

Notfallpraxis • Reportagen • Einsatzberichte • Recht • Medizin • Technik •



RETTUNGS
MAGAZIN

RETTUNG^S

1 Januar/Februar 2006

EUR 4,80
Deutschland

Österreich EUR 5,50
Italien EUR 5,90
Luxemburg EUR 5,60
Schweiz CHF 9,40

MAGAZIN

Im Heft

Booklet mit
über 1100
Lehrrettungswachen

RETTUNG
MAGAZIN

2006



Adressverzeichnis
Lehrrettungswachen

Urologische Notfälle

Worauf Sie achten müssen

Corpuls³

Der neue
Defibrillator
im Detail

Christoph 51

Das Rätsel
um seinen Absturz

**Aggressive
Patienten**

Wie Sie sich
schützen können

**Einsätze
im Gelände**

Der „Pinzi“
macht's möglich





Wintereinsätze auf der Frankenalb (Bayern)

Der „Pinzi“ macht's möglich

Tiefer Waldboden, hohe Schneeverwehungen, überflutete Wege: Mit seinem Pinzgauer-Allrad-KTW kommt das BRK Schnaittach überall durch. Doch bis die Helfer mit diesem Fahrzeug zum ersten Einsatz ausrücken konnten, gab es viel Arbeit.

Mit diesem Fahrzeug kommen wir auch im Winter überall hin“, begeistert sich BRK-Bereitschaftsleiter Reinhard Singer aus Schnaittach über „seinen“ Pinzgauer. Die Gemeinde liegt etwa 40 Kilometer nordöstlich von Nürnberg (Bayern)



Der „Pinzi“ vor der Festung Rothenberg.

Foto: Regener/FAK

glichen

im Gebiet der Frankenalb. Hier gibt es noch Einödhöfe und hochgelegene Ortschaften, die im Winter von den herkömmlichen Einsatzfahrzeugen nur schwer oder überhaupt nicht zu erreichen sind. Da ist ein geländegängiges Einsatzfahrzeug unentbehrlich.

Das wissen auch die 43 Aktiven des BRK Schnaittach und setzten sich zusammen, ein Allradfahrzeug zu planen. Schnell war man sich einig, dass der „Neue“ gerade da eingesetzt werden soll, wo andere Fahrzeuge nicht hinkommen: im Winter zu den Einödhöfen, den Unfallstellen auf Pisten und Loipen oder zu gestürzten Bikern im Wald bzw. verunglückten Forstarbeitern.

Das gesuchte Fahrzeug müsste also selbst bei tiefem Schnee und im feuchten Gelände eingesetzt werden können. Außerdem dürfte es nicht zu teuer sein, denn sowohl die Anschaffung als auch die Folgekosten muss die Bereitschaft selber tragen.

Der Österreicher aus Gummersbach

Die Suche dauerte zwei bis drei Jahre und führte quer durch Deutschland. Unter anderem wurde bei der Bundeswehr, dem damaligen Bundesgrenzschutz, der Bereitschaftspolizei und Privatfirmen nachgefragt. In oberbergischen Gummersbach (NRW) wurde man schließlich fündig.

Reinhard Singer reiste zusammen mit seinem Stellvertreter Robert Häußler nach Gummersbach, um den Wagen anzuschauen. „Er gefiel uns auf Anhieb, aber er sah erbärmlich aus“, erinnert sich Singer. Das Fahrzeug diente einst den österreichischen Gebirgstruppen als KTW und hatte 113 000 Kilometer auf dem Tacho. Aber der Motor sprang sofort an und lief rund. 7500 Euro zahlten die Franken für den Second-Hand-Krankenwagen.

„Als dann im Juli 2000 der ‚Pinzi‘ auf dem Hof unserer Rettungswache stand, gab es die ersten Enttäuschungen“, räumt Robert Häußler ein. Überall wo man auch hinschaute befand sich Rost. Einige der Bereitschaftsmitglieder konnten nicht glauben, dass aus diesem wenig vertrauenserweckenden Fahrzeug der KTW werden sollte, den man sich vorgestellt hatte. „Schade um das Geld“, dachten einige, denn für den Innenausbau hatten sie noch mal 7500 Euro veranschlagt. Nur ein kleiner Teil hiervon dürfte über Spenden zu finanzieren sein.

Doch statt zu resignieren, machten sich die Einsatzkräfte an die Arbeit. Zunächst wurde der Österreicher total zerlegt. Der Kastenaufbau ab-, die festinstallierten Einrichtungen ausgebaut und alles, was aus Metall war, wurde blank

geschliffen. Es gab kaum eine Stelle, die nicht geschliffen wurde.

„Manchmal standen wir vor dem ‚Pinzi‘ und wussten nicht, wie es weitergehen sollte“, erzählt Reinhard Singer. Die nächsten Schritte wurden diskutiert. Um die verschiedenen Meinungen unter einen Hut zu bringen, waren Kompromisse unumgänglich. Immer wieder war es Marco Bayer – der Fachmann in der Gruppe –, der eine Lösung wusste, der aufmunterte und mitriss. „Ohne ihn“, so Singer, „wäre alles viel teurer geworden.“

Auf der Suche nach der Lichtmaschine

Hinzu kamen Probleme, mit denen vorab niemand gerechnet hatte. So hatten die Rotkreuzler Schwierigkeiten, die Lichtmaschine des Fahrzeugs zu finden. Erst als sie die Leitungen verfolgten, kam man dahinter, dass das Teil im Ventilator sitzt.

