

SAFETY #4

FIRST +

BERICHTE UND GESCHICHTEN AUS SONDERFAHRZEUGBAU UND RETTUNGSWESEN.



SAFETY FIRST+



INHALT



4 Die WAS 500 E-Ambulanz auf dem Prüfstand – Erfahrungen aus dem Praxiseinsatz.



8 WAS in Frankreich – Ein Gespräch mit Leopold Ekeki, Directeur Operationnel France.



12 „Ich genieße Veränderungen!“ – Andrzej Kurian von WAS Polska im Gespräch.



16 Neue Koffer für Steinfurt – Der Kreis setzt beim Krankentransport auf Kofferaufbau.

20 Der WAS 300 Allrounder – eine Ambulanz für alle Fälle.

22 Willkommen im neuen Headquarter! – Nach rund einjähriger Bauphase hat die WAS ihre neue Heimat in Emsbüren bezogen.

26 Der Nürnberger Baby-Notarztwagen der Johanniter-Unfall-Hilfe e. V. – Gastbeitrag von Markus Jessberger.

30 Vier Räder für vier Pfoten: – Eine mobile Tierklinik für den HundeDoc.



IMPRESSUM

Herausgeber

Wietmarscher Ambulanz- und Sonderfahrzeug GmbH
 Abteilung Marketing / Kommunikation
 Verantwortlich: Simone Bergmann
 Darwinstr. 11
 D-48488 Emsbüren
 Telefon: +49 5903 93201-100
 Telefax: +49 5903 93201-602
 marketing@was-vehicles.com
 www.was-vehicles.com
 www.facebook.com/was.vehicles
 www.instagram.com/was_vehicles
 www.linkedin.com/company/was-vehicles

Layout & Konzeption

Hagenhoff Werbeagentur	konsequent Graef/Sutthoff GbR
Kollegienwall 3-4	Kollegienwall 24
49074 Osnabrück	49074 Osnabrück
www.hagenhoff.de	www.konsequent-pr.de

Druck April 2022

Bitter & Loose GmbH
 Mergenthalerstr. 18
 48268 Greven
 www.bitterundloose.de

Bildnachweise

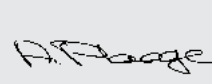
S. 1, 10 oben links	Mathéo Marques
S. 6 oben, unten links	Feuerwehr Hannover
S. 6 Mitte links	Feuerwehr Hamburg
S. 6 Mitte rechts	Malteser
S. 6 unten rechts	DRK-Rettungsdienst Esslingen-Nürtingen
S. 10 unten links	Assistance Publique - Hôpitaux de Paris
S. 10 unten rechts	SDIS 77
S. 12-15	WAS Polska
S. 16-19 oben links	Kreis Steinfurt
S. 27 Mitte	shutterstock.com / Syda Productions
S. 27 unten rechts	Meyer – Fotodesign, Nürnberg
S. 28 oben	Meyer – Fotodesign, Nürnberg
S. 28 unten links	Archiv JUH Nürnberg
S. 28 unten rechts	Archiv JUH Nürnberg / Porsche AG
S. 29	Archiv Markus Jessberger / Lars Behrendt, Kottenheim
S. 32	istockphoto.com / Beboy ltd



EDITORIAL

Wenn uns die Geschehnisse der letzten zwei Jahre ein gelehrt haben, dann dass nichts so vorhersehbar ist, wie wir es vielleicht gerne hätten. Gelernt haben wir aber auch, dass wir uns auf unsere Erfahrungen und Fähigkeiten verlassen können, um flexibel und angemessen auf Veränderungen zu reagieren. Dieses Wissen gibt Sicherheit zurück – Unternehmen genauso wie der Gesellschaft. Anpassungsfähigkeit zeigt sich in vielen Formen: Für uns als Unternehmen ist es ein neuer Unternehmensstandort, für die Testkunden unserer E-Ambulanz die Offenheit für neue Technologien und für Tierärztin Jeanette Klemmt die Arbeit in einer mobilen Tierarztpraxis genau dort, wo sie gebraucht wird. Diese und weitere Geschichten dieser Ausgabe lassen uns optimistisch in die Zukunft schauen.


 Roland Müller


 Andreas Plöger


 Dr. Patrick Kresse



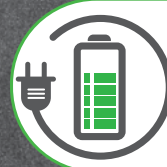
DIE WAS 500 E-AMBULANZ AUF DEM PRÜFSTAND.

Der Klimaschutz nimmt Fahrt auf: Immer mehr Städte in Deutschland und Europa realisieren konkrete Maßnahmen, um ihre Klimaziele zu erreichen. Ein wichtiger Baustein dabei ist meist die Reduktion der dieselbetriebenen Fahrzeuge im innerstädtischen Verkehr. Dieser Erkenntnis folgend präsentierten wir bereits vor vier Jahren die erste Null-Emission-Ambulanz in der 5,5 t-Klasse. Das Interesse war erwartungsgemäß groß, doch es gab auch Vorbehalte gegenüber der neuen Technologie. Deshalb galt es für uns, Stärken und Schwächen genannt zu bekommen und Vertrauen für die Technologie zu wecken, von der wir bereits überzeugt waren. Es war von Anfang an klar, dass in einer so sicherheits- und qualitätsbewussten Branche wie dem Rettungswesen direkte

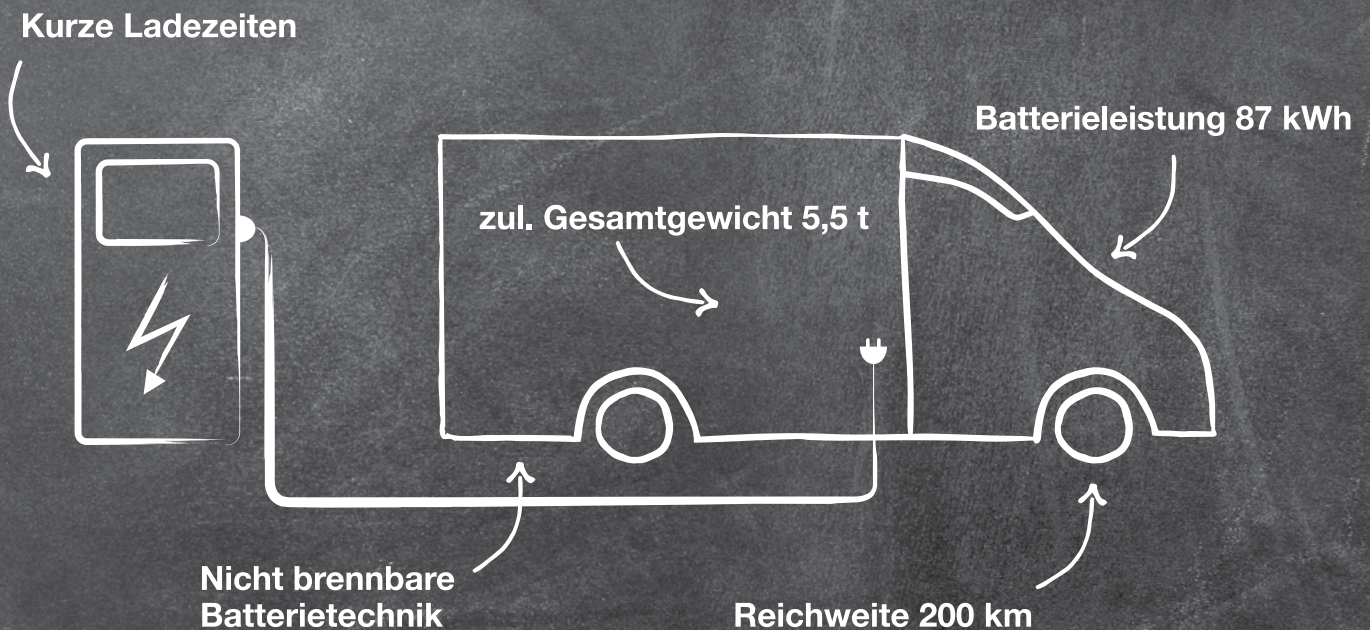
Erfahrungswerte den höchsten Stellenwert haben. Deshalb schickten wir einen Prototyp der E-Ambulanz auf Praxistour durch Deutschland und Europa. In verschiedenen Städten wurde der E-RTW mit Kofferaufbau unter Realbedingungen von Rettungsorganisationen und Einsatzkräften geprüft. Wir haben das Feedback von verschiedenen WAS Kunden fortlaufend ausgewertet. Zeit für eine Bilanz!

