

HELFERS HELFER

2021

AUFBAUHERSTELLER

NEUES IM
ÜBERBLICK

Seite 08

BUNDESPOLIZEI

MIT EIGENEN
SANITÄTERN

Seite 12



TITELSTORY

KRANKENFAHRT UNTER STROM

Der eSprinter als KTW im Praxistest

Seite 04

**DLRG-JUGEND:
RETTEN WIE DIE
GROSSEN**

Nachwuchsarbeit einer
Rettungsorganisation

Seite 14

Menschen helfen und Klima schützen

Gleich in doppelter Funktion leistet die Rettungswache der Johanniter in Bindow Hilfe. Sie helfen den Menschen durch ihre Rettungseinsätze und sie leisten dabei gleichzeitig einen Beitrag zum Klimaschutz. Die Rettungswache in Bindow setzt nämlich in einem Pilotprojekt einen Mercedes-Benz eSprinter als Kranken-transportwagen ein – ganz klar eine Win-Win-Situation.

Drei Monate lang sammeln die Rettungs-sanitäter der Johanniter praktische Erfahrungen im Umgang mit unserem Elektrofahrzeug, das in anderen Bereichen bereits erfolgreich eingesetzt wird. Der Test wird von einer breiten Zustimmung getragen. Der Aufbauhersteller Ambulanz Mobile, die Johanniter als Rettungseinrichtung, der Landkreis Dahme-Spreewald und nicht zuletzt wir als Hersteller arbeiten in dem

Pilotprojekt eng zusammen. Wir sind gemeinsam der Überzeugung, dass dieses Projekt Nachfolger finden wird. Überall dort, wo das Fahrprofil des Rettungsdienstes sich mit dem Reichweitenangebot des eSprinter deckt, ist der Einsatz sinnvoll. Mehrere Nachfragen von anderen Rettungsdiensten bestätigen unsere Einschätzung.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen!



Kersten Trieb
Leitung Verkauf an Behörden/Diplomaten /
Direktkunden/Sonderfahrzeuge
Mercedes-Benz Vertrieb Deutschland



Wir leben Achtsamkeit



Der Begriff Achtsamkeit ist momentan in aller Munde und findet in immer größerem Maß Beachtung. Wir bei Mercedes-Benz haben diesen Begriff seit langem verinnerlicht. Achtsamkeit bedeutet, Aufmerksamkeit für die Bedürfnisse anderer Menschen aufzubringen. Genau darauf achten wir bei der Entwicklung unserer Fahrzeuge. Wir legen den Fokus konsequent auf den Nutzen unserer Kunden.

Um so mehr freut es uns zu hören, dass die Rettungsdienste immer mehr auf die Bedürfnisse der Mitarbeiter eingehen. Das Deutsche Rote Kreuz im Landkreis Esslingen-Nürtingen konfiguriert sowohl seine Rettungswagen als auch seine Kranken-transportwagen so mitarbeiterfreundlich wie möglich und gibt ihnen viel Mitspracherecht bei der Beschaffung. Zufriedene und gesunde Mitarbeiter sind die Folge,

und die Patienten kommen in den Genuss einer optimalen Beförderung.

Lesen Sie auf Seite 10, wie achtsam das DRK im Einzelnen auf seine Mitarbeiter eingeht und hoffen Sie mit uns auf möglichst viele Nachahmer. Denn wir alle profitieren davon, wenn wir die Bedürfnisse unserer Kunden und unserer Mitmenschen im Auge behalten und angemessen darauf reagieren.

Es grüßt Sie herzlich!



André Prick
Leiter Produkt- und Branchenmanagement
Sparten- und Baureihen übergreifend
Mercedes-Benz Vertrieb Deutschland

2021

HelfersHelfer

Branchenspecial – Rettungs- und Einsatzfahrzeuge
www.mercedes-benz.de/sonderfahrzeuge

Wunschkonzert

Wie Aufbauhersteller die vielschichtigen Wünsche ihrer Kunden erfüllen.

Seite 8

Polizei-KTW

Krankentransportwagen mal anders: die neue Generation der P-KTW der Bundespolizei.

Seite 12

Teamorientiert

Das DRK Esslingen-Nürtingen hat die Bedürfnisse der Mitarbeiter im Blick.

Seite 10

Jugendarbeit

Warum die Nachwuchsarbeit der DLRG bei der Jugend so gut ankommt.

Seite 14



Der eSprinter als KTW

Im Rahmen eines Pilotprojekts setzen die Johanniter in der Rettungswache in Bindow einen eSprinter als Kranken-transportwagen ein. Mercedes-Benz, Ambulanzmobile, die Johanniter und der Landkreis Dahme Spreewald als Träger des Rettungsdienstes arbeiten in diesem vielversprechenden Projekt eng zusammen.

Seite 4

Impressum

Herausgeber: Daimler AG, Mercedes-Benz Vertrieb Deutschland, D-10878 Berlin | V. i. S. d. P.: Anne Katrin Ernst | Verlag: Springer Fachmedien München GmbH, Springer Automotive Media, Aschauer Straße 30, D-81549 München | Springer Fachmedien München GmbH ist Teil der Fachverlagsgruppe Springer Nature | Projektkoordination und Redaktion: Johann Kitzberger | Bilder: Daimler AG, Erwin Fleischmann, Bundespolizei, DLRG (Denis Foerner, Daniel-André Reinelt) | Layout: Michael Ballermann, Sabine Spanner | Druck: F&W Druck- und Mediacenter, Holzhauser Feld 2, 83361 Kienberg | Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und elektronische Verarbeitung nur mit schriftlicher Zustimmung des Herausgebers.





Im Praxistest ist der eSprinter sowohl in ländlicher Gegend als auch im Stadtverkehr im Einsatz.

Krankenfahrten unter Strom

Die Johanniter-Unfall-Hilfe setzt am Standort Bindow einen batterieelektrisch angetriebenen **eSprinter als Krankentransportwagen (KTW)** ein. Der Träger des Rettungsdienstes will in einem dreimonatigen Test Erfahrungen sammeln, wie man mit Rettungsdienst und Klimaschutz doppelt Gutes tun kann.

