstellen, wenn z. B. das Börsenmagazin „Cash“ über DDR-Wohnungsgeschäfte (fast zeitgleich mit der Christoph-Leipzig-Stationierung) meldete, daß es ... „Axtmann über eine Schachtelbeteiligung gelungen ist, mehrere Beteiligungen an einer Firmengruppe (bestehend aus drei namhaften Wohnungsbau-gesellschaften sowie einer Verwaltungsgesellschaft) in Sachsen zu erwerben“ (Grundbesitz 1.187 Wohnungen sowie 31 Gewerbeeinheiten)? Unter diesen Voraussetzungen kann man zumindest davon ausgehen, daß Axtmann und Schlögel den Verein nicht als „Selbstbedienungsladen“ betrachten müssen, da eigenes Kapital bisher wohl genug gemacht wurde. Vielmehr erscheint es als positives Moment, daß durch „privates“ Engagement „Staub in der Luftrettung west-ost“ aufgewirbelt und andere große Organisationen wachgerüttelt wurden.

Denn eins haben schnell die bis zur Wende im DDR-Rettungsdienst Beschäftigten erlernt zu formulieren: „Es ja nie wieder zur Bevormundung oder Monopolstellung einzelner Hilfsorganisationen kommen zu lassen“. Diesen Satz konnten wir bei unseren DDR-Reportagen immer wieder hören. „Klein David IFA“ hat es zumindest dem ADAC vorgemacht, wie man schnell und effektiv handeln kann. Woran lag es, daß in der entscheidenden und nachgerade spannenden Phase der DDR-Luftrettungsorientierung von der ADAC-Luftrettung so wenig zu hören oder zu sehen war? Die DDR hat einen Bedarf von etwa acht Rettungshubschraubern, da wäre es doch für die „Großen der Luftrettung“ nicht schwer gewesen, schnell und unbürokratisch „übergangsweise“ einige Rettungshubschrauber mit modernem medizinischem Equipment der DDR zur Verfügung zu stellen – wenigstens so lange, bis die NVA selbst für eine adäquate Luftrettung sorgen kann.

Wollen wir abwarten, wie lange die Aktivitäten der IFA in der DDR anhalten, ob sich auch genügend DDR-Mitglieder nach der Währungsunion finden und wie die Luftrettung in einem neuen Gesundheitssystem dort finanzierbar sein wird. Fraglich ist auch, ob sich Axtmann-Schlögel-Peters nicht nur optisch gut verkaufen („Die sind ja richtig sympathisch“, meinten immer wieder Teilnehmer bei Pressekonferenzen), sondern auch die Satzung ihres Vereins, Förderung und Ausbau des Rettungswesens langfristig – als konstante Leistung – nicht aus den Augen verlieren. Inzwischen wurde ein RTH vom Typ Agusta hinzugekauft. Nach gut unterrichteter Quelle steht man schon in Verhandlungen über die Stationierung eines zweiten Rettungshubschraubers und spricht über „IFA-Aktivitäten“ im Bereich eines DDR-Pannendienstes.