

SAR JAHRESBERICHT

2024



© Marko Förster
© Bundeswehr/Theska



INHALTSVERZEICHNIS

SAR Jahresbericht 2024

VORWORT KOMMANDO HEER GENERAL FLUGBETRIEB HEER	3
DER MILITÄRISCHE SAR-DIENST	5
EINSATZ-STATISTIK	6
EINSATZ-STATISTIK MÜNSTER	8
EINSATZ-STATISTIK GLÜCKSBURG	9
SAR-LEITSTELLEN	10
SAR-ORGANISATION	11
EINSATZ IM SAR-BEREICH LAND	12
EFFIZIENTE ZUSAMMENARBEIT	18
ZUSAMMENARBEIT DGZRS – SAR-LEITSTELLE GLÜCKSBURG	19
ILA 2024	20
EINSATZ IM SAR-BEREICH SEE	23
SEAKING	25
U-BOOT-RETTUNG	28
SAR MARINE 2024	29

VORWORT KOMMANDO HEER GENERAL FLUGBETRIEB HEER „Force Enabler“ - Der militärische SAR-Dienst der Bundeswehr als Teil des nationalen Such- und Rettungsdienstes in Krise, Krieg und bei Katastrophenlagen?



Vor dem Hintergrund der militärischen Planungen zur Sicherstellung einer glaubwürdigen Abschreckung und zur Absicherung des NATO-Bündnisgebietes galt und gilt es darüber Klarheit zu gewinnen, wie die Dauereinsatzaufgabe Search and Rescue mit den dafür bereitgestellten Einsatzmitteln des militärischen Such- und Rettungsdienstes im Rahmen der Landes- und Bündnisverteidigung organisatorisch und operationell eingeordnet werden soll.

Nach der in den vorangegangenen Jahren vorgenommenen Untersuchung zur Kriegstauglichkeit des SAR-Dienstes und einer durch Heer und Marine gemeinsam vorgenommenen konzeptionellen Neuausrichtung konnte in 2024 der eingeschlagene Weg zur Integration des Mil SAR-Dienstes in tragfähige nationale Strukturen im Rahmen der nationalen territorialen Verteidigung fortgesetzt und ein erster Austausch mit dem Territorialen Führungskommando der Bundeswehr, künftig das Operative Führungskommando, initiiert werden. Gerade im maritimen Auftragsanteil zeigt sich dabei, dass die bisherigen Grenzziehungen zwischen Host Nation-Aufgaben in nationaler Verantwortung und militärischen Einsatzaufgaben im NATO-Verbund und im

Rahmen Personnel Recovery auch im Hinblick auf die Ressourcenlage (Single Set of Force-Prinzip) noch einer weiteren Überprüfung zu unterziehen sind.

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 bzw. der Zivil-Militärischen Zusammenarbeit zu ergänzen.

Das Jahr 2024 erbrachte für den SAR-Dienst noch erwähnenswerte letztmalige Termine: Am 15. August 2024 erfolgte im Rahmen einer Personensuche vor Nienhagen bei Rostock der letzte SAR-Einsatz mit dem MK-41 Seaking, bevor der Seaking endgültig seine operationelle Rolle und seinen Flugbetrieb in der Bundeswehr beendete. Zuvor konnte sich dieses hochbewährte Waffensystem einem breiteren Publikum bei der Luftfahrtausstellung ILA 2024 in BERLIN in einer Sonderlackierung ein letztes Mal zeigen und in einer angemessenen Weise verabschieden.

Ohne Übertreibung ist hier festzuhalten, dass eine Ära, die über 50 Jahre währte, beendet wurde.

Im Bereich SAR-Land ist es seit jeher nicht die quantitative Betrachtung der Einsätze, die die Leistungsfähigkeit vor Augen führt, sondern die häufig schwierigen Rahmenbedingungen, unter denen die Einsätze durchgeführt werden. Im Jahr 2024 sind hier insbesondere die Rettung von Menschen aus einer bewegungsunfähigen Gondel im deutschen Alpenraum und die Unterstützung ziviler Rettungsdienste zum Jahresende, einen Tag vor Silvester, bei einer Windenrettung bei Nacht in der Sächsischen Schweiz zu nennen. Gerade diese Einzelbeispiele zeigen auf, welche Wirksamkeit gute aufeinander abgestimmte und trainierte Rettungskräfte entwickeln können. Im größeren Rahmen, z.B. bei Katastrophenlagen, stellen sich zusätzliche Herausforderungen, die auf anderen Zuständigkeits- und Verantwortungsebenen zu bewältigen sind und für die der militärische Such- und Rettungsdienst neben den Polizeien im Rahmen der Amtshilfe einen weiteren und schnell verfügbaren Force Provider für nachteinsatzfähige Hubschrauber mit Suchsensoren und Rettungswinde darstellt. Die Hochwasserlage in Baden-Württemberg und Bayern entlang der Donau Anfang Juni zeigte nach hiesiger Bewertung, dass auch nach den Erkenntnissen und „Lessons Identified“ des Ahrtal-Einsatzes und der Feuerlösch-Mission in Sachsen 2022 bei der Einbindung

von Hochwert-Einsatzmitteln des Bundes in zivile Führungsstrukturen noch Verbesserungen möglich wären, um auch über die Ebene eines betroffenen Landkreises hinaus eine durchgängige Wirksamkeit von Hubschrauberkräften als Kräfte der ersten Stunde zu gewährleisten. Hier besteht nach den jüngsten Katastrophenlagen weniger ein Erkenntnis-Problem, sondern vielmehr ein Umsetzungsproblem in einer komplexen Zuständigkeitsumgebung. Die notwendigen Optimierungen der Zivil-Militärischen Zusammenarbeit für diese seltenen jedoch signifikanten Fälle sind jedoch angestoßen.

Heer und Marine stellen den SAR-Dienst für die Streitkräfte unverändert täglich an 365 Tagen im Jahr bereit und verfügen mit NH90 Sea Lion und H145 LUH SAR über leistungsfähige Waffensysteme, die im Einsatzalltag angekommen sind. Mit dem SAR-Jahresbericht 2024 stellen wir neben den statistischen Auswertungen einen Einblick in das Einsatzgeschehen mit den neuen Systemen zur Verfügung und hoffen, Ihnen damit eine zielgerichtete und umfassende Information zum Militärischen Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr bieten zu können.

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 Einsatzunterstützung 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 Digitales und Verkehr (BMDV) 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 überfälligen 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.

