

AIUT ALPIN DOLOMITES

Sozialbilanz 2021



Aiut Alpin Dolomites
Handwerkerzone Pontives 24
39040 Lajen (BZ)
Steuernummer 94026630213
MwSt.Nr.: 02741740217

Tel.: +39 0471 797766/797171
Email: info@aiut-alpin-dolomites.com
www.aiut-alpin-dolomites.com

Die Geschichte des Aitut Alpin Dolomites

Die Tradition der Bergrettung

Die Bergrettung begann mit dem Einsetzen des Alpinismus, der in den Dolomiten in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts seinen Anfang nahm. Der erste Rettungseinsatz in Gröden, von dem man verlässliche Dokumente besitzt, fand im Jahr 1898 in der Langkofelgruppe statt. Der damals bekannte englische Alpinist Norman Neruda war in den Schmittkaminen der Fünffingerspitze abgestürzt und hatte sich schwer verletzt. Seine Bergung stellte die beiden Grödner Bergführer Fistil und Pescosta auf eine harte Bewährungsprobe.

In den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts und besonders nach dem Ersten Weltkrieg waren die Bergunfälle zahlreich. In dieser Zeit waren es noch in erster Linie die Bergführer, die Hilfe leisten mussten; von ihren Einsatztechniken sind unzählige Anekdoten und Erzählungen überliefert. Ferdinand Glück, einer der aktivsten Bergführer jener Jahre in Wolkenstein, pflegte zu sagen, er habe gut 76 Personen "lebend oder tot" vom Berg herabgetragen.



In den fünfziger Jahren setzte sich der Alpinismus in den Dolomiten endgültig durch und wandelte sich von der Tätigkeit einer Elite zu einem Massenphänomen. In gleichem Maße stieg auch die Zahl der Bergunfälle an, so dass die wenigen aktiven Bergführer nicht mehr in der Lage waren, mit der Bergung der Verunglückten Schritt zu halten. Bald begriffen die jungen Bergsteiger der Dolomitentäler, dass es auch ihre Pflicht war, helfend einzugreifen und sich dementsprechend auszurüsten. Dem Beispiel einiger Städte in der Region und dem nahen Fassatal folgend, wurde im Jahr 1954 der Bergrettungsdienst Gröden gegründet, der sich sowohl dem Club Alpino Italiano, als auch dem Alpenverein Südtirol anschloss. In den Folgejahren entstanden in den Dolomiten und in anderen Tälern der Provinz viele ähnliche Mannschaften.

Fast gleichzeitig mit der Bergrettung formte sich in Gröden die Klettergilde der Catores. Viele von ihnen entwickelten sich zu Bergsteigern von außergewöhnlichem Niveau, die zahlreiche Unternehmungen im höchsten Schwierigkeitsgrad verzeichnen konnten, unter anderem in den Dolomiten, in den Westalpen, im Himalaja und in Südamerika. Die Catores waren es, die Rettungsaktionen organisierten und leiteten. Diese kameradschaftliche Verbindung trug wesentlich dazu bei, dass die Grödner Bergrettung, gemeinsam mit jener des Fassatales, zu der bekanntesten des ganzen Dolomitengebietes wurde.



Ursprünglich erfolgte die Bergung der Verunglückten behelfsmäßig mit der normalen Kletterausrüstung, also mit Seilen, Haken und Karabinern. In den fünfziger Jahren standen neuartige Ausrüstungen zur Verfügung, die eigens für Einsatztechnik in großen Felswänden entwickelt worden waren. Die wichtigste Neuerung war die Anwendung von dünnen Stahlseilen, die auf Hunderte von Metern zusammengekuppelt werden konnten. Somit war ein Abseilen über ganze Dolomitenwände möglich und es konnten Bergungen durchgeführt werden, die man vorher für nicht durchführbar gehalten hatte. Diese neuen Methoden erforderten den Einsatz mehrerer Bergsteiger und eine gut ausgebildete Mannschaft, was zu einem besseren Zusammenhalt und größerem Solidaritätsgeist innerhalb der Gruppe führte. Dieser Gemeinschaftssinn und der Wunsch, immer besser zu helfen, führten letztlich auch zum Einsatz des Hubschraubers und zur Gründung des Aiut Alpin Dolomites.

Die Militärhubschrauber

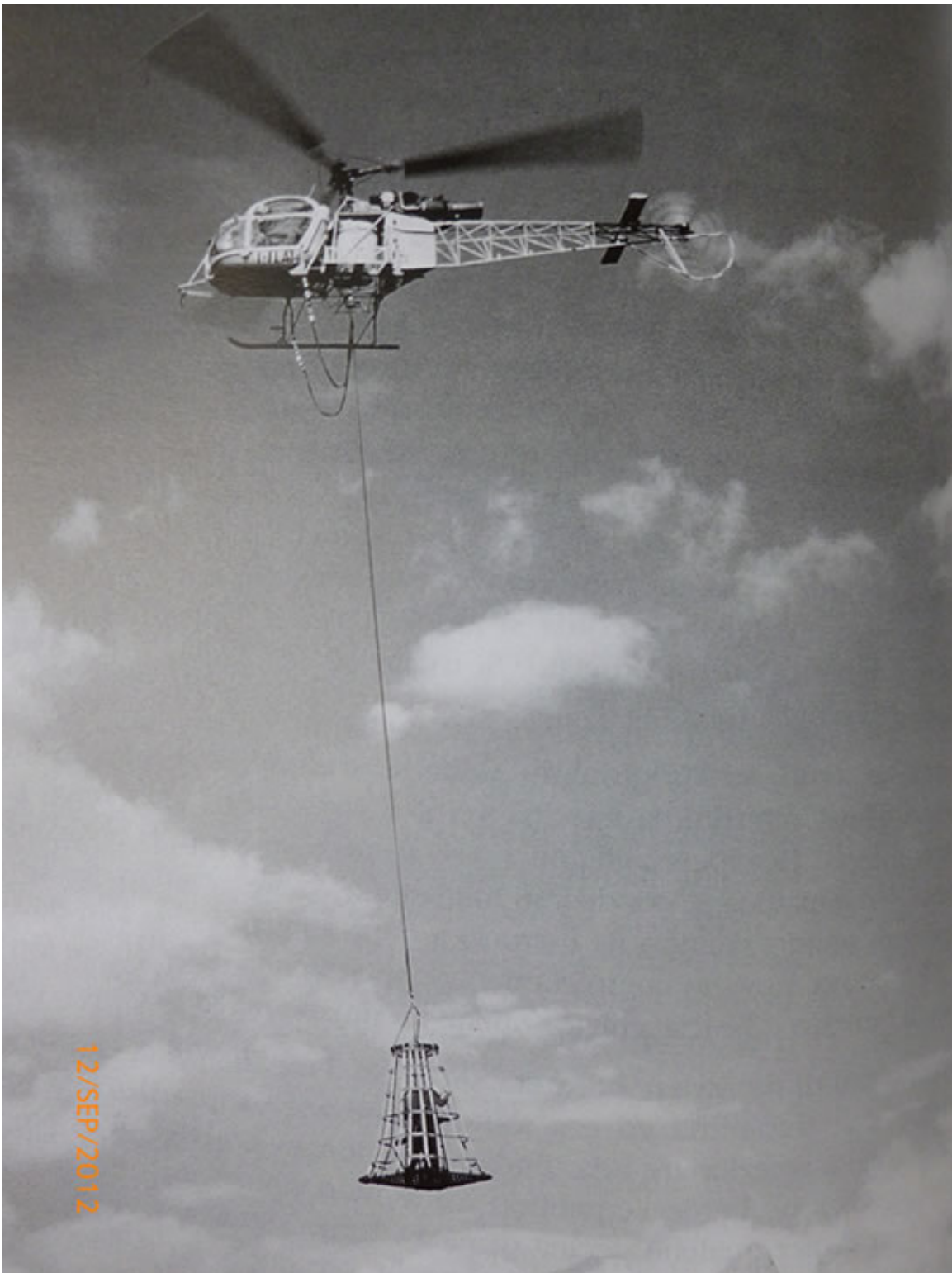
Ende der sechziger Jahre nahm in Italien die Heeresgruppe "Aviazione Leggera Esercito" mit verschiedenen Hubschraubern des Typs Agusta Bell ihre Tätigkeit auf. Eine Abteilung (die sich damals ALE Altair nannte) wurde in Bozen im IV. Armeekorps, mit Sitz am Flugplatz Sankt Jakob, tätig. Dank dieser militärischen Abteilung und ihrer tüchtigen Piloten begann man in Südtirol zu Beginn der siebziger Jahre die Bergrettung manchmal auch mittels Hubschrauber durchzuführen.



Anfangs beschränkten sich die Militärmaschinen darauf, die Rettungsmannschaften und ihre Ausrüstung zum Fuße des Berges zu bringen. Um zu den Verunglückten zu gelangen, war es erforderlich den Aufstieg mit traditionellen Mitteln fortzusetzen. Nur in gewissen Fällen, wenn flaches Gelände es erlaubte, konnte man auf größeren Höhen landen und damit die Einsatzzeiten verkürzen. Schon bald wurde die Technik des Schwebefluges angewendet, mit der es möglich war, in der Nähe eines Gipfels vom Hubschrauber direkt oder mittels Abseilen auszusteigen.



Wesentlich für die Hubschrauberrettung in den Dolomiten wurde der Einsatz der elektrischen Seilwinde und des Fixseiles. Die Seilwinde, die an einem beweglichen Arm seitlich an der Kabine montiert war, erlaubte es, den Retter samt Ausrüstung im Schwebeflug abzusetzen und die Verletzten direkt am Unfallort zu bergen. Falls keine Winde vorhanden war, ließ man von der Kabine ein Kletterseil hinab, an dem Retter und Verletzte angehängt, zum nächsten Landeplatz geflogen und dann für den Transport ins Krankenhaus in die Kabine umgeladen wurden.



Mit den Einsatztechniken der Militärhubschrauber tauchten auch die ersten Probleme bei der Anwendung ihrer Dienstvorschriften auf, die nicht immer den Notwendigkeiten der Rettung im Gebirge entsprachen. Da in Friedenszeiten die Hauptaufgabe des Heeres in Ausbildungen und Übungen besteht, waren die Rettungseinsatztechnik in den Dolomiten eine ausgezeichnete Lernmöglichkeit für Piloten und Windenmänner. Ihre Geräte und Mannschaften wechselten jedoch häufig und nicht alle Hubschrauber waren entsprechend ausgerüstet. Einige Piloten waren bereit, neue Methoden auf ihre Verantwortung zu erproben, andere hingegen waren nicht geneigt, unbekannte Techniken zu testen oder verfügten nicht über genügend Erfahrung.

