



Organtransporte nach Kiel – Fakten und Alternativen

Ein zentrales Thema beim Bürgerentscheid sind die Folgen einer Schließung des Verkehrslandeplatzes Kiel-Holtenau für die Transplantationsmedizin am UKSH.

→ Wie schlimm wäre eine Schließung für die Transplantationsmedizin?

Prof. Dr. Matthias Siepe, Stellvertretender Ärztlicher Direktor an der Klinik für Herz- und Gefäßchirurgie Freiburg, erklärt zu den Folgen einer Flughafenschließung:

"Auch der Freiburger Flughafen ist von Schließung bedroht. Würde dies geschehen, würde der Transport über den Flughafen Basel organisiert, sofern nicht ein näher gelegener Flugplatz mit Ausrüstung für nächtliche Landungen ausgestattet würde. Dadurch würde sich die Transportzeit um etwa 30 Minuten verlängern. Das wäre ein klarer Nachteil, aber im Einzelfall zu akzeptieren. Das Transplantationszentrum an sich ist nicht grundsätzlich gefährdet, führt aber zu einer geringeren Annahmquote von Organen. Man kann also nicht direkt sagen, weil der Flughafen zugemacht wird, stirbt jemand. In vereinzelt Fällen könnten Organe nicht angenommen werden. Auch in Freiburg wurden schon Organe wegen Nebel am Flughafen und den dadurch verlängerten Transportzeiten nicht angenommen." (In Kiel ebenso.)

→ Was gibt es für Alternativen?

1. Lösung des Zeitproblems durch Organ-Care-System

Das Organ-Care-System zum „warmen“, durchbluteten Transport wird in Hannover und Freiburg eingesetzt, Berlin, Hamburg und Leipzig planen den Einsatz. Es ersetzt den bisherigen Transport in der Kühlbox und verlängert die mögliche Transportdauer um mehr als das Doppelte.

Mit ihm ist es kein Problem Herzen auch mit dem Auto aus Lübeck oder Hamburg nach Kiel zu bringen, sein Einsatz kann einen Transport über den Flugplatz Holtenau überflüssig machen.

Prof. Dr. Matthias Siepe, Stellvertretender Ärztlicher Direktor an der Klinik für Herz- und Gefäßchirurgie Freiburg, erklärt zum Einsatz des OCS:

"Der Transport des Herzens zu einem Empfänger wird durch das "Organ-Care-System" zeitlich erheblich entspannt – von bislang maximal drei Stunden beim Transport per Kühlbox, auf etwa 4 bis 8 Stunden. Das Team arbeitet nicht unter dem Stress des schnellen Transports und kann sorgsamer vorgehen. Zudem kann das Herz schon auf dem Transportweg auf Tauglichkeit geprüft werden.

In Freiburg und Hannover versuchen wir aktuell bei jedem möglichen Fall, das OCS einzusetzen- aus medizinisch oder logistischen Gründen geht das in etwa bei jedem zweiten Spenderherz. Es ist ein inzwischen zugelassenes Medizinprodukt. Zur Zeit entwickeln auch andere Hersteller ähnliche Systeme. Ich erwarte, dass sich diese Systeme mittelfristig im Transport von Herzen durchsetzen werden.

Berliner Charité, das Universitätsklinikum Eppendorf und das Herzzentrum Leipzig planen zur Zeit ebenfalls den Einsatz der Technologie im Rahmen einer Registerstudie. Der Transport ist allerdings teurer, und auch ein solches System kann technisch versagen. Es ist komplizierter im Management, das Team ist um 1-2 Personen größer."

2. Hubschraubertransport von Lübeck-Blankensee nach Kiel

Dieses Szenario kann als adäquater Ersatz für den Transport von Holtenau gelten.

Der Transport dauert wenige Minuten länger, der kritische Zeitrahmen würde aber nicht überschritten.

→ Wie funktioniert es in anderen Transplantationszentren in Städten ohne eigenen Flugplatz?

Das Transplantationszentrum im HDZ-NRW in Bad Oeynhausen ist Europas größte Transplantationsklinik (71 Herzen in 2017 – in Kiel waren es 5). Jedes Herz, das eingeflogen wird, landet auf dem 83 KM entfernten Flugplatz Hannover und wird von dort in ca. 45 - 50 Minuten Fahrtzeit mit dem Krankenwagen in die Klinik transportiert. Die sehr routinierten Teams machen allerdings Zeit durch ihre sehr schnellen Abläufe wieder gut.

→ Um welche Zeit verlängert sich der Transport bei Flug über Lübeck?

In der Zeit von 2015 bis einschließlich 2017 lag die durchschnittliche Zeit von Entnahme bis Organübergabe im Transplantationszentrum Kiel bei Nutzung des Flughafens Kiel bei 2 Stunden 23 Minuten. Die DSO nimmt für die Strecke Lübeck – Kiel eine Flugzeit von 20 Minuten an. Damit wäre der Transport von Lübeck aus nur ca. 10 Minuten länger als der Straßentransport von Holtenau. Und somit eine Alternative.

Die durchschnittliche Transportzeit würde sich nicht relevant erhöhen.

→ Was sind die Folgen einer längeren Transportzeit innerhalb des kritischen Zeitfensters?