PLUSPUNKTE FÜR DEN ERSTEN EINDRUCK.

Gewöhnlich sind es mehrere Wochen, in denen die Einsatzkräfte die E-Ambulanz als Einsatzfahrzeug im Regelrettungsdienst testen. Dafür stellen wir nicht nur das Fahrzeug, sondern zu Beginn auch WAS Mitarbeiter zur Verfügung, die



**TESTED
AND
APPROVED**



ANZ

ERFAHRUNGEN AUS DEM PRAXISEINSATZ.

eine technische Einweisung geben. So werden Bedienungsfehler ausgeschlossen und die anfängliche Technologieskepsis weicht bei vielen Anwendern relativ schnell einer spürbaren Begeisterung: Die leise und dynamische Fahrweise mit kraftvoller Beschleunigung ist beeindruckend! Auch die gute Straßenlage fällt auf. Sie ist bedingt durch den tiefen Schwerpunkt, den wir durch den Verbau der Akkus auf Höhe des Fahrgestells erreichen. Eigenschaften, die laut Christian Lang vom Fachbereich Feuerwehr der Landeshauptstadt Hannover im urbanen Raum besonders positiv ins Gewicht fallen: „Die Vorteile der E-Ambulanz gegenüber Verbrennern zeigen sich besonders bei eiligen Fahrten mit Sonder- und Wegerechten im innerstädtischen Verkehr. Aber auch durch

die deutlich zurückgegangenen Vibrationen am Fahrzeug, die geringeren Fahrgeräusche und die ausbleibenden Abgasemissionen – insbesondere in den eigenen Fahrzeughallen – liegen die Vorteile der elektrischen Antriebe klar auf der Hand.“

**FÜR DEN ERSTEN EINDRUCK GIBT ES ALSO
GRUNDSÄTZLICH SCHON MAL PLUSPUNKTE. TRÄGT
ER AUCH ÜBER DEN GESAMTEN TESTZEITRAUM?**



AKKU TOP,

LADEINFRASTRUKTUR AUSBAUFÄHIG.

Der WAS 500 E-RTW war unter anderem auch mehrere Wochen bei der Feuerwehr Hannover im Einsatz.



Jörg Baumann
M.Sc., B.Eng.
Technische
Beschaffung
Feuerwehr Hamburg



Joachim Fässler
Geschäftsführer
Rettungsdienstbezirk
Stuttgart und Leiter
Rettungsdienst
Malteser Hilfsdienst e. V.



Christian Lang
Fahrzeugbeschaffungen /
Projektleitung E-Mobilität
Fachbereich Feuerwehr
der Landeshauptstadt
Hannover



Michael Wucherer
Rettungsdienstleiter
und Prokurist
DRK-Rettungsdienst
Esslingen-Nürtingen
gGmbH

„Zu Beginn hatten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zwar Bedenken, ob die Akkuladung auch wirklich ausreicht, aber gerade im städtischen Bereich, wo kurze Fahrstrecken die Regel sind, ist die Reichweite von 200 Kilometern völlig ausreichend. Der E-RTW war im 12-Stunden-Tagdienst eingesetzt, Lademöglichkeiten gab es leider nur an der Wache. Trotzdem war der Akku am Schichtende immer noch zur Hälfte geladen“, fasst Joachim Fässler, Geschäftsführer Rettungsdienstbezirk Stuttgart und Leiter Rettungsdienst Malteser Hilfsdienst e. V., die Erfahrungen zusammen und benennt gleichzeitig Optimierungspotenzial. Damit ist er nicht allein. Auch Jörg Baumann, zuständig für die Technische Beschaffung der Feuerwehr Hamburg, gibt zu bedenken, dass „für den Bereich des Rettungsdienstes eine entsprechende Ladeinfrastruktur gegeben sein muss, nicht nur an den Wachen, sondern beispielsweise auch an Krankenhäusern oder anderen Einrichtungen.“ Die reine Akkuleistung des Fahrzeugs hat sich also bereits als zuverlässig erwiesen, an der Ladeinfrastruktur sollte von Seiten der zuständigen Stellen allerdings noch nachgebessert werden.

TESTERGEBNISSE

Testkunden / Einsatzorte:

20 im Zeitraum
August 2020 – März 2022

Einsatzkilometer:

20.784

Einsatztage:

229

Einsätze:

1.235

Außerbetriebsetzung aufgrund von Antriebsproblemen:

0 ✓

DATEN UND FAKTEN ZUR WAS E-AMBULANZ:



TESTED
AND
APPROVED

- + Zulässiges Gesamtgewicht 5,5 t
- + Hohe Performance: 147 kW Antrieb, Drehmoment von 1150 Nm, Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h und hohe Beschleunigungswerte
- + Große Reichweite: Rund 200 km schafft die E-Ambulanz unter realen Bedingungen mit einer Akkuladung
- + Kurze Ladezeiten: 3,5 Stunden im 22-kW oder sogar nur 1,5 Stunden im 50-kW-Modus
- + Hohes Sicherheitslevel: selbsthemmende, nicht brennbare Batterietechnik
- + Höchste Effizienz: Das intelligente Batteriemanagement überwacht, regelt und schützt die Stromversorgung des gesamten Fahrzeugs
- + E-Status im Blick: Cockpit-Anzeige zeigt Restreichweite, Ladezustand, Energieverbrauch und Fahrzeugstatusinformationen
- + Nachhaltigkeit wird gefördert
- + Individuelle Kofferausstattung
- + Geringe Betriebskosten



EINE REALISTISCHE ZUKUNFT FÜR DAS RETTUNGSWESEN?

Für die Zukunft können sich alle Beteiligten des Praxistests mehr E-Mobilität im Rettungswesen vorstellen. Und das auch dort, wo zu Beginn der Testphase sogar ein normaler RTW als Backup eingeplant war, der einspringen sollte, wäre die E-Ambulanz liegengeblieben. „Schon nach wenigen Einsätzen haben die Kolleginnen und Kollegen das notwendige Vertrauen in die E-Mobilität gefasst und sind mit einem guten Gefühl mit dem E-RTW unterwegs gewesen“, fasst Michael Wucherer, Rettungsdienstleiter DRK Esslingen-Nürtingen die Entwicklung zusammen.

Jörg Baumann sieht E-Mobilität insgesamt nicht nur als „Notwendigkeit zur Aufrechterhaltung des Individualverkehrs, sondern auch als Chance für den Bereich Rettungsdienst. Die WAS E-Ambulanz ist besonders interessant, da ein wirtschaftliches Verhältnis zwischen dem Gewicht des Antriebs inklusive der Batterie und der Zuladung machbar ist.“

IMPULSE FÜR DIE SERIE.

