

Hoch über den Köpfen ist das Geräusch von Rotoren zu hören. Ein Polizeihubschrauber kreist am Himmel. Doch wer sitzt da eigentlich im Cockpit? Carsten Scharfenberg. Der Weilemer ist Vorsitzender der Bundesvereinigung fliegendes Personal der Polizei (BfPP) und gab der KRZ einen Einblick in seinen Beruf als Pilot.

VON MELISSA SCHAICH

WEIL IM SCHÖNBUCH/ FILDERSTADT. Das Gelände am Stuttgarter Flughafen ist von hohen Zäunen mit Stacheldraht umgeben. Die Sicherheitsvorkehrungen sind streng. In einem kleinen Häuschen sitzt das Wachpersonal und bedient die Schranke, die das Gelände abriegelt.

Carsten Scharfenberg fährt mit seinem Auto voran. Neben seinem Ehrenamt als Bundesvorsitzender der BfPP, ist er Pilot bei der Polizeihubschrauberstaffel Baden-Württemberg am Stuttgarter Flughafen. Als das rote Licht der Ampel vor dem Eingangstor erlischt, hebt sich die Schranke und bald ist auf dem flachen Gelände das Gebäude der Hubschrauberstaffel in Sicht.

Die Eingangstür zur Arbeitsstelle des Piloten fällt ins Schloss. Den Gang hinunter befindet sich hinter der ersten Tür der Flugvorbereitungsraum. Dort hängen Landkarten an den Wänden, ein Computer reiht sich an den nächsten, manche davon mit schwarzen Bildschirmen, einige zeigen ebenfalls Ausschnitte von Landkarten. Der Raum ist ruhig, ein Beamter sitzt am Computer, dann klingelt das Telefon und er nimmt ab.

Als am 22. Januar in Hildrizhausen Holzstapel in Brand gesteckt wurden, klingeln auch hier auf dem Stuttgarter Flughafen die Telefone. Bei diesem Einsatz übernimmt Carsten Scharfenberg die Rolle des Co-Piloten, der zumeist für die Koordination der Bodenkraft oder die Ausrichtung des Suchscheinwerfers zuständig ist, während die Pilotin neben ihm den Hubschrauber manövriert. Im hinteren Teil des Hubschraubers bedient der Systemoperator die Wärmebildkamera. „Wenn wir einen Anruf bekommen, können wir im Idealfall innerhalb von zwei Minuten in der Luft sein“, erklärt Carsten Scharfenberg und schließt leise die Tür des Vorbereitungsraums. Im Fall Hildrizhausen überprüft die Besatzung aus der Luft, ob noch weitere Holzstapel in Brand gesteckt wurden. So unterstützen die Piloten der Staffel immer wieder die Einsatzkräfte vor Ort und erleichtern diesen ihre Arbeit. Im schlechtesten Fall könnten jedoch auch bis zu zehn Minuten vergehen, meint der 37-Jährige, denn die Wetterverhältnisse spielen beim Fliegen eine wichtige Rolle. „Bei einer Sichtweite von unter fünf Kilometern wird es kritisch“, fügt er hinzu. Wenn beispielsweise tiefe Wolken oder Nebel die Sicht behindern, wären die Grenzen des Machbaren schnell erreicht.

„Ich habe schon früh den Wunsch gehegt, Pilot zu werden“, meint der Bundesvorsitzende. In seinem Umfeld habe es jedoch viele Polizisten gegeben, weshalb sich der gebürtige Bremer nach dem Abschluss seines Abiturs zu einem Studium an der Fachhochschule entschloss. Zunächst war er dann als Kommissar tätig, im Jahr 2005 schaffte er den Sprung in die Fliegerstaffel in Hannover.

Im Pilotenlehrgang, in dem jährlich nur rund zwanzig Anwärter ausgebildet werden, lernte der Flieger dann auch seine Frau Kerstin kennen. Die beiden sind bundesweit wohl das einzige Piloten-Ehepaar. Gemeinsam Dienst haben sie jedoch nie. „Wir versuchen unser Privatleben von unserem Berufsalltag zu trennen, soweit es geht“, meint Kerstin Scharfenberg, die während des Ganges durch die Polizeistaffel gerade ihren Dienst absolviert. Die beiden haben einen echten Seltenheitswert, denn den hohen Anforderungen der Ausbildung sind nur

Heikle Missionen in luftiger Höhe

Der Weilemer Carsten Scharfenberg hat einen außergewöhnlichen Beruf: Er fliegt Einsätze mit dem Polizeihubschrauber