EINSATZ-STATISTIK 2024

Für das Jahr 2024 ergibt sich für die beiden SAR-Leitstellen Münster und Glücksburg folgende Statistik:

	Gesamt			Münster		Glücksburg	
	2024	2023	2022	2024	2023	2024	2023
ALARMIERUNGEN							
Alarmierungen	1880	1949	1766	1551	1623	329	326
FLIEGERISCHE EINSÄTZE							
Luftnot-Einsätze	25	32	80	20	25	5	7
Seenot-Einsätze	19	28	39	1	-	18	28
Einsatzunterstützung	28	28	61	22	21	6	7
Dringende Eilhilfe	185	171	211	113	98	72	73
SAREX	90	44	44	37	21	53	23
Fehleinsätze	40	27	10	23	16	17	11
Gesamt	439*	350*	416*	268*	212*	171	138

*inkl. Einsätze Taktischer Vorstationierung

FLUGSTUNDENAUSWERTUNG IM JEWEILIGEN RCC BEREICH:

	2024	2023	2022	2021
Münster	531h	354h	489h	575h
Glücksburg	363h	273h	156h	173h
Gesamt	894h	627h	645h	748h

EINSATZ-STATISTIK FÜR 2024

Verteilung nach SAR-Kommandos:

2024	Einsätze	Flugstunden
SAR BEREICH MÜNSTER		
SAR Kommando NÖRVENICH	89	167:36
SAR Kommando HOLZDORF	95	168:27
SAR Kommando NIEDERSTETTEN	82	175:35
SAR Kommando NORDHOLZ	2	05:27
Mittel 2. Grades	4	13:50
Münster Gesamt	272	530:55
SAR BEREICH GLÜCKSBURG		
SAR Kommando (s)	160	316:58
Mittel 2. Grades	11	46:33
Glücksburg Gesamt	171	363:31
SAR GESAMT		
SAR Gesamt	443	894:26



EINSATZ-STATISTIK MÜNSTER 2024

Quelle: Markus Leitner

EINSÄTZE UND FLUGSTUNDEN 2024

Flugstunden	530:55
davon SAREX	83:26
Flieg. Einsätze	268
ICAO/ milSAR	20
IMO	1
Einsatzunterstützung	22
takt. Vorstationierung	52
SAREX	37
Dringende Eilhilfe	113
Fehleinsätze	23
Alarmierungen	1551
militärisch	272
zivil	1129
unbekannt	150

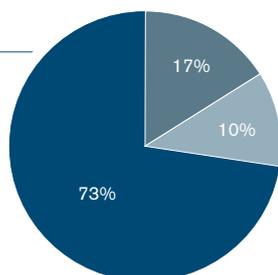
STATISTIK DER EINZELNEN SAR-MITTEL

	SAR41	SAR63	SAR87	SAR21	2. Grades*	Gesamt
Flugstunden	530:55	175:35	168:27	5:27	13:50	530:55
davon SAREX	83:26	11:04	15:42	5:27	0:00	83:26
Einsätze	89	82	95	2	4	272
ICAO/ milSAR	8	10	1	1	0	20
IMO	1	0	0	0	0	1
Einsatzunterstützung	6	6	9	0	3	24
taktische Vorstationierung	16	17	18	0	1	52
SAREX	23	6	8	1	0	38
Dringende Eilhilfe	29	39	46	0	0	114
Fehleinsätze	6	4	13	0	0	23

* SAR-Mittel 2. Grades: 4x LUH SAR

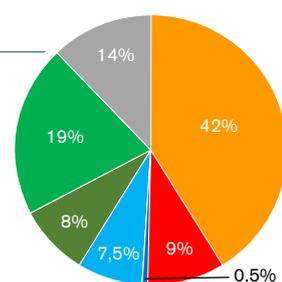
1551 ALARMIERUNGEN

- 1129x zivil
- 272x militärisch
- 150x unbekannt



268 EINSÄTZE

- 113x Dringende Eilhilfe
- 23x Fehleinsätze
- 1x IMO
- 20x ICAO/milSAR
- 22x Einsatzunterst.
- 52x taktische Vorstationierung
- 37x SAREX





EINSATZ-STATISTIK GLÜCKSBURG 2024

Quelle: Marine/MFG 5

EINSÄTZE UND FLUGSTUNDEN 2024

Flugstunden	363:31
davon SAREX	135:22
Flieg. Einsätze	171
ICAO/ milSAR	5
IMO	18
Einsatzunterstützung	6
SAREX	53
Dringende Eilhilfe	72
Fehleinsätze	17
Alarmierungen	329
militärisch	70
zivil	245
unbekannt	14

STATISTIK DER EINZELNEN SAR-MITTEL

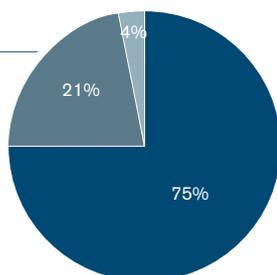
	NH90	SeaKing	andere Lfz	Gesamt
Flugstunden	305:57	7:30	50:04	363:31
davon SAREX	117:50	0:00	17:32	135:22
Einsätze	163	4	4	171
ICAO/ milSAR	5	0	0	5
IMO	16	1	0	17
Einsatzunterstützung	6	0	3	9
SAREX	52	0	1	53
Dringende Eilhilfe	84	3	0	87

* Andere Luftfahrzeuge bei Einsätzen:

4x H145 2x AS32 1x P3C
 4x EC55 1x Lynx 6x Do228

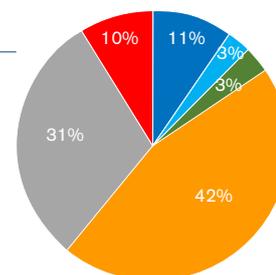
329 ALARMIERUNGEN

- 245x zivil
- 70x militärisch
- 14x unbekannt



171 EINSÄTZE

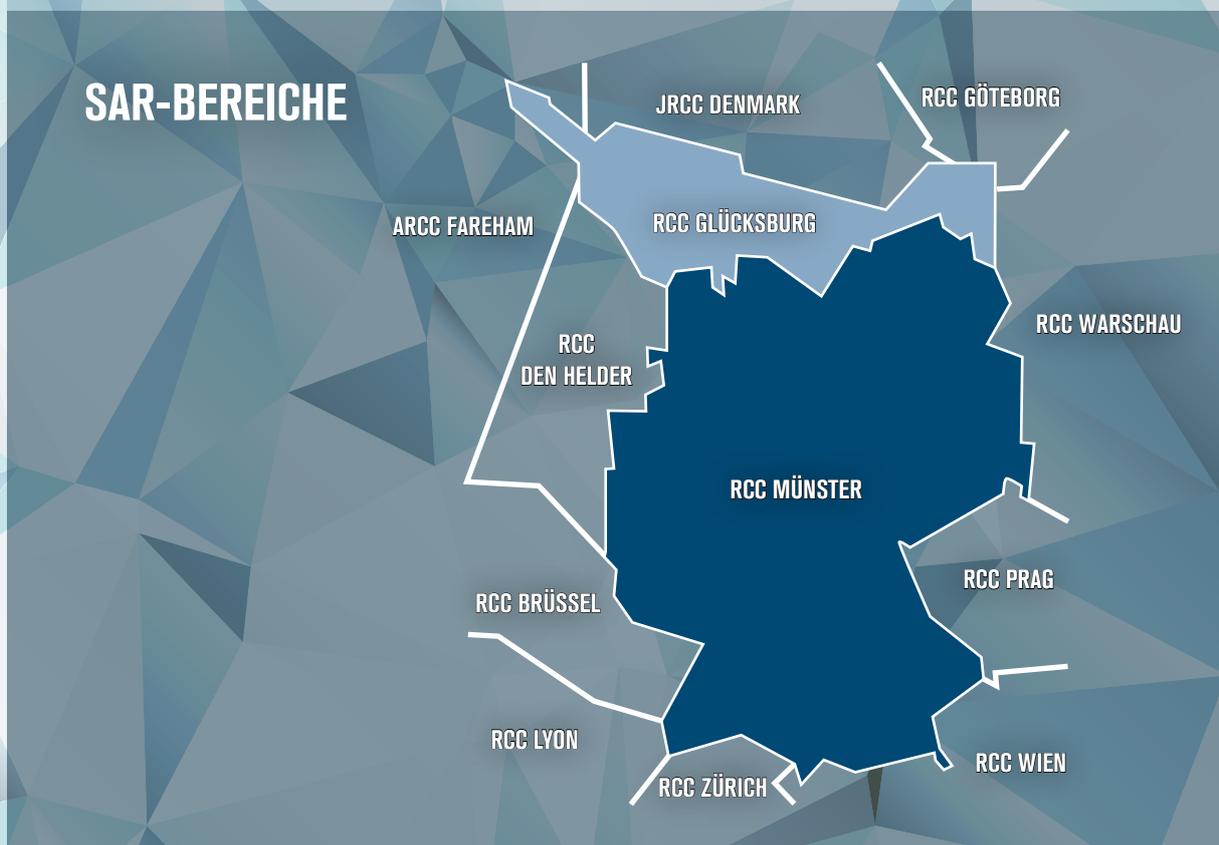
- 72x Dringende Eilhilfe
- 17x Fehleinsätze
- 18x IMO
- 5x ICAO
- 6x Einsatzunterst.
- 53x SAREX



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.