Bald wurde klar, dass nur ein perfektes Zusammenspiel zwischen Rettern und Piloten den Erfolg eines Einsatzes

bei kleinstmöglichem Risiko garantieren konnte. Die militärischen Abteilungen hatten auch andere wichtige Aufgaben und waren nicht immer in der Lage, rechtzeitig mit einem erfahrenen Piloten und dem geeignetsten Mittel zur Stelle zu sein. Mitte der achtziger Jahre wurde bei einer Rettung in Gröden ein Hubschrauber vom Typ Lama von auswärts geholt, der zum ersten Mal einen am Lasthaken hängenden Rettungskorb benutzte und damit neue Aussichten und Möglichkeiten für Rettungen in den Dolomitenwänden eröffnete.

Der Landeshubschrauber

Um die verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten der auf dem Markt vorhandenen Maschinen zu vergleichen und zu testen, organisierte die Bergrettung Gröden im Frühjahr 1986 eine große Vorführung in der Langkofelgruppe, an der ein Dutzend verschiedener Hubschrauber teilnahmen. Vertreten waren mehrere Modelle Agusta Bell für zivile und militärische Einsatztechnik, einige LAMA der Fa. Aerospatiale und unter anderem auch eine BK 117 von MBB. In knapp drei Stunden wurden etwa 15 Rettungseinsätze simuliert, einige davon waren besonders spektakulär. Anwesend waren Politiker und hohe Beamte des Landes, Funktionäre des Weißen und Roten Kreuzes, Bürgermeister der Dolomitengemeinden und natürlich Vertreter der Rettungsmannschaften, auch der angrenzenden Provinzen.

Diese Veranstaltung wurde organisiert, um zu einer Zusammenarbeit der verschiedenen Ämter in den Dolomiten-Provinzen aufzurufen und den Militärmaschinen einen speziellen Hubschrauber für technisch schwierige Einsatztechnik im Hochgebirge zur Seite zu stellen. Im darauf folgenden Sommer mietete das Weiße Kreuz einen Hubschrauber für Krankentransporte, der am Bozner Krankenhaus stationiert wurde.

Ein Jahr später (1986) wurde die Notrufzentrale für die Bergesinsätze der gesamten Provinz bei der Sanon Hütte auf der Seiser Alm eingerichtet. Auf Anfrage von Raffael Kostner und unterstützt von den Dolomiten-Rettungsmannschaften wurde vom Weißen Kreuz ein zweiter Hubschrauber, eine Alouette III ebenfalls dort stationiert und die technische Leitung der Rettungsstelle Gröden anvertraut.



Die Wahl des Standortes war ideal, die Seiser Alm liegt ungefähr auf halbem Wege zwischen den Sextner Bergen

und den Vinschger Gletschern und ist außerdem nahe an den Dolomiten, wo die meisten Unfälle passieren. Noch dazu liegt sie auf einer Höhe, die kurze Flugzeiten ermöglicht. Die Sanon Hütte liegt flugtechnisch günstig und kann mit ihrem Gastbetrieb die Besatzung bewirten.

Es wechselten sich drei erfahrene Piloten ab, die auch im Bergrettungswesen schon Erfahrung hatten: Roberto de Alessi und Antonio Vaccari, beide von der Luftwaffe kommend, und Mirko Kopfguter, alle drei bereits bei der Firma Elialpi im Dienst. Es wurde ein anstrengender Sommer mit vielen auch technisch schwierigen Einsatztechniken; die Rettungsmannschaften hatten auch viel Arbeit mit bodengebundenen Hilfsmitteln.

Im Winter 1988 nahm der Hubschrauber seinen Dienst wieder auf, wurde aber kurz darauf nach Bozen versetzt, um den dort bei einem Unfall beschädigten Landeshubschrauber zu ersetzen. Vor Beginn des Sommers wurde der Stützpunkt Seiser Alm nach Brixen verlegt. Für den Bergrettungsdienst Gröden gestaltete sich die Sommersaison 1988 sehr schwierig, es mussten Einsatztechnik mit den Hubschraubern des Weißen Kreuzes, des Militärs und von Cadore Soccorso durchgeführt werden. Das Vertrauen und die gute Zusammenarbeit zwischen den freiwilligen Bergrettern und den Piloten waren kaum noch vorhanden; es entstanden Verständigungsprobleme, die den Einsatz mit diesen schon komplizierten Fluggeräten erschwerten.

Um diese nachteiligen Erfahrungen zu vermeiden, beschlossen die Rettungsgruppen des CAI und des AVS, unter der Leitung von Raffael Kostner, für den Winter 1989 gemeinsam einen eigenen Hubschrauber zu leasen und ihn auf der Seiser Alm zu stationieren. Sie mieteten von der Firma Elicortina das Modell Ecureuil AS 350B der Fa. Aerospatiale, das sich sofort als ausgezeichnetes Fluggerät erwies: es war klein, sehr wendig und nicht zu teuer in der Instandhaltung. Leider konnte die Zusammenarbeit zwischen diesen zwei Rettungsgruppen nach Ende des Winters nicht fortgesetzt werden.

Die Mannschaft aus Gröden war gezwungen, in der Sommersaison allein weiterzumachen und besorgte sich das Nachfolgemodell AS 350B1, diesmal von Elicomo. Es wurden die erfahrenen Piloten Paolo Angelani, Paul Frei und Luigi Piffer eingestellt; letzterer blieb auch in einigen darauf folgenden Saisonen. Bei dieser Gelegenheit war die Zusammenarbeit mit dem CNSA Alto Adige, der Bergrettungsorganisation des CAI, ausschlaggebend. Ohne deren finanzielle Hilfe hätte man den Flugrettungsdienst nicht aufrecht erhalten können.

Mit dieser Lösung war es wieder möglich, die Leistungen und die Erfolge der Rettungsmannschaften zu steigern. In diesem Sommer wurden über sechzig Einsätze geflogen, darunter einige schwierige Rettungen mit dem Fixtau. Man konnte Bergsteigern, Gleitschirmfliegern und bei der Arbeit Verletzten Hilfe leisten. Einmal mussten auch Fahrgäste eines blockierten Sesselliftes geborgen werden. Dabei zeigte es sich als absolut notwendig, immer einen Rettungsarzt dabei zu haben. Im darauffolgenden Winter erwiesen sich das schnelle Eintreffen am Unfallort und nach der Erstversorgung der schnelle Transport in die geeignete Klinik als ausschlaggebend. Es kamen schwere Skiunfälle mit offenen Brüchen, Beckenbrüchen, Wirbelsäulenverletzungen mit neurologischen Ausfällen, Hirnschädeltrauma vor.

Die Gründung des Aiut Alpin Dolomites

Die im Jahre 1989 gesammelten Erfahrungen zeigten, dass nur mit einem erweiterten Einsatzgebiet und mit zusätzlicher Einbindung der Rettungsmannschaften der Nebentäler eine spezialisierte und wirkungsvolle Bergrettung mittels Hubschrauber realisiert werden konnte. Um sich zwischen den Felstürmen und Wänden der Dolomiten sicher zu bewegen, war die Wahl des am besten geeigneten Fluggerätes ausschlaggebend.

Nach mehreren Beratungen unter den Verantwortlichen der Bergrettungen der ladinischen Täler wurde am 17.

Juli 1990 der Gründungsakt der „Union Aiut Alpin Dolomites“ (abgekürzt AAD) unterzeichnet. Neun Mannschaften schlossen sich bereits bei der Gründung an. Zum Vorsitzenden wurde Gino Comelli, ein Bergführer aus Alba di Canazei und Leiter der Bergrettung des oberen Fassatales, gewählt. Als technischer Leiter wurde Raffael Kostner ernannt, der damals den Bergrettungsdienst Gröden leitete. In den folgenden Jahren wechselte sich Comelli in seinem Amt mit Willy Costamoling aus Corvara ab, dem Bergrettungsvorsitzenden des oberen Gadertales. Das Sekretariat wurde Günther Comploj anvertraut und die Buchhaltung Konrad Weirather, der dieses Amt noch heute inne hat. Neben den bereits erwähnten Rettungsstellen schlossen sich nach und nach auch andere Mannschaften an, heute sind es 17 an der Zahl und zwar: Gröden, Alta Badia, Wengen, St. Vigil Enneberg, St. Martin in Thurn, Villnöss, Tiers, Seis, Sexten, Hoch Fassatal, Zentrum Fassatal, Moena, Fleimstal, S. Martino di Castrozza, Fiera di Primiero, Cortina d’Ampezzo und Livinallongo/Fodóm.

Man mietete von der Gesellschaft CPA den damals geeignetsten Hubschrauber, wiederum ein Modell Ecureuil AS 350B1, der diesmal auch über eine Seilwinde verfügte. Es wurde auch großer Wert auf bekannte und vertrauenswürdige Piloten gelegt; der erste war Renzo Rossi, der mit Militärhubschraubern und bei der Firma Elidolomiti viel Erfahrung am Berg gesammelt hatte und sich seiner Aufgabe mit Begeisterung und Einsatz widmete.



Das erste Tätigkeitsjahr erwies sich bereits als sehr beanspruchend, es wurden über 100 Rettungseinsätze absolviert, die meisten mit Hilfe des Hubschraubers. Die Einsatzzeiten schwankten zwischen einem Minimum von 7 bis zu einem Maximum von 100 Minuten. Um die Zusammenarbeit zwischen den Bordtechnikern und den lokalen Rettungsmännern zu verbessern, wurden Ausbildungskurse und Übungen durchgeführt. Bei schlechten Wetter und Sichtverhältnissen mussten die Mannschaften aber nach wie vor auf bodengebundene Einsatztechnik und zum Teil auf Geländewagen zurückgreifen, um zum Einsatzort zu gelangen und die Bergungen durchzuführen.

In den Jahren 1991 und 1992 konnte der Aiut Alpin Dolomites seine Stellung im Bergrettungswesen der Dolomiten konsolidieren. Es wurde immer klarer, dass man ohne ihn nicht mehr auskommen konnte, ohne den

Fremdenverkehr und den guten Ruf Südtirols zu schädigen. Der Aitut Alpin Dolomites wurde von verschiedenen für die Sicherheit der Region zuständigen Organisationen gerufen, als ob es sich um eine staatliche Dienststelle gehandelt hätte. Man vergaß oft, dass es sich um eine private Vereinigung handelte, die nur dank freiwilliger Beiträge überleben konnte.