Prof. Dr. Matthias Siepe, Stellvertretender Ärztlicher Direktor an der Klinik für Herz- und Gefäßchirurgie Freiburg, erklärt zu den Folgen eines um wenige Minuten längeren Transports innerhalb des zulässigen Zeitfensters:

"Nehmen wir 10 Herz-Transplantationen im Jahr an. Dann sind wahrscheinlich 4-8 dieser Fälle zeitkritisch. Ob da ein Patient von einer längeren Transportzeit negative Folgen erfährt ist spekulativ. Allerdings ist durch Daten gesichert, dass jeweils 7 Minuten längerer Transport für den Patienten einen Tag mehr nach der OP auf der Intensivstation bedeuten, bis er entlassen werden kann. Und die Ausweitung der Transportzeit hat ihre Grenzen: Über 3 Stunden hinaus erhöht sich die Sterblichkeit minütlich."

→ Welche Rolle spielt die Zeit beim Organtransport?

Wesentlich ist bei der Zeitfrage die „kalte Ischämie-Zeit“, also die Zeit, in der das Organ zwischen Entnahmen und Transplantation nicht durchblutet ist.

Relevant sind dabei nur Herz und Lunge, andere Organe haben eine längere Ischämie-Zeit, die einen Straßentransport möglich macht. Als Regelzeit für Herz und Lunge werden von der DSO (Deutsche Stiftung Organtransplantation) 4 – 6 h angegeben. Laut DSO gilt: 30 Minuten Entnahme, 1 Stunde Vorbereitungszeit nach Übergabe an die Klinik bis zur vollendeten Transplantation.

Das UKSH gibt an. „Beim Herz streben wir insgesamt 4 Stunden von der Entnahme bis zur Transplantation an. Das bedeutet, dass die reine Transportzeit bei 2-2,5 Stunden liegen sollte.“

→ Wie zuverlässig ist der Hubschraubertransport?

Dazu die Deutsche Luftrettung: „Limitierende Faktoren für den Start und die Landung unserer Hubschrauber unter Anwendung von Sichtflugregeln sind meist meteorologische Einschränkungen (z.B. starker Nebel, schlechte Sicht, Eisregen o.ä.).“

Bei der Bewertung dieses Risikos ist nun die Anzahl der per Luft transportierten Herzen und Lungen relevant. Das waren im Fall Kiel laut UKSH 2017 5 Herzen und 2 Lungen. Man kann also sagen, dass das Ausfallrisiko des Hubschraubers gering ist, da die 7 Tage im Jahr, in dem überhaupt Herz oder Lunge geflogen werden, mit einer für Kiel seltenen Wettersituation (Eisregen, starker Nebel) zusammenfallen müssten. Auf Nachfrage konnte der Flughafen Holtenau keine Angabe darüberemachen, ob und wie oft dieser Fall in den letzten Jahren eingetreten ist.

Die Piloten der Rettungshubschrauber sind mit Nachtsichtgeräten und weiterer Technik ausgestattet, die Landungen auch bei Nacht ermöglichen.

→ Wie zuverlässig ist der Flugplatz Holtenau?

Ausfall durch eingeschränkte Rufbereitschaft

Die IHK Kiel schreibt in ihrem Argumente-Papier vom 16.3.: „Manche Flüge müssen allerdings schon heute über Hamburg, da es in Kiel nur eine eingeschränkte Rufbereitschaft für die Luftraumkontrolle gibt.“

Das wird in den KN vom 24.3. bestätigt – dort wird ein Fall geschildert, in dem ein Organ nicht nach Kiel transportiert werden konnte, da der Flughafen nachts aus Personalgründen nicht geöffnet werden konnte.

Ein solches Problem wird es beim Transport z.B. über Fuhlsbüttel nicht geben.

Kein Betrieb bei schlechter Sicht

Wenn sehr schlechtes Wetter ist, dass die Sicht stark eingeschränkt, fällt auch Kiel-Holtenau trotz Instrumentenlandesystem (ILS) aus.

Da Holtenau verfügt nur über ein ILS der Kategorie 1 (von 1-3), das ist das Leistungsschwächste. Das heißt, bei schlechten Sichtbedingungen ist auch Holtenau nicht mehr erreichbar, während andere, besser ausgerüstete Flughäfen es noch sind. (Blankesee: Kat 2., HH: Kat 3)

Ein einfaches ILS der Kategorie 1 erlaubt Anflüge nur bis zu einer Wolkenuntergrenze von 60 Metern/200 Fuß und einer Sichtweite von 550 Metern.

→ Welche anderen Flugplätze stünden zur Verfügung?

Lösungsszenario Hohn – wieder möglich!!!

Der Fliegerhorst Hohn ist eine echte Alternative, da Hohn auch über ein ILS und eine Landebahn verfügt, die mit 2440 Metern fast doppelt so lang ist wie die in Holtenau. Damit ist der Flughafen für die Region zukunftssicherer als Holtenau.

Bisher hieß es aber immer, der Fliegerhorst werde 2021 geschlossen, aber das wird wahrscheinlich wegen der Umstrukturierungen der Bundeswehr nicht eintreten:

„Wadephul schätzt auch Hohns Chancen, ein aktiver Stützpunkt zu bleiben, gut ein. „Hohn ist ein Nato-Flugplatz mit einem großen Wert für die Bundeswehr“, so der Abgeordnete.

„Wenn eine sinnvolle Nutzung möglich ist, wird man den Standort nicht so einfach abgeben.“ – Quelle: <https://www.shz.de/19168506>

Lösungsszenario Schachtholm

Auch der Flugplatz Schachtholm bei Rendsburg käme in Frage. Von Schachtholm aus ist das UKSH in 30 Minuten auf der Straße zu erreichen. Hier müsste allerdings die Landebahn verlängert und ein ILS installiert werden.