HOCHWASSERLAGE SÜDDEUTSCHLAND IM JUNI 2024

– kein normales Sommerwochenende . . .

Am ersten Juniwochenende 2024 entwickelte sich nach Starkregenfällen eine dynamische Hochwasserlage stromabwärts entlang des Donautals mit einem kritischen Bereich zunächst ostwärts von Ulm. Am Samstagnachmittag erschienen Fernsehbilder von Hubschraubern, die Menschen von Häusern im Windeneinsatz von durch Wasser eingeschlossenen Häusern retteten. Eine Erinnerung an die Ahrtalkatastrophe drängte sich unvermeidlich auf. Zeitgleich wuchs eine Aktivierung der verschiedenen Rettungsorganisationen und staatlichen Stellen auf, die schließlich den zunächst betroffenen Landkreis mit seinem Krisenstab und seinen beauftragten Verantwortlichen, die zivilen Rettungsleitstellen, das Landeskommando der Bundeswehr, das Kreisverbindungskommando, das Territoriale Führungskommando, das Kommando Heer/Zivil-Militärische-Zusammenarbeit, die jeweiligen Führungsgrundgebiete 3 (Einsatz) der verschiedenen militärischen Führungsebenen, die jeweiligen Landespolizeien, Wasserwacht, Katastrophenschutz, die Bundespolizei, das RCC/die SAR-Leitstelle in Münster mit seinen SAR-Kommandos sowie das Transporthubschrauberregiment 30 in Niederstetten umfasste.

Vorweggenommen ist festzuhalten, dass es zu keinem lebensrettenden Einsatz durch Bundeswehr- oder Bundespolizeihubschrauber kam, jedoch in beiden Bereichen eine umfangreiche mehrtägige Kräftebereitstellung vorgenommen wurde. In Fällen der sog. dringenden Eilhilfe zur Rettung von Menschenleben und Vermeidung schwerer gesundheitlicher Schäden ist die Grundlage zum Einsatz von SAR-Mitteln der Bundeswehr (z.B. Hubschrauber) jederzeit gegeben und in einer Regelung zur „Nutzung von Rettungsmitteln der Bundeswehr im Rahmen ziviler Rettungsmaßnahmen“ hinreichend abgedeckt. In lebensgefährlichen Lagen und zur Rettung von Leib und Leben wird der militärische SAR-Dienst der Bundeswehr deshalb immer verzugslos seine Einsatzmittel „lanzen“; dazu ist kein formaler (schriftlicher) Amtshilfeersuchenantrag notwendig.

Die Annahme, dass Mittel des Bundes immer in der „Hinterhand“ sind und bei dringendem Bedarf unverzüglich bereitgestellt werden könnten, sollte nicht darüber hinwegtäuschen, dass diese Mittel erstens begrenzt und zweitens immer in ihren originären Aufgaben und Auftragserfüllung gebunden sind oder sein können.

Gerade die in hohem Bereitschaftsgrad vorgehaltenen Einsatzmittel von Bundeswehr und Bundespolizei können als „Kräfte der ersten Stunden“ schnell wirksam werden.

Dazu bedarf es jedoch einer unverzüglich zu organisierenden Zusammenarbeit über übliche Organisationsgrenzen hinweg, um gerade für die rare Hochwertressource Hubschrauber, insbesondere wenn mit Winde, Suchsensor und Nachteinsatzfähigkeit versehen, den gezielten Einsatz, lageangepasste Koordinierung und eine Durchhaltefähigkeit über die ersten 24-48 Stunden sicherzustellen. Die Verfügbarkeit eines umfassenden Lagebildes zum zielgerichteten Einsatz der Rettungsmittel (wer kann was, wie lange, wo werden welche Fähigkeiten am besten wirksam, Wetterlage, Logistik/Kraftstoff ...) auch über Landkreisgrenzen hinweg ist dabei von zentraler Bedeutung.

Hier soll auch noch die Anmerkung eingebracht werden, dass in dem konkreten Szenario eine Live-Fernsehberichterstattung von Windenrettungen durch Polizeihubschrauber im Raum Günzburg wenig hilfreich war, in der ein Reporter feststellte: „Hubschrauber können natürlich bei Nacht nicht fliegen“. Medial getriggert setzen sich hier



Annahmen bis in die Krisenstäbe hinein fest, die der realen Grundlage entbehren. Richtig ist jedoch, dass die Nachteinsatzfähigkeit von Hubschraubern für Personensuche und Windeneinsatz bisher keine querschnittliche Fähigkeit bei den zivilen Luftrettungsbetreibern darstellt.

Bereits 2022 tagten Experten verschiedener Bundes- und Landesbehörden bzw. -Dienststellen in Egelsbach und entwickelten ein Positionspapier zur Luftunterstützung in Katastrophenlagen. Einer der hierbei entwickelten Grundsätze war, dass für die Luftunterstützung im Rahmen von Brand-, Großschadens- und Katastrophenlagen und die Zusammenarbeit mehrerer Luftfahrzeuge in einem Einsatzraum eine fachspezifische Führungsstruktur speziell für die Luftarbeit zwingend erforderlich ist. Alle fliegerischen und unmittelbar flugunterstützenden Kräfte – einschließlich unbemannte Luftfahrtsysteme (ugs. „Drohnen“) – müssen aus einer Hand geführt werden und sind im Sinne von Koordinierung, Einsatzeffizienz, Luftraumordnung und letztlich Flugsicherheit einer zentralen Führung anzugliedern.

Die ersten 48 Stunden nach Ereignisbeginn und möglichen Entwicklung einer Katastrophenlage sind in der Regel entscheidend für die Menschenrettung bzw. für den höchsten

Effizienzgrad der Luftunterstützung. Dementsprechend sind die schnelle Bereitstellung der fliegerischen Kräfte und Mittel sowie die unverzügliche Einrichtung eines zentralen Führungselementes erforderlich, um eine schnelle, länderübergreifende bzw. überbehördliche Zusammenarbeit bei der Luftunterstützung zu ermöglichen. Zur fachgerechten Kommunikation und Koordination mit den kräfte-/mittelstellenden Fachorganisationen und zur Prüfung der Erforderlichkeit eines zentralen Führungselementes „Luft“ muss bereits im Anforderungsstatus eine entsprechend fachkompetente Stelle des Landes eingeschaltet werden. Die im Rahmen der Arbeitsbesprechung eingebrachte Expertise hat hier wichtige grundlegende Überlegungen und Forderungen formuliert, die unbedingt eine weitere Befassung verdienen.