Diese Situation wurde vom Landesrat für Gesundheitswesen anerkannt, der im Frühjahr 1992 eine finanzielle Hilfe von Seiten der Provinz Bozen in Aussicht stellte. Es war der richtige Impuls im richtigen Moment, um für die unmittelbar bevorstehende Sommersaison zu motivieren. Diese Saison erwies sich als einsatzreicher als alle vorhergehenden: 199 Hilferufe mit dem Einsatz von über 800 Personen, 19 unterstützende Rettungsmannschaften, 85 Flugstunden mit einem Durchschnitt von 26 Flugminuten pro Einsatz, 249 gerettete Personen, davon 152 verletzt, 21 tot.

Es mag nützlich sein, hier einige Auskünfte über die damalige Organisation vom Aitut Alpin Dolomites zu geben. Von der in Pavia ansässigen Firma Air Service Center wurde der neue Hubschrauber Ecureuil AS 350B2 gemietet. Mit einer Turbinenleistung von 740 HP, einer Tragfähigkeit bis zu 6 Personen und einer Reichweite von 670 km war diese Maschine mit einer 40 m Seilwinde für ein Maximalgewicht von 136 kg ausgestattet. Nach Rossi kamen die Piloten Enrico Galeazzi (Chicco), Franco Pagan und zuletzt Marco und Gabriel Kostner, beide Brüder von Raffael Kostner; ein Berufsmechaniker kümmerte sich um die technischen Kontrollen. Ein Arzt, in der Regel ein Spezialist für Anästhesie und Wiederbelebung, flog immer mit. Die Ärzte wurden von Dr. Michele Nardin, dem medizinischen Leiter beim Aitut Alpin Dolomites, unter Bevorzugung von Bergsteigern, ausgewählt. Einige erfahrene Bergführer betätigten sich als Windenmänner, andere Bergretter wurden von Fall zu Fall als Kenner des Gebietes mit an Bord genommen.

Das Notrufzentrum auf der Seiser Alm war über zwei Telefonleitungen und über die Frequenzen verschiedener Funkgeräte der Rettungsstellen, den Umsetzer des CNSA Alto Adige und des Zivilschutzes Gröden erreichbar. Mit Hilfe des Computers war es möglich, rasch die notwendigen Personen und Vereinigungen zu suchen, sowie auch die Rettungsstellenleiter, die Lawinenhundeführer, andere Hubschrauberrettungsdienste, Ärzte, Krankenhäuser, medizinische Hilfsdienste, Carabinieri, Feuerwehr und Dienste des Zivilschutzes zu erreichen. Wenn es die Wettersituation oder die Nähe zur Grenze erforderte, war es auch möglich, zu Rettungsstellen Österreichs und der Schweiz Kontakt aufzunehmen und um Hilfe zu ersuchen. Die Funkstation war von morgens bis abends von Mitgliedern der Rettungsstelle Gröden besetzt, die für diesen Dienst eigens geschult wurden und auch nachts erreichbar waren. Ein Weiterleiten des Notrufes war nicht erforderlich, so dass der Hubschrauber in der Lage war, innerhalb von zwei Minuten ab Alarmruf zu starten. Das schnelle Eingreifen durch das Notrufzentrum des Aitut Alpin Dolomites wurde allgemein anerkannt und gepriesen.

Die Finanzkrise des Jahres 1993

Während sich die Erfolge des Rettungsdienstes häuften und sich die Schnelligkeit seiner Hubschraubereinsätze verbesserte, wurde die wirtschaftliche Lage schlechter. Der Aitut Alpin Dolomites wurde ganz konkret vom CNSA Alto Adige und von seinem Präsidenten Lorenzo Zampatti unterstützt, nicht aber von den anderen alpinen Vereinen. Die verschiedenen Rettungsmannschaften, die seine Dienste beanspruchten, stellten einen Teil ihrer Einnahmen und Spesenvergütungen zur Verfügung, die Beiträge der Sponsoren und der privaten Gönner waren aber noch knapp und kamen unregelmäßig.

Nach jedem Einsatz wurde den geretteten Personen ein Schreiben zugeschickt, in dem man aufmerksam machte, dass der AAD keine öffentliche Organisation sei und deshalb ein Beitrag zur Spesendeckung sehr erwünscht war.

Leider folgten wenige Personen dieser Einladung. Darüber hinaus wurde von mittellosen Personen (z. B. Bergsteigern aus Osteuropa) oder in Fällen geborgener Toter keinerlei Forderung erhoben. Um die Kosten des Hubschraubers zu decken, mussten Raffael Kostner, Willy Costamoling und Gino Comelli mehrmals in die eigene Tasche greifen sowie persönliche Bürgschaften leisten, um Bankkredite zu bekommen. Ende des Winters 1993 war der AAD teilweise zahlungsunfähig. Der erhoffte Beitrag des Landes war ausgeblieben, und die Firma, die den Hubschrauber vermietete, drängte auf die Zahlung der vereinbarten Beträge. Zu Beginn des Sommers war der Aiut Alpin Dolomites nicht in der Lage, den Dienst wieder aufzunehmen und musste ab Juni alle Notrufe an das Weiße Kreuz weiterleiten. Diese Situation fand in der Presse des Landes einen erheblichen Widerhall.

Gerade in dieser Zeit ereigneten sich in Südtirol einige tödliche Bergunfälle, die schwierige Einsatztechnik im Hochgebirge erforderten. In einem Fall mussten wegen der schlechten Wetterverhältnisse der Einsatz von Militärmaschinen und der Helikopter der schweizerischen REGA angefordert werden, um die Bergung der Leichen einiger internationaler Persönlichkeiten zu beenden. Einzelheiten über diese Rettungs-Einsatztechnik wurden von den Tageszeitungen und auch vom staatlichen Fernsehen kritisch kommentiert. Diese Geschehnisse erregten die Aufmerksamkeit der öffentlichen Meinung; viele Leute begannen über die Wichtigkeit und die Vorteile der Flugrettung des AAD nachzudenken.



Vielen wurde bewusst, dass der Einsatz des Aiut Alpin Dolomites zur Rettung von Menschenleben wenig bekannt und geschätzt war, nicht nur auf Landesebene, sondern selbst in Gröden. Von mehreren Seiten wurde dem verantwortlichen Leiter der Vereinigung nahegelegt, dass es unbedingt erforderlich wäre, die Organisation und ihre Tätigkeit besser bekannt zu machen. Zu diesem Zweck wurden einige Förderer aktiv; es wurden Briefe an Fremdenverkehrs Vereine, Gemeindeverwaltungen und Politiker des Landes verschickt. In verschiedenen Tageszeitungen wurden Inserate veröffentlicht, die über die laufende Tätigkeit des AAD berichteten und auf die Einzelheiten der durchgeführten Rettungsaktionen und die Zahl der am Berg geretteten Personen aufmerksam machten.

Das Buch „I Catores“, das im Athesiaverlag 1995 erschien und auf objektive Weise und in detaillierter Form über das Rettungswesen in Gröden und über die Tätigkeit des Aiut Alpin Dolomites berichtete, wurde oft zitiert und als Informationsquelle benutzt. Aiut Alpin Dolomites wurde besonders durch die Bürgermeister der

Dolomitengemeinden unterstützt, sowohl in ihrer Eigenschaft als lokale Verwalter, als auch als Mitglieder der Mehrheitspartei des Landes.

Manchmal lösten die Schwierigkeiten der Hubschrauberrettung Debatten aus, die über die tatsächlichen Probleme hinausgingen. In den Zeitungen erschienen Schlagzeilen, die zum Teil unsachlich und widersprüchlich waren. Andererseits veröffentlichten verschiedene Informationsmedien, auch die am meisten gelesene deutsche Lokalzeitung, Leserbriefe, in denen dem Aiut Alpin Dolomites Solidarität bekundet wurde und die das Unverständnis über die Stellungnahmen gewisser Ämter zum Ausdruck brachten. Immer mehr begannen die Medien offen ihre Sympathie gegenüber dem AAD auszudrücken.

In den drei Jahren nach der Krise 1993 fand ein radikales Umdenken bei den Bürgern des Landes über die Wichtigkeit des Aiut Alpin Dolomites im Bergrettungswesen statt, seine offizielle Anerkennung wurde immer dringlicher gefordert. Man wird nachfolgend sehen, dass im Jahr 1996 die Annäherung zwischen der Landesverwaltung und dem AAD begann, die wenige Jahre später zur Integrierung dieser Vereinigung in die Landesflugrettung führte.

Die Arbeitsgemeinschaft

Die bisher angeführten Ereignisse waren der breiten Öffentlichkeit bekannt, da sie weitgehend von den Informationsträgern verbreitet worden waren. Bei der Landesverwaltung wurde die Organisation der Flugrettung schon seit längerer Zeit überdacht und es wurden etliche Versuche unternommen, um diese zu regeln. Bereits 1987 sah ein nie in Kraft getretenes Landesgesetz eine gemeinschaftlich geführte Hubschrauber-Bergrettung vor, die vom CNSA und BRD (den Rettungsdiensten des Clubs Alpino Italiano und des Südtiroler Alpenvereins) gemeinsam mit dem Weißen Kreuz hätte durchgeführt werden sollen. Am 12. Juni 1991 wurde die grundsätzliche Vereinbarung zwischen dem Weißen Kreuz, den alpinen Vereinen AVS und CAI und den Bergrettungen BRD und CNSA unterzeichnet. Diese Gruppe benannte sich "Arbeitsgemeinschaft für die Landesflugrettung" und hatte als Ziel, die schon lange geplante Zusammenarbeit zu realisieren. Das Weiße Kreuz wurde zum federführenden Organ der Gemeinschaft bestimmt, es wurden die Zuständigkeiten der beiden alpinen Rettungsorganisationen festgelegt, ferner die Kompetenz der zentralen Einsatzleitung und die Anwendung der beiden Landeshubschrauber; auch wurde vorgesehen, in Spezialfällen einen dritten Hubschrauber benutzen zu können. Noch im gleichen Jahr wurde dieses Abkommen Landesgesetz.

