



# Tonnenschwere Power für Hambach

RWE hält an seinem Braunkohlestandort Hambach (NRW) einen Rettungswagen auf Unimog U 4023 vor. Lesen Sie, was dieses Fahrzeug so besonders macht.



**231**

PS

weist der Unimog-Rettungswagen der RWE Power AG auf.

**I**n den letzten Monaten ist es etwas ruhiger geworden um den Braunkohlestandort Hambach, dem größten von der RWE Power AG betriebenen Tagebau im Rheinischen Braunkohlerevier.

„Wir können uns endlich wieder auf das reguläre Tagesgeschäft konzentrieren“, sagt Otto Zimmermann, hauptamtlicher Mitarbeiter des arbeitsmedizinischen Dienstes und Rettungsassistent am Standort Hambach.

Seit 2021 kommt hier ein Unimog der neuesten Generation zum Einsatz. Das Modell U 4023 verfügt über einen 231 PS starken, vierzy-

lindrigen Euro 6 Motor mit beachtlichen 900 Nm. Beim Typ 4023 ist der Motor etwas nach hinten gewandert. Das führte nicht nur zu mehr Platz im Führerhaus, sondern auch zu einem niedrigeren Fahrzeugschwerpunkt.

„Gegenüber den Vorgängergenerationen, die wir ebenfalls im Einsatz haben, fährt sich der 4023er fast wie ein Pkw“, so Michael Lennartz, Regionalleiter West Rettungsdienst der RWE

Beim Unimog U 4023 ist der Allradantrieb zuschaltbar und kann durch ebenfalls zuschaltbare Differenzialsperren unterstützt werden. Eine Reifendruckregelanlage komplettiert die Geländeausrüstung.

Foto: Shutterstock/ Art Kovalenko, MIKCOA

Diese Ausstattungsdetails des Fahrzeugs sind allerdings keine Dekoration, da gerade einmal zehn bis 20 Prozent des Tagebaus asphaltierte Wege bilden. Hier ist ein hochgeländegängiges Fahrzeug absolut notwendig.

Weiterhin kommt noch dazu, dass sich durch den Abbau der Kohle die Fahrwege ständig ändern bzw. Standorte der abbauenden Geräte verschieben. Somit finden auch regelmäßig Orientierungsfahrten im schweren Gelände statt, damit man im Einsatzfall, gerade in der Nacht, den richtigen Punkt anfahren kann.

„Als wir in die Planung des Fahrzeugs eingestiegen sind, haben wir ursprünglich Kontakt mit der Firma Strobel aufgenommen, da die Vorgänger-Unimog von Strobel aufgebaut wurden. Aufgrund von speziellen Sonderwünschen konnten diese aber in den laufenden Produktionsablauf von Strobel nicht so schnell eingeplant werden, was die Lieferzeit erheblich nach hinten gesetzt hätte. Also haben wir nach Alternativen gesucht“, so Lennartz.

Fündig wurde die RWE bei der Firma Emmert Fahrzeugbau in Lingen an der Ems. „Die Firma Emmert hat sich auf den Bau von Rettungsdienstfahrzeugen sowie Expeditionsmobilen spezialisiert. Gerade für die Anforderungen in einem Tagebau erschien uns diese Kombination ideal“, so Lennartz.

Die Firma Emmert hat auf das Unimog-Fahrgestell einen massiven Koffer aufgebaut. Im Gegensatz zu regulären RTW-Koffern ist die Wandstärke des Unimog-Koffers 6 cm stark und somit äußerst stabil.

Wegen der Erfahrung mit dem Aufbau von Expeditionsmobilen ist der Koffer nicht nur sehr verwindungsfähig, sondern verfügt auch über eine besondere Dichtigkeit. Emmert baut den Koffer hierzu nicht nur selbst zusammen, auch die Wände werden in den eigenen Werkstätten gefertigt.