Wenn dann im konkreten Einzelfall, wie nach dem Hochwasser 2024, glücklich festgestellt werden kann, dass entgegen der ersten Prognosen KEINE Katastrophenlage vorlag, gilt wie immer, dass man beim Verlassen des Rathauses schlauer ist als beim Hineingehen, was jedoch nicht von weiteren konkreten Schritten zur proaktiven Optimierung des Katastrophenmanagements abhalten sollte. Die nächste wetterbedingte Krisenlage kommt bestimmt.



Quelle: Bundeswehr/Neumann

Spezifische Fähigkeiten der Bundeswehr einschließlich des SAR-Dienstes können auch bei Katastrophenhilfe schnell zum Einsatz kommen.

SEILBAHNRETTUNG OBERJETTENBERG – Bergwacht und Bundeswehr im Einsatz



Quelle: Bundeswehr/Schmick

Am Mittwochnachmittag, dem 16. Oktober 2024, kam es in der Wehrtechnischen Dienststelle für Schutz- und Sondertechnik (WTD 52) zu einem technischen Defekt an der Seilbahn. Infolgedessen saßen 14 Soldaten rund 300 Meter unterhalb der Bergstation bis zu sechs Stunden lang in der Gondel fest. Weitere Personen befanden sich noch an der Bergstation. Die Bergwacht und die Bundeswehr arbeiteten Hand in Hand, um alle Betroffenen sicher ins Tal zu bringen. Insgesamt waren 20 Bergretter aus Bad Reichenhall, Freilassing, Teisendorf-Anger und Traunstein, das Personal der WTD 52 sowie die Besatzungen des Rettungshubschraubers Christoph 14 (Traunstein) und zweier SAR-Hubschrauber des Transporthubschrauberregiments 30 aus Niederstetten im Einsatz.

Nachdem gegen 12:00 Uhr der Notruf eingegangen war, alarmierte die Leitstelle Traunstein neben der Berg-

wacht auch Christoph 14 und forderte gegen 12:45 Uhr Unterstützung bei der SAR-Leitstelle Münster an. Die SAR-Leitstelle Münster zog daraufhin zwei Bundeswehrehubschrauber hinzu, die zu dieser Zeit etwa 160 Kilometer entfernt in Kaufbeuren eine Gebirgsflugausbildung durchführten. Die SAR-Hubschrauber unterbrachen das Ausbildungsvorhaben und erreichten Oberjettenberg als

RESQ91 und RESQ92 gegen 14:00 Uhr. Christoph 14 hatte bereits zuvor eine erste Erkundung durchgeführt und Bergretter zur Bergstation geflogen. Diese stellten fest, wer zu Fuß ins Tal absteigen konnte und wer mit dem Hubschrauber gerettet werden musste. Sieben bergerfahrene Personen marschierten selbst ins Tal, während sechs weitere ausgeflogen werden mussten.



Quelle: Bundeswehr/Schmick

Nach einer ausführlichen Einsatzbesprechung wurde zunächst versucht, die eingeschlossenen Personen mithilfe der Rettungswinde direkt aus der Gondel zu bergen. Alternativ stand bereits eine Rettungsgondel bereit. RESQ91 startete gegen 14:45 Uhr den ersten Windeneinsatz, musste diesen jedoch aufgrund der dichten Seilanordnung abbrechen. Daraufhin wurde die vorbereitete Rettungsgondel aktiviert. Da keine akute medizinische Notlage bestand, entschieden sich die Besatzungen in Absprache mit der Einsatzleitung für die sicherere, aber zeitaufwendigere Alternative: die Evakuierung mithilfe der Rettungsgondel. Die Fahrzeit zur havarierten Gondel betrug etwa 40 Minuten, und pro Fahrt konnten maximal vier Personen gerettet werden, sodass sich eine vollständige Evakuierung auf etwa 90 Minuten erstreckt hätte. Um Zeit zu sparen, wurde daher ein alternatives Vorgehen geprüft.

Die Bergretter in der Rettungsgondel erreichten die festsitzende Gondel gegen 15:30 Uhr und untersuchten die Möglichkeit, die Personen direkt zum Gelände unterhalb der Gondel abzuseilen. Parallel startete RESQ91

zur Erkundung eines geeigneten Punktes für die Aufnahme mittels Rettungswinde, während RESQ92 mit der Evakuierung der Personen von der Bergstation begann.

Die 14 eingeschlossenen Personen wurden gesichert und nacheinander rund 170 Meter tief bis zum Wandfuß abgeseilt. Dort übernahmen Bergretter die Soldaten, führten sie zu einem geeigneten Aufnahmepunkt und bereiteten sie für den Abtransport mit den SAR-Hubschraubern vor. RESQ91 und RESQ92 nahmen die Personen im Pendelverkehr per Winde auf und brachten sie sicher zum Landeplatz der WTD 52. Der aufwendige Einsatz verlief reibungslos und dauerte bis etwa 19:00 Uhr. Somit konnte der Rückflug im Gebirge bei Nacht noch als Ausbildungsflug für die Gebirgsflugausbildung genutzt werden.

Technischer Hintergrund

Die Seilbahn der WTD 52, eine 2.100 Meter lange Luftseilbahn, wurde 1965 in Betrieb genommen und überwindet einen Höhenunterschied von 1.036 Metern. Sie dient der Versorgung des

wehrtechnischen Erprobungsplatzes und des Gebirgsübungsplatzes auf der Reiteralpe. Eine Besonderheit der Bahn ist ihr austauschbares Last-Gehänge, das den Transport schwerer Lasten ermöglicht. Die bahneigene Rettungsgondel fasst drei bis vier Personen und wird an einem separaten Seil geführt.

Nach ersten Erkenntnissen wurde der Defekt durch einen sogenannten Seil-Überwurf verursacht, bei dem sich das Zugseil über das Tragseil legt. Dies kann trotz regelmäßiger Wartung in seltenen Fällen auftreten. Das Personal der WTD 52 konnte den Überwurf bereits am folgenden Tag eigenständig beheben.

Fazit

Die professionelle Zusammenarbeit zwischen Bergwacht und Bundeswehr, die durch regelmäßiges Training im Realflug gestärkt wird, hat sich erneut bewährt. Dank des koordinierten Vorgehens aller Einsatzkräfte konnten alle Betroffenen sicher und ohne Zwischenfälle gerettet werden.

Erkundung/Situation an der Gondel (siehe Bild)

Flugsicherungsseil

Rettungsseil Ost

Trag-/Zugseil West Gondel

Trag-/Zugseil Ost Gondel

Abstand zwischen Flugsicherungsseil und Trag-/Zugseil Ost Gondel ca. 15 Meter



Quelle: Bundeswehr/SAR-Kommando

ZUSAMMENARBEIT

PECC (Patient Evacuation Coordination Centre, Verwundetenleitstelle) und SAR-Dienst der Bundeswehr



Quelle: Bundeswehr/Wieser

Einsatzunterstützung für das Patient Evacuation Coordination Centre am 29.04.24 im Rahmen Repatriierung

Das PECC forderte am 29.04.2024 gegen 15:00 Uhr Unterstützung durch das RCC Münster bei einer geplanten Repatriierung eines Soldaten an. Dieser sollte nach erfolgreicher Behandlung im Rahmen der Versorgung im Ausland zur weiterführenden Behandlung in das BwZKrhs Koblenz verlegt werden.

Dazu koordinierten das PECC in Koblenz und das RCC Münster den Einsatz, wozu das Einholen der diplomatischen Freigaben über die Militärattachés WIEN und BUDAPEST, die Flugwegplanung zum festgelegten Abholpunkt Flugplatz Papa (LHPA) in Ungarn sowie den damit einhergehenden Durchführungszeitpunkt gehörten. Letzterer war aufgrund einer komplexen Wetterlage für das Gelingen entschei-

dend und sorgte am 03.05. für eine Verschiebung der Repatriierung auf den Folgetag.