Nachdem auch die Lackierarbeiten innen und außen beendet waren, wurde der Kastenaufbau wieder auf das Fahrzeug gestellt und über dem Fahrerhaus noch ein aufrollbares neues Verdeck angebracht. Jetzt endlich sah alles so aus, wie man es sich vorgestellt hatte. Auch die Pessimisten waren nun überzeugt, dass doch noch etwas Positives aus dem Dreiaxser werden würde.

Als dann auch noch die Tragen und Geräte einschließlich der Funkgeräte eingebaut wurden, gab es nur noch Lob für die zehn unermüdlichen Autobauer. Rund 1800 Stunden hatten sie in knapp einhalb Jahren in den „Pinzi“ gesteckt. Im Dezember 2003 erhielt der KTW seine Zulassung; vier bis sechs Wochen nach der Indienststellung rückte er zu seinem ersten Einsatz aus: ein Feuer, bei dem die Fahrzeugbesatzung zur Betreuung der Bewohner benötigt wurde.

Beladung über Norm

Das Fahrzeug wird offiziell als KTW bezeichnet und rückt als Mehrzweckfahrzeug bei Rettungs- und Betreuungseinsätzen aus. Zudem dient es als Zugfahrzeug für den Katastrophenschutz-Anhänger. Außerdem wird es zu Sicherungsdiensten, bei Flugveranstaltungen auf dem Flugplatz Lillinghof und sonstigen Veranstaltungen abgestellt. Der Funkrufname lautet RK 46/11/1. Die medizinische Aus-



Die Beladung des Allrad-KTW umfasst unter anderem eine Fahrtrage, Notfallkoffer und -rucksack, Defibrillator sowie Medumat-Beatmungsgerät.



Der Dreiachsler wird unter anderem als Zugfahrzeug für einen Geräteanhänger genutzt.



Anfangs machte der Pinzgauer einen traurigen Eindruck. Wo man auch hinschaut, rostete das Fahrzeug.



Um den Wagen Instand zu setzen, musste er komplett zerlegt werden.

Technische Daten

Fahrzeugtyp: Pinzgauer 712/M Dreiachsler, **Hersteller:** Steyr, **Baujahr:** 1976, **Getriebe:** Fünfgang mit zuschaltbarem Allrad und Geländegang, alle drei Achsen mit hydraulischer Sperre, **Motor:** Benzin 2,5 Liter, luftgekühlt, 78 PS bei 4500 U/min., **Wmax.:** 105 km/h, **Maße:** zulässiges Gesamtgewicht: 3,9 Tonnen, Fahrzeugbreite: 180 cm, Fahrzeughöhe: 265 cm, Fahrzeuglänge: 495 cm, **Besonderheiten/Beladung:** 2 Luftstandheizungen, Umfeldbeleuchtung, 4-Meter-Gerät (FuG 8b1) und 2-Meter-Gerät (FuG 10b).



Der Koffer wird auf das Fahrgestell gesetzt.

stattung umfasst zusätzlich zur KTW-DIN-Ausrüstung:

- Ferntrage,
- 2 Krankentragen,
- Notfallrucksack,
- Notfallkoffer,
- Defibrillator (Halbautomat, Typ Heart Start 3000),
- 10 Liter Sauerstoff,
- Medumat-Beatmungsgerät,
- Schaufeltrage,
- Vakuummatratze und
- Stiftncks.

Bei Unfällen oder zu Krankentransporten entscheiden in der Regel die Schnaittacher nach eigenem Ermessen, ob das Fahrzeug eingesetzt wird oder ein normaler KTW/RTW den Einsatz übernimmt. Nur wenn der Rettungsleitstelle bekannt ist, dass der Einsatz des Pinzgauers notwendig oder von Vorteil ist, kommt von dort die entsprechende Anweisung.

Im Winter 2004/2005 konnte der Dreiachsler richtig getestet werden. So wurden problemlos bei Tiefschnee die Zufahrten zum Rothenberg und den Skiliften bewältigt. Schneewehen bis zu einem halben Meter stellten ebenfalls kein Hindernis für das robuste Fahrzeug dar. Auch Schlaglöcher oder schlechte Wege sind für den Pinzgauer kein Problem. „Da kann man eine Streichholzschachtel auf die Ablage stellen, die bleibt stehen“, macht Singer deutlich, wie erschütterungsfrei der Transport ist. „Schonender kann es für einen Verletzten nicht gehen.“

Drei Einsätze wurden im vergangenen Winter zur vollsten Zufriedenheit mit dem Pinzgauer bewältigt. Hinzu kamen diverse Sicherungsdienste, die den Wagen ebenfalls vor keine Probleme stellten. Bleibt lediglich als Wermutstropfen der Spritverbrauch, der mit rund 20 Liter Benzin auf 100 Kilometern kraftvoll ist.

Der Tipp von Reinhard Singer für all jene, die auch ein Fahrzeug in Eigenregie umbauen möchten: „Es müssen genügend Leute zur Verfügung stehen, die auch wirklich mitmachen und nicht abspringen. Sie dürfen sich nicht vor dreckiger Arbeit fürchten. Zumindest ein Fachmann sollte zur Verfügung stehen. Dann ist es machbar. Ansonsten sollte man besser die Finger davon lassen.“

Stephan Weir (Text), Reinhard Singer (Fotos)