„Ein großes Problem stellt der feine Staub im Tagebau dar; wir finden ihn in jeder Ritze. Daher ist es wichtig, dass der Koffer gut schließt und die Dichtigkeit hält“, erläutert Lennartz.

Der Innenausbau des Fahrzeugs wurde komplett nach den Vorgaben der RWE-Verantwortlichen erstellt. „Wir haben uns mit der Firma Emmert zusammengesetzt und unsere Wünsche besprochen“, erzählt Lennartz. „Hier konnten auch ausgefallene Wünsche



und Ideen umgesetzt werden.“

Im Vordergrund stand beim Ausbau die Praxistauglichkeit, und diese weicht beim Anforderungsprofil der RWE-Retter schon etwas von den Anforderungen eines „normalen“ Rettungsdienstes ab.

### Fahrzeughöhe ist ein Problem

Das Hauptproblem bei einem geländegängigen Fahrzeug wie dem Unimog stellt die Höhe des Aufbaus dar. Weder die Entnahme der Medizintechnik noch das Be- und Entladen von Patienten sind mit regulären Lösungen möglich. Besonderes Augenmerk legten die Verantwortlichen der RWE daher auf die Trageentnahme sowie die Entnahme des medizinischen Equipments.

„Bei den älteren Unimog-Rettungswagen müssen wir, um beispielsweise den Defibrillator zu entnehmen, das Fahrzeug über die Treppe betreten. Dadurch geht uns wertvolle Zeit verloren“, vergleicht Lennartz.

### Spezielle Lösungen für ein spezielles Einsatzgebiet

Die Firma Emmert hatte zur Lösung dieses Problems eine besondere Idee: Sowohl die Monitor/Defi- als auch Sauerstoffeinheit sind auf Airlineschienen an der linken Fahrzeugseite von innen an die Tür eines Außenfaches angebracht. Somit ist die Medizintechnik von innen und von außen zugänglich. Aufgrund einer verbauten Zugfeder kann man sich die gesamte Medizintechnik von außen auf Entnahmehöhe herunterziehen. Dadurch ist eine Entnahme von außen problemlos möglich. →

Im Gegensatz zu regulären RTW-Koffern ist die Wandstärke des Unimog-Koffers 6 cm stark.



# 40

Mio. Tonnen Kohle werden im Tagebaugebiet Hambach jährlich gefördert.



# Technik



Das Hauptproblem bei einem geländegängigen Fahrzeug wie dem Unimog stellt die Höhe des Aufbaus dar.

Eine ähnlich spezielle Lösung wurde bei der Trageentnahme gefunden. Wird die extreme Entnahmehöhe sonst über einen sehr langen Trageauszug nach hinten ausgeglichen, wurde hier eine gänzlich neuartige Konstruktion verbaut. Die Trage wird wie der Abrollbehälter eines Wechselladerfahrzeuges durch einen Kranarm aus dem Fahrzeug gehoben.

Der Vorteil dieser Konstruktion ist die sehr kompakte Ausladung nach hinten aus dem Fahrzeug. Die Trage kann fast bis an das Heck des Fahrzeugs gerollt werden und wird dann vom Kranarm in das Fahrzeug gehoben. Daher liegt der Patient auf keiner schiefen Ebene, sondern wird horizontal liegend in das Auto gehoben.

Als Medizintechnik nutzen die Rettungsassistenten und Notfallsanitäter der RWE eine Monitor-/Defi-Einheit der X-Serie von Firma Zoll, einen Weinmann Medumat Standard sowie eine Absaugpumpe Accuvac, ebenfalls von Weinmann.

Durch die enorme Innenbreite des Kofferaufbaus konnte die gesamte sonstige Ausrüstung samt Verbrauchsmaterial an die Stirnwand des Kofferaufbaus verbracht werden. „Wir sind in der komfortablen Situation, mehr Platz als Material zu haben“, lacht Zimmermann.

Sogar ein großes, ausziehbares Waschbecken mit Wassertank konnte an der Stirnwand angebracht werden.