Nach Aktualisierung der Lande genehmigungen und diplomatischen Freigaben wurde der Einsatzbefehl am 04.05 an die Besatzung der SAR 63 aus Niederstetten erteilt. Die Flugüberwachung, notwendige Flugplanänderungen sowie ATS Meldungen erfolgte durch das RCC Münster. Der

Flugweg der SAR63 ging via Tankstopp in Linz (LOWL) nach Papa, wo die Landung gegen 11:00 Uhr lokal erfolgte. Der Rückflug ging über die gleiche Route.

Parallel dazu wurde der Einsatzbefehl an die SAR 41 aus Nörvenich gegen 13:00 Uhr erteilt, welche in Niederstetten zur Aufnahme und zum Weitertransport bereitstand, als die SAR63 gegen 15:30 Uhr dort ein-



Quelle: Bundeswehr/SAR-Leitstelle Land

traf. Die SAR41 verbrachte dann den Soldaten von Niederstetten in das aufnehmende BwZKrhs Koblenz und der Einsatz konnte gegen 20:00 Uhr erfolgreich abgeschlossen werden.

Einsatzunterstützung für das PECC am 24.04.2024 im Rahmen Repatriierung

Ein Soldat sollte aus Den Haag, Niederlande repatriert werden. Das PECC bat am 24.04. das RCC Münster um Unterstützung und folglich wurde die SAR 41 aus Nörvenich abgerufen. Da für den Transport eine Begleitung durch einen Arzt notwendig war, erfolgte der Anflug nach Den Haag über das BwZKrhs Koblenz, wo

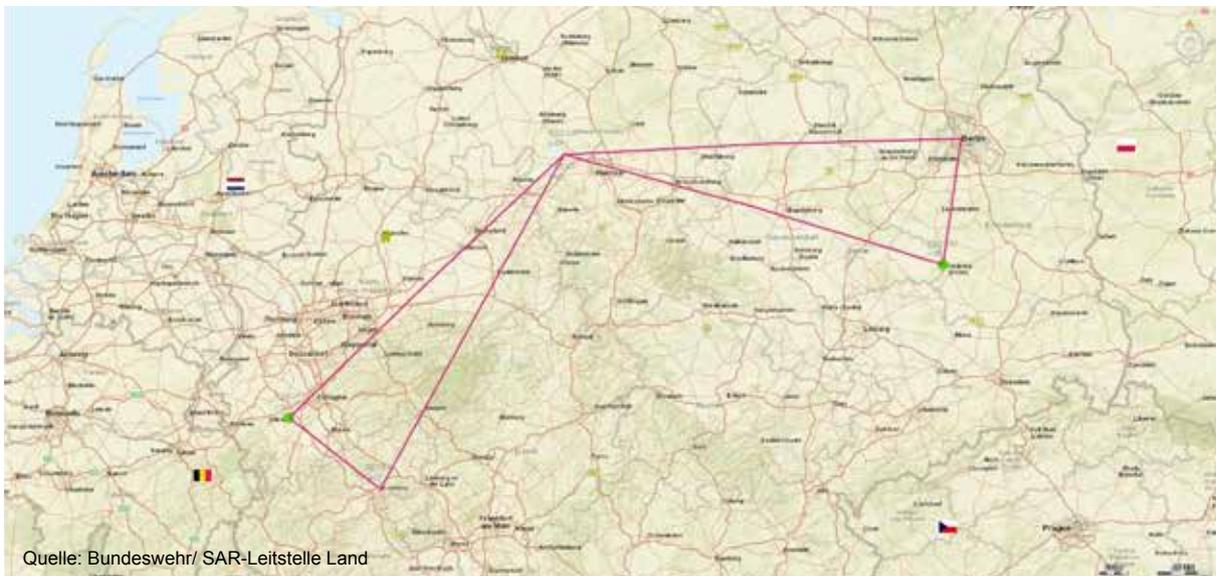
der Arzt aufgenommen wurde. Der Transport verlief ohne besondere Vorkommnisse und so konnte der Soldat an das BwZKrhs Koblenz übergeben und der Einsatz am gleichen Tag um 21:30Uhr erfolgreich abgeschlossen werden.

Einsatzunterstützung für das PECC am 03.09.2024 im Rahmen StratAirMedEvac

Das PECC forderte Unterstützung bei der Zubringung von Ärzteteams aus dem BwZKrhs Koblenz (Medical Director sowie SanFw[NotSan]) und BwK Berlin (Anästhesie) an. Diese wurden unverzüglich auf dem A400M, welcher in Wunstorf (ETNW) in der

Rolle als StratAirMedEvac bereitstand, benötigt, um eine Soldatin aus dem Einsatzland mit einer kritischen Indikation zurückführen zu können. Dazu wurden zwei SAR-Hubschrauber, SAR41 aus Nörvenich für das Team aus dem BwZKrhs Koblenz und SAR87 aus Holzdorf für das Team aus dem BwK Berlin, eingesetzt. Nach erfolgten Transporten konnte der Einsatz für die SAR-Besatzungen gegen 20:00 Uhr abgeschlossen werden.

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



EFFIZIENTE ZUSAMMENARBEIT

zwischen Bundeswehr und zivilen Rettungsdiensten

Die enge und professionelle Zusammenarbeit zwischen der Bundeswehr und zivilen Rettungsstellen – darunter die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS), die Bundes- und Landespolizei sowie das Havariekommando – bewährte sich auch im Jahr 2024. Gemeinsam wurden vielfältige Einsätze bewältigt: von Krankentransporten und Verkehrsunfallrettungen bis hin zur Suche nach Vermissten und der Evakuierung von Patienten auf Nord- und Ostsee.

Besondere mediale Aufmerksamkeit erhielt der Großeinsatz bei der Suche nach dem vermissten Arian in Bremervörde im April. Die SAR-Leitstelle Glücksburg koordinierte dabei den Einsatz des NH90 SEA LION der Marine und des LUH SAR des Heeres. Neben der Luftunterstützung durch Hubschrauber und einen Tornado waren 450 Soldaten am Boden sowie über 1.200 Rettungskräfte beteiligt – leider ohne Erfolg.

Um die Zusammenarbeit weiter zu verbessern, fanden regelmäßig Nachbesprechungen und Treffen statt. Seit Juli 2024 ist die Koordinierungsstelle für Luftrettung und Sekundärtransporte (KOLST SH) in Schleswig-Holstein im Dienst und integriert auch Marine- und Bundespolizei-Hubschrauber in das Rettungssystem. Zudem wurde der Austausch intensiviert, unter anderem durch das Forum Luftrettung Schleswig-Holstein, Hospitationen in Leitstellen sowie gemeinsame Einsätze mit der Bundespolizei und der DGzRS.

Ein besonderes Beispiel für die zivile Zusammenarbeit ereignete sich im Dezember. Nach einem Unfall auf dem Hahnheider Turm forderte der Notarzt einen schonenden Transport ins

UKSH Lübeck an. Da wetterbedingt kein ziviler Hubschrauber verfügbar war, übernahm ein SAR-Hubschrauber der Marine aus Nordholz den Einsatz. Feuerwehr, Polizei, Rettungsdienst und Hubschrauberbesatzung arbeiteten reibungslos zusammen –

von der Landeplatzorganisation bis zur Übergabe des Patienten.