Summend setzt sich der Krankentransportwagen der Johanniter-Unfall-Hilfe in Bewegung. Ja, summend. Denn der Patient, der gerade in eine andere Klinik verlegt wird, gehört bundesweit zu den ersten, die mit einem vollelektrischen KTW befördert werden. Wie kommt es nun, dass der erste eSprinter auf dem flachen Land südlich von Berlin seinen Dienst als KTW verrichtet?

Anregung des Aufbauherstellers

„Die Firma Ambulanz Mobile ist mit der Idee des eKTW auf uns zugekommen“, berichtet Andreas Winkler-Berger, Regionalvorstand des Regionalverbands Südbrandenburg der Johanniter. Zusammen mit Mercedes-Benz hatte der Aufbauhersteller als mögliches Einsatzgebiet für einen

Keine Kosten für den Kreis

Bei dem Testbetrieb des eSprinter KTW fallen für den Landkreis keine Kosten an. Diese werden von Mercedes-Benz und dem Ausbauer Ambulanz Mobile getragen. Die notwendigen Vorarbeiten für den Anschluss der Ladesäule für den eSprinter hat die Johanniter-Unfall-Hilfe übernommen. Das Interesse an Praxistests mit dem Elektro-KTW ist offensichtlich groß: Dem Aufbauhersteller liegen bereits weitere Anfragen vor.

Praxistest eine Gegend mit einer Mischung aus Stadt und Land ins Auge gefasst. Die Entscheidung fiel dann zugunsten der Rettungswache der Johanniter in Bindow. Von dort aus erfolgen häufig Verlegungen beispielsweise in die Kliniken in Bohnsdorf oder in Bad Saarow – das sind Touren von 20 Kilometern beziehungsweise gut 40 Kilometern. Verlegungsfahrten in das rund 50 Kilometer entfernte Lübben sind mit dem eSprinter ebenso darstellbar wie die gut 60 Kilometer langen Strecken zu Krankenhäusern in Berlin.



Der Arbeitsplatz der Fahrer im eSprinter unterscheidet sich kaum von dem im Sprinter mit Verbrenner.



Der Patientenraum des eSprinters wird mit einer separaten Energiequelle klimatisiert.

Der Landkreis als Träger

Der Träger des Rettungsdienstes war sofort interessiert an dem Vorschlag von Ambulanz Mobile und bewilligte einen dreimonatigen Test mit dem Elektro-Krankenwagen. „Der Landkreis Dahme-Spreewald steht dem Projekt sehr positiv gegenüber. Die Testphase soll Auskunft darüber geben, ob elektrische Fahrzeuge im Gesundheitswesen eingesetzt werden können. Denn das Wohl der Patienten sowie eine schnelle Versorgung und der Transport in das nächst geeignete Krankenhaus stehen im Vordergrund“, sagt Vize-Landrätin Susanne Rieckhof.

Reichweite passt zum Fahrprofil

Mit einer Reichweite bis zu 120 Kilometern deckt der eSprinter einen großen Teil der

angefragten Fahrten ab. Falls doch einmal eine Fernverlegung ansteht, kommt der herkömmliche KTW der Rettungswache zum Einsatz.

Geladen wird der eSprinter in der Regel an der Wallbox, die auf dem Gelände der Wache eigens für den Test eingerichtet wurde. Auch an den Lademöglichkeiten der Notfallkrankenhäuser kann der eSprinter Strom tanken. Der Elektro-KTW hat mehrere Ladekarten an Bord, mit denen man an den Ladestationen der unterschiedlichen Energieversorger für den Strom bezahlen kann.

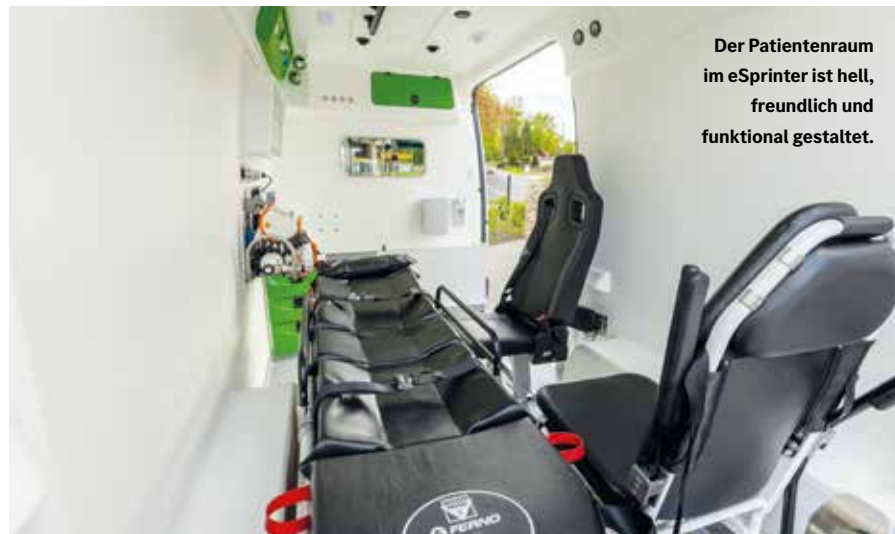
Bei der Ausstattung des eSprinter KTW mussten sich die Sanitäter der Rettungswache in Bindow nicht umgewöhnen. Ausbau und Medizintechnik im Testfahrzeug orientieren sich an den regulären KTW des

„Der Landkreis hat sich verpflichtet, dem Klimaschutz große Bedeutung zu geben.“

Stefan Klein, Ordnungsdezernent, Landkreis Dahme-Spreewald



Die neue Tragenlagerung trägt maßgeblich zur Gewichtseinsparung bei.



Der Patientenraum im eSprinter ist hell, freundlich und funktional gestaltet.

