

SICHERHEIT A

Die 40 Hubschrauberpiloten der Flugpolizei absolvieren insgesamt pro Jahr 6.000 Flugstunden. Ihre Aufgaben haben sich in den letzten Jahren auf sicherheits- und kriminalpolizeiliche Gebiete verlagert.

Zwei Burschen trauten ihren Augen nicht, als sie am 2. April 2010, kurz nach Mitternacht, in der Wohnhausgarage in Gänserndorf (NÖ) zu ihrem Auto kamen: Zwei Männer saßen in dem Wagen und durchsuchten ihn. Die Burschen riefen die Polizei. Wenig später lief die Fahndung nach den beiden Flüchtigen. Der Polizeihubschrauber der Flugeinsatzstelle (FEST) Meidling beteiligte sich daran.

„Für solche Fälle, speziell nachts, sind wir mit bester Technik ausgestattet“, sagt Wilhelm Stastny, Leiter der FEST Meidling. Die Besatzung eines Hubschraubers habe von oben einen besseren Überblick als die Bodemannschaften. Mit Hilfe von wenig Restlicht ist es mit Nachtsichtbrillen möglich auszumachen, wer oder was sich am Boden bewegt. Die Cockpits der Hubschrauber sind in Grau gehalten, die Armaturenbeleuchtung ist abgedimmt, um den Weißlichtfaktor gering zu halten und den Nachtsichteffekt nicht zu stören.

Eine Wärmebildkamera, außen an der Karosserie montiert, liefert Bilder vom Boden. Ein Sensor misst feinste Temperaturunterschiede in Objekten, die sich unterhalb des Hubschraubers bewegen. Die Kamera ist mit einem Suchscheinwerfer gekoppelt, so dass sich die Besatzung der Maschine ein Bild vom Boden verschaffen kann. „Wir können mit der neuen Technologie nachts auch tiefer fliegen als früher, weil wir auf Sicht fliegen und nicht nach Instrumenten und wir mit den Nachtsichtbrillen Hindernisse auch nachts sehen“, berichtet Stastny.



Flugpolizei des Innenministeriums: 17 Hubschrauber, 40 Piloten, 20 Luftfahrzeugwarte.

Der „FLIR-Operator“ hat die Aufgabe, den polizeilichen Teil des Fluges zu erledigen, den Flug aufzuzeichnen und den Piloten zu unterstützen. FLIR (*Forward Looking Infra Red*) bezeichnet die Technologie, mit der die Temperaturunterschiede gemessen und übertragen werden.

Im Fahndungsfall von Gänserndorf gelang es der Hubschrauber- und einer Sektorstreifenbesatzung, einen der Autodiebstahl ausfindig zu machen. „Nein“, von einem Autodiebstahl wusste er nichts, gab der Entdeckte an. Er sei allein unterwegs. Es handelte sich um einen Slowaken. Einem der Polizisten

FOTO: FLUGPOLIZEI

AUS DER LUFT



fiel auf, dass der Mann eine wertvolle Sonnenbrille eingesteckt hatte. Er behauptete, sie gehöre ihm. Einer der Burschen aus der Wohnhausgarage behauptete das Gegenteil: „Die hat er aus meinem Handschuhfach.“ Der Slowake wurde festgenommen. Auf seinem Auto hatte er ein Fahrrad, das er in Gän-

serndorf gestohlen hatte. Die Ermittlungen sind noch im Gange.

Neue Aufgabenfelder. „Unser Aufgabenfeld hat sich in den letzten Jahren immer mehr in kriminalpolizeiliche Themengebiete verlegt“, erzählt Wilhelm Stastny. Immer öfter werden die

Hubschrauberpiloten zu Fahndungseinsätzen gerufen. Vor allem nachts ist der Überblick aus der Luft, kombiniert mit der Technik der Nachtsichtgeräte und Nachtsichtkameras samt Scheinwerfer den Fahndungsteams am Boden eine große Unterstützung, was die Sichtung von Gesuchten betrifft. „Im Ergebnis ist es aber das Zusammenspiel zwischen Bodenteams und den Hubschrauberbesatzungen“, betont Stastny. Sobald die Polizisten in der Maschine einen Verfolgten ausgemacht haben, können sie ihre Kollegen am Boden zu den Gefundenen hinlotsen.