Das Feedback aus den Testphasen lässt nicht nur erkennen, dass wir mit der E-Mobilität im Rettungswesen generell auf dem richtigen Weg sind, sondern gibt uns auch

wichtige Impulse für die Entwicklung zum Serienfahrzeug. Neben den Fahreigenschaften und der Reichweite gibt es zwei weitere Punkte, zu denen immer wieder Gesprächsbedarf besteht. Der erste Punkt ist das angeblich erhöhte Brandrisiko der Akkus. Diese Bedenken konnten wir bereits ausräumen, da wir mit LFP-Batterien (Lithium-Eisenphosphat-Batterien) brandhemmende Technologie einsetzen. Der zweite Punkt sind Bedenken wegen des Einsatzes seltener Metalle, namentlich Nickel und Kobalt, die umweltschädlich abgebaut werden. **Unsere Antwort darauf:**

WAS Batterien enthalten diese Metalle nicht. +

UNSER FAZIT:

SOBALD DIE VORHANDENE INFRASTRUKTUR ENTSPRECHEND NACHGEBESSERT WIRD, STEHT DEM EINSATZ VON E-AMBULANZEN IM URBANEN RAUM NICHTS MEHR IM WEG.

www.was-vehicles.com/de/innovation

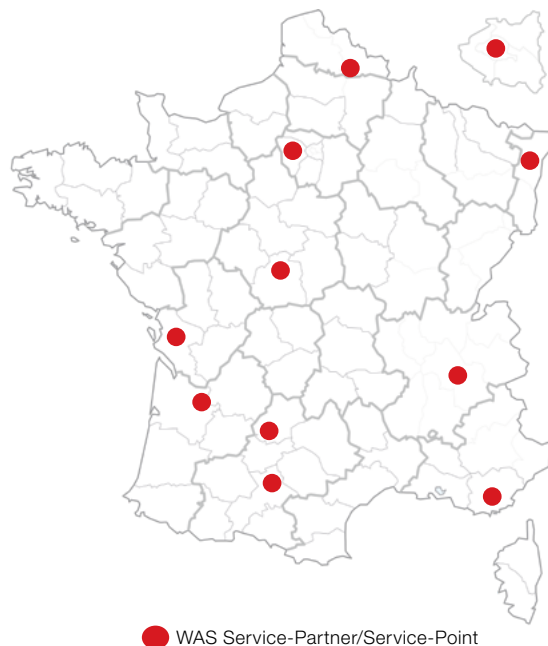
A man with short dark hair, wearing a dark grey suit jacket over a white button-down shirt, is sitting on a metal medical stretcher. He is smiling and looking towards the camera. The stretcher has orange padding and various mechanical components. In the background, there are more medical equipment and a red and white striped safety barrier. The overall setting appears to be a hospital or a medical facility.

WAS IN FRANKREICH.

EIN GESPRÄCH MIT LEOPOLD EKEDI.

DIRECTEUR OPERATIONNEL FRANCE

UNSEREN HAUPTSITZ HABEN WIR ZWAR IN DEUTSCHLAND, UNSERE KUNDEN IN EUROPA UND DER WELT FINDEN ABER AUCH VOR ORT EIN ZUVERLÄSSIGES NETZWERK QUALIFIZIERTER WAS ANSPRECHPARTNER. IN FRANKREICH SIND WIR SEIT 2005 AKTIV. LEOPOLD EKEDI KOORDINIERT DAS DORTIGE WAS TEAM SEIT NOVEMBER 2020.



Dass Leopold gut im Netzwerken ist, hat er schon bewiesen, bevor er überhaupt direkt für WAS gearbeitet hat. Kennengelernt haben wir ihn nämlich als selbstständigen Unternehmer, der einem Kunden aus Afrika dabei half, einen geeigneten Partner für den Rettungswagenbau zu finden. Nach erfolgreicher Vermittlung und der Übergabe der daraus hervorgegangenen Fahrzeuge in Togo, waren wir uns sicher: WAS und Leopold Ekedi – das passt!

Sein reicher Erfahrungsschatz im Bereich Automotive aus elf Jahren bei Daimler Buses und vier Jahren als Leiter After Sales bei Volvo Buses Frankreich hat ihm den Einstieg sicherlich erleichtert, aber dennoch gab es im Bereich Ambulanz- und Sonderfahrzeugbau viel Neues dazuzulernen. Für Leopold Ekedi war das offensichtlich kein Problem: In den zwei Jahren, die er für uns in Frankreich tätig ist, hat er mit großem Engagement und seiner angenehm verbindlichen Art einiges in Bewegung gesetzt. Wir haben uns mit ihm zum Videocall verabredet, um uns über seine Arbeit und seine Zukunftspläne für WAS in Frankreich zu unterhalten.

Was ist für dich das Besondere an der Arbeit für WAS in Frankreich?

FF Für mich sind das ganz klar die Menschen, die ich in meinem Job kennenlerne. Es beeindruckt mich zum Beispiel, wie strukturiert die Feuerwehren arbeiten und es ist interessant, die verschiedenen Perspektiven unterschiedlicher Abteilungen der Krankenhäuser kennenzulernen. Im Austausch lernen wir von- und miteinander. Ich erlebe die

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Rettungsdienste und Krankenhäuser als bodenständig und offen – eine gute Voraussetzung für die Zusammenarbeit.

Wie ist WAS in Frankreich organisiert?

FF Neben dem WAS Backoffice für Frankreich besteht ein Netzwerk bewährter Partner, die über das ganze Land verteilt sind. So gewährleisten wir Service entsprechend dem hohen weltweiten WAS Standard. Unsere Servicepartner beschäftigen durch WAS zertifizierte Techniker und haben Zugang zu einem WAS Ersatzteillager. So können Reparaturen und Wartungsaufgaben zeitnah und sicher erledigt werden. Ich bin natürlich viel in Frankreich. Auch wenn unser Netzwerk gut ausgebaut ist, ist es mir vor allem zu Anfang immer sehr wichtig, Termine bei den Kunden gemeinsam mit den Servicepartnern wahrzunehmen.

Welche WAS Fahrzeuge sind in Frankreich im Einsatz?

FF Zum einen sind da die an den jeweiligen Einsatz angepassten Koffer-Ambulanzen für die Feuerwehren und die Krankenhäuser, aber auch Kastenwagen-Ambulanzen werden sowohl im roten als auch im weißen Markt genutzt. Auf besonders großes Interesse stößt derzeit die E-Ambulanz. Sie wurde, koordiniert vom SDIS 78, schon von der Pariser Feuerwehr getestet und hat sich bewährt. Der nächste Testlauf ist bereits für große französische Flughäfen geplant. In Zukunft möchten wir auch in Frankreich stärker unsere Spezialambulanzen, wie beispielsweise Schwerlast- oder Intensivrettungswagen, fokussieren.



Warum unterscheidet WAS in Frankreich zwischen dem roten und dem weißen Markt?

Die Unterscheidung ergibt sich aus der Organisation des französischen Rettungswesens. Der rote Markt, das sind die Rettungsdienste der Feuerwehr. Die Feuerwehrleute der SDIS rücken im Notfall meist zuerst aus. Der weiße Markt besteht aus den Rettungsdiensten der Krankenhäuser: Diese Teams setzen sich in der Regel aus einem auf Notfallmedizin spezialisierten Arzt, einem Krankenpfleger/Paramedic und einem Rettungswagenfahrer zusammen.

