

SAFETY #3

FIRST+

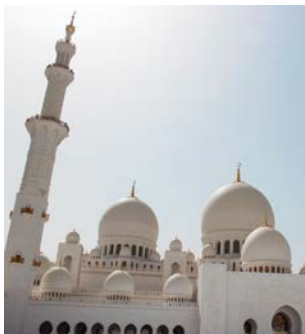
BERICHTE UND GESCHICHTEN AUS SONDERFAHRZEUGBAU UND RETTUNGSWESEN.



SAFETY FIRST+



INHALT



4 Praveen Pulickan-
thottiyil Prathapan –
Unser Mann
in Abu Dhabi.



8 Jenseits der
Regelrettung – Die
Bergwacht Bayern
überwindet Höhen
und Tiefen.



14 Projektmanagement
von der Pieke auf –
WAS
Mitarbeiterportrait.



18 Von der Verhältnis-
mäßigkeit der Mittel –
Projekt Gemeinde-
notfallsanitäter.

22 Unterwegs
mit leichtem Gepäck –
Der WAS Leichtbaukoffer.

24 Der East of England
Ambulance Service
im Kundenportrait.

28 Eine E-Ambulanz für
Dubai –
Innovationsfreude
in den VAE.

30 So rettet Dubai –
Vier Antworten von
Khalifa Hassan
Al Darrai.



IMPRESSUM



Herausgeber

Wietmarscher Ambulanz-
und Sonderfahrzeug GmbH
Abteilung Marketing/Kommunikation
Verantwortlich: Simone Bergmann
Lingener Straße 1
D-49835 Wietmarschen
Telefon: +49 5925 991-100
Telefax: +49 5925 991-602
marketing@was-vehicles.com
www.was-vehicles.com
www.facebook.com/was.vehicles

Layout & Konzeption

Graef Advertising GmbH
Kollegienwall 3-4
49074 Osnabrück
www.graef-advertising.com

Druck Mai 2019

A. Hellendoorn KG
Stettiner Straße 1
48455 Bad Bentheim
www.druckerei-hellendoorn.de

Bildnachweise

S. 1, 2, 13, 32 Volkswagen AG
S. 8-10 O. v. Plate, Bergwacht Bayern
S. 11 Bergwacht Bayern
S. 18-19, 21 Lukas Lehmann Photography, Wardenburg
S. 20 rechts Frank Flake
S. 25 l.o., S. 26 East of England Ambulance Service NHS Trust
S. 28-31 Dubai Corporation for Ambulance Services



EDITORIAL

An einem Donnerstagabend im Dezember 2018 war „Die Bergretter“ im ZDF mit 5,26 Millionen Zuschauern die meistgesehene Sendung des Tages. Das entsprach einer Sehbeteiligung von 17,6 Prozent. Die echten Bergretter der Bergwacht Bayern leisten jährlich etwa 12.000 Einsätze und sind dabei weit weniger sichtbar. Dabei ist ihre Erfolgsquote noch viel beeindruckender. Wir erleben es im Rettungswesen immer wieder, dass die Frauen und Männer, die wir gerne als Helden bezeichnen, selbst wenig mit diesem Wort anfangen können. Es sei doch selbstverständlich, dass man sein Bestes tut. Diese Einstellung ermutigt uns dazu, nicht nur selbst unser Bestes zu tun, sondern auch diejenigen sichtbarer zu machen, die uns dabei inspirieren und unterstützen. Von diesen Menschen handeln die Berichte dieser Ausgabe.