Rettungsdienstes im Landkreis Dahme-Spreewald. Die Fahrzeugbesetzungen lobten Ambulanz Mobile bei der Übergabe ausdrücklich für die ausführliche Einweisung in das Fahrzeug. Der Aufbauhersteller legt seinerseits hohen Wert auf die Rückmeldung der Rettungssanitäter, um die Erkenntnisse aus dem Alltagsbetrieb in die Weiterentwicklung des Fahrzeugs umzusetzen, das für den europaweiten Vertrieb vorgesehen ist. Die Fahrzeugbesetzungen geben konstruktiv Feedback und Hinweise darauf, wie man das

Fahrzeug und den Patientenraum noch weiter verbessern kann.

Umbau mit Herausforderungen

Beim Bau des ersten rein elektrischen Krankentransportwagens auf Basis des Mercedes-Benz eSprinter stand Ambulanz Mobile vor einer besonderen Herausforderung: Das zulässige Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen durfte nicht überschritten werden. Keine leichte Aufgabe, denn allein schon der separate Energiespeicher für den

Patientenraum wiegt beachtliche 200 Kilogramm. Die eigenständige Energieversorgung mit 9 kWh Strom ist aus Sicherheitsgründen notwendig, damit je nach Bedarf in kürzester Zeit gekühlt oder geheizt werden kann.

Den Umweltgedanken im Blick

Zum Einsparen von Gewicht trägt unter anderem die neue und ultraflach gebaute VALERIS-Blaulichtanlage bei. Sie wiegt 15 Kilogramm weniger als herkömmliche Lichtanlagen. Neben dem Gewicht wurde bei der Entwicklung auch dem Umweltgedanken Sorge getragen: Die Anlage besteht aus recycelbarem Kunststoff und weist auf Grund ihrer Bauweise einen geringen Luftwiderstand auf. Mit einer neu entwickelten Tragenlagerung konnte Ambulanz Mobile weiter Gewicht sparen. Der Unterbau der Lagerung ist aus einem speziellen Kunststoff gefertigt und wiegt 45 Kilogramm weniger als die bisher verwendeten Konstruktionen.

Erst zaghaf, dann begeistert

Anfangs zeigte sich das Fahrpersonal der Rettungswache Bindow noch etwas zaghaf und tasteten sich sozusagen an den Umgang mit der neuen Antriebstechnik heran. Die abwartende Zurückhaltung zu Beginn des Pilotprojekts wich jedoch bereits nach wenigen Fahrten der Begeisterung für den eSprinter. Die Fahrer freuen sich ebenso wie die Patienten über die Ruhe im Fahrzeug und über das souveräne Beschleunigen des Fahrzeugs.

Die Erfahrungen aus dem Praxistest fließen in einen Abschlussbericht ein. Auf dessen Grundlage entscheidet das Ordnungsamt des Landkreises, ob Elektro-KTW

0 g/km

beträgt die lokale CO₂-Emission des eSprinter.

dauerhaft im gesamten Kreisgebiet eingesetzt werden.

Die Zeichen stehen gut für die Beschaffung von eSprintern, denn der Landkreis als Träger des Rettungsdienstes bekennt sich klar zum Klimaschutz: „Der Landkreis Dahme-Spreewald ist zu einer wirtschaftlichen und sparsamen Betriebsführung im Rettungsdienst verpflichtet. Wir haben uns weiterhin auch dazu verpflichtet, dem Klimaschutz eine größere Bedeutung zukommen zu lassen. Dazu hat der Landkreis mit einem Klimaschutzkonzept und mit einer Kreisentwicklungskonzeption die strategische Ausrichtung festgelegt“, erläutert Ordnungsdezernent Stefan Klein.

Technische Daten des eSprinter

Der Elektroantrieb des eSprinter gibt seine Leistung über die Vorderräder ab. Ein flexibles Konzept bei Zuladung und Batteriekapazität ermöglicht das Anpassen des Fahrzeugs an den individuellen Einsatzzweck. Bei dem eSprinter KTW wurde eine Konfiguration mit einer Reichweite von 118 Kilometern und einer Kapazität von 35 kWh gewählt.

Maximale Leistung	85 kW/115 PS
Maximales Drehmoment	295 Nm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Reichweite (WLTP)	77 - 118 km / 93 km kombiniert
CO₂-Emission	0 g/km
Stromverbrauch	30 kWh/100 km bis 45 kWh/100 km 37 kWh/100 km (kombiniert)
Zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg
Installierte Batteriekapazität	35 kWh
Ladezeit bei max. Ladeleistung AC	circa 6 h bei 35 kWh an Wallbox oder Ladestation (0-100 %) bei 7,4 kW
Ladezeit bei max. Ladeleistung (DC) an Schnellladestation (10-80 %)	20 Minuten bei 80 kW

Die Reichweite und der Stromverbrauch wurden auf Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Die Reichweite ist abhängig von der Fahrzeugkonfiguration und zudem von Fahrweise, Straßen- und Verkehrsbedingungen, Außentemperatur, Nutzung von Klimaanlage/Heizung etc. und kann gegebenenfalls abweichen.



Die Fahrer können den eSprinter KTW an der Rettungswache und bei den angefahrenen Krankenhäusern laden.

Neue CAN-Bus-Steuerung WAS Control



Von diesem Display aus kann der Fahrer unterschiedliche Funktionen ansteuern.