Das Abkommen beruht auf zwei Rettungskonzepten, die mit HEMS und SAR bezeichnet werden. Das erste (Helikopter Emergency Medical Service) bezieht sich auf den typischen Krankentransport, bzw. auf die Verlegung von Patienten zwischen Krankenhäusern, Notfall-Medizin im Tal, Hilfeleistung bei Verkehrs und Arbeitsunfällen usw. Das zweite Konzept (Search and Rescue, ein Begriff der ursprünglich für Menschen in Seenot geprägt wurde) bedeutet „Suchen und Retten“ und umfasst auch Hilfeleistungen ohne medizinische Notwendigkeiten.

In den Bergen ist die Suche nach einem Vermissten eher selten; kompliziert hingegen erweist sich das Finden eines Verunglückten oder eines Bergsteigers in Not. Der weitaus schwierigste Einsatz ist die Bergung eines Kletterers im Fels oder im Hochgebirge. In diesem Fall ist die Zusammenarbeit mit der Bergrettung unerlässlich; sie ist die einzige, die über eine entsprechende Ausbildung und Ausrüstung verfügt und vom Gesetz beauftragt ist, solche Aufgaben zu übernehmen. In ihren Aufgabenbereich fallen auch verunglückte Touristen und Bergungen von Wanderern und Sportlern im Gebirge, auf offenem oder verschneitem, schwer zugänglichem Gelände. Die Gründung der Arbeitsgemeinschaft war für die Bergrettung unbedingt erforderlich, denn in Südtirol wird fast die

Hälfte der Hubschraubereinsätze in alpinem Gelände durchgeführt.

Wir wollen nun kurz die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft und deren Organisationen vorstellen. Das Weiße Kreuz (WK) wurde im Jahr 1965 als privatrechtlicher Verein gegründet, um in Südtirol eine Alternative zum Roten Kreuz zu etablieren. Mit seinen 2.800 Mitarbeitern ist es heute die größte Rettungsorganisation Südtirols; sie verfügt über 32 Außensektionen, 220 Ambulanzfahrzeuge mit verschiedenster Ausrüstung, 43 Fahrzeuge für den Zivilschutz. Die zwei Hubschrauber BK 117, Pelikan 1 und Pelikan 2 genannt, die in Bozen und Brixen stationiert sind, werden von ihr betreut, obwohl sie formell der Arbeitsgemeinschaft unterstehen. Der Bergrettungsdienst (BRD) hat seine Tätigkeit in den 50er Jahren aufgenommen und verfügt über eine ausgedehnte Organisation im ganzen Land mit 700 Rettungsmännern, die in 34 Rettungsstellen gegliedert sind. Der Corpo Nazionale Soccorso Alpino (CNSA) des CAI mit seinen ca. 500 Rettern ist auf 22 Ortschaften verteilt, hauptsächlich in den Dolomiten und den Gletschergebieten des Vinschgau, wo früher über Jahrzehnte der Corpo Nazionale Guide Alpine tätig war. AVS und CAI sind die alpinen Dachvereine der oben genannten Bergrettungen.

Zu den mit dem Rettungsdienst verbundenen Organisationen gehört auch die Notrufzentrale 118. Diese Institution wurde Anfang der neunziger Jahre auf Anregung des staatlichen Gesundheitsdienstes ins Leben gerufen, das Gründungsdekret trägt das Datum März 1992. Die Zentrale nahm in Bozen ihre Tätigkeit im Herbst des darauf folgenden Jahres auf und war somit eine der ersten Italiens. Sie wird abwechselnd von 25 Kräften besetzt und ist 24 Stunden rund um die Uhr aktiv; es sind dort auch 10 Krankenpfleger und 3 Ärzte tätig. Die Zentrale ist unter der Telefonnummer 112 mittels 30 Telefonleitungen erreichbar und verfügt über landesweite Funkverbindungen, von denen eine auf die Frequenz der Bergrettungsdienste eingestellt ist.

Trotz der Gründung der Arbeitsgemeinschaft und deren Anerkennung durch die Landesverwaltung behielt das Weiße Kreuz jede Entscheidung für sich, die Arbeitsgemeinschaft wurde praktisch in den Ruhestand versetzt. Die periodisch vorgesehenen Treffen wurden nicht einberufen, es wurde kein Garantenkomitee ernannt, es erfolgten auch keine Vorschläge für den Einsatz eines dritten Hubschraubers. Einige Versuche, ein Konsortium zu bilden, wie vom Präsidenten des AVS Luis Vonmetz vorgeschlagen und wie in anderen Regionen schon praktiziert wurde (zum Beispiel in Piemont, wo ein sehr effizientes Netz von Rettungsstellen tätig ist), hatten keinen Erfolg. Erst mehrere Jahre später begann wieder der Dialog zwischen der Arbeitsgemeinschaft und dem Land und es wurden die ersten Früchte sichtbar. Im Dezember 1995 hatte der Vertreter der Ladins, Carlo Willeit, im Landtag einen Antrag auf die Tagesordnung setzen lassen mit dem Vorschlag, so rasch als möglich den Aiut Alpin Dolomites in die Hubschrauberrettung Südtirol einzuschließen. In den folgenden Jahren intensivierten sich die Kontakte zwischen der Arbeitsgemeinschaft, dem Weißen Kreuz und dem Aiut Alpin Dolomites. Trotz verschiedener Versuche der Landesräte für Gesundheitswesen und Fremdenverkehr, Dr. Saurer und Dr. Frick, eine aktive Zusammenarbeit zu erwirken, verhinderten Meinungsverschiedenheiten und bürokratische Hindernisse das Anbahnen einer echten Zusammenarbeit.

Der Aiut Alpin Dolomites setzte seine Tätigkeit im Dienste einer ständig wachsenden Anzahl von in Not geratenen Bergsteigern und Skifahrern fort, obwohl es nicht gelungen war, alle finanziellen Schwierigkeiten zu beseitigen. Er konnte nunmehr mit der weitgehenden Unterstützung, sei es moralischer als materieller Natur, der ladinischen Bevölkerung und vieler Bürger Südtirols rechnen, welche die Gelegenheit hatten, seine Dienste kennen zu lernen. Neben der großzügigen Hilfe durch den Corpo Nazionale Soccorso Alpino des CAI konnte man in steigendem Maße mit Zuschüssen von Sponsoren rechnen. Auch die Beiträge der Gemeindeverwaltungen und der Tourismusorganisationen nahmen zu. Die Anzahl der eingeschriebenen Mitglieder war auf fast 2000 angestiegen, es meldeten sich auch immer mehr private Förderer.

Später gelang es auch, von der Landesverwaltung für die mit Hubschrauber durchgeführten technisch schwierigen Einsätze Kostenbeiträge zu bekommen. Im Zeitraum 1991-1995 genehmigte die Landesverwaltung in mehreren

Raten Beiträge von 218 Mio. Lire netto (nach Steuerabzug), die aber immer mit größeren Verspätungen eintrafen. Insgesamt betrug die Landesbeiträge für den AAD in den ersten 6 Tätigkeitsjahren weniger als 10% der angefallenen Flugkosten.

Der Orgakom-Bericht

Im Juni 1996 richtete der Landesrat für Gesundheitswesen, Dr. Otto Saurer, formell an alle Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft die Frage, ob die Voraussetzungen gegeben wären, um im Landesrettungswesen einen Hubschrauber „mit besonderen Eigenschaften“ einzugliedern, wobei im Klartext das Fluggerät des Aiut Alpin Dolomites Alpin Dolomites gemeint war. Wahrscheinlich waren die Antworten weder einvernehmlich noch ausreichend, so dass man es für nötig hielt, sich an eine unabhängige Organisation zu richten, um eine gültige und objektive Antwort zu bekommen. In den ersten Monaten des Jahres 1997 wandte man sich an die Firma Orgakom aus Bayern, eine Betriebsberatungsfirma, die sich auf Studien und Gutachten von staatlichen und privaten Rettungsorganisationen und Hilfsdiensten spezialisiert hatte. Sie wurde beauftragt zu untersuchen, wie viele Hubschrauber für das Land Südtirol vorgesehen werden sollten und ob es nützlich oder erforderlich wäre, diese Anzahl saisonbedingt und in Bezug auf die Art der verlangten Einsatztechnik zu erhöhen.

Das Gutachten, das etwa 100 Seiten und drei Anlagen umfasste, wurde im Dezember desselben Jahres abgegeben. Es beruht auf der Überprüfung der Rettungseinsätze von 12 Monaten, vom Juli 96 bis Juni 97. Nach einer Bestandsaufnahme der damaligen Situation und der Rettungseinsätze mittels bodengebundener Mittel wurde der Bericht mit der Beschreibung der Hubschrauber des Landes und des Aiut Alpin Dolomites Alpin Dolomites sowie der entsprechenden technischen Ausstattung fortgesetzt. Es wurden die Hubschrauber Standorte von Bozen, Brixen und der Seiser Alm überprüft. Man analysierte die Einsätze der drei Hubschrauber nach diversen Gesichtspunkten: dem Zeitpunkt, der angewandten Rettungstechnik sowie dem Einsatzgebiet. Das Hauptaugenmerk betraf die Feststellung der notwendigen Rettungsmittel nach geografischen Gesichtspunkten und nach dem Einsatzaufkommen. Nach der Untersuchung der Besonderheiten des Einsatzgebietes und einem Vergleich der eingesetzten Fluggeräte schließt der Bericht mit einigen konkreten Vorschlägen.

Um die Anzahl der notwendigen Helikopter zu ermitteln, prüft der Bericht die Gleichzeitigkeit der Hubschraubereinsätze. Die Analyse der Paralleleinsätze (beschränkt auf die Tätigkeitsperiode des Aiut Alpin Dolomites Alpin Dolomites) ergab, dass 89 Einsatztechnik auf eine Gesamtanzahl von 1.439, also 6,2% tatsächlich gleichzeitig erfolgten. Es muss bemerkt werden, dass diese Zahl nachträglich erhoben wurde und von der Voraussetzung ausgeht, dass beide Pelikan Hubschrauber, soweit nicht im Einsatz, tatsächlich zur Verfügung standen. Tatsächlich kann ein Fluggerät aus verschiedenen Gründen nicht flugtauglich sein: beim Auftanken, bei Wartung, bei unvollständiger Mannschaft oder bei erreichter zugelassener Flugzeit des Piloten. Man kann also annehmen, dass dieser Prozentsatz in Wirklichkeit höher war. Es ist wahrscheinlich, dass in 7 bis 8% der Notfälle ohne den Hubschrauber des Aiut Alpin Dolomites Alpin Dolomites Rettungseinsätze nicht oder nur mit Verspätung hätten erfüllt werden können. Der Orgakom Bericht zitiert diesbezüglich den Parameter p95, ein Kriterium zur Bewertung des Wirkungsgrades einer Rettungsorganisation.