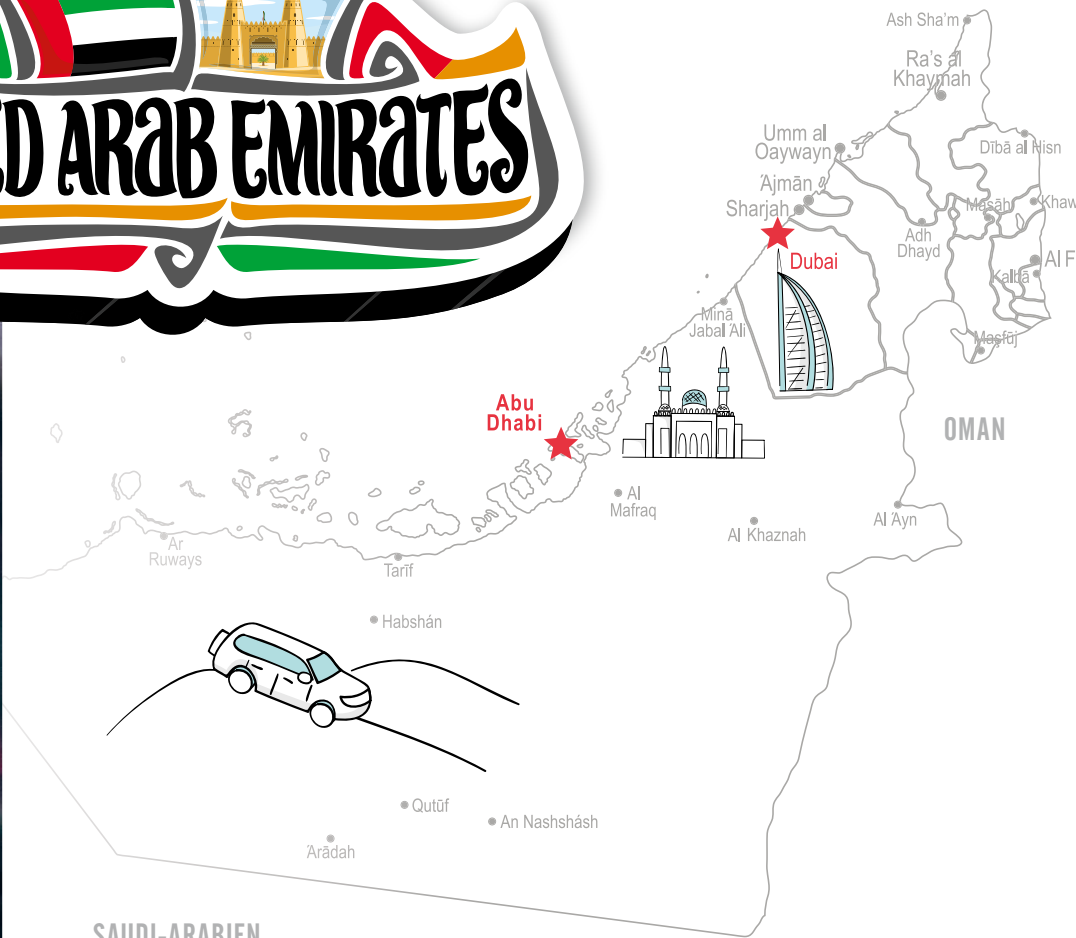
T. Sigeneger
Tilo Sigeneger

A. Ploeger
Andreas Ploeger



PRAVEEN PULICKANTHOTTIYIL PRAT UNSER MANN IN ABU DHA

DAMIT WIR NICHT ÜBER SEINEN, FÜR UNS DOCH SEHR SCHWIERIGEN, NAMEN STOLPERN, DÜRFEN WIR SERVICETECHNIKER PRAVEEN PULICKANTHOTTIYIL PRATHAPAN FREUNDLICHERWEISE EINFACH PRAVEEN NENNEN. PRAVEEN IST FÜR WAS FÜNF TAGE DIE WOCHE UND MANCHMAL NOCH SPÄT ABENDS UNTERWEGS, UM VON ABU DHABI AUS WAS-SERVICE IN DIE GESAMTEN VEREINIGTEN ARABISCHEN EMIRATE ZU BRINGEN. UM DIE 160 KUNDENBESUCHE IM JAHR BESTREITET ER MIT SEINEM ZUM SERVICEMOBIL UMGEBAUTEN SPRINTER FÜR WAS-FAHRZEUGE UND RETTUNGSFAHRZEUGE ANDERER FABRIKATE. DABEI LEGT ER EINE IMMENSE STRECKE ZURÜCK.



SAUDI-ARABIEN

Elektro- sowie Heizungs- und Klimatechnik, der Elektronik, Hydraulik, Mechanik, Fahrzeugtechnik und auch aus der Tischlerei. Auf all diesen Gebieten kennt sich Praveen aus.

EIN KURZER DRAHT NACH DEUTSCHLAND.

Seit fast zwei Jahren gehört der gebürtige Inder zum WAS-Team; in Abu Dhabi ist er insgesamt schon seit vier Jahren. Mit einem Bachelor in Elektrotechnik hat er zunächst im Bereich Auto-Elektrik und -Klimatisierung im technischen Service eines großen Taxiunternehmens gearbeitet, bevor er WAS von einem Geschäftspartner empfohlen wurde. Viele Inder – auch Cousins und ein Onkel von Praveen – leben und arbeiten in den VAE, um Ersparnisse für die Existenz ihrer Familien in Indien anzusammeln. Sie bilden mit 3,5 Millionen Menschen sogar die größte Bevölkerungsgruppe. Bei einem Ausländeranteil von 90 %, nahezu



Praveen im Einsatz.

HAPAN — BI.

Ca. 600 Kilometer liegen zwischen der Grenze zu Saudi-Arabien im Westen und dem Golf von Oman im Osten der VAE. Man könnte sagen, Praveen ist auf einer Fläche von insgesamt ca. 83.600km² für den WAS-Kundendienst in allen Emiraten des dünn besiedelten Landes verantwortlich. Bei insgesamt ca. 250 Einsätzen im Jahr – stationär und mobil – muss ein WAS-Techniker auch in den VAE ein richtiges Multitalent sein. Denn ein Ambulanzausbau vereint Technik aus vielen Gewerken, wie der



alle davon Arbeitsemigranten, ist es üblich, dass Arbeitnehmer in den VAE ihren Urlaub im Herkunftsland verbringen. Auch Praveen fliegt im Urlaub zu seiner Familie nach Indien. Den Service vor Ort übernimmt dann ein Kollege aus Deutschland für ihn. Während seiner Ferien werden die Aufträge in Wietmarschen gesammelt und ein deutscher Kollege arbeitet sie an einigen Tagen in den VAE ab. Je nach Dringlichkeit fliegen die Wietmarscher aber auch für einzelne Fälle nach Abu Dhabi.

Die meiste Zeit ist jedoch Praveen der WAS-Servicetechniker vor Ort in den VAE und kümmert sich selbstständig um alle Aufträge. Und wenn er doch einmal nicht weiterweiß, bekommt er telefonische Unterstützung aus Wietmarschen. Das kommt allerdings nicht sehr oft vor, denn Praveen kennt seine Fahrzeuge und hat jedes denkbare Ersatzteil direkt dabei in seiner „mobilen Werkstatt“. 900kg Gewicht für Teile und Werkzeuge kommen so zusammen:

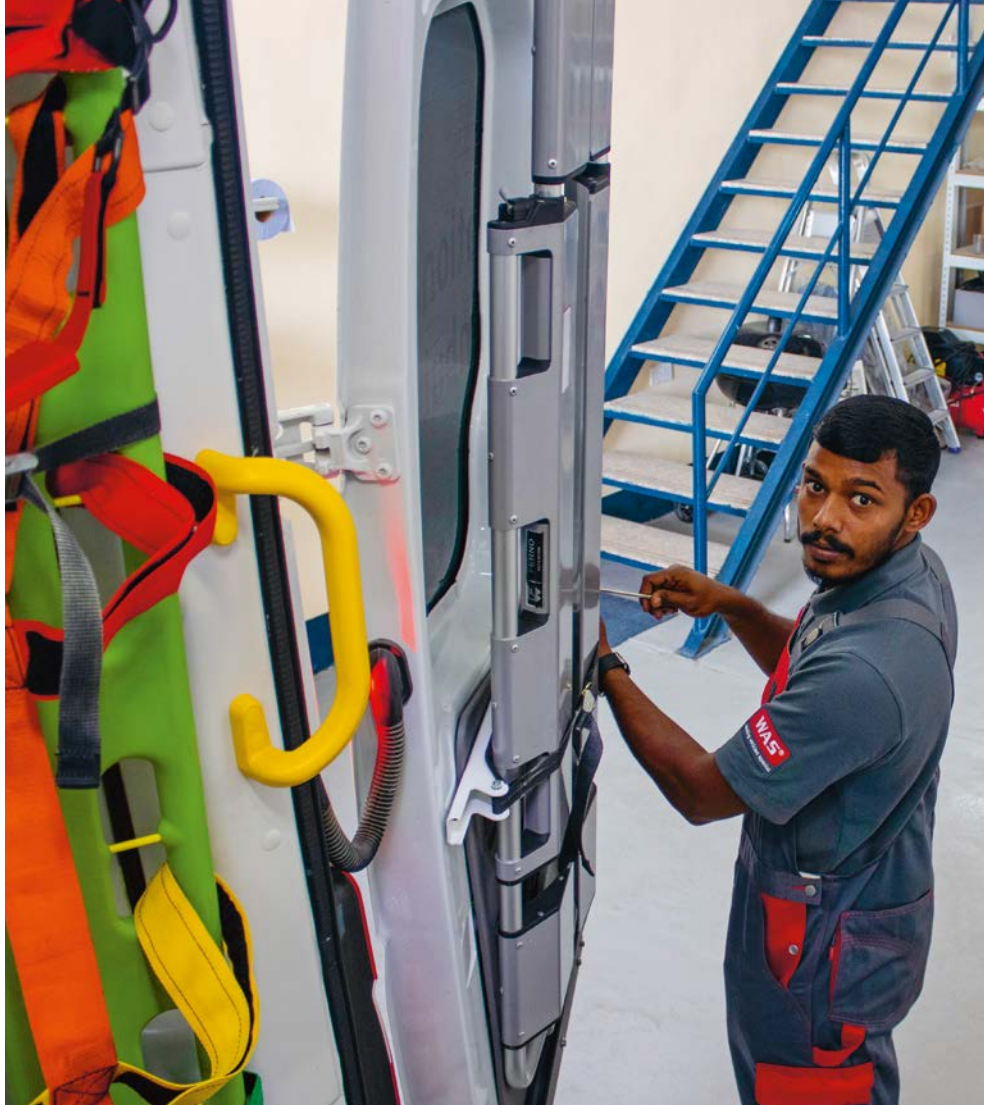
ca. 500 verschiedene Werkzeuge, beginnend mit dem einfachen Schraubendreher, über die mobile Klimaanlagefüllstation bis hin zur zertifizierten WAS-Eigenentwicklung, dem Sauerstoffprüfkoffer.