Beim Rettungseinsatz muss jeder Handgriff sitzen. Auf diese Anforderung reagiert der Wietmarscher Ambulanz- und Sonderfahrzeughersteller WAS mit immer neuen Weiterentwicklungen, die dabei helfen, keine Zeit durch die Bedienung technischer Elemente zu verlieren. Mit WAS Control, der neuen CAN-Bus-Steuerung, hat sich WAS jetzt die Elektrik vorgenommen. Die Technologie hinter WAS Control ersetzt die bisherige Elektrik mit Einzelsicherungen und ermöglicht es WAS, schneller auf Kundenanforderungen einzugehen, denn mit der CAN-Bus-Steuerung

lassen sich Funktionen auch nachträglich mit geringem Aufwand anpassen. Der CAN-Bus ist ein serielles Bussystem für einen schnellen Datenaustausch zwischen Steuergeräten. So kann das Motorsteuergerät mit dem Steuergerät der Warnanlagen-technik kommunizieren. Das System schaltet bei Unterspannung einzelne Funktionen stufenweise automatisch ab und verhindert so die Tiefenentladung der Batterie. Die Bedieneinheiten von WAS Control sind standardmäßig an den zentralen Stellen angebracht, können aber auch individuell platziert oder ergänzt werden. Das Steuer-

element im Cockpit besteht aus einem kleinen Info-Display mit zwölf Tasten. Eine automatische Steuerung der Innenbeleuchtung und aktive Hinweise auf anstehende Wartungen oder die ausgefahrene Trittstufe durch Pop-ups im Display sind weitere smarte Fähigkeiten der WAS Control. Auch bestimmte Szenarien können programmiert und später einfach per Tastendruck abgerufen werden, beispielsweise bei der Rückkehr zur Rettungswache, wenn mit einem Knopfdruck alle Stromverbraucher ausgeschaltet werden. Auch über Folientastaturen am Heck- und Seiteneinstieg sowie über ein Touchpanel im Patientenraum lassen sich viele zentrale Funktionen steuern. Sämtliche Bedienelemente sind desinfektionsmittelbeständig und mit Einmalhandschuhen bedienbar.

WAS Control bedeutet auch, dass es zwischen den verschiedenen WAS-Fahrzeugen bei der Steuerung keine Unterschiede mehr gibt. Die Einsatzkräfte müssen also nicht umdenken, wenn sie auf unterschiedlichen Fahrzeugen eingesetzt werden.

Mobile Stromversorgung

LEAB Automotive, Experte für mobile Stromversorgung in Einsatz-, Sonder- und Nutzfahrzeugen, führt fünf Jahre nach der ersten Generation der Lithium Power Supply (LPS) nun das Nachfolgemodell LPS II ein. Entwicklung und Produktion erfolgten wieder mit dem dänischen Partnerunternehmen Clayton Power. Ob NAW, NEF oder RTW: Mit der LPS kann jedes Fahrzeug spielerisch leicht mit einer kompletten mobilen Stromversorgung ausgestattet werden – mit nur einem einzigen kompakten Gerät, das simpel und schnell eingebaut wird. Dank der Steckertechnik ist kein Eingriff in den Aufbau des Fahrzeugs notwendig. Die LPS II vereint alles, was man zur mobilen Stromversorgung braucht, in einem Gehäuse:

- 12-Volt-Ausgänge
- einen Wechselrichter für 230 Volt
- modernes Batterie-Managementsystem
- einen Lade-Booster
- ein Netzladegerät
- eine Lithium-Batterie (LiFePo4)
- eine exakte Batteriestatusanzeige
- Personenschutzautomat (FI/LS)

Alle Geräte mit einer Leistung bis 3.000 W können Strom von der LPS beziehen – mit 12 Volt Gleichstrom oder 230 Volt Wechselspannung. Die kompakten Abmessungen des Gehäuses sind fast gleich geblieben. Die Kapazität des Lithium-Akkus wurde deutlich erhöht, bei der LPS II stehen jetzt bis zu 160 Ah zur Verfügung. Darüber hinaus verfügt sie mit 180 A über einen deutlich erhöh-



Die LPS II kann bereits bestellt werden, die Auslieferung startet im Herbst.

ten DC-Output, wohingegen der Eigenverbrauch des Geräts auf weniger als 1W reduziert werden konnte. M8-Stecker sowie die Möglichkeit, die LPS II an ein Solarpanel anzuschließen, machen sie noch variabler. Fragen zum Produkt: anfrage@leab.eu oder Tel. 04621 97860-110.



Die von der Firma Miesen aufgebauten NEF machen mit Warnsystemen von Hänsch auf sich aufmerksam.

Luxemburger NEF warnt mit Hänsch

Der Aufbauerhersteller Miesen hat zehn Notarzteinsatzfahrzeuge für das Corps grand-ducal d'incendie et de secours (CGDIS) in Luxemburg umgesetzt. Die Fahrzeuge auf Basis des Mercedes-Benz GLE 350D 4matic überzeugen mit einer Leistung von 200 kW/272 PS, einem Allradantrieb und einem 9G-TRONIC Automatikgetriebe. Weitere vielfältige Highlights bei der Ausstattung machen das Notarzteinsatzfahrzeug zum optimalen Helfer für alle Einsatzfahrten.

Umfangreiche LED-Sondersignaltechnik von Hänsch sorgt dafür, dass das Fahrzeug

frühzeitig von den Verkehrsteilnehmern wahrgenommen wird. Es wurden folgende Warnsysteme verbaut:

Warnanlage DBS 4000 mit integriertem Tonfolgeverstärker 624, Zusatzblitzer blau vorne, Power-Blitz vorne beidseitig, beidseitig Arbeitsscheinwerfer vorne, Rückwärtswarnsystem und Umfeldbeleuchtung. Die Sputnik mini als HTB-Lösung und der Frontblitzer Sputnik SL. Zusätzlich noch die Sputnik mini gelb und blau in der Heckklappe des Fahrzeugs (zur Absicherung bei geöffneter Heckklappe) und das Handbedienteil HBE 300.

Hänsch entwickelt und produziert elektronische Warn- und Signalkonzepte „Made in Germany“ für Einsatzfahrzeuge der Rettungsdienste, der Feuerwehr und der Polizei. Mit diesen Produkten, wie zum Beispiel Blaulicht- und Akustikanlagen (Sirenen) für diverse Einsatzfahrzeuge, ist das Unternehmen kontinuierlich stark gewachsen und hat sich als Kompetenz- und Innovationspartner für individuelle Systemlösungen bei namhaften Automobil- und Aufbauerherstellern sowohl auf dem nationalen als auch auf dem internationalen Markt für Sonderfahrzeuge etabliert.