Benötigt der rote Markt dann andere Fahrzeuge als der weiße?

Ja, gute Beispiele hierfür sind SDIS 77 und der Krankenhausverbund AP-HP, Assistance publique - Hôpitaux de Paris. Beide fahren Einsätze mit Koffer-Ambulanzen von WAS. Die Feuerwehr-Rettungswagen des SDIS 77 sind aber mit einer – man könnte sagen – Basis-Ausstattung unterwegs und wiegen mit 3,5 t zul. Gesamtgewicht dementsprechend auch weit weniger. Die SAMU-Rettungswagen der Hôpitaux de Paris sind umfangreicher ausgestattet und haben eine komplette

Reanimationsausrüstung an Bord. So ein UMH (Unité Mobile Hospitalière) ist also mit allen Geräten und Medikamenten ausgestattet, die eine Behandlung vor Ort und den Transport von Patienten ermöglichen. Dementsprechend wird auch ein höheres zulässiges Gesamtgewicht von bis zu 5,5 t erforderlichlich.

Was wünschst du dir für die Zukunft für WAS in Frankreich?

Unsere Kunden schätzen an uns, dass wir bei Vorgesprächen gut zuhören und auf Kundenwünsche eingehen. Das freut uns natürlich sehr, da es bei WAS ja genau darum geht, das Besondere möglich zu machen. Darüber hinaus ist die schnelle Lieferung von Ersatzteilen ein großer Vorteil für unsere Kunden. Das funktioniert aufgrund unserer Servicepartner und der bereits erwähnten WAS-Ersatzteillager. Beide Aspekte möchte ich in Zukunft noch mehr kommunizieren. Wo man WAS kennt, steht die Marke bereits für Qualität aus Deutschland. Aber wir sind noch zu wenig im Bewusstsein vieler potenzieller Kunden angekommen. Ich bin jedoch optimistisch, dass wir das in Zukunft erreichen werden. +



DREI FAKTEN ZUM FRANZÖSISCHEN RETTUNGSWESEN:

1. Neben der europäischen 112 gibt es drei lokale Notfallnummern: 15 (Notarzt), 17 (Polizei) und 18 (Feuerwehr). Über alle drei Notfallnummern erreichen die Anrufer die Notrufzentralen der CRRRA (Centre de réception et de régulation des appels) und diese entscheiden über die einzuleitenden Schritte.
2. Das Rettungswesen ist auf Ebene der Départements in den sogenannten **SDIS** (Service départemental d'incendie et de secours) geregelt, was grob übersetzt Regionaler Feuerwehr- und Rettungsdienst bedeutet.
3. Fast jedes Département unterhält zusätzlich den sogenannten **SAMU** (Service d'aide médicale urgente), den Notfalldienst der Krankenhäuser. Er ist zuständig für medizinische Probleme von Unwohlsein bis zu schwerwiegenden gesundheitlichen Notfällen und Verletzungen.

DÉPARTEMENT SEINE-ET-MARNE (SDIS 77)

Das Département Seine-et-Marne liegt östlich von Paris und ist im Westen mittlerweile mit dem Ballungsraum zusammengewachsen, wohingegen der Osten noch überwiegend ländlich strukturiert ist. Die Rettungsfahrzeuge des zuständigen SDIS 77 müssen deshalb flexibel einsetzbar und vor allem auch im Stadtverkehr manövrierfähig sein. Mit den WAS Leichtbaukoffer-Modellen konnte die Balance zwischen schlanken Außenmaßen und ausreichend Platz im Behandlungsraum realisiert werden. Im SDIS 77 sind derzeit insgesamt 86 VSAV von WAS im Einsatz. Von diesen 86 Koffer-Ambulanzen wurde bei 60 Fahrzeugen bereits ein sogenannter Kofferwechsel durchgeführt, d.h. der vorhandene Koffer wurde nach einer festgesetzten Kilometer-Laufleistung auf ein neues Fahrgestell umgesetzt und wird so einen weiteren Zyklus genutzt. Im Jahr 2021 hatten diese Fahrzeuge insgesamt 116.228 Einsätze, das sind durchschnittlich 975 Einsätze

pro VSAV und eine große Belastung für jedes Basisfahrzeug. Der Kofferwechsel macht sich somit eindeutig bezahlt.

www.sdis77.fr

ASSISTANCE PUBLIQUE - HÔPITAUX DE PARIS

Was in den Randgebieten des Ballungsraums bereits Sinn ergibt, ist für das Zentrum von Paris ein absolutes Muss. Im Großstadtverkehr der Metropole, in der es neben dem autobahnartigen Boulevard Périphérique auch zahlreiche enge Gassen und Einbahnstraßen gibt, muss ein Rettungsfahrzeug wendig sein. Deshalb setzt auch der Krankenhausverbund Assistance publique - Hôpitaux de Paris auf Ambulanzen mit WAS Leichtbaukoffer. Derzeit sind 22 solcher VSAV im Einsatz. Einige dieser Rettungswagen sind mit einer Spezialhebevorrichtung zum schonenden Handling und zur Fixierung von Inkubatoren ausgestattet.

www.aphp.fr





„ICH GENIESSE VERÄNDERUNGEN!“

**ANDRZEJ KURIAN VON WAS POLSKA
IM GESPRÄCH.**



Andrzej Kurian ist schon viel in der Welt herumgekommen, sein berufliches Zuhause fand er dabei aber immer in der Automotive-Branche. Angefangen als Produktionsingenieur bei Nissan in Südafrika, danach als Test- und Entwicklungsingenieur bei Toyota Australia und als Fertigungsingenieur bei Nissan Australia, über weitere Stationen als Manager namhafter Unternehmen in Finnland, UK und Polen, hat er 2012 schließlich seine eigene Beratungsfirma gegründet. Über diesen Weg kam er 2013 zu WAS, wo er im Mai 2013 zum Board Member von WAS Polska ernannt wurde. Seitdem hat er die Entwicklung der polnischen Gesellschaft nicht nur beratend begleitet, sondern aktiv mitgestaltet. Wir möchten wissen, was ihn antreibt, wie er den Fortschritt beurteilt und welche Schlüsse er für die Zukunft zieht.



Andrzej, wie sieht dein normaler Arbeitstag bei WAS Polska aus?

Als Board Member muss ich aufgrund der zunehmenden staatlichen Bürokratie in den letzten Jahren einige Zeit mit rechtlichen und administrativen Aufgaben verbringen. Deshalb ist die Zeit, die ich in der Produktion verbringen kann, für mich noch wertvoller geworden. Zahlen und Bilanzen sind eine Sache, aber Effizienz und Optimierungspotenzial werden bei der Montage direkt sichtbar. Hier ist es sehr einfach, gutes von schlechtem Engineering und Design zu unterscheiden und beispielsweise die Verschwendung von Ressourcen, Maschinen- und Arbeitskräftekapazitäten zu erkennen. Darüber hinaus erfordern die wichtigsten Managementfunktionen, Planung und Mitarbeitermotivation, viel Aufmerksamkeit. Am Ende verbringe ich wohl die meiste Zeit mit Kommunikation; das ist gleichzeitig der herausforderndste und lohnendste Teil des Managements.

Das Leben besteht ja nicht nur aus Arbeit. Was bewegt dich außerhalb der Automotive-Branche?