Aus einer Analyse der Rettungsaktionen ging hervor, dass 71 % der Einsätze des Aiut Alpin Dolomites Alpin Dolomites im Berg stattfanden, während bei Pelikan 1 und Pelikan 2 diese Einsätze 23% ausmachten. Der Bericht bezeichnet den Hubschrauber des Aiut Alpin Dolomites Alpin Dolomites aufgrund seiner Eigenschaften nicht nur als Rettungshubschrauber, sondern auch als technisches Arbeitsmittel für die Bergrettung, hervorragend wegen seiner Eigenschaften auch im Hochgebirge. Die Ecureuil AS 350B3 kann auch im Sommer mit voller Ausrüstung noch mit Kraftreserven am Gipfel des Ortler (3905 m) eingesetzt werden, was mit dem Pelikan BK 117 nicht möglich ist. Es wurde bestätigt, dass bei Rettungseinsätzen im Berg der Pelikan mit seinen zwei Turbinen keine Vorteile gegenüber der einturbinigen Ecureuil aufweist, und dass die Hubschrauber BK 117 nicht mit einem

Lasthaken für das Fixseil ausgerüstet waren.

Im Bericht wurde die Wichtigkeit des Fremdenverkehrs für Südtirol hervorgehoben und auf die über 4 Mio. Gäste mit 26 Mio. Übernachtungen im Jahr hingewiesen. Diese Daten beziehen sich auf das Jahr 1995, wie sie von den Fremdenverkehrsorganisationen aufgrund der Übernachtungszahlen erhoben worden waren, ohne dabei die einheimischen Sportler und Ausflügler sowie die Tagesgäste zu berücksichtigen, die an manchen Tagen die als Touristen anwesenden Skifahrer und Bergwanderer übertreffen können. Eine Grafik stellt die Anzahl der Touristen jener der Rettungseinsätze gegenüber: Die Spitze der Anwesenheit der Touristen stimmt mit der Spitze der Einsatztechnik überein. Die monatlichen Höchstwerte haben 250 im August und 270 im Februar betragen, bei einem Minimum von 60 Einsatztechniken im November.

Der Bericht weist auch auf die gute geographische Deckung der Hubschrauber Rettung in ganz Südtirol hin, die dazu führte, dass im fraglichen Jahr in fast allen 116 Gemeinden des Landes Einsatztechnik durchgeführt wurden. Aitut Alpin Dolomites Alpin Dolomites flog in über 60% der Fälle in nur 6 Gemeinden, und zwar Wolkenstein, St. Christina, Canazei, Corvara, Kastelruth und Stilfs. Die ersten fünf Gemeinden befinden sich in unmittelbarer Nähe der Basis des AAD auf der Seiser Alm. Stilfs, auf dessen Gemeindegebiet Sulden liegt und sich das Ortlermassiv erhebt, war seit jeher ein oft angepeiltes Zielgebiet des Rettungsdienstes. Es wurde auch die vorteilhafte Stationierung auf der Seiser Alm hervorgehoben, ohne Morgennebel, die manchmal im Tal die Rettungseinsätze erschweren. Die Lage der Basis auf 1850 m erlaubte im Falle von Bergunfällen ein rasches Erreichen des Unglücksortes. In Hinblick auf die Zeit, die zwischen Alarmruf und Ankunft des Hubschraubers am Einsatzort vergeht, ist aus einer Grafik ersichtlich, dass erhebliche Differenzen zwischen dem Fluggerät des Aitut Alpin Dolomites Alpin Dolomites und den beiden Pelikan bestehen. Orgakom hebt zwei Situationen hervor: 1) nach 6 Min. erreicht Aitut Alpin Dolomites Alpin Dolomites den Einsatzort in 53% der Fälle, Pelikan in 9%. 2) nach 11 Min. erreicht Aitut Alpin Dolomites Alpin Dolomites den Einsatzort in 80% der Fälle, Pelikan in 52%. Die größere Ankunfts geschwindigkeit wird auch durch die technischen Eigenschaften des Fluggerätes bedingt, das, weil kleiner und nur mit einer Turbine bestückt, schneller starten kann.

Im Falle eines Lawinenunglückes, wo der Zeitfaktor entscheidend ist, wurde ein genaues Einsatzkonzept für die Durchführung der Rettung vorgeschlagen. Beim Eintreffen des Notrufes sollten sofort zwei Rettungshubschrauber losgeschickt werden. Der Aitut Alpin Dolomites Alpin, der den Lawinenhund immer im Dienst hat und über ein eingebautes elektronisches Suchgerät verfügt, sollte sofort zur Lawine fliegen, dort nach den Verschütteten suchen und eventuell mit der Freilegung beginnen. Der Pelikan holt inzwischen einen weiteren Lawinenhund und bringt Verstärkung. Auf diese Weise könnten die Überlebenschancen der Lawinenverschütteten erheblich verbessert werden.

In der Zusammenfassung wird der Bericht der Orgakom sehr deutlich und schlägt vor, den Hubschrauber des Aitut Alpin Dolomites Alpin Dolomites in das Rettungssystem des Landes einzubinden, wobei auch Vorschläge für die Entlohnung pro Flugminute gemacht werden. Es wird angeraten, diesen hauptsächlich in den Dolomiten als technisches Mittel für die Berg- und Skipistenrettung in der Zeit des größten Andranges einzusetzen. Zum Abschluss bestätigt der Bericht, dass das System der Luftrettung in Südtirol „einen außerordentlich hohen organisatorischen, technischen und fachlichen Stand aufweist“. Angesichts des Ansehens dieser Beratungsfirma und der gründlichen Analyse aller Situationen, ist der Orgakom-Bericht noch heute einer der wichtigsten Bezugspunkte für den Hubschrauberrettungsdienst in Südtirol.

Die Einbindung des Aitut Alpin Dolomites Alpin Dolomites

In allen Abkommen der Arbeitsgemeinschaft wurde immer auf die Möglichkeit verwiesen, in Ausnahmefällen

einen dritten Hubschrauber einsetzen zu können. In einer Abmachung von 1997 wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, den Aiut Alpin Dolomites Alpin bei besetzten Landeshubschraubern oder bei technisch schwierigen Rettungen anzufordern. Der erste Versuch zur Integrierung wurde noch im gleichen Jahr gemacht, das entsprechende Abkommen trat aber nie in Kraft. In diesem wurde der Begriff „ausnahmsweise“ als zeitliches Limit definiert, d.h. nur für Einsatztechnik in den Sommer und Wintermonaten, mit einem garantierten Minimum von 3000 Flugminuten.

Nach diesen ersten Gesprächen häuften sich die Kontakte, um eine Lösung zu finden, insbesondere durch Dr. Georg Rammlmair, damals Präsident des Weißen Kreuzes. In der Handhabung der Rettungen gab es bereits gelegentliches Zusammenarbeiten, die Spesenvergütungen für technisch schwierige Einsatzflüge wurden häufiger und angemessener. In den ersten Monaten 1998 wurden die Kontakte, auch auf Grund des Orgakom Berichtes, offiziell. Bezüglich der Integrierungsweise waren aber die Standpunkte des Weißen Kreuzes und des Aiut Alpin Dolomites Alpin Dolomites noch voneinander entfernt.

Die Verantwortlichen des Weißen Kreuzes wollten Ihre Organisation vergrößern und ihr Einsatzgebiet expandieren. Obwohl die Hubschrauberrettung nicht die bedeutendste Dienstleistung war, so brachte sie doch viel Prestige und Sichtbarkeit. Die Informationsmedien schenken einer Rettung mittels Hubschrauber mehr Aufmerksamkeit als Hunderten von Krankenwageneinsätzen, die inzwischen zu einem Routinedienst geworden waren. Der Aiut Alpin Dolomites Alpin Dolomites wollte in erster Linie unabhängig bleiben und die Tradition von vierzig Jahren Bergrettungsdienst aufrecht erhalten. Ein strittiger Punkt war die Bedingung, die eigene im ganzen Dolomitenraum bekannte Alarmierungsstelle aufzulösen und nur von der Notrufzentrale 118 abzuhängen. Man befürchtete Entscheidungen, die mit den Erfordernissen der Bergrettung unvereinbar hätten sein können, und nicht unbedingt den Einsatz des bestgeeigneten Hubschraubers garantiert hätten.

Anlässlich der ersten Verhandlungen wurde ein Ablaufdiagramm (Algorithmus) vorgeschlagen, das für jede Notsituation das rationellste und geeignetste Einsatzkonzept vorsah. Die ersten Versionen waren nicht akzeptabel, sie hätten die Tätigkeit des AAD vollständig auf den Kopf gestellt. Alle Algorithmen leiden unter ausgeprägtem Schematismus; es bestand die Gefahr, dass ein in der Bergrettung unerfahrener Mann Entscheidungen treffen könnte, die mit den Notwendigkeiten der einzelnen Rettungsmannschaften nicht vereinbar waren.

Ein anderes Problem betraf den impliziten Verzicht, den Mannschaften von Sexten und Sulden weiterhin helfend beistehen können. Die Einsatztechnik in den Bergen von Sexten und in den Drei Zinnen waren immer schon, aufgrund der überhängenden Wände und den schwierigen Kletterrouten, eine Herausforderung gewesen. Noch mehr Können forderten die Rettungs Einsatztechnik im Hochgebirge des Ortlers, für das auch Orgakom den Einsatz des kleineren Gerätes des Aiut Alpin Dolomites Alpin Dolomites als geeigneter empfohlen hatte. Nach erfolgter Integration gaben einige Mitglieder dieser beiden Mannschaften zu verstehen, dass sie sich vom AAD verlassen gefühlt hatten.