Koffer für den Krankentransport

Bei seinen Rettungswagen setzt der Ambulanz- und Sonderfahrzeughersteller WAS aus Wietmarschen seit Jahren vermehrt auf Fahrzeuge mit Leichtbaukofferaufbau. Jetzt hält der Trend weg vom Ausbau eines Kastenwagens hin zum Basisfahrzeug mit Kofferaufbau auch vermehrt bei den Krankentransportwagen Einzug. Bei der Anschaffung eines neuen KTW spricht der günstigere Anschaffungspreis des Basisfahrzeugs für den Kofferaufbau. Zudem lässt sich der Koffer nach Erreichen der Laufleistung des Basisfahrzeugs auf einem neuen weiter nutzen. Eine Investition mit Platz für Fortschritt, denn mit der fortschreitenden medizinisch-technischen Entwicklung steigen unter anderem auch die Anforderungen an elektrohydraulische Fahrtragensysteme. Das hat zur Folge, dass die technischen und qualitativen Maßgaben das Gewicht und die Abmessungen der Systeme von Stryker Powerload und Co. erhöh-

hen. Hier bringt der Leichtbaukoffer weitere Vorteile: Der Koffer trägt dazu bei, Gewicht einzusparen, um ein Gesamtgewicht von 3,5 t nicht zu überschreiten, und er ermöglicht ein höheres Platzangebot im Behandlungsraum. Ein Basisfahrzeug mit Kofferaufbau und schlanken Außenmaßen ergibt einen wendigen KTW mit großzügigem Platzangebot für Patient und Besatzung.

Bleibe noch die Unterbringung der Ausrüstung: Schaufeltrage, CombiCarrier und Co. finden sich beim Koffer-Krankentransportwagen im großzügigen Außenstaufach und sind somit weiterhin unproblematisch außerhalb des Patientenraums untergebracht. Sogar Stauraum für weitere Ausrüstungsgegenstände, etwa für den Einsatz als Notfall-KTW, lässt die Geometrie des Kofferaufbaus mühelos zu, da hier keine Rundungen im Ausbaubereich berücksichtigt werden müssen.



Das neue WAS 500 KTW-Kofferkonzept ist mit allen Tragesystemen beziehungsweise Ambulanztischen umsetzbar.



Die neuen KTW der DRK-Rettungswache Nürtingen sind betont mitarbeiterfreundlich ausgerüstet.

Zuhören und umsetzen

Die DRK-Rettungsdienst gGmbH Esslingen-Nürtingen geht bei der Beschaffung von Fahrzeugen so weit wie möglich auf die Wünsche und Erfahrungen der Mitarbeiter ein und **konfiguriert die Krankentransportwagen** zum Wohl der Sanitäter und Patienten.

Sechs bis acht Beförderungen pro Schicht schafft die Besatzung eines KTW beim DRK in Nürtingen. Das bedeutet, sechs bis acht Mal schwere Gewichte stemmen, wenn Patienten mit der Fahrtrage in den KTW eingeladen werden. Noch mehr Muskelkraft ist gefragt, wenn der Einsatz eines Tragstuhls notwendig ist. Auf die Dauer geht das bei den Rettungskräften unweigerlich ins Kreuz.

Deswegen verfolgt Michael Wucherer, Rettungsdienstleiter und Prokurist beim DRK in Nürtingen, folgende Philosophie: „Jeder Euro, den ich in den Arbeitsschutz investiere, schont die Bandscheiben unserer Mitarbeiter!“ Michael Wucherer trägt die Verantwortung über 60 Fahrzeuge. Von

diesen entfallen 22 auf KTW. Nach sechs bis acht Jahren werden die Fahrzeuge ersetzt. Bei der Ersatzbeschaffung legt Wucherer viel Wert auf die Wünsche der Rettungssanitäter. So kommt es, dass die elf KTW, die in den vergangenen zwei Jahren beschafft wurden, einige besondere Merkmale gemeinsam haben. Alle elf sind mit einer speziellen Fahrtrage und einem Krankentragestuhl ausgerüstet. Ein kleiner, faltbarer Tragestuhl ergänzt die Ausrüstung.

Das Fahrtragensystem „Silver“ von Kartsana wurde speziell für den Krankentransport entwickelt und entlastet mit Hilfe seiner elektrohydraulischen Höhenverstellung das Fahrdienstpersonal von kraftraubendem Heben. Wie groß die Arbeits-

erleichterung ist, zeigt sich am maximalen Beladegewicht: Die Trage Silver kann mit bis zu 230 Kilogramm beladen werden.

Krankentragestuhl erklimmt mit Raupentrieb Treppen

Viel Muskelkraft ist auch gefragt, wenn ein Patient über das Treppenhaus transportiert werden muss. Dann kommt ein Krankentragestuhl zum Einsatz. Beim DRK in Nürtingen muss der Patient aber nicht von Hand über die Stufen getragen werden. Hier übernimmt ein Stuhl von utila mit dem Raupenantrieb PowerTraxx die Arbeit. Ein kleiner Elektromotor treibt das Raupensystem an, das mit vollem Akku bis zu 800 Stufen mit einem 110 kg schweren Patienten

schafft. Treppab fährt der Stuhl mit seiner Gleitfunktion ohne Motor. In Verbindung mit einer Bodenhalterung können Patienten sitzend befördert werden. Auch für den Fall, dass das Treppenhaus für diesen Stuhl zu eng ist, ist der KTW gerüstet. Dann nimmt der Patient auf einem kleinen Tragstuhl Platz, der zusammengeklappt im Fahrzeug mitgeführt wird. Mit der Fahrtrage Silver erregt das DRK einiges an Aufsehen im Rettungswesen. „Es vergeht keine Woche, ohne dass eine Wache sich nach der Trage erkundigt,“ berichtet Wucherer, „und die erste Frage ist immer, wie unsere Mitarbeiter damit zufrieden sind.“