Meine Freizeit verbringe ich am liebsten mit meiner Frau und Freunden bei Segelabenteuern. Ein zweiwöchiger Segeltörn auf einem 15 Meter langen Catamaran mit acht oder mehr Personen an Deck erfordert eine positive Einstellung und lösungsorientiertes Handeln. Da auf so engem Raum durchaus Konfliktpotenzial entstehen kann, sind solche Erfahrungen ein gutes Training für Managementfähigkeiten und Kompetenzen. Aber damit wären wir ja eigentlich wieder bei der Arbeit – die beiden Welten

lassen sich für mich schwer trennen. Mir gefällt es, wenn man Learnings aus dem einen Bereich in den anderen übertragen kann; nur so kann man sich persönlich und beruflich entwickeln.

Entwicklung scheint ein wichtiges Thema für dich zu sein.

Es hört sich vielleicht seltsam an, aber ich genieße Veränderungen. Sie machen das Leben bunter, interessant und herausfordernd. Wir alle sollten sie mit offenem Geist und positiver Haltung angehen, denn in unserer Gegenwart findet Wandel sehr schnell statt. Das versteht auch die WAS Group, aber wir müssen noch an uns arbeiten. Wir sollten Entwicklungen in Design, Produktion, Managementfunktionen, Materialien, Automatisierung etc. antizipieren und schneller anpassen können. Schließlich sind Veränderungen und Unternehmensentwicklung sehr gute Motivatoren, aber ein positives Unternehmensergebnis motiviert am meisten!

Du hast die WAS Polska beträchtlich weiterentwickelt und ausgebaut. Bitte beschreibe die Veränderungen seit du ins Unternehmen eingetreten bist.

2022 feiert WAS Polska das 25-jährige Jubiläum seines Bestehens in Polen. In dieser Zeit hat das Unternehmen verschiedene Entwicklungsstadien durchlaufen. Seit 2014 lässt sich der Wert der eingeführten Veränderungen und Strategien auch deutlich an den wirtschaftlichen Resultaten messen. Die positiven Ergebnisse erlauben es, in Produktionsausstattung und Mitarbeiterqualifikation zu



DATEN UND FAKTEN ZU WAS POLSKA:

Gegründet: 1997

Mitarbeiter: ca. 300

Fläche

Verwaltung: 1.500 m²

Produktionsfläche: 14.000 m²

Gesamtfläche mit Außenbereich:
39.000 m² (3,9 ha)

Große Tischlerei / Schlosserei
mit modernen CNC Anlagen

Produktion: diverse internationale Großserien,
120 Fahrzeuge für den polnischen Markt/Jahr

www.was.pl

investieren. In den letzten vier Jahren wurden erfolgreich Lean Manufacturing Tools aus dem Automotive-Bereich implementiert. Das ist ein langwieriger Prozess, den man kleinschrittig angehen muss, um erfolgreich zu sein. Er setzt eine passende Unternehmenskultur voraus und ist nie ganz abgeschlossen.

Wo siehst du noch weiteres Verbesserungs- und Entwicklungspotenzial?

Strategische Werkzeuge und arbeitskulturelle Aspekte, mit denen wir gute Erfahrungen gemacht haben, sollte die WAS Group in allen Abteilungen des Lean Manufacturing Konzepts übernehmen. Es ist eine Reise, erfordert Mitarbeiterengagement, Zielorientierung, Innovation und Führung auf unterschiedlichen Organisationsebenen. Aber ich bin davon überzeugt, dass die WAS Group das Potenzial hat, hohe Standards zu setzen und internationaler Branchenführer zu werden.

Was kann WAS Deutschland von WAS Polska lernen?

Beide Unternehmen haben natürlich Stärken und Schwächen. Das Schöne ist ja, dass beide Unternehmen voneinander lernen! Der Austausch hat bereits begonnen. Die Aufgabe des WAS Group Managements ist es jetzt, den Wissens- und Kompetenzaustausch zu koordinieren. Deshalb muss die Transparenz gestärkt, das gegenseitige Vertrauen vertieft und eine förderliche Unternehmenskultur eingeführt werden. +





NEUE KOFFER FÜR STEINFURT.

DER KREIS SETZT BEIM
KRANKENTRANSPORT
AUF KOFFERAUFBAU.



Erst seit Juni 2021 im Einsatz und schon über 150.000 km auf dem Tacho: Die Krankentransportwagen im Kreis Steinfurt müssen einiges leisten. Doch nicht nur Motorleistung ist gefragt, sondern auch Funktionalität und Effizienz, denn so ein KTW muss vielen Anforderungen genügen. An den neuen Fahrzeugen waren Michael Voigt, zuständig für die Beschaffung im Kreis Steinfurt, und seinem Team vor allem zwei Faktoren wichtig: Zum einen sollten die Krankentransportwagen mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B zu führen sein, zum anderen sollte ein besonders hoher Ergonomiestandard für Besatzung und Patienten erreicht werden.



Der Kreis Steinfurt standardisiert seit einigen Jahren seinen Fuhrpark und die dazugehörige Ausstattung für alle 16 Rettungswachen. Derzeit sind bereits acht WAS 500 Koffer-KTW auf sieben verschiedenen Rettungswachen im Einsatz, vier weitere werden bald folgen. Die Fahrzeuge werden überwiegend im qualifizierten Krankentransport (Typ A2) eingesetzt, können im Bedarfsfall aber auch als First Responder eingesetzt werden.

Weil in der Vergangenheit die Vorteile des Kofferaufbaus gegenüber Kastenausbauten überzeugt hatten, sollten bewährte Kriterien der WAS-Rettungswagen mit Kofferaufbau auch beim Krankentransport für mehr Komfort und Wirtschaftlichkeit sorgen. So wurde durch den Einbau eines

elektrohydraulischen Fahrtragensystems in Kombination mit einem elektrisch unterstützten Raupentragstuhl der Ergonomiestandard verbessert, ohne die 3,5-t-Gewichtsgrenze zu überschreiten. „Diese Kombination wäre bei einem Kastenwagen in dieser Ausstattungs- und Gewichtsklasse nicht möglich gewesen – und die Besatzung freut sich über das bessere Raumgefühl und mehr Platz bei der Arbeit. So wird auch der Arbeitsplatz KTW attraktiver“, begründet Michael Voigt die Entscheidung für den Kofferaufbau.

Ein wirtschaftlich sinnvoller Nebeneffekt bei der jetzigen Aufbauvariante ist die Möglichkeit des Kofferwechsels. Das bedeutet, der Kofferaufbau kann bei Erreichen der maximalen Laufleistung des Basisfahrzeugs auf einem neuen Fahr-

Michael Voigt
Amt für Bevölkerungsschutz
Kreis Steinfurt



EIN WIRTSCHAFTLICH SINNVOLLER NEBENEFFEKT BEI DER JETZIGEN AUFBAUVARIANTE IST DIE MÖGLICHKEIT DES KOFFERWECHSELS.



gestell weitergenutzt werden. „Das Interesse am Wechselkoffer-KTW entstand bereits vor einigen Jahren und wurde bei Ausbaubesprechungen vorangegangener KTW- und RTW-Ausbauten immer wieder angefasst. Nachdem die WAS in 2019 signalisierte, einen solchen KTW-Kofferaufbau anbieten zu wollen, entschied sich der Kreis Steinfurt nach eingehender Kosten-Nutzen-Analyse dazu, einen Koffer-Ausbau zu testen und auszuschreiben. Einige unserer Fahrzeuge fahren im 7/24-Rhythmus schnell über 100.000 Kilometer im Jahr, so dass ein Kofferwechsel bereits nach zwei Jahren wirtschaftlich und sicherheitstechnisch sinnvoll ist“, beschreibt Michael Voigt den Entscheidungsprozess. Erste KTW-Koffer stehen schon bald zum Wechsel auf ein neues Basisfahrzeug an. +

DATEN UND FAKTEN ZUM WAS 500 KOFFER-KTW:

Basisfahrzeug: Mercedes-Benz Sprinter

Radstand: 3259 mm

- Mehr Platz im Patientenraum
- Schlanke Außenmaße
- Einsatz als Notfall-KTW möglich
- 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht
- Zu fahren mit Führerscheinklasse B
- Nachhaltige Nutzung des Leichtbaukoffers auf einem neuen Basisfahrzeug

www.was-vehicles.com/de/innovation



DER WAS 300 ALLROUNDER – EINE AMBULANZ FÜR ALLE FÄLLE.