Im April 1998 legte Ressortdirektor Dr. Andergassen vom Gesundheitswesen, eine Schlüsselperson in den Verhandlungen zur Einbindung des AAD, einen überarbeiteten Dekretentwurf vor. Mit Brief vom 18. Juni wurden neue Regeln zur Durchführung der Rettungseinsätze vorgestellt, die jedoch immer noch als unklar und zu offen für willkürliche Interpretationen betrachtet wurden. Ein Versuch, seitens des AAD einige Änderungen einzufügen, wurde nicht akzeptiert. Mit persönlichem Schreiben vom 30. Juni ersuchte der Landesrat Dr. Otto Saurer, diesen Entwurf als „Akt des Vertrauens“ gegenüber seinem Amt anzunehmen. Diese Aufforderung von einem der angesehensten Politiker des Landes war entscheidend: Das Abkommen wurde wenige Tage später unterschrieben und die Einbindung des Aiut Alpin Dolomites Alpin Dolomites in die Landesflugrettung trat mit dem Dekret Nr.

357 / 23.0 am 16.7.1998 in Kraft.

Im Abkommen wurden die jährlichen Einsatzperioden, die Alarmierung über die Notrufzentrale 118 (auch für Einsatztechnik in den Provinzen Trient und Belluno) und die Einsatzprotokolle für die Rückvergütung der Flugkosten festgelegt. Als Gegenleistung wurde eine Spesenvergütung pro Flugminute zugesichert, und zwar (inklusive Steuern) Lire 66.000 für den Hubschrauber Modell AS 350132 und Lire 82.000 für das Modell AS 350133. Das Abkommen war vorläufig für ein Jahr gültig, wurde aber nachträglich bis zum Juli 2003 verlängert.

Die Einsatzbasis von Pontives

Die Sanon Hütte auf der Seiser Alm (siehe Foto) wurde im Jahr 1987 zur Hubschrauberbasis, weil Raffael Kostner, damals Leiter des Bergrettungsdienstes Gröden, während der Sommer und Wintersaison dort verweilte und dort die Notrufzentrale installiert hatte. Erst nach einiger Zeit stellte sich heraus, wie vorteilhaft diese Position für die Rettungseinsätze war, was auch der Orgakom-Bericht hervorhob. (Diesem Beispiel folgend wurde vor kurzem auch in der Brentagruppe eine hoch gelegene Hubschrauberstation erstellt, und zwar bei der Malga Zeledria, oberhalb Campo Carlo Magno.) Raffael tat das Möglichste, um sie bestens auszustatten und stellte auch ein medizinisches Depot, ein Lokal für die Rettungsgeräte und die Anlage für die Treibstoffversorgung zur Verfügung. Die Mannschaft wurde in seiner Gasthütte, die manchmal auch als Unterkunft diente, gepflegt.

Nach der Integrierung in die Landesflugrettung wurden einige weitere Verbesserungen notwendig, um die sanitäre Genehmigung zu erhalten. Eine Kehrseite dieser Stationierung, die aber keinen Einfluss auf die Funktion des Rettungswesens hatte, war die Notwendigkeit, gewisse Wartungsarbeiten außerhalb vornehmen zu müssen, und zwar in einer Werkstätte in Trient oder beim Air Service Center in Pavia. Ein Versuch, auf der Seiser Alm einen kleinen unterirdischen Hangar zu bauen, erhielt nicht die notwendigen Genehmigungen.



Die Gelegenheit, eine passende Unterbringung für einen Hangar zu finden, bot sich 1999: In Pontives, Gemeinde

Lajen aber nahe St. Ulrich, stand ein geeignetes Grundstück zum Verkauf. Das Objekt lag in der Industriezone und war gut an das Straßennetz angebunden, also ideal für eine Hubschrauberbasis. Eine Helikopter betreibende Firma hatte sich bereits auf dem Nachbargrund eingerichtet, so dass bei den Betriebskosten erhebliche Einsparungen möglich waren. Durch Vermittlung von Raffael Kostner kam es schließlich auch zum Ankauf des Grundstückes.

Nun musste man ein passendes Projekt ausarbeiten lassen und an die Finanzierung denken. Auf der Suche nach vergleichbaren Hubschrauberstandorten organisierte Raffael eine Besichtigungsfahrt nach Landeck in Österreich, wo man eine ähnliche Basis, fernab von Krankenhäusern, gebaut hatte. Dort wurde eine periphere Lage gewählt, weil nur ein Teil der Rettungseinsätze einen direkten Transport ins Krankenhaus erforderte. Die Kosten für diese Struktur, auf öffentlichem Boden und fern von Wohngebieten, beliefen sich auf etwa 2 Mrd. Lire. Neben Raffael Kostner nahmen an dieser Reise auch der Landesrat für Gesundheitswesen in Südtirol, Dr. Otto Saurer, der Vizepräsident der Region, Roland Atz, der Bürgermeister von Lajen, der Vizebürgermeister von St. Ulrich und der Pilot Marco Kostner teil. Dr. Saurer war mit der Möglichkeit, auch in Südtirol eine dezentralisierte Basis zu erstellen, einverstanden und versprach bei der Finanzierung mitzuhelfen.

Es wurde ein Vorprojekt erarbeitet, dem nachträglich eine Dachplattform für nächtliche Landungen hinzugefügt wurde. Bei den Ausgrabarbeiten für die Fundamente war viel Aushubmaterial abzutransportieren, besonders wegen der notwendigen Stabilisierungsarbeiten der steilen Seitenböschung. Im Vergleich zu Landeck fielen auch höhere Kosten für den Grundkauf an, sowie für die Erstellung von Räumlichkeiten für die Mannschaft.

Dank der Landeshilfe konnte mit den Arbeiten bald begonnen werden, so dass mit einer Inbetriebnahme für den Herbst 2002 gerechnet wurde, was sich allerdings als zu optimistisch erwies. Zur Abdeckung der höheren Kosten trugen auch die Beiträge der Region Trentino Südtirol bei, die durch deren Vizepräsidenten Roland Atz und durch Gino Fontana, Assessor in der Region und Bergrettungsmann des Fassatales, zugesichert wurden. Der Rest wurde mittels Eigenfinanzierung sowie über Gönner und Sponsoren gedeckt.

In den Fundamenten des Baues wurde eine geräumige Garage vorgesehen, die angesichts der knappen Parkmöglichkeiten in der Umgebung sehr wichtig war. Im Tiefgeschoss gelang es, neben Keller und Heizraum einige kleine Zimmer für gelegentliche Übernachtungen von Technikern und Rettern vorzusehen. Das Erdgeschoss besteht aus einem geräumigen Hangar für den Hubschrauber, der im Notfall auch das Einstellen von zwei Maschinen zulässt. Im Freiraum unter den Rotorblättern wurden einige Diensträume für medizinische Ausrüstung und Rettungsgeräte, sowie eine kleine mechanische Werkstatt und ein Lagerraum untergebracht. In einem vorstehenden Teil des Gebäudes wurde die Funkzentrale eingerichtet, mit großen Fenstern für die Überwachung des Flugverkehrs. Im gleichen Stockwerk befinden sich auch Toiletten, sowie der Zugang zum Aufzug. Der erste Stock wurde für den Aufenthalt der Besatzung ausgelegt. Es gibt einen Ruheraum, ein Büro mit Versammlungsraum, eine Wohnung mit Küche für den Hausmeister, die eventuell auch von der Mannschaft benutzt werden kann. Der diensthabende Arzt, für den es immer ein Problem war, während der Saison eine Unterkunft zu finden, kann jetzt über eine kleine Wohnung verfügen. Die Plattform Y auf dem Dach ist beleuchtet und für den Nachtflug genehmigt; sie ist für alle Rettungsflugzeuge des Landes ausgelegt, die Tragfähigkeit reicht aber auch für die schweren Maschinen der staatlichen Hilfsdienste.

Die Basis wurde 2003 in Betrieb genommen, seither wurden immer wieder kleinere Arbeiten durchgeführt. 2020 wurde das anliegende Grundstück angemietet, auf dem ein zweiter Hangar (Fertigbau) errichtet wurde. Dieser dient für die Ersatzmaschine, die immer mehr an Wichtigkeit erlangt, sei es um die notwendigen Wartungsarbeiten ohne Unterbrechung des Dienstes durchzuführen, aber auch für die vielen Bereitschaftsdienste.



Die Gegenwart und die Zukunft

Nach der Integration in die Landesflugrettung hat sich die Tätigkeit des Aiut Alpin Dolomites gut weiterentwickelt. Einige ursprüngliche Missverständnisse, vor allem in den Beziehungen zur Notrufzentrale 118 in Bozen, wurden ausgeräumt. Zur Zeit kann man diese Zusammenarbeit als ausgezeichnet bezeichnen. Die Zentrale auf der Sanon Hütte wurde weiterhin verbessert und mit einem automatischen Sender für die Durchgabe von SMS-Mitteilungen über Handys ausgerüstet. Diese Einrichtung vereinfacht die Kommunikation mit den zusammenarbeitenden Bergrettungen und erlaubt die selektive Weitergabe der Alarmrufe an gezielte Rettungsmannschaften. Der Hubschrauber AS 350B3, der heute noch als die geeignetste Maschine für den Berg gilt, wurde mit einer GPS Satellitenortung ausgerüstet, die in der Lage ist, die Piloten genau zum von der Notrufzentrale 118 angegebenen Ort zu leiten. Die Tätigkeit des Aiut Alpin Dolomites hat erheblich zugenommen, die Einstellung eines weiteren Piloten wird erforderlich: im Jahr 2000 nimmt der neue Pilot Cristiano Acuto seinen Dienst auf, um den beiden immer aktiven Gebrüder Kostner zur Seite zu stehen.

Im Februar 2001 passierte dem Aiut Alpin Dolomites der erste Unfall seit Beginn seiner Tätigkeit. Der Hubschrauber wurde von der Pistenrettung Corvara gerufen, um eine Skifahrerin zu bergen, die auf der Forcelles Abfahrt oberhalb Kolfuschg verunglückt war. Nach der Landung wurde die Frau ärztlich versorgt und in der Kabine untergebracht. In der Zwischenzeit hatte leichter Schneefall eingesetzt, die Sicht war schlecht; der beim Start aufgewirbelte Schnee verschlechterte diese weiter. Der Pilot verlor für einen Moment jeden Sichtkontakt mit dem Boden, und wurde vom sogenannten "White Out" überrascht. Eine Kufe kam mit dem Schnee in Kontakt, der

Hubschrauber kippte seitlich um und rutschte kurz ab. Die Verunglückte sowie Rettungsmänner und Pilot blieben unversehrt und wurden mit einer Schneekatze zu Tal gebracht. Der Hubschrauber wurde schwer beschädigt, der Aitut Alpin Dolomites nahm am nächsten Tag mit einer Ersatzmaschine den Dienst wieder auf.