WAS MAN NICHT IM WAGEN HAT, HAT MAN IN DER WERKSTATT.

Was er nicht dabei hat, hat er auf Lager in der Servicestation in Abu Dhabi. Unter anderem sind das 472 verschiedene Ersatzteile; jedes Teil für die unterschiedlichen im Land befindlichen Ambulanzen mindestens einmal. Von Bauteilen, die erfahrungsgemäß öfter mal ausgetauscht werden müssen, sind dort entsprechend mehr eingelagert. Wöchentlich gibt er eine Bestellung an WAS raus, um Ersatzteile nachzuordern. Das WAS-Servicemobil wurde nach deutschem Vorbild gebaut und ist so ausgestattet, dass alle Serviceleistungen und fast alle Reparaturarbeiten vor Ort beim Kunden erledigt werden können.

Das ist auch gut so, denn Praveen legt mit dem Fahrzeug 35.000 km im Jahr zurück.

Die von seinem Standort am weitesten entfernten Rettungswachen sind mit 300 km Entfernung Ras Al Kaimah und das 325 km entfernte Sila an der saudisch-arabischen Grenze. Diese Strecken zu überwinden dauert aufgrund des streng kontrollierten Tempolimits (max. 120km/h auf den Highways) in den VAE erheblich länger als in Deutschland. Von der Servicestation über Dubai nach Ras Al Kaimah ist man ca. vier Stunden unterwegs; etwa drei Stunden braucht man an die saudische Grenze. Und etwa zwei bis drei Mal pro Jahr regnet es unterwegs sogar. Ansonsten hat es Praveen eher mit Sandverwehungen zu tun. Unbestätigten Schätzwerten zufolge transportiert er mit seiner „rollenden Werkstatt“ unfreiwillig etwa 11 Mio. Sandkörner von einem Ende der Wüstenregion zum anderen. Praveen ist immer darauf be-



250 Einsätze im Jahr bewältigt Praveen stationär in seiner Werkstatt und mobil beim Kunden vor Ort.

dacht, eine möglichst minimale Reaktionszeit zu erreichen. Unsere Kunden erkennen diese Leistung an und honorieren die Schnelligkeit. Umso mehr übrigens, da aktiver After Sales Service sonst nicht unbedingt zu den unkompliziert verfügbaren Leistungen der meisten Wirtschaftsunternehmen vor Ort gehört.

INS KALTE WASSER GESPRUNGEN UND DAS EIS GEBROCHEN.

Aber man muss Dinge ja nicht unnötig kompliziert machen. Das dachte sich wohl auch WAS-Kollege Gunnar Gering, als er damals das erste Vorstellungsgespräch mit Praveen führte. Der höfliche junge Mann antwortete auf Fragen zunächst nur ganz zurückhaltend mit „Ja“ oder „Nein“, aber als er in einer praktischen Aufgabe Relais und Leuchte verbinden sollte, war er in seinem Element und die Sache für WAS damit bald klar. Die Entscheidung, Praveen einzustellen, hat man in Wietmarschen seitdem nicht bereut. Die erste Einarbeitung war den-

noch ein Sprung ins kalte Wasser, denn schon ab dem zweiten Arbeitstag musste er mit der Mannschaft aus Deutschland gleich vier Ford Explorer in der WAS-Werkstatt in Abu Dhabi zu First Respondern ausbauen. Nach einem zweiwöchigen Besuch in Deutschland, bei dem er nicht nur technisch geschult wurde, sondern auch viel Zeit mit den deutschen Kollegen verbracht hat, war das Eis dann aber endgültig gebrochen. Praveen hat sich inzwischen auch an die vergleichsweise flachen Hierarchien der deutschen Arbeitgeber gewöhnt und ist seitdem immer selbstbewusster

geworden. Wenn die Kollegen aus Wietmarschen zur Arab Health in Dubai kommen, freuen Sie sich darüber, dass Praveen sie unterstützt und auch nach Feierabend noch mit von der Partie ist. Bald ist ein erneuter Besuch des Servicetechnikers in der niedersächsischen Provinz geplant. Bei seinem letzten Besuch war er mit seinen deutschen Kollegen kochen, Pizza essen, Schlittschuh laufen und natürlich auch in den benachbarten Niederlanden. Man darf gespannt sein, welche Ausflüge sie sich diesmal für ihren Kollegen einfallen lassen. +

WAS Vehicles Middle East General Trading L.L.C.

WAS Vehicles Work Shop

Musaffah Industrial Area M44 | No. 47 | Musaffah

Abu Dhabi | United Arab Emirates

Tel. +971 528711307 | was-service.uae@was-vehicles.com

www.was-vehicles.com/ambulance-service



JENSEITIS DER REGELRETTUNG.

DIE BERGWACHT BAYERN
ÜBERWINDET
HÖHEN UND TIEFEN.





Von der Winde der Hub-
schrauberzelle sind es für die
Retter bis zu 14 m zum Boden.



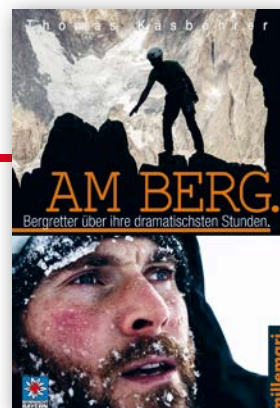


„WIR SIND RETTER. NICHT RICHTER.“ ZITIERT THOMAS KÄSBOHRER IN SEINEM BUCH „AM BERG. BERGRETTET ÜBER IHRE DRAMATISCHSTEN STUNDEN“* SEINE INTERVIEWPARTNER VON DER BAYERISCHEN BERGWACHT. DAS BUCH ERZÄHLT IN 33 GESCHICHTEN VON IHREN EINSÄTZEN UND DAS VORANGESTELLTE ZITAT BRINGT DIE EINSTELLUNG DER BERGWACHT AUF DEN PUNKT. ES GEHT NICHT DARUM, WAS JEMAND FALSCH GEMACHT HAT, UM IN EINE GEFÄHRLICHE SITUATION AM BERG ZU GERATEN, SONDERN DARUM, IHM WIEDER HERAUSZUHILFEN. IN BAYERN SIND MEHR ALS 3500 EHRENAMTLICHE EINSATZKRÄFTE DAZU BEREIT, IHRE ZEIT UND IHR KÖNNEN DAFÜR EINZUSETZEN.