Die Planung für eine Ersatzbeschaffung beginnt bereits ein Jahr im Voraus. In dem Beschaffungsprozess gibt es einen entscheidenden Punkt, bei dem Wünsche der Mitarbeiter zum Tragen kommen: nämlich den Baubesprechungstermin beim Aufbaureisender WAS. Dort bringt der zuständige Fachbereichsleiter aus Wucherers Team die Ideen und Wünsche in die Planungen mit ein. „Es ist uns wichtig,“ so Wucherer, „dass die Mitarbeiter ihr Arbeitsgerät selbst gestalten. Das bringt uns eine hohe Zufriedenheit der Mitarbeiter ein.“

„Unsere Mitarbeiter sollen ihr Arbeitsgerät selbst gestalten.“

Michael Wucherer, Rettungsdienstleiter des DRK in Nürtingen

Die Rettungswache Nürtingen rekrutiert ihren Nachwuchs aus der Region. Meistens sind es junge Menschen, die in der Familie oder im Umfeld mit Rettungsdienstlern in Kontakt stehen. Auch das Freiwillige Soziale Jahr sorgt regelmäßig für Nachschub. Allerdings herrscht bei jungen Mitarbeitenden immer eine gewisse Fluktuation. Deswegen hat das DRK 2016 den Versuch gestartet, Personal zu akquirieren, das schon in einem anderen Beruf stand. Hintergedanke war, dass diese Mitarbeiter länger bleiben.

Mitarbeiter mit Lebenserfahrung bewähren sich

Das Projekt erweist sich als erfolgreich. Über Facebook und ein regionales Portal gelang es dem DRK, zahlreiche Bewerber zu gewinnen, die sich nach einer viermonatigen Ausbildung zum Rettungssanitäter über

eine Festanstellung freuen. „Diese Mitarbeiter bringen Lebenserfahrung mit und das macht sich im Umgang auf der Wache und im Gespräch mit Patienten positiv bemerkbar. Als erfolgreiches Beispiel nennt Wucherer Daniela Schilling. Die 42-Jährige stammt aus der ersten Gruppe, die auf diesem Weg gewonnen wurde. Nach der Tätigkeit in einer Bank und im Einzelhandel wurde sie über den Aufruf neugierig auf diesen Beruf und wollte dann noch einmal „etwas richtig Sinnvolles“ machen. Auf der Wache hat Daniela Schilling mit vielen jungen Menschen zu tun. Sie entwickelte sich dort zur Respekts- und Vertrauensperson und wurde 2018 Leiterin der größten KTW-Wache. Sie führt ein Team mit 30 Mitarbeitern, sie prägt die Wache mit ihrem Wesen und vertritt mit ihrem Team lächelnd die Meinung: „Wir haben den besten Chef der Welt.“

1 Die Krankentrage „Silver“ von Kartsana bringt eine große Erleichterung.



2 Für enge und winkelige Gegebenheiten ist ein kleiner, faltbarer Tragestuhl mit an Bord des KTW.



3 Mit einem Raupenantrieb überwindet der Krankentragestuhl mühelos Treppen.

4 Daniela Schilling ist als Quereinsteigerin zum DRK gestoßen und hat diese Entscheidung nie bereut.

Bundespolizei mit neuem Konzept

Der Polizeiärztliche Dienst in der Bundespolizei setzt seit dem vergangenen Jahr **völlig neu konzipierte Polizeinotfall-Krankswagen (P-KTW)** auf Basis des Mercedes-Benz Sprinter ein.

Mit neuen Rettungsfahrzeugen stellt der Polizeiärztliche Dienst (PÄD) seine Mobilität sicher. Einer dieser drei Fahrzeugtypen der neuen Generation ist der von Grund auf neu entwickelte Polizeinotfall-Krankswagen. Wie seine beiden „Geschwister“ – NEF und RTW – ist er ein „etwas anderer Krankswagen“.

Beim Entwicklungsauftrag schrieb die Bundespolizei dem Auf- und Ausbauerhersteller BINZ aus Ilmenau eine durchaus herausfordernde Entwicklungsaufgabe in den Auftragsblock. Der neue P-KTW durfte eine Gesamtmasse von 3,5 t nicht überschreiten, damit das Fahrzeug mit der Fahrerlaubnis

der Klasse B bewegt werden darf. Anders als bei einem zivilen KTW muss im P-KTW die komplette polizeiliche Schutzausrüstung der Polizeisanitäter mitgeführt werden und ein umfangreicher Passivschutz des Fahrzeugs – zum Beispiel gegen den Bewurf mit Steinen – gewährleistet sein.

Streng auf das Gewicht geachtet

Der Aufbauhersteller BINZ hat bei der Entwicklung Gewicht gespart, wo immer es möglich war. Das beginnt bei der Entscheidung für eine bündig in das Fahrzeugdach integrierte Sondersignalanlage. Neben der Gewichtseinsparung bringt diese Anlage als

angenehmen Nebeneffekt einen besseren cW-Wert und trägt somit zu einem geringeren Verbrauch der mit dem 316 CDI motorisierten Sprinter mit Automatikgetriebe bei.

Auch bei der Gestaltung des Patientenraums wurde auf möglichst leichte Komponenten geachtet. Wie beim Rettungswagen der Bundespolizei (P-RTW) kommt auch beim P-KTW das Kofferkonzept zum Einsatz. BINZ baut den Koffer als eigenständiges Modul. Bei Bedarf kann man es vom Fahrgestell trennen und auf einem anderen Fahrzeug einsetzen. Als weiteren Vorteil bringt der neue Koffer ein größeres Platzangebot als sein Vorgänger mit.