Carsten Scharfenberg ist ehrenamtlicher Vorsitzender der Bundesvereinigung fliegendes Personal der Polizei

Fotos: Thomas Bischof

wenige Menschen gewachsen: Gerade mal zehn bis zwanzig Prozent der Bewerber schaffen es durch die Prüfung. Deshalb gibt es in ganz Deutschland auch nur 750 lizenzierte Flieger. Der Nachwuchs ist rar. Nach insgesamt fünf Jahren Ausbildung, die gut eine halbe Million Euro kostet, sind die Piloten dann nicht nur im Fliegen, sondern auch in der polizeilichen Arbeit vollständig geschult. „Auf der einen Seite müssen wir

„Die ersten 1000 Flugstunden sind die prägendsten. Fliegen lernt man eben nur durchs Fliegen.“

Carsten Scharfenberg
Bundesvorsitzender der BfPP

natürlich darauf achten, dass wir nicht vom Himmel fallen. Auf der anderen Seite müssen wir auch taktisch fliegen können.“ Hier komme die polizeiliche Seite des Fliegens ins Spiel. Die Ausbildung umfasse 178 Flugstunden, doch der Bundesvorsitzende meint: „Die ersten 1000 Flugstunden im Beruf sind wahrscheinlich die prägendsten. Fliegen lernt man eben nur durchs Fliegen.“

Im Jahr 2011 wechselte Carsten Scharfenberg dann nach Stuttgart in die Fliegerstaffel und kam dort in Kontakt mit der BfPP. Zwei Jahre später übernahm er das Amt des Bundesgeschäftsführers, seit 2017 ist er der Vorsitzende der Vereinigung, in der rund 60 Prozent der 750 Piloten vertreten sind. „Die Polizeifliegerei ist ein sehr spezielles Berufsbild mit ganz eigenen Anforderungen“, erklärt Scharfenberg. Deshalb sei der Verband 1989 gegründet worden. Etablierte Polizeivertretungen hätten nicht die Kapazitäten, diese hoch spezialisierte Gruppe der Polizei angemessen zu vertreten.

So befasst sich der Verband beispielsweise mit der Gesundheitsvorsorge der Pilotinnen und Piloten. „Derzeit versuchen wir genau die körperlichen Belastungen im Hubschrauber zu erfassen“, erzählt Carsten Scharfenberg. Eine Berufskrankheit, die allein in der Stuttgarter Staffel für zwei Aus-

fälle gesorgt hat, ist die Überbelastung der Halswirbelsäule. Vor allem bei der Nachtfliegerei mache das schwere Nachtsichtgerät ziemliche Probleme. Allgemein sei die körperliche Fitness oberstes Gebot im Cockpit. Zu der hohen Hörbelastung und dem anstrengenden Schichtbetrieb komme auch noch, dass es beispielsweise im Sommer bis zu 40 Grad im Cockpit geben kann. „Durch die Glasfront sitzen wir hier in voller Montur in der prallen Sonne“, erklärt der Pilot und zeigt auf die großen Fenster des Hubschraubers, die keinerlei Schutz vor der Sonneneinstrahlung bieten.

Auch bei Themen wie der Regelung zur Benutzung von Drohnen oder Laserpointern ist die BfPP aktiv. Zusammen mit ihren Kooperationspartnern, wie zum Beispiel der Vereinigung Cockpit, versuchen sie den Schutz von Pilotinnen und Piloten auch in Gesetzen festzuschreiben. „Da wir uns mit den Hubschraubern zumeist in einer Flughöhe zwischen 300 und 600 Metern befinden, stellen Drohnen für uns ein echtes Problem dar“, kommentiert Carsten Scharfenberg. „Wenn wir beispielsweise mit einem Vogel kollidieren, dann ist das zwar eine ziemliche Sauerei, aber wir können weiterfliegen“, sagt der Pilot. Bei Drohnen sei dies jedoch nicht der Fall. „Die Einzelteile der fliegenden Objekte können das Triebwerk zerschmettern und die Besatzung verletzen, wenn nicht gar tödlich treffen“, fügt er hinzu.