BESONDERES TRAINING FÜR BESONDERE EINSÄTZE.

Mit Regelrettung haben die Einsätze in den alpinen Regionen meist nicht mehr viel zu tun. Jeder Einsatz ist anders. Neben der Versorgung und Rettung von Menschen auf Wanderwegen, Skipisten und im hochalpinen Gelände bewältigt die Bergwacht Bayern auch Natur- und Umwelteinsätze, wie die Bekämpfung von Bergwaldbränden oder die Rettung von Tieren. Bergrettung bedeutet heute häufig die Zusammenarbeit mit Rettungshubschraubern oder mit Einsatzhubschraubern der Polizei oder Bundeswehr. Dementsprechend erfordert auch das Training besondere Methoden. Um dem gerecht zu werden, trainieren die Frauen und Männer der Bergwacht in einem Simulationszentrum für Luftrettung in Bad Tölz, dem Bergwacht-Zentrum für Sicherheit und Ausbildung (BW-ZSA), betrieben von der Stiftung Bergwacht. Hier kann man nicht nur Abläufe und Handgriffe üben, sondern bekommt auch das Gefühl eines echten Einsatzes vermittelt. Das hilft dabei, im Ernstfall besonnen zu agieren und auch emotional, soweit das möglich ist, vorbereitet zu sein.

Die 60 m lange und 25 m breite Halle mit einer transparenten Fassade beherbergt zwei Hubschrauberzellen, die mit Deckenkränen bewegt werden können. Hängt ein Retter an der Winde der Hubschrauberzelle, sind es bis zu 14 m zum Boden. Senkrechte Kletterwände, eine Seilbahn, ein Haus mit verschiedenen Schrägen und Dachbelägen werden neben der Bergwacht auch von den Kräften der Polizei und der Feuerwehr für das Training genutzt. Das Becken in der Mitte



BUCHTIPP

*Das erst in diesem Jahr erschienene Buch „Am Berg. Bergretter über ihre dramatischsten Stunden“ von Thomas Käsböhrer berichtet einfühlsam und spannend von besonders intensiven Einsätzen der Bayerischen Bergwacht. Das Buch ist erschienen bei millemari und erhältlich als Taschenbuch für 24,95 €. Vom Erlös aus dem Verkauf gehen 25 % an die Bergretter. ISBN 978-3-946014-80-5



Ein Fahrzeug „aus der Praxis für die Praxis“: In Zusammenarbeit mit WAS und Volkswagen ist man von Toyota Basisfahrzeugen auf den leistungsfähigeren VW Amarok mit Kofferaufbau umgestiegen. Die Fahrzeuge sind in den bayerischen Alpen und Mittelgebirgen unterwegs. Neben der Geländegängigkeit ist der Kofferaufbau das offensichtlichste Merkmal der Flotte.

kann umgebaut werden. Wenn es einmal im Jahr für vier Wochen mit Wasser befüllt wird und durch Turbinen eine Strömung entsteht, kommen die Wasserretter der DLRG und Wasserwacht zum Trainieren. Das Trainingscenter ist so einzigartig, dass auch Gäste aus Deutschland und dem Ausland für die Ausbildung immer wieder nach Bad Tölz kommen. Nicht nur das Training, auch die Einsatzmittel der Bergwacht Bayern sind an die speziellen Bedürfnisse angepasst. Um jederzeit auch in unwegsamem Gelände bis an die Unglücks-

stelle vordringen zu können, stehen in jeder Bergrettungswache speziell ausgestattete, geländegängige Einsatzfahrzeuge bereit. Besondere Erfordernisse erfordern auch besondere Maßnahmen. Seit 2013 setzt sich Außendienstmitarbeiter Andreas Kotte bei WAS mit den speziellen Ansprüchen der Bergwacht an ihre Rettungsfahrzeuge auseinander. Durch die intensive Zusammenarbeit mit den Rettern hat er inzwischen tiefe Einblicke in die Herausforderungen der Bergrettung gewonnen und ist mit den Anforderungen an die Fahrzeuge bestens vertraut. So muss beispielsweise die Lautstärke der Warnanlage an den Einsatzort in den Bergen angepasst werden. Bergwanderer und auch Mountainbiker sollen schließlich nicht in Panik geraten, wenn sich das Bergwachtrettungsfahrzeug bemerkbar macht. Auch muss es möglich sein, auf dem Dach die Gebirgstrage mit einem Einrad für den Sommereinsatz oder einen Akjaschlitten für den Winter auf einem speziellen Träger zu montieren. Neben



der Geländefähigkeit müssen die Fahrzeuge Patienten transportieren, eine Einsatzmannschaft mit an Bord nehmen oder genug Stauraum bieten für Rettungsgerätschaften.

KLEINER KOFFER, GROSSE WIRKUNG.

Seit sechs Jahren beschafft die Bergwacht ihre Fahrzeuge zentral bei WAS. Bisher sind bereits rund 70 Fahrzeuge des Typs VW Amarok mit WAS Aufbau in den bayerischen Alpen und Mittelgebirgen unterwegs. In Zusammenarbeit mit WAS und Volkswagen ist man von Toyota Basisfahrzeugen auf den leistungsfähigeren VW Amarok mit Kofferaufbau umgestiegen. Neben der Geländegängigkeit ist der Kofferaufbau das offensichtlichste Merkmal der Flotte. Eingerichtet ist der Koffer unter anderem mit einem demontierbaren und schnell entnehmbaren Tragetisch. Die Trage für die Patientenlagerung selber ist die gleiche, wie sie in Rettungshubschraubern zu finden ist. Neben dem Kopf des Patienten befindet sich ein