Die Hubschrauber sind so stationiert, dass jeder Punkt in Österreich tagsüber in mindestens einer halben Stunde erreichbar ist und nachts in einer Stunde. Sieben Flugeinsatzstellen gibt es, zwei davon sind nachts besetzt. Wien-Meidling ist rund um die Uhr mit Piloten und Flugpersonal besetzt. Den zweiten 24-Stunden-Stützpunkt teilen sich Salzburg und Klagenfurt wochenweise.

40 Piloten und 20 Luftfahrzeugwarte versehen Dienst in der Flugpolizei. Hinzu kommen 18 FLIR-Operatoren in Wien, 12 in Salzburg und 12 in Klagenfurt. Sie haben die Aufgabe, speziell nachts im Hubschrauber mitzufiegen und den Luftraum mit dem FLIR-Gerät zu überwachen. Die FLIR-Operatoren versehen grundsätzlich in ihren Stammdienststellen Dienst und werden drei- bis viermal pro Monat für je drei Tage im Block einer Flugeinsatzstelle zugeteilt. Jedes Landespolizeikommando stellt zudem 12 bis 14 „Flight-Operatoren“ ab. Auch sie arbeiten nur nebenbei für die Flugpolizei. Ihre Aufgabe ist es, die Piloten tagsüber während ihrer Kontrollflüge und sonstigen Aufgaben zu unterstützen. Zum Beispiel helfen sie mit, die Maschine nach einem Flug zu versorgen. Sie sind auch jene Polizisten, die bei einer Seilbergung am Seil hängen. Dabei setzt der Hubschrauberpilot den Flight-Operator an einem Zwischenlandeplatz ab. Dieser hängt sich an einem Bergeseil an den Hubschrauber. Dann fliegt die Ma-



Seilbergung: An einer Zwischenlandestelle steigt der Flight-Operator aus und hängt sich mit dem eigens entwickelten „Doppellasthakensystem“ am Hubschrauber an.

schine ab und bringt den Flight-Operator zum Einsatzort, etwa zu einem verunglückten Bergsteiger. Der Flight-Operator verpackt das Opfer in einem Bergesack, während die Maschine über ihm schwebt. Dann gibt er das Zeichen zum Abflug und der Hubschrauber fliegt mit Retter und Gerettetem zurück zur Zwischenlandestelle. Dort wird das Opfer erstversorgt und in ein Krankenhaus gebracht – allerdings nicht vom

Hubschrauber des Innenministeriums. Die Seilbergung wurde von Beamten der Flugpolizei entwickelt und von den Polizeien anderer Länder übernommen. Das Spezielle daran ist das „Doppellasthakensystem“. Es stellt sicher, dass der Kollege nicht abstürzen kann, wenn das Seil unter dem Hubschrauber aus dem Haupthaken ausklinkt, während er zu einem Bergeort fliegt. „Das bedeutet auch, dass der Kollege



Der Verunglückte wird geborgen und zur Versorgungsstelle geflogen.

zwei Arbeitsgänge braucht, wenn er sich vom Hubschrauber abhängen möchte“, erklärt Wilhelm Stastny. Dadurch sei ein irrtümliches Abhängen fast unmöglich.

Am 6. April 2010, kurz vor 6 Uhr Früh startete die „Libelle FLIR“ von der Flugeinsatzstelle Klagenfurt, besetzt mit den Piloten Josef Samonig, Johann Schausberger und dem FLIR-Operator Martin Buchacher. Seit rund

FLUGRETTUNG

Rettung aus der Luft

Einige Katastrophen waren der Anlass für das Innenministerium, 1954 die Abteilung Flugpolizei zu gründen. Neben polizeilichen Aufgaben übernahm die Flugpolizei Agenden der Flugrettung. Jahr für Jahr wurden mehr Verunglückte geborgen. Allein von 1958 bis 1960 verdreifachte sich die Zahl der Einsätze. 1978 wurden erstmals mehr als 1.000 Menschen aus der Luft gerettet und geborgen.