Auch Laserpointer stellen die Besatzung der Hubschrauber vor Herausforderungen. Obwohl die Blendung mit dem stark gebündelten Licht, das zu einer Netzhautverletzung führen kann, mittlerweile mit Haftstrafen belegt ist, hat auch der Vorsitzende diese Gefährdung schon am eigenen Leib er-

„Jeder hier in der Staffel hat bereits seine Erfahrungen mit Laserpointern gemacht.“

Carsten Scharfenberg
Bundesvorsitzender der BfPP

lebt. „Jeder hier in der Staffel hat bereits seine Erfahrungen mit Laserpointern gemacht.“ Manchmal spielen unwissende Kinder mit dem gefährlichen Licht, doch zunehmend haben die Polizeiflieger es auch mit erwachsenen Menschen zu tun, die sich auf diese Weise gegen Fluglärm wehren wollen. „Wir haben bundesweit einen Trend hin zu einer sinkenden Toleranzschwelle, was Lärm anbelangt“, meint Carsten Scharfenberg. Während bei den einen die Hubschrauber stauende Blicke und ausgestreckte Zeigefinger auslösen, ist bei anderen das „Teppichklopf“-Geräusch der Rotorblätter weniger beliebt.

Die Gefährdung der Piloten sei jedoch unverantwortlich. „Wir sind ja schließlich nicht zum Spaß in der Luft“, sagt der Bundesvorsitzende. In der Mehrzahl der Fälle befänden sie sich in der Luft, um nach Straftätern zu fahnden oder vermisste Personen zu suchen. „Vor allem in der kalten Jahreszeit spielt bei der Personensuche der Zeitfaktor eine große Rolle“. Bei Minusgraden sinken die Überlebenschancen der vermissten Personen drastisch. Eine Störung der Polizeiarbeit durch Laserpointer, aufgrund derer die Hubschrauber ihre Arbeit unterbrechen und in einigen Fällen sogar notlanden müssten, könne in solch einer Situation über Menschenleben entscheiden.

Die blauen Hubschrauber, die in einer Halle auf dem Gelände stehen, sind mit starken Scheinwerfern, Wärmelichtkameras und vielem mehr ausgestattet. „Mit diesen Scheinwerfern können wir aus 300 Metern Höhe ein Fußballfeld so ausleuchten, dass man Zeitung lesen kann“, erklärt der Weilemer.

Kerstin Scharfenberg sitzt währenddessen im Hubschrauber und gibt eine kleine



Kerstin Scharfenberg: Cockpit-Technik im Griff



Die Hubschrauber sind einsatzbereit



Die Mittelkonsole besteht aus vielen Knöpfen

Trocken-Führung. Die Pilotinnen und Piloten bedienen zwei Schaltknüppel. Der eine ist vor dem Sitz platziert, der andere links davon. Die Füße sind mit den Pedalen beschäftigt. Unzählige kleine Knöpfe und Schalter schmücken neben drei Bildschirmen im Cockpit den Innenraum des Hubschraubers. Auch über diese schier unüberblickbare Zahl an Knöpfen müssen die Piloten die Kontrolle behalten, da Techniker nicht Teil der Besatzung sind. „Wenn ein Lämpchen blinkt, müssen wir darauf reagieren können, zur Not muss das Handbuch herhalten“, schmunzelt Scharfenberg.

Rund um die Uhr sind die Piloten einsatzbereit. Insgesamt stehen fünf Maschinen in Stuttgart. Ein weiterer Hubschrauber ist auf dem Baden-Airpark in Rheinmünster-Söllingen stationiert. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von ungefähr 280 Km/h können die Hubschrauber bis zu 670 Kilometer weit fliegen.

75 Menschen fand die Staffel im vergangenen Jahr lebend, die höchste Zahl seit Gründung der Staffel 1965. Auch die Zahl der Nachteinsätze stieg in diesem Zeitraum beträchtlich, was gleichzeitig mit einer höheren Belastung der Besatzung einhergeht. „In manchen Nächten sind wir fünf bis sechs Stunden in der Luft. Mit Vor- und Nachbereitung bedeutet das, dass wir die gesamte Schicht im Cockpit verbringen.“ Erschwerend komme hinzu, dass eine nächtliche Flugstunde doppelt so anstrengend sei wie eine Stunde in der Luft bei Tag.

Doch trotz des kräftezehrenden Arbeitsalltags macht der Job dem Bundesvorsitzenden Spaß: „Kein Tag ist wie der andere, wir müssen uns ständig an verschiedene Wetterlagen anpassen, uns auf neue Örtlichkeiten und Einsätze einstellen.“ Aber die größte Motivation sei immer noch, eine Person lebend zu finden und ein Einsatz erfolgreich abzuschließen.