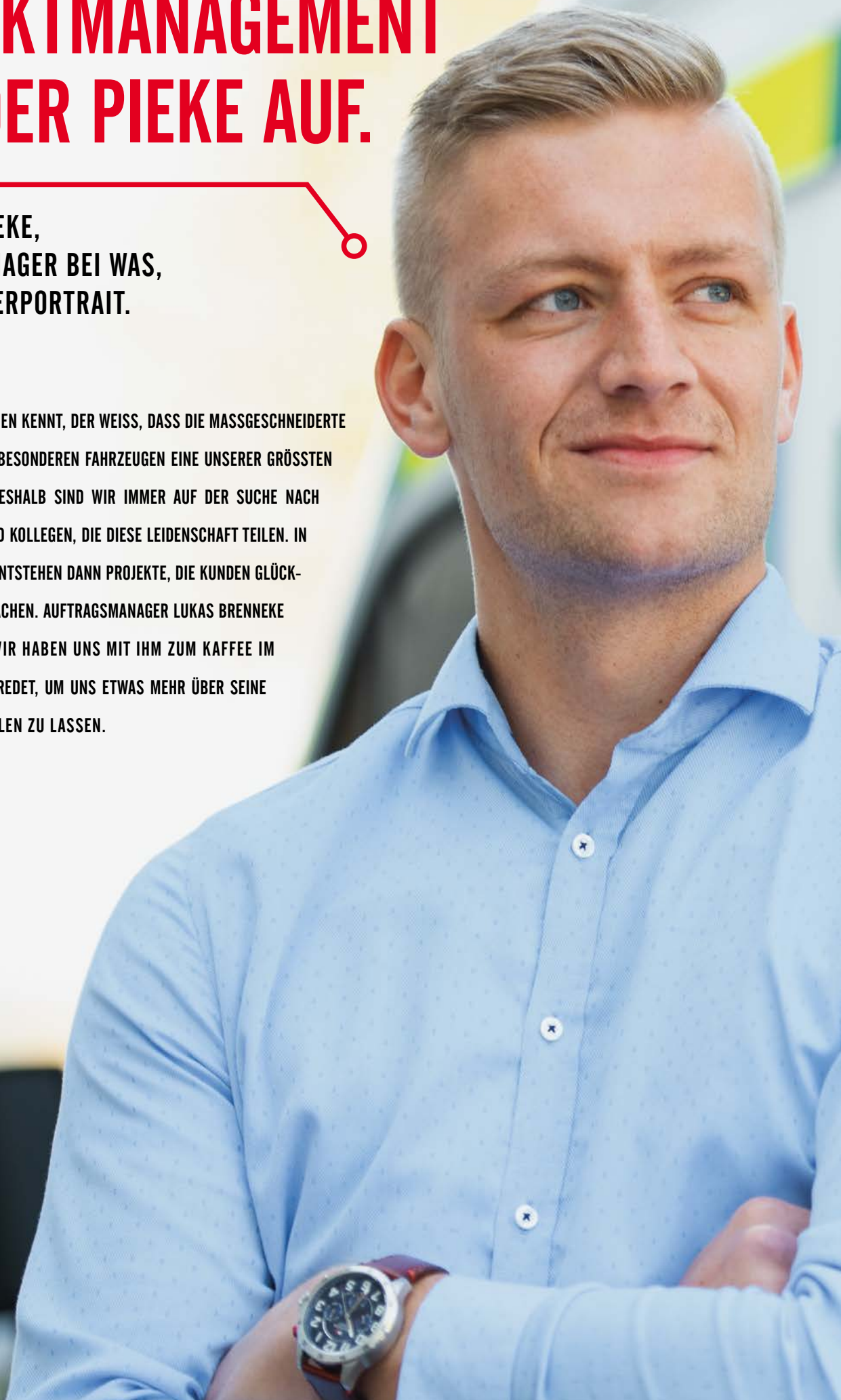
wegklappbarer Sitz für die Begleitung. Natürlich ist der Innenraum des Koffers auch desinfektionsfähig. Sobald es eine Möglichkeit gibt, wird der Patient vom Bergrettungsfahrzeug in einen regulären Rettungswagen oder einen Helikopter umgelagert – je nachdem, ob man im Ernstfall zuerst eine befahrbare Straße, oder einen geeigneten Landeplatz erreicht. Das Bergrettungsfahrzeug der Bergwacht Bayern ist ein Fahrzeug „aus der Praxis für die Praxis“. Ganz wie es sich für die Bergwacht gehört, wurde selbstverständlich auch das Sonderfahrzeug zunächst praktisch getestet und immer wieder in Details weiterentwickelt. Bei einem Fahrtraining konnten sich die Retter unter Realbedingungen mit dem Fahrzeug vertraut machen. In Bayern ist man auf den Ernstfall vorbereitet.

Wer mehr Infos über die wichtige Arbeit der Bergwacht Bayern und das Trainingscenter erfahren möchte, findet sie unter www.bergwacht-bayern.de und [facebook.com/bwzsa](https://www.facebook.com/bwzsa) +

PROJEKTMANAGEMENT VON DER PIEKE AUF.

**LUKAS BRENNEKE,
AUFTRAGSMANAGER BEI WAS,
IM MITARBEITERPORTRAIT.**

WER DIE WAS EIN BISSCHEN KENNT, DER WEISS, DASS DIE MASSGESCHNEIDERTE PRODUKTION VON GANZ BESONDEREN FAHRZEUGEN EINE UNSERER GRÖSSTEN LEIDENSCHAFTEN IST. DESHALB SIND WIR IMMER AUF DER SUCHE NACH NEUEN KOLLEGINNEN UND KOLLEGEN, DIE DIESE LEIDENSCHAFT TEILEN. IN DER ZUSAMMENARBEIT ENTSTEHEN DANN PROJEKTE, DIE KUNDEN GLÜCKLICH UND UNS SPASS MACHEN. AUFTRAGSMANAGER LUKAS BRENNEKE IST SO EIN KOLLEGE. WIR HABEN UNS MIT IHM ZUM KAFFEE IM MARKETINGBÜRO VERABREDET, UM UNS ETWAS MEHR ÜBER SEINE ARBEIT BEI WAS ERZÄHLEN ZU LASSEN.





Als Lukas Brenneke das Besprechungszimmer betritt, bringt er Energie mit. Offenes Lächeln, aufrichtiger Händedruck – er gehört zu der Sorte Mensch, die Raum einnehmen, ohne andere einzuengen. Das Wort „People-person“ beschreibt den ersten Eindruck wohl am treffendsten. Und dieses englische Lehnwort beinhaltet gleichzeitig auch einen großen Teil seiner Stellenbeschreibung bei WAS. Lukas Brenneke hat viel mit Menschen zu tun. Er steht nicht nur direkt mit den Kunden in Kontakt, sondern auch mit den Kolleginnen und Kollegen in der Produktion, Konstruktion, im Vertrieb oder auch Einkauf. An seinem Platz im Büro ist er deshalb eher selten anzutreffen.

DA KANN MAN DRÜBER SPRECHEN.