Abschließend ein Blick in die Zukunft. Es ist anzunehmen, dass die Zahl der Skifahrer, Bergsteiger und Wanderer weiter steigen und deshalb auch für die Bergrettung mehr Arbeit anfallen wird. Verzögerte Rettungen werden immer schwerer zu rechtfertigen sein, was einen vermehrten Einsatz des Hubschraubers zur Folge haben wird. Auch das Auffinden von freiwilligen Rettern, die bereit sind, ihre Arbeit zu verlassen und mit Geländewagen oder zu Fuß Bergungen durchzuführen, wird immer schwieriger werden. Der Tourismus ist in der Region der wichtigste Erwerbszweig; eine gute Rettungsorganisation trägt wesentlich dazu bei, die Qualität dieses Angebotes zu verbessern. Die Einführung eines Kostenbeitrags bei Rettungen (Ticket) wird, auf lange Sicht, die Anfrage von Rettungseinsätzen mit Hubschraubern nicht verringern. Wie bereits in anderen Ländern Realität, werden immer mehr Leute auf eine Versicherung zurückgreifen, die bei der breiten Basis der daran interessierten Personen nicht viel kosten wird. Die Mitgliedschaft des Aitut Alpin Dolomites beinhaltet bereits eine solche Versicherung, die für den gesamten Alpenraum gültig ist. Auch denkt man daran, eine Versicherung im Dolomiten Superskipass vorzusehen.

Um immer den geeignetsten Hubschrauber zur Verfügung zu haben, wird man dauernd die Angebote des Marktes beobachten müssen. Ein brauchbares Modell soll, neben den Erfordernissen für Hochgebirges Einsatztechnik, nicht zu teuer sein, den notwendigen Platz in der Kabine bieten und dem augenblicklichen Trend folgend, auch möglichst geräuscharm sein.

Man muss immer vor Augen haben, dass bei den Rettungen der menschliche Faktor ausschlaggebend ist. Die in dieser Hinsicht praktizierten Regeln müssen weiter beibehalten werden. Die Piloten müssen sorgfältig selektiert werden, es wird weiterhin wichtig sein, dass sich diese mit Rettungen, Last- und Personentransporten abwechseln können. Die Rettungsärzte sollten im Krankenhaus tätige Spezialisten für Anästhesie und Wiederbelebung sein und unbedingt über Bergerfahrung verfügen. Ihr Einsatz beim AAD sollte mindestens zwei, möglichst mehr Wochen pro Jahr dauern; wichtig ist auch, dass sie an den jährlichen Schulungskursen, die vom CNSA, BRD und AAD abgehalten werden, teilnehmen.

Die Windenmänner sollten mehrjährige Erfahrungen in der Bergrettung haben. Sie müssen fortlaufend an Spezialkursen im Gebrauch der Winde, wie von den Jar Ops Normen vorgesehen, teilnehmen und auch in der Lage sein, dem Arzt bei der Erstversorgung der Verunglückten beizustehen. Natürlich müssen sie die Einsatzmöglichkeiten des Hubschraubers bestens kennen, um sofort entscheiden zu können, welche Rettungstechnik jeweils anzuwenden ist. Die ortskundigen Bergretter, die von den Rettungsmannschaften zur Verfügung gestellt werden, müssen regelmäßig an den vom CNSA und BRD vorgesehenen Übungen und Schulungen teilgenommen haben. Um als flugtaugliche Bergretter zu gelten, müssen sie in der Lage sein, alle möglichen Einsatztechnik im Fels, im Eis, auf Skipisten, auf Lawinen, an Seilbahnen durchzuführen. Weiterhin müssen sie auch medizinisch geschult sein, um dem Arzt bei der Erstversorgung zu helfen.

Hubschrauber

Die jetzige Maschine ist eine EC 135 T3, die neuesten Vertreterin von Airbus Helicopters. 2015 war dies weltweit die erste Maschine dieses Typs, welche ausgeliefert wurde. Äußerlich unterscheidet sie sich nur geringfügig von der vorherigen Maschine EC 135 T2+, der größte Vorteil sind große Leistungsreserven für höhere Sicherheit im Hover- und Flugbetrieb, ein vergrößerter Flugbereich insbesondere in großen Höhen und bei hohen Außentemperaturen und ein gesteigertes maximales Startgewicht von 2.980 kg.

„Die EC135 T3/P3 ist ein Beispiel für unsere kontinuierliche Produktverbesserung. Diese Hubschrauberfamilie gilt weltweit als Referenz für Luftrettungsdienste, Polizeieinsätze und andere unerlässliche Missionen und wir entwickeln sie stetig weiter“, sagt Wolfgang Schoder, CEO von Airbus Helicopters Deutschland, das die EC135 am Standort Donauwörth herstellt.



Im Bild: Die EC 135 T3 während der Bauphase im Jahr 2014

„Die Optimierungen der EC135 T3 sind beeindruckend“, erklärte Raffael Kostner, Gründer von Aiut Alpin Dolomites, nach einem Demonstrationsflug mit der neuen Maschine. „Sie bietet den Rettungsteams große Leistungsreserven und eignet sich noch besser für Missionen in großer Höhe, die einen bedeutenden Teil unserer Einsätze ausmachen.“

Die Verbesserungen der EC135 T3/P3 reichen von einem größeren Hauptrotor über die modernisierte digitale Triebwerksteuerung (FADEC) bis hin zum Cockpit mit vollintegrierter Avionik für Navigation und Kommunikation. Am auffälligsten sind neben dem neuen Höhenleitwerk, das im Gegensatz zu anderen EC135-Versionen ohne Endplatten auskommt, die seitlichen Triebwerkslufteinlässe und der neue kleinere Heckstoßfänger.

Die EC135 T3 von Aiut Alpin Dolomites ist außerdem mit dem speziell für EMS-Einsätze entwickelten neuen optionalen Multifunktionsboden ausgerüstet, der zusätzlich Gewicht spart, da kein zweiter EMS-Boden mehr nötig ist.

Die Mannschaft

Die Mannschaft besteht aus Pilot, Windenmann (crew member), Arzt und Flugretter; im Winter ist immer auch eine Hundestaffel anwesend, welche im Falle eines Lawinenabganges mit Verschütteten mit an Bord geht.

Organigramm

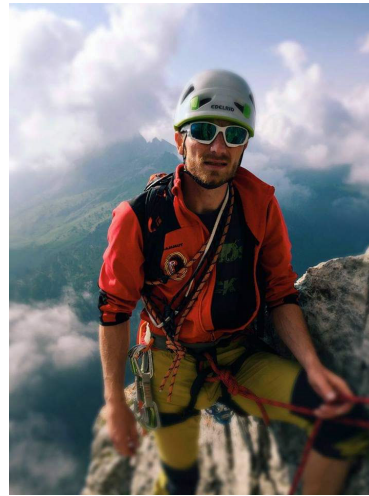
Präsident:

Adam Holzknecht (CNSAS/BRD Gröden)



Ausschussmitglied und Vizepräsident:

Fabian Oberbacher (CNSAS Hochabtei)



Ausschussmitglieder

Gino Comelli (CNSAS Hochfassa)



Manuel Mayrl (BRD Seis)



Mauro Dapoz (CNSAS Cortina d'Ampezzo)



Andreas Anvidalfarei (CNSAS/BRD Gröden)



Josef Rainer (CNSAS Sexten)



Der Ausschuss wurde bei der Vollversammlung am 14. Oktober 2020 gewählt und wird für die nächsten 3 Jahre die Geschicke des Aiut Alpin Dolomites lenken.

Im Führungsgremium dabei, aber nicht wahlberechtigt, sind zudem:

Kassierer: Konrad Weirather (CNSAS Villnöss)
Ärztlicher Leiter: Dr. Alex Hofer (ab 01.01.2022)
Tech.Leiter: Hubert Moroder (CNSAS/BRD Gröden)

All diese Ämter werden ehrenamtlich ausgeübt, die Protokolle der einzelnen Sitzungen werden ordnungsgemäß im Sitz des Aiut Alpin Dolomites in Pontives verwahrt.

Frau Dr. Lydia Rauch hat nach 10 Jahren und auf eigenen Wunsch ihr Amt als Ärztliche Leiterin niedergelegt. Zusammen mit dem Ausschuss des Aiut Alpin Dolomites und Dr. Marc Kaufmann (Primar der Landesnotrufzentrale) hat sie Dr. Hofer als Nachfolger vorgeschlagen und eingearbeitet, er wird ab 01.01.2022 als Ärztlicher Leiter seinen Dienst aufnehmen. Aiut Alpin Dolomites dankt Lydia für ihren unermüdlichen Einsatz, sie hat beträchtlich dazu beigetragen, den Dienst am Patienten stets zu verbessern und auszubauen. Als Notärztin wird sie auch in Zukunft noch Dienst auf dem Hubschrauber des Aiut Alpin Dolomites leisten.



Links: Dr. Lydia Rauch Rechts: Dr. Alex Hofer, neuer Ärztlicher Leiter ab 01.01.2022

Mitglieder des Aiut Alpin Dolomites sind mittlerweile 17 Bergrettungs-Ortsstellen des CNSAS und des BRD in den 3 Provinzen BZ, BL und TN, und zwar:

CNSAS/BRD Gröden, Ortsstellenleiter Hubert Moroder
CNSAS Hochabtei , Ortsstellenleiter Fabian Oberbacher
CNSAS Wengen , Ortsstellenleiter Richard Pezzer
CNSAS St. Vigil Enneberg, Ortsstellenleiter Harald Frenner
CNSAS St. Martin in Thurn, Ortsstellenleiter Rainer Clara
CNSAS Villnöss , a Ortsstellenleiter Valentin Astner
BRD Tiers, Ortsstellenleiter Stephan Obkircher
BRD Seis , Ortsstellenleiter Armin Nicolussi
CNSAS Sexten , Ortsstellenleiter Josef (Joe) Rainer
CNSAS Hoch Fassatal , Ortsstellenleiter Stefano Coter
CNSAS Zentrum Fassatal , Ortsstellenleiter Luigi Zulian
CNSAS Moena , Ortsstellenleiter Thomas Zanoner
CNSAS Fleimstal , Ortsstellenleiter Sandro De Zolt
CNSAS S. Martino di Castrozza, Ortsstellenleiter Antonio (Tony) Doff
CNSAS Fiera di Primiero , Ortsstellenleiter Alex Zugliani
CNSAS Cortina d'Ampezzo , Ortsstellenleiter Roberto Santuz
CNSAS Livinallongo/Fodóm , Ortsstellenleiter Giorgio Sorarui



Diese Mannschaften stellen abwechselnd den **Flugretter** zur Verfügung, welcher ehrenamtlich Dienst auf dem Hubschrauber leistet. Hierfür ist eine spezielle Ausbildung vorgesehen, welche den Flugretter für diesen Dienst befähigt.