Wir sind darauf spezialisiert, passende Fahrzeugkonzepte für die unterschiedlichsten Ansprüche zu entwickeln. Für unsere Kunden im In- und Ausland bedeutet das zum einen, dass wir maßgeschneiderte Fahrzeuge für sie realisieren, die genau den Herausforderungen ihrer jeweiligen Einsatzrealität gerecht werden. Zum anderen haben wir aber auch die Erfahrung gemacht, dass wir für manche Märkte Lösungen anbieten müssen, die universell und besonders preissensibel funktionieren. Solche Fahrzeuge sind vor allem für Kunden aus Ländern wertvoll, in denen das Rettungswesen noch im Aufbau und der finanzielle Spielraum vergleichsweise knapp bemessen ist.

Als Antwort auf diese Voraussetzungen haben wir eine Fahrzeugserie konzipiert, die eine verlässliche Basis bietet, auf die Rettungsdienste, Krankenhäuser und andere aufbauen

können: Der WAS 300 Allrounder ist ein Kofferverkehrsfahrzeug für Krankentransporte und die Notfallrettung, das aufgrund seiner Eigenschaften besonders flexibel ist. Die Ausstattung erlaubt eine zuverlässige Grundversorgung ohne ökonomische Kompromisse. Auf individuell angepasste Ausstattung muss trotzdem nicht verzichtet werden, denn wir bieten die Serie optional mit verschiedenen Ausstattungsvarianten an. Mit seinem Gewicht, Maßen und Fahreigenschaften ist das Fahrzeug gleichermaßen für urbane wie ländliche Gebiete geeignet. Darüber hinaus macht die Bauweise gemäß EN 1789-Standard den WAS 300 Allrounder zu einem der sichersten Krankenwagen der Welt.

Das große Interesse, das der Allrounder bei der ersten Präsentation auf der Arab Health in Dubai im Januar 2022 hervorgerufen hat, bestätigt uns darin, dass wir mit diesem Konzept auf dem richtigen Weg sind. +



DATEN UND FAKTEN ZUM WAS 300 ALLROUNDER:

Basisfahrzeug:	Mercedes-Benz Sprinter
Radstand:	3665 mm
Zulässiges Gesamtgewicht:	4100 kg

- + Preisbewusste Universallösung mit individuellen Anpassungsoptionen
- + Design für den Einsatz in urbanen und ländlichen Gebieten
- + Bauweise gemäß EN 1789-Standard

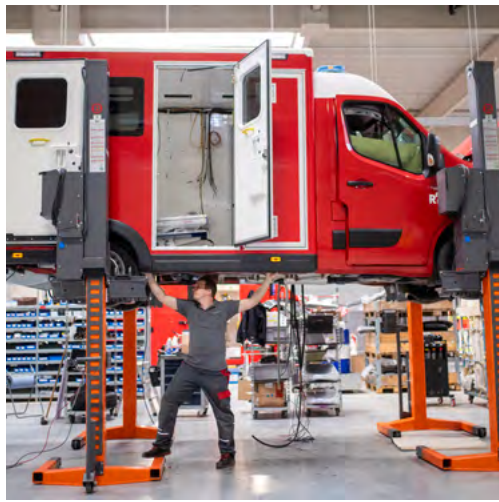
www.was-vehicles.com/de/innovation



Making vehicles special

WILLKOMMEN IM NEUEN HEADQUARTER!

NACH GUT EINJÄHRIGER BAUPHASE
HAT DIE WAS IHRE NEUE HEIMAT IN
EMSBÜREN BEZOGEN.



Bekannte Gesichter, neue Umgebung: Mit ihrem freundlichen Lächeln begrüßt unsere Kollegin Liane Braus Besucherinnen und Besucher seit Januar 2022 in der modernen, hellen Empfangshalle im neuen WAS Hauptquartier. Seit dem Unternehmensumzug von Wietmarschen nach Emsbüren ist ihr Arbeitsplatz am Empfangstresen gleich links vom Eingang. Kunden und Partnern, die die WAS zum ersten Mal am neuen Standort besuchen, fällt sofort die angenehme Weite und Klarheit des Eingangsbereichs auf. Die hohe Eingangshalle trägt einem der Hauptgründe für den Umzug Rechnung: Es fehlte am Standort in Wietmarschen deutlich an Raum. Natürlich nicht nur in den Geschäfts- und Büroräumen, sondern vor allem in der Produktion.

In über 30 Jahren Unternehmensgeschichte ist nicht nur das Auftragsbuch gewachsen, sondern demzufolge auch der Platzbedarf für die Abarbeitung der Aufträge.

Da eine Erweiterung des Betriebsgeländes in Wietmarschen nicht ohne weiteres möglich war, sind über die Jahre insgesamt vier Fertigungs- und Logistikstandorte – zwei in Wietmarschen, einer in Lohne und einer in Lingen – entstanden. „Die Dezentralisierung ging auf Kosten der Logistik bis zu dem Punkt, dass wir eigene Lkw nur für den Transport zwischen den Standorten benötigten. Die Kolleginnen und Kollegen hatten kaum persönlichen Kontakt zueinander und fühlten sich fast, als gehörten sie zu unterschiedlichen



Unternehmen“, beschreibt Geschäftsführer Andreas Plöger die Situation. Um leistungsfähig zu bleiben und die gewohnten hohen Qualitätsstandards weiterhin ökonomisch sinnvoll erfüllen zu können, war die Zentralisierung der Produktion, Lagerung und Administration unumgänglich.

Nach einer gründlichen Suchphase fiel die Entscheidung zu Gunsten des Neubaus am Standort Emsbüren. Hier stand nicht nur endlich ausreichend Fläche für 2.000 m² Büro- und 13.500 m² Hallenneubau zur Verfügung, sondern die Lage am Autobahnkreuz A30/A31 ist auch strategisch günstig für den LKW-Verkehr. Darüber hinaus spielten selbstverständlich die Belange der Belegschaft die größte Rolle beim Entscheidungsprozess.



Zum einen sollten Zufriedenheit und Teamgeist gestärkt werden, zum anderen musste gewährleistet sein, dass die Anfahrtswege im zumutbaren Bereich bleiben. „Das Feedback ist erfreulicher Weise durchweg positiv. Alle wissen die Vorteile der Zentralisierung zu schätzen. Die Kolleginnen und Kollegen sehen jetzt mehr voneinander und können Informationen im direkten Gespräch austauschen. Wir alle bekommen ein viel besseres Gefühl dafür, was uns als Team eigentlich ausmacht“, ist CEO Roland Müller überzeugt. Vor allem die Effizienzsteigerung der Arbeitsabläufe und der verbesserte Kommunikationsfluss tragen zur Arbeitszufriedenheit bei.