Neben den Flächenflugzeugen wurden die ersten Hubschrauber zur Rettung von Personen eingesetzt. Mit 1. Jänner 2001 zog sich das Innenministerium unter anderem aus budgetären Gründen aus der Flugrettung zurück. Sie wurde dem ÖAMTC übertragen. Zwischen den Bundesländern und Bund (§ 15a B-VG) wurde eine staatsrechtlichen Vereinbarung getroffen und der ÖAMTC übernahm die Leistungsverpflichtungen des Bundes im



ÖAMTC: Vertrag läuft mit Ende 2010 aus; die Flugrettung bleibt garantiert.

Rahmen eines unentgeltlichen Assistenzvertrags. Für die notärztliche Besatzung und die nötige Infrastruktur für eine funktionierende Flugrettung wurden die Bundesländer verantwortlich.

Weitere Flugrettungsdienste. Neben dem ÖAMTC errichteten zahlreiche andere Betreiber Flugrettungsstützpunkte. Vor allem in den westlichen Bundesländern mit starkem Tourismus in den alpinen Regionen sind zahlrei-

che Rettungsflüge erforderlich. Dadurch entwickelte sich ein nicht unbedeutender Markt. Durch die in der EU normierte Dienstleistungsfreiheit ist es auch ausländischen Betreibern grundsätzlich möglich, diese Aufgaben wahrzunehmen. Unter anderem auf Grund dieser Entwicklung kündigte der ÖAMTC im Oktober 2008 mit Wirksamkeit 31. Dezember 2010 die Vereinbarung mit dem Bund.

Der Betrieb der Flugrettung bleibt gewährleistet. Oberstes Anliegen für Innenministerin Dr. Maria Fekter ist es, „dass die Menschen in Österreich auch weiterhin optimal versorgt sind und wir das hohe Niveau an Sicherheit auch im Bereich der Flugrettung gewährleisten“. Deshalb unterstützt das Innenministerium die Bundesländer in der Flugrettung, die Landessache ist. Der Bund wird die Versorgungssicherheit für jene Bundesländer gewährleisten, die selbst keine Vorkehrungen für die Flugrettung treffen.



„Doppellasthakensystem“: In anderen Ländern von Österreich übernommen.

60 Stunden waren vier deutsche Bergsteiger am Großvenediger vermisst. Zweimal wurden Suchaktionen an den Vortagen wegen Schlechtwetters abgebrochen. Jetzt war der Himmel klar. Bereits nach etwa 20 Minuten entdeckte Martin Buchacher die vier Vermissten unterhalb der Venediger Scharte. „Wir haben uns trotz des mittelstarken Winds entschlossen zu landen“, schildert Samonig. Die Beamten nahmen den Erschöpftsten der gestrandeten Gruppe mit; die restlichen drei wurden vom ÖAMTC-Hubschrauber der Fluggrettung ins Tal geflogen. Alle vier hatten nur relativ leichte Erfrierungen erlitten.

17 Hubschrauber. Insgesamt stehen im Innenministerium derzeit 17 Hubschrauber im Einsatz, davon sind acht Maschinen vom Typ *EC 135 (Eurocopter)* und vier vom Typ *AS 355*. Das sind die zweimotorigen Maschinen. Fünf sind einmotorig, davon vier *AS 350* und eine Maschinen vom Typ *Bell 206*. Die Flotte wurde in den letzten Jahren verjüngt und auf *Eurocopter*-Maschinen beschränkt.

Der Hubschrauber des Typs *Bell 206* muss alle hundert Stunden gewartet werden, mit zunehmendem Alter erhöht sich der Wartungsumfang. Hubschrauber vom Typ *EC 135* erhalten nur alle 400 Stunden ein „kleines“ und alle 800 Stunden ein „großes“ Service.

Piloten werden nur bei Bedarf aufgenommen. Ihre Gesundheit muss die höchste Flugtauglichkeitsstufe erfüllen. Sie müssen über technisches Grundver-



Checkflug: Zweimal pro Jahr müssen die Piloten der Flugpolizei die Notverfahren für alle Hubschraubertypen nachweisen – Landung bei Triebwerksausfall inklusive.

ständnis verfügen, belastbar sein und „Simultanfähigkeitsfähigkeit“ nachweisen, also mehrere Dinge gleichzeitig erledigen können. Sie müssen gut Englisch sprechen und sollten unter 27 Jahren alt sein. Ausnahmen gibt es für Polizisten, die bereits den Berufspilotenschein haben. Genauer wird bei jeder Ausschreibung festgelegt.