Wenn er sich nicht gerade mit Kunden trifft, ist er im Unternehmen unterwegs, um seine Projekte voranzubringen. Klar, könnte er auch jedes Mal zum Telefonhörer greifen, aber das persönliche, verbindliche Gespräch liegt ihm einfach mehr. Er muss sich darauf verlassen können, dass Teamwork funktioniert, denn er ist über den gesamten Prozess von der ersten Besprechung bis zur Übergabe neuer Fahrzeuge verantwortlich und Ansprechpartner für alle.

Der Job setzt eine enorme Kommunikationsbereitschaft und nicht zuletzt auch hohe Stresstoleranz voraus. Denn auch wenn man alle Bälle in der Luft hält, genaueste Absprachen trifft und vorausschauend plant – wo so viele Menschen zusammenarbeiten, kann auch mal etwas schiefgehen. Wenn dann ein Prototyp nach Fertigstellung plötzlich doch 20 kg zu schwer ist, muss Lukas Brenneke zusammen mit seinen Kolleginnen und Kollegen eine Lösung finden. Im konkreten Fall bedeutet das, Bestandteile wie beispielsweise den



Man versteht sich:
Gemeinsam mit Außendienst-
Kollege Andreas Kotte hat
Lukas Brenneke sein erstes
Großprojekt umgesetzt.



**DER JOB SETZT EINE ENORME
KOMMUNIKATIONSBEREIT-
SCHAFT VORAUSS.**



Meistens findet man Lukas Brenneke im
Gespräch mit Kolleginnen und Kollegen –
wenn er nicht gerade mit Kunden telefoniert.

Ambulanztisch, Sitze und eine Trittstufe durch leichtere Bauteile mit gleichem Nutzen und mindestens gleicher Qualität zu ersetzen. „Dabei ist es am wichtigsten“, betont er, „das Konzept in Absprache mit dem Kunden so zu verändern, dass er keinesfalls Nachteile hat. Auch wenn das bedeutet, dass die Gewinnmarge für WAS ein kleines bisschen schmaler ausfällt. Da muss man dann einfach in den sauren Apfel beißen.“ Schließlich ist das Vertrauen der Kunden langfristig wesentlich mehr wert als die Beschaffung leichterer Tische, Sitze und Trittstufen kostet.

Allgemein scheint dem 28-jährigen viel daran zu liegen, stabile Beziehungen in seinem Arbeitsumfeld aufzubauen und am Laufen zu halten. Vielleicht hat er sich auch deshalb nach dem Abschluss seines Dualen Studiums vor drei Jahren dazu entschieden, bei WAS weiterzumachen. Gemeinsam mit seinem Kollegen Andreas Kotte aus dem Außendienst hat er 2016 sein erstes Großprojekt für das Bayerische Rote Kreuz

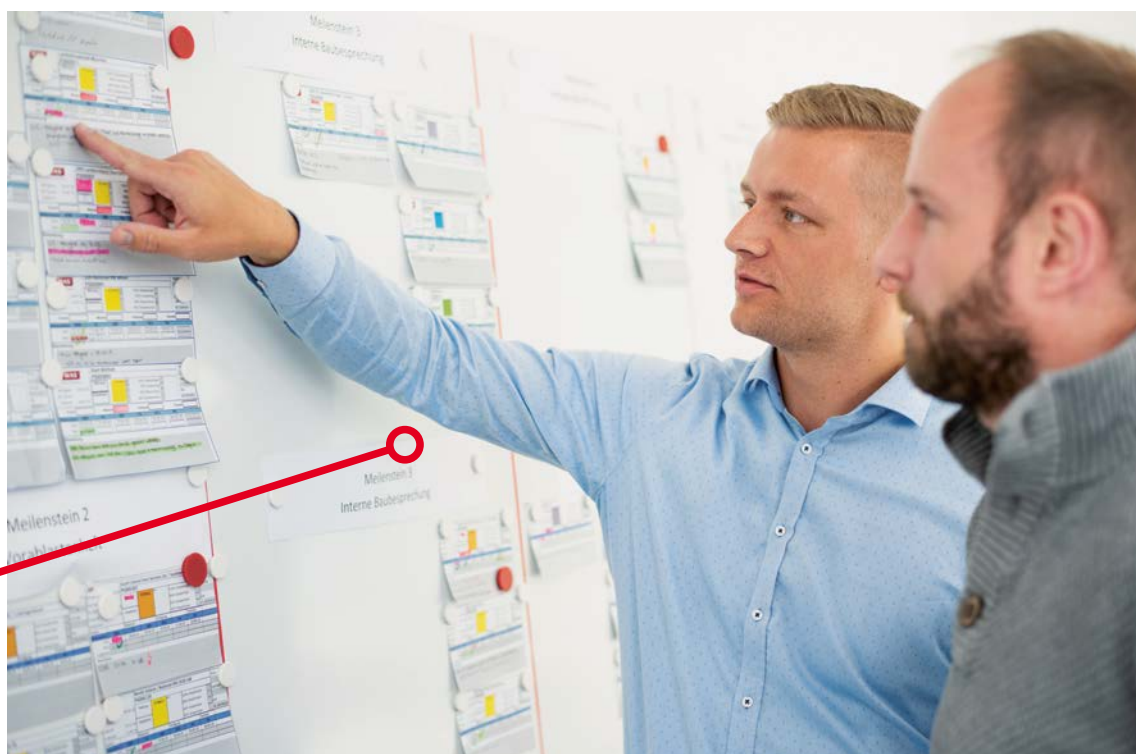
umgesetzt. „Das war ein Prototyp der guten Zusammenarbeit zwischen Innen- und Außendienst“, freut sich Brenneke. Sowohl der Kollege, als auch das BRK sind seitdem Lieblingsbestandteile seiner Arbeit bei WAS. Der Kollege, weil die Zusammenarbeit nicht nur gut funktioniert, sondern auch Spaß macht und das BRK aus denselben Gründen – und vielleicht auch aufgrund der Nähe zum FC Bayern, Brennekes liebster Fußballmannschaft.

MAN WÄCHST MIT SEINEN AUFGABEN.

Seit dem ersten Projekt für das BRK sind in kurzer Zeit viele weitere für den 28-jährigen hinzugekommen. Als einer von sieben Projektleitern ist er inzwischen Auftragsmanager im Bereich Technical Sales. Im Schnitt 200 Fahrzeuge bearbeitet jeder Projektmanager bei WAS im Jahr. Die Projektplanung kann auch mal mehrere Monate dauern. Bei individuell mit den Kunden abgestimmten Sonderfahrzeugen

WIR SUCHEN NOCH MEHR MENSCHEN, DIE DAS BESONDERE LIEBEN.