Die Windenmänner sind allesamt hauptberuflich Bergführer, gehören einer Bergrettungs-Ortsstelle an und haben langjährige Erfahrung in der Flugrettung. Ihre Tätigkeit beim AAD wird zum Teil ehrenamtlich durchgeführt. Zusätzlich zu Adam Holzknecht, Othmar Prinoth, Moritz Peristi, Gino Comelli und Hubert Moroder ist 2021 auch Martin Dejori (Jahrgang 1994) dazugekommen.

Josef Rainer (CNSAS Sexten) und Max Willeit (CNSAS St.Vigil) haben im Laufe des Jahres die Ausbildung zum Windenmann begonnen und werden dann ab 2022 aktiv Dienst leisten.

Die ca. **30 Ärzte** aus dem gesamten norditalienischem Raum und aus Deutschland sind allesamt Anästhesisten. Sie verfügen über Grundkenntnisse im alpinen Gelände und leisten jeweils eine Woche Dienst im Sommer und im Winter. Die Bezahlung für diesen Dienst läuft über eine spezielle Konvention, welche der CNSAS mit dem jeweiligen Heimatkrankenhaus hält. Jährlich werden vom CNSAS zusammen mit dem Aiut Alpin Dolomites Alpin Dolomites 2 Fortbildungskurse organisiert, an dem die Ärzte teilnehmen. Diese Kurse sehen tagsüber einen praktischen Teil im alpinen Gelände vor, der Abend ist dem theoretischen, bzw. medizinischen Teil vorbehalten. 2021 wurden der Sommerkurs „Terra&Aria“ vom 04.06. – 09.06.2021 im Grödnertal abgehalten, während der für März 2021 vorgesehene Winterkurs „Neve&Valanghe“ aufgrund der Pandemie und der Kontaktbeschränkungen abgesagt werden musste.

Im Laufe des Jahres wurden weitere Südtiroler Ärzte im CNSAS eingeschrieben (Dr.Marc Kaufmann, Dr.Andreas Clara, Dr.Luca Moroder), dies erleichtert eventuelle Engpässe bei der Diensterteilung. Dr. Matteo Avogadri aus Bergamo hat im September 2021 die ersten aktiven Dienste beim Aiut Alpin Dolomites geleistet.



Terra & Aria 2021

Zusätzlich wurde im Juni 2021 die Einweisung für den Dienst am Rettungshubschrauber für die Teilnehmer des Kurses „Medici in montagna“ der Universität Padova durchgeführt.

Die **Hundestaffel** wird abwechselnd von der Finanzwache und der Polizei gestellt.

Die Betreiberfirma des Hubschraubers ist die Star Work Sky in Strevi (AL), welche **Piloten und Mechaniker** stellt und bezahlt. Die Piloten, die 2021 den Rettungsdienst versehen haben, sind: Davide Subrero, Gabriel Kostner, Luca Bertolino, Fabio Varani und Emanuel Kostner.

Auch alle periodischen und außerordentlichen Wartungen an der Maschine werden von der SWS durchgeführt.

Aiut Alpin Dolomites beschäftigt zudem eine **Sekretärin**, Alexia Perathoner, welche seit Dezember 2009 die Verwaltung übernommen hat. Lucia Kostner, seit 2020 als zusätzliche Kraft angestellt, hat Ende August gekündigt um in ihrem alten Beruf als Zahnarztassistentin zurückzukehren. Wir wünschen ihr viel Freude mit dieser neuen Herausforderung. Die freie Stelle wird ab 01.01.2022 mit Jan Luca Senoner aus St. Ulrich besetzt. Jan Luca ist Mitglied der Bergrettung Gröden und aktiver Flugretter, er bringt daher die besten Voraussetzungen mit. Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit mit ihm!

Die **Kosten** pro Flugminute werden zum Teil vom Sanitätsbetrieb Südtirol übernommen, zudem finanziert sich der Aiut Alpin Dolomites mit Hilfe von Sponsoren, Beiträgen von Liftvereinigungen, Spenden von Privatpersonen, sowie fördernder Mitglieder.

Ein wertvoller Beitrag sind zudem die **5 Promille** der Steuererklärung, welche dem Aiut Alpin Dolomites

zugutekommen. Im Jahr 2021 wurden dem Aiut Alpin Dolomites 134.098,34 Euro für das Jahr 2019 ausbezahlt; ein herzliches Dankeschön geht an all jene, die uns bedacht haben.

Die Alarmierung läuft ausschließlich über die **Notrufnummer 112**, die Landesnotrufzentrale koordiniert die Einsätze der Berg- und Flugrettung.

Aiut Alpin Dolomites ist von Mitte Juni bis Ende Oktober und von Anfang Dezember bis Ostern täglich von 08.00 – 20.00 Uhr tätig. Seit 2017 können auch nach Sonnenuntergang noch Einsätze mit Hilfe spezieller Nachtsichtgeräte durchgeführt werden; dieser bahnbrechende Durchbruch ist von großer Bedeutung und hat in den letzten Jahren so manches Leben gerettet. Mittlerweile wird der Flugrettungsdienst in Südtirol von 06.00 – 23.00 garantiert, in Rotation mit den anderen Rettungshubschraubern der Provinz Bozen übernimmt auch der Aiut Alpin Dolomites regelmäßig die Nachtschicht. Im Jahr 2021 wurden insgesamt 62 Einsätze mit Nachtsichtgeräten durchgeführt.



Insgesamt wurden 2021 671 Einsätze geflogen, 163 im Winter und 508 im Sommer. Von den 694 geborgenen Personen waren 544 aus Italien, davon 383 ansässig in Südtirol. Eine detaillierte Statistik kann unter folgendem Link aufgerufen werden

https://www.aiut-alpin-dolomites.com/deutsch/statistiken_2021.html

Zusätzlich zu den Rettungsflügen werden, vor allem im Frühjahr und im Herbst, **Übungsflüge** mit den Bergrettungsortsstellen des BRD und CNSAS, der Berufsfeuerwehr und der Wasserrettung durchgeführt. Auch die Flugretter müssen alle 6 Monate ihre Befähigung zum Dienst am Hubschrauber erneuern und dabei sowohl eine Winden- als auch eine Fixtaubergung durchführen.



Fixtau



Seilwinde

Natürlich hat sich die Pandemie und die ausgefallene Skisaison negativ auf die Einsatzzahlen ausgewirkt, im Winter 2021 wurde nur ca. ein Viertel der sonst üblichen Einsätze geflogen. Da der Aiut Alpin Dolomites pro Flugminute bezahlt wird, hat es dementsprechend auch finanzielle Einbußen gegeben. Als Lichtblick erweist sich hier der Beschluss der Landesregierung Nr. 1119 vom 21/12/2021 welcher die **Erhöhung des Flugminutentarifs** für Einsätze von derzeit Euro 62,42 auf 74,36, und für Übungen von 47,93 Euro auf 60,15 Euro betrifft. Diese Erhöhung wird ab 01.01.2022 in Kraft treten.

Tatkräftig werden wir dabei auch von unseren Sponsoren unterstützt, denen wir auch auf diesem Wege von Herzen danken möchten.

Die **Sponsoren 2021** sind: Raiffeisen, Assimoco, Brauerei Forst, Nils, Salewa, Alperia und Leitner.





alperia



LEITNER®

Haupteinnahmequellen 2021:

Sanitätsbetrieb Südtirol für Rettungsflüge und Übungen	1.716.882,67 €
5 Promille	134.098,34 €
Sponsoren	171.075,02 €
Mitgliedschaften	148.328,82 €
Beitrag Aufstiegsanlagen	25.400,00 €
Vergütung für weitere Übungen/Dienste	230.823,70 €

Hauptkosten 2021:

Kosten für die Betreuung des Helikopters	1.055.573,99 €
Entlohnung und soziale Ausgaben	232.633,61 €
Instandhaltung Basis HEMS	380.137,78 €
Verwaltung & Büro	19.994,77 €
Allgemeine Spesen Immobilie	28.896,04 €

Das Jahr 2021 wurde erstmals nach Kompetenz abgerechnet, wie von der Reform des Dritten Sektors vorgesehen, als Rechnungsprüfer wurde Dr. Piergiuseppe Nicoletti verpflichtet.

Dank der **Leihmaschine des ÖAMTC's**, einer EC 135 T3 OE-XVJ, war es uns möglich, eine Vielzahl an zusätzlichen Diensten zu verrichten ohne den Rettungsdienst zu unterbrechen. Besonders möchten wir den ärztlichen Bereitschaftsdienst bei der Alpinen Ski WM in Cortina d'Ampezzo vom 07.02. – 21.02.2021 hervorheben. Der Aiut Alpin Dolomites war täglich vor Ort um bei eventuellen Stürzen/Verletzungen der Athleten umgehend eingreifen zu können.

Des Weiteren wurde der Dienst bei den Weltcup-Rennen der Herren in Gröden und Alta Badia versehen und am Passo San Pellegrino bei den Weltcup-Rennen der Damen. Hier musste der Rettungshubschrauber leider 2 Mal abheben um verunfallte Läuferinnen zu bergen. Bereitschaftsdienst wurde auch beim Snowboard-Weltcup in Cortina d'Ampezzo , bei der Dolomiti Superbike im Gebiet der 3 Zinnen und bei der Maratona dles Dolomites in Hochabtei geleistet.



Große Unterstützung erfährt der Aiut Alpin Dolomites immer wieder durch die einheimische Bevölkerung und die einzelnen Gemeinden, allen voran Lajen und St.Ulrich, sowie dem CNSAS und dem BRD.

Seit jeher ist es unser **Ziel** , verunfallten oder in Not geratenen Personen in unwegsamem Gelände und überall wo erforderlich, rasch und effizient medizinische Hilfe zukommen zu lassen, sowie die Bergrettung bei ihren Einsätzen tatkräftig zu unterstützen.



AIUT ALPIN
DOLOMITES