Ende 2020 haben die Bauarbeiten direkt neben dem Amazon-Verteilzentrum an der A31 begonnen. Auch wenn noch die ein oder andere Maßnahme abgeschlossen werden muss, sind nun sukzessive alle Unternehmensbereiche umgezogen. Wir freuen uns darauf, alle Kunden und Partner in den neuen Räumlichkeiten begrüßen zu dürfen. +





MEHR ENERGIE MIT NEUER

GESCHÄFTSFÜHRUNG.

Nach dem Zusammenschluss mit der LUEG Gruppe, Bochum, haben wir für die WAS im November 2021 eine neue, erweiterte Geschäftsführung bekommen. Neuer CEO ist Branchenkenner Roland Müller mit langjähriger Erfahrung im Nutzfahrzeug- und Sonderfahrzeugbau. Als CFO tritt Dr. Patrick Kresse aus dem Haus LUEG an, wo er die Position als Leiter Strategie, Controlling & Business Intelligence mit Expertise und Weitsicht ausgefüllt hat. Die Funktion als CSO übernimmt der langjährige Geschäftsführer der WAS Andreas Plöger, der bereits seit 2013 wichtige Unternehmensentwicklungen mitgestaltet und vorangetrieben hat.

Mit dem Zusammenschluss behält die WAS ihre Eigenständigkeit und gewinnt gleichzeitig einen erfahrenen Gesellschafter

aus der Automobilbranche, der die erfolgreich eingeleitete Neuausrichtung fortführt. Im Gegenzug hat die LUEG Gruppe in WAS den perfekten Partner für die angestrebte Erweiterung des Produktportfolios gefunden. Als international agierender Sonderfahrzeughersteller passte das Unternehmensprofil der WAS hervorragend zu den Wachstumsplänen der Gruppe.

Die WAS wird innerhalb der LUEG Gruppe weiterhin als eigenständiges Unternehmen am Markt agieren. Beide Unternehmen freuen sich auf die gegenseitigen Impulse, um neue Antworten auf die Mobilitätsfragen der Zukunft für ihre Kunden zu finden und um neue Lösungen im Markt zu platzieren. Die neue Geschäftsleitung freut sich auf eine spannende, erfolgreiche Zusammenarbeit. +

DER NÜRNBERGER BABY-NOTARZTWAGEN DER JOHANNITER- UNFALL-HILFE.

GASTBEITRAG VON MARKUS JESSBERGER

1976 verlegten die Johanniter erstmals ein Kleinkind unter Intensivbedingungen nach einer Reanimation vom damaligen Vorort-Krankenhaus ‚Wichernhaus‘ komplikationslos in die Universitätskinderklinik nach Erlangen. Auch wenn dieser Transport nicht mit einem Inkubator ausgeführt wurde, gilt er doch als Startschuss für das Projekt Baby-Notarztwagen (BNAW).

Der erste Baby-Notarztwagen der Johanniter war 1979 der sogenannte „Bremer Transporter“, das zu dieser Zeit neueste Modell von Mercedes-Benz. Das Fahrzeug war etwas kleiner als die bisherigen Transporter, die als Basis für Rettungswagen dienten, aber deutlich besser gefedert. Damals waren nahezu keine medizinisch-technischen Geräte für den mobilen Einsatz verfügbar. Es gelang trotzdem eine erste Inkubator-Trageneinheit zusammenzustellen.

Erst 1982 wurde nach dreijähriger Vorfinanzierung durch die Johanniter der Baby-Notarztwagen in die öffentlich-rechtliche Vereinbarung des Rettungszweckverbandes Nürnberg aufgenommen. Der Betrieb wurde nun durch den Rettungsdienst Bayern bzw. die Kostenträger finanziert.

DAS ‚SYSTEM BABY-NOTARZTWAGEN NÜRNBERG‘.

Im Mittelpunkt des ‚Systems Baby-Notarztwagen‘ der Nürnberger Johanniter steht das moderne Einsatzfahrzeug, dessen Herzstück die hoch spezialisierte Intensiv-Inkubator-Einheit ist. Der Inkubator wird durch ein Beatmungsgerät, ein Gerät zur Erwärmung und Anfeuchtung der Beatmungsluft, einen Intensiv-Monitor für das Anzeigen von verschiedenen Vitalfunktionen des Frühchens und mehrere Spritzenpumpen sowie einen eigenen Sauerstoffvorrat und einen leistungsfähigen Akku ergänzt. Zur Versorgung Frühgeborener gehört ein besonders eingerichteter Notfalkoffer. Der BNAW führt auch unterschiedliche Kindersitze mit, weil nicht nur Früh- oder Neugeborene zu speziellen Untersuchungen gefahren werden, sondern auch Kleinkinder.

DER NEUE BABY-NOTARZTWAGEN.

In der Gesamtbetriebszeit basierten alle BNAW auf Mercedes-Basisfahrzeugen. Anfangs noch in speziell ausgebauten Kastenwagen, wurde im Jahr 2010 im Rahmen einer Bayern-Beschaffung der erste Kofferaufbau eingeführt, der von WAS gebaut und ausgestattet wurde. Nach neun Jahren Betrieb und mehr als 335.000 Kilometern Laufleistung wurde er durch

BABY AN

BORD

einen modernen Nachfolger ersetzt. Die nun neunte Generation des BNAW baut auf dem aktuellen Mercedes-Sprinter-Modell VS30 auf. Der Kofferaufbau von WAS entspricht grundsätzlich dem etwas breiteren Layout des Schwerlast-RTW-Modells für Bayern. Der neue BNAW weist etliche Änderungen gegenüber dem Serienstandard auf. Allen voran wurde statt der Blattfedern an der Hinterachse eine moderne Luftfederung eingebaut. Auf der linken Fahrzeugseite sind zwei Betreuersitze für Arzt und Notfallsanitäter angebracht. Ein großzügig bemessener Stauschrank beherbergt rechts eine Auswahl an Baby-Schalen und Kindersitzen. In das Fahrzeug wurde neben der obligatorischen Sauerstoff- auch eine Druckluftversorgung verlegt. Somit können individuelle Beatmungsmuster eingestellt werden. Es stehen ein Wärmefach für Infusionen und ein Kühlfach für spezielle Baby-Medikamente zur Verfügung. Um Säuglinge z. B. nach



Das Basisfahrzeug ist ein Mercedes Sprinter der Modellgeneration VS30.



Fahrzeug, Ausstattung und Intensiv-Inkubatoreinheit sind auf dem neuesten technischen Stand.



Der erste BNAW war noch spartanisch ausgestattet.



1982 testete man auch das ‚SAVE‘-Konzept als BNAW.

Hausgeburten außerhalb des Inkubators zu versorgen und sie bestmöglich vor Wärmeverlust zu schützen, wurde der Arbeitsplatz an der Trennwand mit einer Wärmelampe und einer Wärmematte ausgestattet.

Aber nicht nur die kleinen Patienten standen im Fokus der Neukonzeption. Das Einsatzfahrzeug verfügt über spezielle rückschonende Sitze im Führerhaus sowie ein elektrisches Einzugsystem für die über 150 Kilo schwere Inkubator-Inten-

siveinheit. Sie stellt einen Wert von etwa 100.000 Euro, das Fahrzeug einen von rund 200.000 Euro dar. Der Wert der über vierzigjährigen Erfahrung der Nürnberger Johanniter bei der Versorgung und dem schonenden Transport von Früh- und Neugeborenen ist jedoch unbezahlbar.

Auszug aus der Johanniter-Festschrift „40 Jahre Baby-Notarztwagen Nürnberg 1979 -2019“ von Markus Jessberger, JUH Nürnberg, 2019.