Auch 2025 wird die zivil-militärische Kooperation weiter ausgebaut – nach dem Motto: „We serve that others may live.“



Quelle: Rüdiger Krutzina

ZUSAMMENARBEIT DGZRS – SAR-LEITSTELLE GLÜCKSBURG

AMARIS: Virtual Search and Rescue

Nach nun mehr als 3,5 Jahren endete im November 2024 nach knapp 1-jähriger Verlängerung das Forschungsprojekt AMARIS (Aeronautische und maritime Innovationsumgebung für interorganisationale Simulationen).

Um die Bewältigung von Großschadenslagen auf See im Ernstfall besser abhandeln zu können, simulierte das ARCC Glücksburg gemeinsam mit der DGZRS Bremen und assoziierten Partnern, wie: ADAC HEMS Academy GmbH, Marinefliegergeschwader 5, Northern HeliCopters GmbH, WIKING Helikopter Service GmbH zahlreiche Notsituationen.

Zum Training derart komplexer Einsatzlagen wurde das moderne Simulatorzentrum der Seenotretter in Bremen genutzt. Highlight war die Kopplung des Simulatorzentrums mit dem Air Vehicle Simulator (AVES) des DLR in Braunschweig. Vernetzt konnte so nun disloziert simuliert und trainiert werden.

Ziel von AMARIS ist es gewesen, die ortsunabhängige, organisationsübergreifende Simulation gemeinsamer Trainings von Search and Rescue Missionen über Wasser sowie in der Luft zu trainieren.

Begleitet wurde das Forschungsprojekt durch das Reinhard-Mohn-Institut (RMI) der Universität Witten/ Herdecke (UW/H), die für Forschungszwecke die Vitaldaten der Probanden während der Trainings aufzeichnete, um ein Schulungskonzept daraus entwickeln zu können. Dadurch soll es ermöglicht werden, in Zukunft Einsatzabläufe nachhaltig zu verbessern und ein neues Trainingskonzept für OSC (On Scene Coordinator) / ACO (Aircraft Coordinator) Verfahren zu entwickeln.

Text und Bilder:

Härtl

Bundeswehr



Heli Sim DGZRS Bremen



AVES DLR Braunschweig

ILA 2024 – Internationale Luftfahrtausstellung (ILA) Berlin 2024



Quelle: Bundeswehr/Ludwig

Die SAR-Leitstellen Münster und Glücksburg haben gemeinsam an der Internationalen Luftfahrtausstellung (ILA) 2024 auf dem Flughafen Berlin-Brandenburg teilgenommen (5. bis 9. Juni). Ziel war es, die Aufgaben und die bereits geleisteten Beiträge des SAR-Dienstes der Bundeswehr einer breiten Öffentlichkeit näherzubringen und die Bedeutung dieser wichtigen Arbeit bekannter zu machen.

Ein Highlight des Auftritts war die Präsentation eines Hubschraubers vom Typ H145 LUH SAR sowie verschiedener Rettungsmittel. Die Ausstattung der Luftfahrzeuge und ihre vielseitigen Einsatzmöglichkeiten wurden sowohl live vor Ort als auch durch Videopräsentationen veranschaulicht. Die zahlreichen Fragen des interessierten Publikums konnten von der Hubschrauberbesatzung und dem Personal der SAR-Leitstellen kompetent und ausführlich beantwortet werden.

Besondere Aufmerksamkeit erregten die aufgeblasenen Rettungsinseln – insbesondere eine davon, die in einem Wasserbecken schwamm und von den Besuchern direkt ausprobiert werden konnte. Gerade bei sommerlichen Temperaturen erwies sich dies als willkommene Abkühlung.



Quelle: Bundeswehr/ Louis

Ein weiteres fliegerisches Highlight war der SEA KING MK 41 der Marine, der im Rahmen seiner Abschiedstour vor der Außerdienststellung mit einer auffälligen Sonderlackierung viele Blicke auf sich zog. Gemeinsam mit dem LUH SAR wurde er im Flying Display präsentiert, wodurch die Leistungsfähigkeit der SAR-Einheiten eindrucksvoll demonstriert wurde.

Die freien Besuchertage waren ein besonderes Erlebnis. Die Bundeswehr präsentierte sich als offene und nahbare Institution, was auf großes Interesse stieß. Vor allem Kinder konnten für die Faszination der Luftfahrt begeistert werden.

Natürlich gab es auch kritische Besucher – ein wichtiger Bestandteil solcher Veranstaltungen. Die ILA bot jedoch den idealen Rahmen für ausführliche Gespräche. Ein besonders einprägsames Moment war die Begegnung mit einer Besucherin,

die dem Militär zunächst skeptisch gegenüberstand. Nach einem langen und offenen Austausch erkannte sie, dass hinter dem Dienst Menschen stehen, die mit Leidenschaft und Überzeugung ihrer Aufgabe nachgehen. Am Ende verließ sie unseren Stand mit einer spürbar positiveren Einstellung – ein schönes Beispiel dafür, wie Dialog Brücken bauen kann.

Zum Abschluss bleibt zu sagen: Der gemeinsame Auftritt aller Beteiligten auf der ILA 2024 war ein voller Erfolg. Durch die enge Zusammenarbeit aller Teams entstand ein überzeugendes Gesamtbild, das die Vielseitigkeit und Leistungsfähigkeit des SAR-Dienstes der Bundeswehr eindrucksvoll in Szene setzte. Die positiven Reaktionen der Besucher haben gezeigt, dass das Interesse und die Wertschätzung für diese wichtige Arbeit groß sind.



Quelle: Bundeswehr/Louis



Quelle: Bundeswehr/Ludwig



Quelle: Bundeswehr/Timmig



Quelle: Bundeswehr/Bührmann



Quelle: Bundeswehr/ Louis



Quelle: Bundeswehr/Bührmann



Quelle: Bundeswehr/Bührmann



Quelle: Bundeswehr/Bührmann



Quelle: Bundeswehr/Bührmann

EINSATZ

Rettung aus dem Watt



Quelle: Bundeswehr/Heinz

„In letzter Sekunde! Marine-Flieger retten Wattwanderer aus der Flut“ So lautete die dramatische Schlagzeile einer bekannten deutschen Zeitung.

Gleich zwei Hubschrauber wurden benötigt, um einen Wattwanderer durch den SAR Hubschrauber der Marine retten zu können.

06.02.2024 11:22 Uhr Anruf der Rettungsleitstelle Unterweser-Elbe. Westlich des Ochsenturms bei Imsum steht eine Person etwas mehr als 1km vom Ufer entfernt in der Weser. Ganz in der Nähe befindet sich schon ein Hubschrauber der Marine, welcher kurzer Hand von der SAR-Leitstelle in Glücksburg zur Position dirigiert wurde, um die Lage vor Ort zu sondieren. Leider handelt es sich hier um einen Ausbildungsflug ohne Bordmechaniker, der zum Bedienen der Rettungswinde benötigt wird. Somit kann die Crew nur die Position des Watt-Wanderers bestätigen

und zur moralischen Unterstützung vor Ort bleiben. Gleichzeitig wird der SAR-Hubschrauber der Marine aus Nordholz alarmiert, welcher innerhalb von 10 min vor Ort ist und die Person aus dem Wasser ziehen kann, welches ihm dann doch schon bis zum Halse steht.



Quelle: Marineflieger/Instagram

Ein Soldat lässt sich an einer Winde herunter und versucht, den Mann im Watt (links) zu erreichen.