Die neue Generation

Als Polizeinotarzt-Einsatzfahrzeug (P-Nef) nutzt die Bundespolizei den Mercedes-Benz Vito. Das P-NEF soll in erster Linie den Notarzt mobil halten und hat eine umfangreiche Notfallmedizinische Ausrüstung an Bord. Das P-NEF kann auch als Befehlskraftwagen genutzt werden – zu diesem Zweck sind Computer, Drucker und Funk mit an Bord. Der Vito ist mit erhöhter Bodenfreiheit und einem permanenten Allradantrieb

unterwegs. Als „mittlere Größe“ ist der in diesem Artikel beschriebene P-KTW mit dabei. Ebenfalls mit Allrad ist der neue Rettungstransportwagen P-RTW ausgestattet. Dank seiner umfassenden medizinischen Ausstattung kann der Notarzt hier lebensbedrohliche Verletzungen oder Erkrankungen behandeln. Wegen der Gesamtmasse von fünf Tonnen brauchen die Fahrer den Lkw-Führerschein der Klasse C1.



Die Ausstattung unterscheidet sich von zivilen KTW.

Ausstattung kompatibel

Bei der Konfiguration der drei Typen hat die Bundespolizei auf die Kompatibilität der medizinischen Ausrüstung geachtet. Sowohl Halterungen als auch Geräteanschlüsse und Gerätekabel sind kompatibel. Verschiedene Defibrillatoren und Diagnosegeräte können erstmals zwischen allen Fahrzeugen ausgetauscht werden. Lücken bei der Versorgung der Patienten beim Wechsel der Geräte gehören damit der Vergangenheit an.

Auch wenn man es den P-KTW nicht gleich ansieht, unterscheiden sie sich doch deutlich von zivilen KTW. Sie besitzen eine

polizeitypische Schutzausrüstung, die sie gegen Angriffe schützt. Der Stauraum ist so gestaltet, dass die Beamten Helm und Körperschutz verkehrssicher unterbringen können. Wegen der zu erwartenden Einsatzszenarien sind die P-KTW auch bei der medizinischen Ausstattung anders konzipiert als „normale“ KTW. Ähnlich wie bei einem Notarztwagen kann hier der Polizeiarzt mit Defibrillator und Beatmungsgerät zusteigen, um die Polizeisanitäter zu unterstützen.

Die insgesamt 45 P-KTW stehen an den Standorten der Polizeiärztlichen Dienste, überwiegend bei der Bundesbereitschafts-

polizei. Eingesetzt werden die P-KTW bei allen polizeilichen Lagen der Bundespolizei. Schwerpunkte sind Großveranstaltungen, Demonstrationen und Fußballfanbegleitung. Aber auch bei der Begleitung technischer Einheiten bei der Tauchsicherung oder der Höhenrettung werden sie gebraucht.

(Mit freundlicher Unterstützung der Bundespolizei)



Mit diesem Trio ist der Polizeiärztliche Dienst der Bundespolizei für alle möglichen Einsatzlagen gerüstet.

Mit Zusatzqualifikation zum Polizeisanitäter

Bei der Bundespolizeiakademie in Lübeck können sich Polizeibeamte zum Polizeisanitäter ausbilden lassen. Der Weg zu der Zusatzqualifikation als Rettungssanitäter führt über einen Lehrgang mit 520 Stunden Umfang. Auf sieben Wochen Theorie folgen neun Wochen mit zwei Praktika zu je 160 Stunden. Vorgeschrieben sind eine Hospitation in einer Klinik und ein Praktikum in einer Rettungswache. Die Notfallrettung bildet den Schwerpunkt des Praktikums in der Rettungswache. Nach dem Praktikum müssen die Kursteilnehmer einen speziellen polizeilichen Ausbildungsteil durchlaufen. Dabei genießen die Teilnehmer eine noch intensivere Ausbildung als die zivilen Rettungskräfte. Nach erfolgreich abgelegter Prüfung dürfen sich die Polizeisanitäter offiziell „Rettungssanitäter“ nennen und können im polizeiärztlichen Dienst eingesetzt werden.



Die Ausbildung zum Polizeisanitäter ist umfangreicher als bei zivilen Rettungskräften und ist stark auf mögliche Einsatzszenarien ausgerichtet.

In Jugend-Einsatz-Teams wird der Nachwuchs schrittweise an die Rettungsaufgaben herangeführt.



Retten wie die Großen

Während viele Vereine massiv mit Nachwuchsproblemen kämpfen, ist die **Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft (DLRG)** mit ihrer Jugendarbeit erfolgreich auf Kurs. HelfersHelfer ging der Frage nach, warum die Lebensretter bei der Jugend so gut ankommen.

Jeder, der an der Küste einen Badeurlaub macht, kennt und schätzt sie: die im typischen Gelb-Rot gekleideten Rettungsschwimmer der Deutschen-Lebens-Rettungs-Gesellschaft. Von ihren Türmen aus überwachen sie das Geschehen am Wasser und gehen ihrer Hauptaufgabe nach: Leben zu retten. Auffällig oft verrichten dabei junge Menschen den ehrenamtlichen Rettungsdienst. HelfersHelfer fragte bei der DLRG nach, was ihre Nachwuchsarbeit so erfolgreich macht.

„Wir sind in einer glücklichen Situation, wir haben keinerlei Nachwuchsprobleme“, bestätigt Achim Wiese, der Pressesprecher der DLRG. „Wir gewinnen viele Mitglieder gleich dann, wenn sie das Schwimmen lernen“, erklärt Wiese. Aus Versicherungs-

gründen nimmt die DLRG die Schwimmerschüler als Mitglieder auf. Ein Teil der Schüler tritt wieder aus, wenn sie schwimmen können, aber viele wollen dann auch die weiteren Schwimmabzeichen erwerben und bleiben deswegen dabei. In der typischen DLRG-Karriere schließt sich an die Schwimmabzeichen dann das Rettungsschwimmen in seinen unterschiedlichen Leistungsstufen an. Die Nachwuchsarbeit ist der DLRG sozusagen kraft ihres Kernauftrags – Menschen zur Selbstrettung anzuleiten und Rettungsschwimmer auszubilden – in die Wiege gelegt. Achim Wiese bestätigt das: „Unsere jungen Mitglieder gelangen über einen fließenden Übergang von unseren Schwimmangeboten in den Rettungsdienst.“

Weltgrößter Wasserretter

Ihre über 550.000 Mitglieder machen die DLRG zur größten freiwilligen Wasserrettungsorganisation der Welt. Mehr als 41.000 Freiwillige bewachen als Rettungsschwimmer die Küsten von Nord- und Ostsee, Seen, Flüsse und Schwimmbäder. Sie nahmen im letzten Jahr 38.000 Schwimmanfängerprüfungen ab. Dazu kommen weit über 100.000 Schwimmprüfungen und rund 33.000 Rettungsschwimmerprüfungen. Knapp 40.000 Ausbilder haben 2020 über zwei Millionen ehrenamtliche Ausbildungsstunden geleistet.