DREI FRAGEN AN

MARKUS JESSBERGER.

Herr Jessberger, Sie haben zum 40-jährigen Jubiläum des Baby-Notarztwagens Nürnberg für die Johanniter eine Festschrift zusammengestellt, die seine Geschichte seit 1979 abbildet. Woher stammt Ihr persönliches Interesse an diesem Thema?

Als junger ehrenamtlicher Sanitäter der Johanniter habe ich die Inbetriebnahme des ersten Baby-Notarztwagens (BNAW) in Bayern hautnah miterlebt. Heute mit über 60 Jahren gehöre ich zu den wenigen greifbaren Zeitzeugen, die zur Historie des BNAW noch etwas beitragen können. Daher habe ich mich sehr gerne im Jubiläumsjahr für meine Johanniter engagiert.

Sie sind seit 1978 ehrenamtliches Mitglied der Johanniter und Rettungsassistent. Haben Sie bei Ihren Einsätzen selbst Erfahrungen mit der Behandlung von Säuglingen und Kleinkindern gemacht?

Natürlich! In der Anfangszeit stieg die diensthabende Rettungswagen-Besatzung im Einsatzfall noch auf den BNAW um. So habe ich auch etliche Einsätze miterlebt. Darüber hinaus hielten die Johanniter sehr bald nach Einführung des BNAW eine zweite Intensiv-Inkubatoreinheit vor. Diese diente nicht nur als Ersatz, sondern auch um zwei Einsätze in der Region Nürnberg mit einem Radius von rund 100 Kilometern parallel abwickeln zu können. Da kam es immer wieder vor, dass auch ich Einsätze mit der „Zweiten Einheit“ fuhr. Aus dieser Erfahrung kann ich aber aus heutiger Sicht sagen, dass es sehr sinnvoll ist, wenn heutzutage der BNAW-Dienst ausschließlich von speziell ausgebildetem und vor allem routiniertem hauptamtlichem Personal gefahren wird.

Anfänglich wurden normale Rettungswagen für den Transport von Säuglingen lediglich mit zusätzlichem Equipment bestückt. Warum lohnt es sich, einen NAW speziell für Babys auszustatten?

Ich kenne sogar noch Zeiten, da wurde der einzige in Nürnberg vorgehaltene Inkubator ohne zusätzliches Equipment

auf den Fußboden eines Einsatzfahrzeuges gestellt. Diese Zeiten sind zum Glück lange vorbei. Um die kleinsten Patienten zu versorgen, zu stabilisieren, zu überwachen und sicher zu transportieren sind sehr spezialisierte Geräte und Ausstattung erforderlich, die man schon aus Kostengründen nicht in jedem RTW vorhalten kann.



MARKUS JESSBERGER IST SEIT 1978 EHRENAMTLICHES MITGLIED DER JOHANNITER UND RETTUNGSASSISTENT. BIS ZUM JAHR 2000 ENGAGIERTE ER SICH IM RETTUNGSDIENST UND ORGANTRANSPORT. FÜR DAS 40-JÄHRIGE JUBILÄUM DES BABY-NOTARZTWAGENS NÜRNBERG 2019 STELLTE DER SELBSTSTÄNDIGE UNTERNEHMENSBERATER FÜR DIE JOHANNITER EINE FESTSCHRIFT ZUSAMMEN, DIE SEINE GESCHICHTE SEIT 1979 ABBILDET.

FÜR VIER RÄDER VIER PFOTEN:

EINE MOBILE TIERKLINIK FÜR DEN HUNDEDOC.



Es war ein verregener Start in den Frühling 2022, aber als wir Tierärztin Jeanette Klemmt im März in Berlin besuchen, scheint auch dort endlich mal wieder die Sonne. Wenn für die meisten Menschen Kälte und Regen im schlimmsten Fall ungemütlich sind, macht schlechtes Wetter für die Klientinnen und Klienten von Jeanette Klemmt, die hier alle einfach Jenny nennen, den Alltag besonders anstrengend. Denn ihr Angebot richtet sich an Punks, Wohnungslose und Mitglieder sogenannter sozialer Randgruppen mit dem Lebensmittelpunkt Straße, ebenso wie Menschen mit chronischen Erkrankungen psychischer und/oder physischer Art: Mit einer rollenden Tierpraxis fährt Jeanette Klemmt zur Versorgung der Tiere mittelloser Menschen regelmäßig verschiedene Brennpunkte in Berlin an. Seit letztem Sommer ist sie dabei mit der WAS 900 Rollenden Hundepraxis im Einsatz.

Das Angebot HundeDoc

wird sehr gut angenommen: 2021 gab die Tierärztin im Rahmen der veterinärmedizinischen Grundversorgung 194 Impfungen und führte Operationen an 35 Tieren durch. Noch viel höher ist allerdings die Zahl der Konsultationen mit Beratung der Tierhalterinnen und -halter, denn das Projekt HundeDoc knüpft an die Beziehung zwischen Mensch und Tier an und motiviert dazu, die Verantwortung für die eigenen persönlichen und sozialen Belange stärker wahrzunehmen. 748 Mal hat Jeanette Klemmt die zumeist jugendlichen Tierhalterinnen und -halter zu Tiergesundheit und Haltungsregeln im letzten Jahr beraten.

Die Vorgängerfahrzeuge für die rollende HundeDoc-Klinik waren immer gebrauchte Rettungswagen, die zu einer mobilen Tierarztpraxis umgebaut wurden. Im letzten Sommer konnte dann ein ganz neues Fahrzeug bei WAS





– komplett auf den Einsatz zugeschnitten – ausgebaut werden. Aber wie muss eine mobile Tierarztpraxis ausgestattet sein, damit die Versorgung bei den Leuten und ihren Hunden ankommt? Im Prinzip unterscheiden sich die Grundanforderungen für die Behandlung von Tieren kaum von denen für Menschen: Licht, Warmwasser, Stauraum, Elektroanschlüsse – das Röntgengerät betrachtet Jeanette Klemmt schon als Luxus. Darüber hinaus müssen natürlich ein veterinärmedizinischer Behandlungstisch und ausreichend Platz vorhanden sein, denn auch wenn keine Tierarztassistenz dabei ist, geht es nicht immer allein. Dann müssen Tierbesitzerinnen und Tierbesitzer selbst mit anpacken. Nur bei größeren OPs organisiert Jeanette Klemmt Hilfe vonseiten fachkundiger Assistenz.

Das gesamte Projekt wird komplett durch Spenden finanziert. Tierärztin Jeanette Klemmt ist bei der Stiftung SPI, Sozialpädagogisches Institut Berlin »Walter May«, angestellt und in ihrem Auftrag unterwegs. Die SPI ist eine Stiftung des Landesverbandes der Arbeiterwohlfahrt Berlin e. V. und möchte eine

Gesellschaft entwickeln, in der sich jeder Mensch in Verantwortung für sich und das Gemeinwesen frei entfalten kann. Ermöglicht wurde die mobile Tierarztpraxis, mit der Jeanette Klemmt als HundeDoc im Einsatz ist, durch eine große Einzelspende. Wer diese Idee auch unterstützen möchte, sollte unbedingt den Verwendungszweck **Spende HundeDoc** angeben: +

SPENDEN FÜR DEN HUNDEDOC:

STIFTUNG SPI

Bank für Sozialwirtschaft

IBAN: DE 6510 0205 0000 0311 2105

[www.hunedoc-berlin.de](http://www.hundedoc-berlin.de)





Making vehicles special

WWW.WAS-VEHICLES.COM