Zunächst sieht es nur nach einer leichten Unterkühlung aus, so dass für die Übergabe an die zivilen Rettungskräfte ein Deich bei Wremen gewählt wird. Nach dem „Medical Check-up“ durch den Notarzt, wird der Wanderer dann aber doch noch zum „dringenden“ Patienten und muss weiter in das Krankenhaus Reinkenheide in Bremerhaven geflogen werden.

Und wieder zahlt sich die hohe Geschwindigkeit von über 260 km/h des NH90 SEA LION aus, denn schon nach 5 Minuten ist das Krankenhaus erreicht, für eine Strecke, für die ein Rettungswagen sicherlich fast eine halbe Stunde benötigt hätte.

Text:
Lucht
Kapitänleutnant

EINSATZ

Suche nach vermisstem Segelboot zwischen Helgoland und Sylt



Quelle: Bundeswehr/ Müller



Quelle: Bundeswehr/ Müller

Die Besatzung des SAR-Hubschrauber NH90 SEA LION der Deutschen Marine war bereits seit knapp 04:00 Stunden an der Suche nach einer Person im Wasser südöstlich von Helgoland beteiligt, als sie zur Unterstützung für eine weitere Suche angefordert wurde. Dieses Mal für ein Segelboot auf dem Weg von Helgoland nach Sylt.

Der Segler wurde durch seine Frau bei der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) mehrere Stunden nach der verabredeten Zeit als vermisst gemeldet. Es handelte sich um ein 8,5 m langes Segelboot in weiß mit grünen Streifen und braunen Segeln.

Zahlreiche Versuche der Frau ihren Mann per Telefon zu erreichen blieben erfolglos. Da bei der Wahl jedoch ein Freizeichen zu hören war, war davon auszugehen, dass sich das Telefon nicht im Wasser befand. Daher bat die SAR-Leitstelle der Marine die Polizei eine Ortung der Handynummer durchzuführen. Durch die Polizei und mit Unterstützung der Peilstelle der Bundesnetzagentur konnte das Signal dem Funkmast auf Sylt zugeordnet werden.

Um 00:45 Uhr meldet sich der SAR-Hubschrauber nach vorherigem Tanken auf Helgoland aus der Luft und auf dem Weg ins Suchgebiet. Kurz darauf meldet sich auch das Ölaufklärungsflugzeug Do-228 nach Betankung in Nordholz aus der Luft auf dem Weg ins Suchgebiet. Der

Plan war zunächst 15 NM südlich von Amrum in 200ft die Küste abzusuchen.

Doch bereits um 01:30 Icl meldet die Hubschrauberbesatzung die Sichtung eines gestrandeten Segelbootes. Der Hubschrauber ging unweit der Sichtung zur Landung und 2 Besatzungsmitglieder näherten sich dem gestrandeten Segelboot. Der Segler befand sich nicht an Bord seines Bootes. Lediglich seine persönlichen Sachen, wie Handy, Tablet-Computer und Unterlagen, konnten durch die Besatzung aufgenommen werden.

Durch den Fund des Segelbootes konnte die SAR-Leitstelle der Marine ein sogenanntes Backtrack-Model mit dem Driftberechnungsprogramm erstellen. Das daraus resultierende Suchgebiet und weitere Suchgebiete der DGzRS konnten nun durch mehrere fliegenden und seegehenden Einheiten vor Ort nach dem immer noch vermissten Segler abgesucht werden. Jedoch wurde, genau wie in dem vorangegangenen Einsatz, auch hier die Person im Wasser nicht gefunden. Um 03:17 Uhr wurde der SAR-Hubschrauber aus der Suche entlassen und verlegte zurück nach Nordholz.

SEAKING – Einer der letzten Einsätze



Quelle: Bundeswehr/ Lange

Nicht das Wetter und nicht die Tücken des Meeres sorgen am 13.03.2024 für einen der letzten außergewöhnlichen Einsätze des ehemaligen SAR-Hubschraubers der Marine SEA KING MK 41.

Ein sehr kleiner Patient muss im Rahmen eines Spezialtransportes (ECMO – Herz-Lungen-Maschine) und in Begleitung eines mehrköpfigen Ärzte- und Pflorgeteams von Berlin nach Hamburg geflogen werden. Alle zivilen Rettungshubschrauber haben abgesagt, da sie nicht in der Lage sind, so viele Personen zu transportieren. Uns auch der neue Hubschrauber der Marine, der NH90 SEA LION kann in seiner Rolle als Rettungshubschrauber dieses umfangreiche Spezialisten-Team nicht mehr aufnehmen. So wurde noch einmal der SEA KING MK 41 aktiviert, denn sein Platzangebot ist unschlagbar. Der Hubschrauber startet um halb zwölf Uhr

in Nordholz und landet kurz darauf im Bundeswehrkrankenhaus (BWK) in Hamburg. Das Ärzteteam steigt hinzu und weiter geht's Richtung Berlin. Kurzfristig kommt Hektik auf, da nicht klar ist, ob das Tragesystem der ECMO auch in den SEA KING passt. Aber schnell kann die SAR-Leitstelle in Glücksburg beruhigen, die Marine nutzt auch die Trage „Stryker Rugged M1“, welche mit dem ECMO kompatibel ist. Kurz vor Berlin wird noch bei der Bundespolizei getankt, damit auf dem Rückflug keine Umwege mehr genommen werden müssen. Somit kann der kleine Patient in der Julius-Leber-Kaserne abgeholt werden. Auf dem Rückflug ist der SEA KING mit 9 Personen und dem Patienten an Bord gut ausgelastet. Es läuft alles nach Plan, bis das Wetter nun doch einbricht. Die Sichten sind zu schlecht, um bei Dunkelheit zum Bundeswehrkrankenhaus Hamburg zu navigieren, so muss kurzfristig zum Flughafen

Fuhlsbüttel ausgewichen werden. Um halb acht Uhr setzt der Hubschrauber dann in Hamburg Fuhlsbüttel auf, um den Patienten abzugeben, wo bereits ein spezieller Rettungswagen für den Weitertransport bereitsteht. Der Rückflug nach Nordholz muss aufgrund der tiefen Wolken im Instrumentenflug erfolgen, aber das ist Routine und nachts die sicherste Variante, wenn man Windkraftanlagen und Hochspannungsmasten nur schwer sehen kann. Am Ende ein Tag, der für viel Zufriedenheit sorgt, sowohl für die „Retter“ nach einem Flug mit dem SEA KING nach Berlin als auch für die Leitstellen, die sich freuen, wenn die vielen Rädchen mal wieder erfolgreich ineinandergreifen haben.

Text:
Lucht
Kapitänleutnant

SEAKING – 50 Jahre See König Kiel-Holtenau



Quelle: Bundeswehr/Kelm

Es ist der **20.03.2024**, ich befinde mich in meinem Auto auf der A210 bei Kiel – als ich Sie plötzlich unter den Wolken sehe: Zwei See Könige (SEA KING MK41) gemeinsam mit dem Nachfolger, dem NH90 SEA LION. Vier Hubschrauber am Himmel über Kiel. Es ist kalt, dennoch mache ich Schiebedach und Fenster auf, um es zu hören. Den Klang der SEA KINGS, der bei allen Menschen, die sie kennenlernen durften, positive Emotionen auslöst: Hoffnung, Vertrauen, Optimismus, Zuversicht, Beharrlichkeit, Freude, und Dankbarkeit.