Bauartbedingt gibt es allerdings kein Verbindungsfenster zwischen der Fahrerkabine und dem Kofferaufbau. Stattdessen wurde ebenfalls an der Stirnwand ein großer Flachbildschirm angebracht. Dieser liefert während der Fahrt Live-Aufnahmen von der Fahrzeugfront und verhindert, dass es Mitfahrenden im Kofferaufbau übel wird.

Auf der linken Fahrzeugseite wurde zusätzlich zum erwähnten Entnahmefach der Medizintechnik noch eine weitere Flügeltür eingebaut. Hierdurch ist der Wechsel von Sauerstoffflaschen auf einem absenkbaaren Schlitten bequem möglich.

Die rechte Fahrzeugseite beinhaltet neben der Zugangstür in den Aufbau noch ein Außenfach für die Vakuummatratze und das Spineboard. Ebenfalls ist der Notfallrucksack durch ein weiteres Außenfach direkt zu entnehmen. Falls erforderlich, könnte er auch durch eine Klappe ins Innere des Fahrzeugs entnommen werden.

## Sensible Elektronik

Bewusst haben sich die RWE-Retter gegen eine elektrische Treppenkonstruktion als Zugangsmöglichkeit zur Seitentür entschieden. Aufgrund der enormen Dreck- und Schlammprobleme im Tagebau wäre eine elektrische Konstruktion mit hoher Wahrscheinlichkeit zu störanfällig.



Der Innenausbau des Fahrzeugs wurde nach den Vorgaben der RWE-Verantwortlichen erstellt.

## Unimog U 4023



Die Medizintechnik ist auf Airlineschienen an der Innentür angebracht.



Ausziehbares Waschbecken mit Wassertank im Stirnwandschrank.

Der Blaulichtbalken vom Typ Hänsch DBS 5000 sollte ursprünglich direkt auf das Dach des Unimog gebaut werden. Allerdings war die Sichtbarkeit dadurch nicht optimal. Die Firma Emmert konzipierte daher eine spezielle Halterung, um den Balken höher zu setzen. Am Heck kommen die mittlerweile üblichen LED-Platinen zum Einsatz. Gehör verschafft man sich mit pressluftimitierenden Elektrohörnern.

Nachdem die ersten, seinerzeit noch von der Firma Zeppelin aufgebauten Unimogs in Elfenbein lackiert wurden, ging man bei der von System Strobel aufgebauten Generation zu



schwefelgelb über. Die aktuellen Unimogs sind reinweiß lackiert und mit roten Konturlackierungen versehen. Am Heck wurde eine rot-weiße, retroreflektierende Folie angebracht, um die Sichtbarkeit nach hinten zu verbessern.

Im Jahr 2030 soll der Tagebau in Hambach enden, danach werden die sogenannten Rückbauarbeiten beginnen. Ob es aber möglicherweise eine Verlängerung geben wird, steht in den Sternen. Gerade wird bei Emmert ein weiterer Unimog-Rettungswagen aufgebaut. Ob dies der letzte für den Tagebau sein wird, weiß heute noch niemand.

UNSER AUTOR: Alexander Kup (Text und Fotos)

Bislang waren die Unimog-RTWs schwefelgelb lackiert (links), die neue Generation ist reinweiß (rechts).

Anzeige

DIE SIGNALGEBER

BESUCHEN SIE UNS AUF DER  
**RETTmobil**  
INTERNATIONAL  
11. - 12. MAI 2022  
HALLE G  
STAND 1315

TFA Per4mance

NOVA-L2

MOWACOM  
Abbildung ähnlich

Hänsch  
ENGINEERED AND MADE IN GERMANY

**HÄNSCH GMBH**  
Schützenstraße 21 / D-49770 Herzlake / ☎ +49 (0) 5962 9360 - 0 / [www.fg-haensch.de](http://www.fg-haensch.de)