„Wir haben keinerlei Nachwuchsprobleme bei der DLRG“

Achim Wiese, DLRG-Pressesprecher

Aus „Jetties“ werden große Retter

Ein wichtiger Baustein, der die Jugendlichen an die DLRG bindet, sind die Jugend-Einsatz-Teams – die „Jetties“. In diesen Teams werden die Kinder und Jugendlichen schrittweise an Rettungseinsätze herangeführt. „Sie sind mit den ‚großen‘ Rettern mit dabei und erleben, wie es im Einsatz ist“, erklärt Achim Wiese. In der Vorbereitung lernen die Junior-Retter beispielsweise, wie man Knoten knüpft, wie sie auf dem Boot mit Strömungen umgehen und wie sie das Wetter deuten. Sie lernen das Bedienen der Funkgeräte und die Funksprache und natürlich dürfen sie auch mal das Boot steuern. Die Ausbilder bekommen regelmäßig die Rückmeldung, dass sich die „Jetties“ dabei „wie die großen Retter fühlen“ und dass sie viel Spaß beim Dienst auf dem Boot und auch bei der Mitarbeit in der Leitstelle haben.

Nachschub von BFD und FSJ

Die Einsatzmöglichkeiten im gesamten Bundesgebiet locken regelmäßig junge Menschen, die den bundesfreiwilligen Dienst leisten oder ein Freiwilliges Soziales Jahr absolvieren, zur DLRG. Besonders zugkräftig ist die Tatsache, dass in jedem Fall ein zweiwöchiger Einsatz an der Ost- oder Nordsee zum Programm gehört. „Auf diesem Weg bleibt uns der eine oder andere BFDler oder FSJler als Mitglied erhalten“, berichtet Wiese.

Die richtigen Kanäle bespielen

Ein attraktives Angebot allein macht noch keine erfolgreiche Nachwuchsarbeit aus. Das hat man bei der DLRG schon vor Langem erkannt und spricht die Jugend auf den gängigen sozialen Medien an. Auf YouTube betreibt sie die Webserie „DLRGTube“, die alle zwei Wochen Themen der Arbeit der DLRG zeigt. Natürlich ist die DLRG auf Facebook, Instagram und Twitter vertreten, TikTok ist für den Sommer geplant. In den Gremien, welche die sozialen Medien befüllen, sind auch Jugendliche mit von Partie.

„Die Zwölf- oder Dreizehnjährigen wissen besser, wie ihre Altersgruppe angesprochen werden will, als die Erwachsenen im Präsidium. „Es ist uns wichtig, den Jugendlichen auf Augenhöhe zu begegnen“, betont Achim Wiese. Der Arbeitskreis „Soziale Medien“ arbeitet kontinuierlich daran, nah am Lebensgefühl der Jugendlichen zu bleiben. Zusätzlich betreibt die DLRG eine sehr aussagekräftige Homepage und ein Verbandsmagazin.

Rettungssport – ein großer Magnet

Zu einem außerordentlich wichtigen Anziehungspunkt hat sich der Rettungssport entwickelt. Rund 39.000 Rettungssportler sind

bei der DLRG aktiv. Die Bandbreite reicht dabei vom Breitensport im Ortsverein über den Internationalen Deutschland-Pokal bis hin zum Leistungssport, der in der Spitze bis zu den World Games führt – das ist der höchste internationale Wettbewerb der nicht-olympischen Sportarten.

Attraktiv durch große Bandbreite

Ein Blick auf das breite Spektrum der Rettungsorganisation macht deren Anziehungskraft deutlich. Jugendliche können sich in ganz unterschiedliche Richtungen entwickeln. Sie können als Rettungsschwimmer tätig werden und Bootsführer oder Taucher werden, sie können aber auch genauso gut Ausbilder werden. Wofür sie sich auch entscheiden, eines haben die meisten Mitglieder gemeinsam: Sie sind seit frühester Jugend dabei, weil sie am Anfang ihrer Schwimmkarriere von der DLRG angeworben wurden. Achim Wiese bringt es mit seinem Schlusswort auf den Punkt: „Der persönliche Kontakt vor Ort ist enorm wichtig!“



Das Schwimmenlernen ist der klassische Einstieg in die DLRG.



Die Jugendlichen können sich bei der DLRG in einer großen Bandbreite engagieren.



Wachdienst am Strand ist eine der zentralen Aufgaben der DLRG.



Sie würden ja auch nicht den zweitbesten Arzt nehmen.

Der Sprinter als Kranken- und Rettungstransportwagen. Wer Gutes tut, sollte sich im Notfall 100 % auf sein Fahrzeug verlassen können. Sicherheit und Zuverlässigkeit stehen auch beim Sprinter an allererster Stelle. Dafür sorgt eine Vielzahl von Assistenzsystemen wie der Totwinkel- und der Aktive Spurhalte-Assistent sowie der Aktive Abstands-Assistent DISTRONIC. Dank der Wandlerautomatik 7G-TRONIC PLUS kann sich der Fahrer voll auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren. Mit dem leistungsstarken V6-Motor gelangt man nicht nur sicher, sondern auch schnell ans Ziel. Mehr Infos unter www.mercedes-benz.de/rettung

Mercedes-Benz