Ich fahre durch Kiel und bin zeitgleich mit den Hubschraubern am Heliport in Kiel Holtenau und, wie immer, wenn es galt, junge und alte Jubilare nach ihrer Landung mit Meldung an den Kommodore in Empfang zu nehmen, stand die Fliegerhorst-Feuerwehr für die obligatorischen „Dusche“ bereit.

So wie am 20.03.1974, als die zwei SEA KINGS mit den Seitennummern

89+59 und 89+60 vor genau 50 Jahren das erste Mal zur Landung auf dem Heliport Kiel-Holtenau kommen. Im Hintergrund, wie schon so oft zu feierlichen Anlässen, spritzt ein Rettungskreuzer der DGzRS standesgemäß, hohe Fontänen über die Kieler Förde.

Der Heliport ist voller Menschen, aktive und ehemalige Soldaten und Soldatinnen, sowie Leute, die sich in irgendeiner Weise, sowohl dem SEA KING, als auch dem Marinefliegergeschwaders 5 (MFG 5) in Kiel-Holtenau verbunden fühlen. Die Techniker des jetzt in Nordholz an-



Quelle: Bundeswehr/ MFG5



Quelle: Bundeswehr/ Heyng

sässigen MFG5 hatten schon Tage vorher ganze Arbeit geleistet. So wurde das Gelände vor der ehemaligen Wartungshalle 53 für die beiden „KÖNIGE“ vorbereitet, wo schon seit 12 Jahren kein Hubschrauber mehr gelandet ist. Es sind die 89+63 in der traditionellen SAR-Sonderlackierung mit der orangefarbenen Bauchbinde und die 89+68 im bekannten grau-grünen Camouflage, die über 40 Staffelangehörigen zu diesem feierlichen Anlass aus Nordholz mitgebracht haben.

Unter großem Applaus landen die ins Rentenalter gekommenen, wunderschönen, großen Luftfahrzeuge. Die neuen NH90 SEA LION halten sich fast ehfürchtig dezent im Hintergrund.

Für den ein oder anderen Zuschauer wird es das letzte Mal sein, dass er

diesen beeindruckenden Hubschrauber mit seinem vertrauten „Sound“ noch einmal zu hören bekommt.

So zeigt sich, an diesem ursprünglich grauen Tag an der Kieler Förde, später die Sonne und zwischen Zivil und Militär, Jung und Alt, findet

ein reger, fröhlicher Austausch statt. Jeder konnte nochmal den „König über See“ bewundern, einsteigen, berühren und sich erinnern. Sogar die Piloten, die vor genau 50 Jahren die ersten SEA KINGS von England nach Kiel geflogen haben, sind noch einmal gekommen, um „GOOD BYE“ zu sagen.

So steige ich erfüllt von Erinnerungen an 50 Jahre SEA KING in mein fast so altes Auto und freue mich auf den kommenden 6-monatigen Event-Marathon, mit dem sich die SEA KINGS in ganz Deutschland und einigen Nachbarländern auf Flugplatzfesten, Airdays oder auch nur mit einem kurzen Touch & Go bei all ihren Fans verabschieden werden.

Text:
Helbig
Stabsbootsmann



Quelle: Bundeswehr/Linkemeyer

U-BOOT-RETTUNG

Suchen, wenn der Gesuchte nicht gefunden werden will



Quelle: Bundeswehr/Lüer

Wie speziell der maritime militärische SAR-Dienst ist, zeigte sich auch im September 2024. Im Rahmen der NATO-Übung Northern Coasts wurde die Suche nach einem überfälligen deutschen U-Boot in der Nähe von Bornholm simuliert. Dazu legt sich das U-Boot „rengungslos“ auf den Meeresboden und gibt nur dann mittels Geräuschen oder Luftblasen Hinweise, wenn das Erreichen des Übungsziels gefährdet scheint. Das RCC Glücksburg übernimmt in solchen Fällen die Führung der Rettungseinheiten und die Koordination mit den vielen beteiligten Dienststellen. Solche Szenarios, die die Grenzen zwischen der Unterwasserseekriegsführung und dem Such- und Rettungsdienst verschwimmen lassen, sind äußerst selten und der Gedanke daran wird gerne verdrängt, denn U-Boote sollen ja für Gewöhnlich nicht entdeckt werden.

Neben der Option einer reinen Sichtsuche wurde hier die kombinierte luft-/ bodengebundene Sonarsuche beübt. Darüber hinaus konnte ein Blick in die Zukunft gewagt werden, denn neben einer deutschen P-3C Orion als U-Jagd-Flugzeug, dem deutschen SAR-Hubschrauber (NH90 SEA LION) und einer polnischen Fregatte war außerdem auch eine P-8 Poseidon der amerikanischen



Quelle: Bundeswehr/Kelm

Navy als U-Jagd- und Aufklärungsflugzeug Teil der Übung. Noch in 2025 werden die ersten P-8A Poseidon nach Nordholz kommen, um die letzten zwei deutschen P-3C abzulösen und eine neue Ära der Seekriegführung aus der Luft einzuläuten.

Soviel sei abschließend gesagt, das U-Boot wurde gefunden und die Besatzung hätte gerettet werden können.

Text:

*Brunsendorf
Bundeswehr*

SAR MARINE 2024

Rückblick und Ausblick



Quelle: Bundeswehr/Bending

Der NH90 SEA LION hat die Aufgabe des SAR-Dienstes der Marine vollständig übernommen, nachdem der SEA KING MK 41 am 31. August 2024 außer Dienst gestellt wurde. Trotz des Modellwechsels blieben die Einsatzzahlen und die Verfügbarkeitsrate weitgehend stabil. Allerdings bestehen weiterhin Herausforderungen, weshalb der SAR-Betrieb nur von der Heimatbasis Nordholz aus erfolgen konnte. Die Außenstellen Helgoland und Warnemünde blieben größtenteils unbesetzt.

Da die Ausbildung beim Marinefliegergeschwader 5 (MFG 5) oberste Priorität hat, wurde der SAR-Hubschrauber häufig in Trainingsflüge integriert.

Für 2025 steht das MFG 5 vor der Herausforderung, sowohl die Verfügbarkeit des NH90 SEA LION für Einsätze auf See zu erhöhen als auch die Schulungskapazitäten für die Einführung des NH90 SEA TIGER auszubauen. Dies wird weiterhin nur unter Einbeziehung des SAR-Hubschraubers möglich sein. Ziel bleibt eine 24/7-SAR-Bereitschaft mit einem NH90 SEA LION, wobei auch zukünftig Ausbildungsflüge integriert werden müssen. Geplant ist zudem eine temporäre Stationierung auf Helgoland, um Einsätze abseits der Heimatbasis zu trainieren.

Die Zusammenarbeit mit zivilen Leitstellen und Luftrettungsdiensten konnte 2024 weiter intensiviert werden. Ein

gestärktes Netzwerk verbesserte die Kommunikation und sorgte für eine professionelle Einsatzkoordination. Gleichzeitig zeigen sich weiterhin Herausforderungen durch enge Vorschriften und Überregulierung, insbesondere bei der Nutzung von Flugplätzen außerhalb der Betriebszeiten.

Insgesamt war 2024 ein erfolgreiches Jahr für den SAR-Dienst der Marine. Trotz der Umstellung auf den neuen Hubschrauber war die Einsatzbereitschaft nahezu durchgehend gewährleistet, und viele Menschen in Not konnten gerettet werden. Diese Erfolge motivieren uns für die kommenden Herausforderungen in 2025.



Quelle: Bundeswehr/Kempen



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

Quelle: Bundeswehr / Schneider



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