Bevorzugt werden Bewerber eingestellt, die bereits einen Berufspilotenschein haben. Das hat nicht nur wirtschaftliche Vorteile für das Innenministerium. „Damit haben wir gute Erfahrungen gemacht, weil diese Bewerber erstens eine extrem begeisterte Grundeinstellung zum Fliegen haben“, erläutert Stastny. „Schließlich nehmen sie schon vor ihrem Eintritt in die Flugpolizei in Kauf, dass sie 20.000 Euro ausgeben.“ So viel kostet der Pilotenschein bei einer der etwa 15 Hubschrauberschulen in Österreich. „Zweitens verkürzt es ihre Ausbildungszeit bei der Flugpolizei, wenn die Anwärter bereits einen Pilotenschein haben“, sagt Stastny. Drittens können sich die Beamten in ihrer Ausbildung bei der Polizei voll auf einsatzrelevante Schwerpunkte konzentrieren.

Die Ausbildung zum Privatpilotenschein dauert etwa drei bis sechs Monate, die Ausbildung zum Einsatzpiloten etwa vier Jahre. Wer ihn bereits privat gemacht hat, erspart sich in der Ausbildung zum Polizeihubschrauberpiloten eineinhalb der insgesamt vier Jahre dauernden Ausbildung.

Die Piloten müssen einmal pro Jahr zur fliegerärztlichen Untersuchung, ab

vierzig müssen sie die Untersuchung alle sechs Monate über sich ergehen lassen. Mit sechzig läuft die Lizenz aus. Zweimal pro Jahr müssen die Piloten einen „Checkflug“ absolvieren, das ist eine Überprüfung durch einen Fluglehrer. Dabei müssen sie sämtliche Notverfahren für alle Hubschraubertypen nachweisen, mit denen sie fliegen. Das reicht vom Anfliegen des nächstgelegenen Landeplatzes bis zur „Autorotationslandung“. Dabei wird ein Totalausfall der Triebwerke simuliert. Der Pilot muss die Maschine so sanft wie möglich aufsetzen. „Dadurch, dass das Gewicht den Hubschrauber nach unten zieht, bleiben die Rotoren in Bewegung und die Maschine bleibt manövrierfähig“, erläutert Wilhelm Stastny.

Zur Lizenzverlängerung ist es zudem nötig, zwei Flugstunden pro Hubschraubertyp plus die Checkflüge zu absolvieren. Damit haben die Piloten der Flugpolizei keine Probleme. Die 40 Hubschrauberpiloten fliegen insgesamt 6.000 Stunden pro Jahr.

Luftfahrzeugewarte. Auch die Techniker sind vollwertige Polizisten. Sie sollten zusätzlich einen technischen Beruf erlernt haben, etwa Elektriker oder Mechaniker. Sie absolvieren in der Flugpolizei eine sechs Monate dauernde Grundausbildung. Die nächsten zweieinhalb Jahre stehen sie zwar bereits im technischen Dienst, dürfen aber noch nicht selbstständig an den Maschinen hantieren. Diese Zeit gilt als Ausbildung. Erst wenn sie die Aus-



Moderne Polizeiausrüstung: Eine Nachtsichtkamera liefert Bilder in das Cockpit, ein Hochleistungsscheinwerfer leuchtet das Zielgebiet aus.

bildung zum Luftfahrzeugwart absolviert haben, dürfen sie die Hubschrauber warten und reparieren. Nach zwei weiteren Jahren Arbeit und Kursen steigen die Techniker auf zum „Luftfahrzeugwart I. Klasse“. Erst dann dürfen sie auch eigenverantwortlich arbeiten. Die nächste und höchste Stufe ist der „Kontrollwart“. Er ist in einer verantwortlichen Position gegenüber der Luftfahrbehörde, als so genannter Post-Holder.

Als die Flugpolizei gegründet wurde, war noch kaum die Rede von kriminalpolizeilichen Einsätzen. Die erste Flugeinsatzstelle wurde 1955 in Salzburg eröffnet. Wien-Meidling folgte zwei Jahre später. Anfangs waren die Flugpolizisten mit Flächenflugzeugen unterwegs. 1967 wurde die erste *Bell 206* gekauft. Sie war der erste Turbinenhubschrauber im Dienste des Innenministeriums.

1983 begannen das Innenministerium und die *Allgemeine Unfallversicherungsanstalt (AUVA)* einen Pilotversuch zur Flugrettung am Stützpunkt Salzburg. „In der Anfangszeit sind wir bei schweren Unfällen bestimmte Ärzte angefliegen, haben sie aufgenommen und zum Unfallort gebracht“, berichtet Wilhelm Stastny. Das Projekt hatte Erfolg und wurde auf Klagenfurt ausgedehnt. 1985 war jede der sieben Flugeinsatzstellen des Innenministeriums zugleich Flugrettungsstelle, an der Notärzte Dienst versahen. In der Spitzenzeit verfügte das Innenministerium über 22 Hubschrauber. In den letzten Jahren flogen die Maschinen mehr als

die Hälfte ihrer Flugzeit im bundesweiten Rettungsdienst. Im Jänner 2001 wurde die Flugrettung ausgegliedert. Die Flugpolizei konnte sich mehr sicherheits- und kriminalpolizeilichen Aufgaben widmen.

Im Mittelpunkt der Tätigkeiten der Hubschrauberbesatzungen stehen heute am Beginn und am Ende jedes Wochenendes verkehrspolizeiliche Überwachungsflüge. Vor allem an neuralgischen Punkten wird der Verkehr beobachtet und Staus berichtet.

Die Hubschrauber überwachen die Landeanflüge und Starts der Flugzeuge gefährdeter Fluglinien sowie Flüge von und nach Tel Aviv. Dabei wird der Luftraum im Radius von einem Kilometer um die an- oder abfliegende Maschine beobachtet.

An den Grenzen unterstützen die Hubschrauberbesatzungen die *Ausgleichsmaßnahmen (AGM)* der Schengenenerweiterung. Sie beobachten zum Beispiel neuralgische Punkte vor den Grenzen – Stellen, die sich dazu eignen, etwa ein gestohlenen Motorrad oder Auto huckepack zu nehmen oder in einen Kastenwagen zu verstauen. Solche Stellen sind Parkplätze und Verzögerungstreifen vor den Grenzen.

Vor allem, wenn am Boden AGM-Kontrollen auf den Straßen angesetzt sind, beobachten die Hubschrauberbesatzungen, ob etwa Fahrzeuge vor den Kontrollen umkehren oder seitlich zufahren und das Ende der Kontrollen abwarten. Manche Autodiebstahlsbanden zum Beispiel reisen mit den erbeuteten



Scharfe Sicht bei Nacht: Der FLIR-Operator beobachtet das Geschehen.

Fahrzeugen im Konvoi aus Österreich aus. An der Spitze der Autoreihe fährt ein Wagen, bei dem alles in Ordnung ist. Wird er kontrolliert, gibt er an die Nachfahrenden den Standort von Polizeikontrollen durch.

Auch für die Überwachung von Großbaustellen ist der Hubschrauber das Mittel der Wahl. In diesen Baustellen wird sehr oft in Container eingebrochen; des Öfteren werden an Wochenenden Baufahrzeuge gestohlen. „Vom Boden aus ist es fast unmöglich, Täter dabei zu überraschen“, sagt Wilhelm Stastny. „Aus der Luft, noch dazu mit Nachtsichtgeräten, entgeht uns kaum etwas.“

Hinzu kommen Aufgaben für die Länder und Gemeinden, die der Flugpolizei übertragen sind. Die Beamten können zum Beispiel die Feuerwehren aus der Luft beim Löschen eines Großbrandes unterstützen. „Wir haben dafür 500-Liter-Wasserbehälter, die an Hydranten gefüllt werden oder auch in Teichen“, erklärt Stastny. Die Hubschrauberteams werden auch für die Bergung von Unfalltoten in unwegsamem Gelände herangezogen – im Auftrag für die Gemeinden.

Ein junges Einsatzgebiet der österreichischen Flugpolizei sind *Frontex*-Einsätze im Ausland. 2010 werden wieder Piloten, FLIR-Operator und Techniker den Juli und August auf Samos in Griechenland verbringen und helfen, die Grenzen zu sichern. Sie werden vor allem zwischen 22 und 3 Uhr eingesetzt, um illegale Grenzgänger aufzuspüren. *Gerhard Brenner*

FOTOS: GERHARD BRENNER