Alle Informationen zu Ausbildung und Karriere bei WAS gibt es auf
www.was-vehicles.com/unternehmen/karriere



überrascht es wenig, dass die längste Zeit auf die Vorbereitungsphase entfällt. Steht das Konzept, nimmt die Produktion nur etwa 4–6 Wochen in Anspruch. Zu seinen Aufgaben gehören Baubesprechungen mit den Kunden – für die Brenneke auch schon mal bis nach Doha reist – die Erstellung eines Lastenhefts, Detailkonfiguration, Besprechung von Fahrzeug- und Möbelkonzept und vieles mehr. Auch Ausschreibungen fallen in den Aufgabenbereich des Auftragsmanagers. Seit 2018 geht es in seinem Arbeitsalltag dabei immer internationaler zu. Kunden in Frankreich, Katar und Ägypten arbeiten gerne mit ihm zusammen.

Der Kontakt mit unterschiedlichen Kulturen hat Lukas Brennekes persönliche Entwicklung und sein Selbstbewusstsein gestärkt. War er zu Beginn seiner Karriere noch etwas nervös, wenn er mit Kunden auf Englisch verhandeln musste, gehört die Zweitsprache jetzt ganz selbstverständlich zum Tagesgeschäft. Genauso wie die Tatsache, dass bei WAS

kein Projekt wie das andere ist und man immer wieder neue Ideen entwickeln und Gedanken reinstecken muss. Das Interesse an den Fahrzeugen hat sich für ihn dabei mit dem Job gesteigert. Die Grundlage dafür hat sicherlich sein Studium des Wirtschaftsingenieurwesens gelegt, dessen Inhalte sich jetzt in seiner täglichen Arbeit wiederfinden und das es ihm von Beginn an leicht gemacht hat, den Überblick zu behalten. Das muss er auch bei den vielen neuen Großprojekten, die gleich wichtig sind und parallel laufen.

Und was macht der junge Auftragsmanager eigentlich, um sich von dem ganzen Trubel zu erholen? Darüber muss er kurz nachdenken: „Ich gehe gerne zum Sport. Fußball spiele ich wegen eines Kreuzbandrisses nicht mehr, aber ich gehe Laufen und ins Fitnessstudio. Vom Job ablenken muss ich mich aber eigentlich gar nicht unbedingt.“ Dann bleibt uns und ihm nur noch zu wünschen, dass das noch lange so bleibt. +



VON DER

VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT DER MITTEL.

PILOTPROJEKT ZUR ENTLASTUNG DER NOTFALLVERSORGUNG IM ECHTBETRIEB.



Die speziell geschulten Notfallsanitäter/innen entlasten Notfalldienste, weil sie zum Einsatz kommen, wenn Notrufe ohne akute Notlage abgesetzt wurden.



Ein leichtes Schwindelgefühl beim Aufstehen? Ein heftiger Hustenanfall nach einer überstandenen geglaubten Bronchitis? Diffuse Symptome gegoogelt und panisch geworden? Viele Menschen wählen im Zweifelsfall lieber gleich den Notruf. Häufig können Betroffene selbst nicht einschätzen, ob sie auch getrost bis zur montäglichen Sprechstunde ihres Hausarztes warten könnten. In anderen Fällen wollen überforderte Angehörige oder besorgte Dritte durch die Wahl des Notrufs – im wahrsten Sinne des Wortes – lieber auf Nummer Sicher gehen. Gründe dafür gibt es viele und auch wenn die Häufung solcher Anrufe eine gewisse Steigerung von Anspruchsdenken und Sicherheitsbedürfnis der Bevölkerung nahelegt, kann wohl davon ausgegangen werden, dass niemand aus Spaß oder Langeweile ein Rettungsteam anrücken lässt. Viel eher sind steigende Einsatzzahlen unter anderem dem demografischen Wandel sowie der Reduktion von Krankenhäusern und Notaufnahmen, insbesondere im ländlichen Raum, geschuldet. Wenn das nächste Krankenhaus zu weit entfernt für eine Taxifahrt erscheint, wird eben schneller mal der Rettungswagen gerufen.

DAS PHÄNOMEN IST NICHT NEU.

Experten gehen inzwischen sogar davon aus, dass mit einer jährlichen Steigerung der Einsätze im Rettungsdienst um 5 % zu rechnen ist. Die meisten Einsätze entfallen dabei auf allgemeine Hilfersuche, die nicht zwingend einen vollausgerüsteten Rettungswagen erfordern. In Kombination mit dem ohnehin schon problematischen Fachkräftemangel kann dieses Spannungsverhältnis im schlimmsten Fall dazu führen,

dass wirkliche Notfälle nicht rechtzeitig behandelt werden können, weil Fahrzeug und Besatzung gerade für eine „Taxifahrt“ bestellt wurden.

Das Phänomen unnötiger Rettungseinsätze ist übrigens weder neu noch national. Auch in Finnland, England und den Vereinigten Staaten beobachten Studien ein steigendes Einsatzaufkommen im Bereich der nicht lebensbedrohlichen Einsätze, wie Frank Flake in dem „Konzept Gemeindenotfallsanitäter/in“ ausführlich belegt. Doch Frank Flake, Bereichsleiter der Notfallvorsorge Bezirk Oldenburg der Malteser Hilfsdienst gGmbH, hat nicht nur Informationen gesammelt und die Problematik zusammengefasst, sondern gibt gemeinsam mit allen Projektbeteiligten aus der Stadt Oldenburg und den Landkreisen Vechta, Cloppenburg und Ammerland vor allem eine mögliche Antwort auf die zunehmenden Einsatzzahlen: Und die lautet Gemeindenotfallsanitäter/innen.

VON DER THEORIE ZUR PRAXIS.

Dieses speziell geschulte Rettungspersonal kann ohne Einsatz eines Rettungswagens Patientinnen und Patienten, die ohne akute Notlage den Notruf gewählt haben, versorgen. Ohne Rettungswagen heißt dabei natürlich nicht ohne fahrbaren Untersatz und Ausrüstung. Gemeindenotfallsanitäter/innen sind mit PKW oder Kleintransportern, vergleichbar einem NEF mit nahezu identischer Ausstattung unterwegs. Das Konzept wird seit Beginn 2019 in einem Pilotprojekt in Teilgebieten der Landkreise Ammerland, Cloppenburg, Vechta und der gesamten Stadt Oldenburg im Echtbetrieb getestet. Wir trafen Frank Flake zum Gespräch über Hintergründe und erste Ergebnisse des Projekts. +



DAS PROJEKT IM ÜBERBLICK:

Ausgangssituation:

Bundesweit haben sich die Kosten für Rettungswageneinsätze in den vergangenen zehn Jahren auf 2,1 Milliarden Euro verdoppelt

Ziele:

Notfalldienste entlasten, unnötige Rettungsfahrten vermeiden, überfüllte Notaufnahmen in Kliniken verhindern und Kosten senken

Zeitraum:

Zwei Jahre

Region:

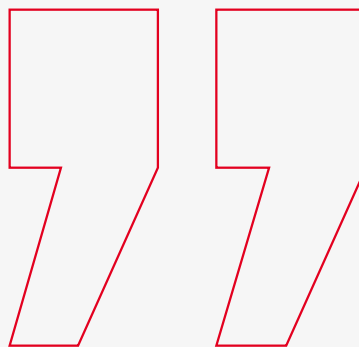
26 Gemeindenotfallsanitäter/innen sind seit Jahresbeginn an vier Standorten in den Landkreisen Vechta, Cloppenburg und Ammerland sowie in der Stadt Oldenburg im Einsatz

Finanzierung:

Krankenkassen

Personal:

Ausgebildete Notfallsanitäter/innen mit dreimonatiger Zusatzausbildung



„EINE AUFWERTUNG DES BERUFS IST WÜNSCHENSWERT.“

FRANK FLAKE, BEREICHSLEITER NOTFALLVORSORGE BEZIRK OLDENBURG MALTESER HILFSDIENST GGMBH, IM INTERVIEW ÜBER DAS PILOTPROJEKT GEMEINDENOTFALLSANITÄTER/IN.

Seit Beginn des Jahres 2019 sind Gemeindenotfallsanitäter/innen im Einsatz. Kann man nach den ersten Monaten schon Tendenzen ablesen und erste Erfahrungen berichten?

„Ja, das kann man und die ersten Erfahrungen sind durchweg positiv. In der Stadt Oldenburg steigen die Einsatzzahlen kontinuierlich und liegen derzeit bei 5–6 Einsätzen in 24 Stunden. Damit ist bereits eine spürbare Entlastung des Rettungsdienstes gegeben.“

Wie lange hat es von der ersten Idee bis zur Umsetzung Anfang des Jahres gedauert und welche Hebel mussten in Bewegung gesetzt werden?

„Ca. 2,5 Jahre hat die Entwicklung und die Überzeugungsarbeit gedauert. Wir sind Ende 2015 mit den ersten Ideen gestartet. Sowohl das Innenministerium als auch die Kostenträger waren schnell überzeugt. Wir mussten dann gemeinsam die Hürde der Finanzierung überwinden. Dann musste ein Curriculum geschrieben werden. Natürlich haben wir auch geschaut, was andere Länder bereits machen. Wir haben in der Arbeitsgruppe monatlich getaggt und Sachstände abgeglichen.“

Hatten Sie gleich zu Anfang schon Mitstreiter oder mussten Sie große Überzeugungsarbeit leisten?

„Wir hatten gleich zu Beginn Mitstreiter. Bei den Rettungsdienst-Trägern ist die Idee umgehend auf fruchtbaren Boden gefallen.“

Inwiefern haben Sie Ihre persönlichen Erfahrungen aus dem Rettungswesen beeinflusst?

☞ Diese haben mich sehr beeinflusst. Mein Bestreben ist es bereits seit Jahren, den Rettungsdienst zu optimieren und natürlich auch berufspolitisch die Stellung des Rettungsfachpersonals zu verbessern. Meiner Erfahrung nach muss man Probleme angehen. Machen ist hier besser als ständig darüber zu philosophieren wie schlecht doch alles ist. Das bringt uns letztlich nicht weiter und entspricht auch nicht der Wahrheit. Die Entwicklung wird man nicht bremsen können. Wir können auch die Menschen nicht ändern, aber wir können Lösungen suchen. Dabei ist aus meiner Sicht alles erlaubt. Man muss Dinge ausprobieren, um am Ende die beste Lösung zu finden.

Wurden Sie mit der Befürchtung konfrontiert, dass die Gemeindenotfallsanitäter/innen auf lange Sicht Bürger dazu animieren, noch schneller wegen Lappalien den Notruf zu wählen, da die Hemmschwelle noch mehr abgebaut wird, wenn man weiß, dass kein ganzes Rettungsteam ausrückt?

☞ Damit wurden wir konfrontiert. Uns kann man aber ja nicht direkt alarmieren. Als Komponente der Notfallrettung (112) muss man das über die Leitstelle machen und hier wird nicht einfach der Gemeindenotfallsanitäter alarmiert. Wenn es sich um einen Einsatz für den ärztlichen Bereitschaftsdienst handelt, wird dieser auch dorthin weitergegeben. Nur wenn alle anderen Hilfen versagen oder nicht erreichbar sind und es sich um einen niederschweligen Rettungsdiensteinsatz handelt, kommt der Gemeindenotfallsanitäter. Insofern ist die Gefahr klein. Wir können das ja auch beobachten und werden dann gegensteuern.

Könnte sich aus dem Gemeindenotfallsanitäter eine eigene Berufsgruppe, bzw. eine Art parallel existierender „Notdienst“ für nicht lebensbedrohliche Fälle entwickeln?

☞ Ja, das ist unsere Hoffnung. Eine Aufwertung des Berufs und ein zusätzliches Rettungsmittel. Das würde aus unserer Sicht am Ende allen helfen.

Das Projekt wird während der Erprobungsphase durch die Universitäten Oldenburg und Maastricht, sowie das Klinikum Oldenburg wissenschaftlich begleitet und evaluiert. Auf welche Weise wird das praktisch umgesetzt?

☞ Es gibt wissenschaftliche und medizinische Protokolle, die ausgewertet werden. Ebenso werden Interviews geführt.



26 Gemeindenotfallsanitäter/innen sind seit Jahresbeginn an vier Standorten im Einsatz.

Wir treffen uns alle einmal pro Monat und sprechen über die Ergebnisse und die notwendigen nächsten Schritte.

War für Sie von Anfang an klar, dass Gemeindenotfallsanitäter mit WAS Fahrzeugen unterwegs sein würden und wie diese ausgestattet sein sollten?

☞ Als langjähriger Kunde war das in meinem Fall klar. Hier habe ich den Vorteil, dass man bei WAS schon weiß, auf was ich Wert lege. Insofern war das für mich alternativlos. Darüber hinaus rechnet es sich, ein und dasselbe Ausbaukonzept für alle Fahrzeuge umzusetzen. Das macht es den Einsatzkräften leichter, sich im Fahrzeug zurechtzufinden und die Fahrzeuge des Gemeindenotfallsanitäters können übrigens auch ganz normal im Regelrettungsdienst eingesetzt werden.

BEI DER PLANUNG EINES NEUEN RETTUNGSWAGENS GERATEN DIE UNTERSCHIEDLICHSTEN ASPEKTE IN DEN FOKUS: LEBENSZYKLUSKOSTEN, ANGEWANDTE ARBEITSWEISEN UND EINSATZGEBIETE, BENÖTIGTER RAUM, ERGONOMIE, VERBRAUCH UND NICHT ZULETZT AUCH DAS GESAMTGEWICHT DES FAHRZEUGS SIND IM PLANUNGSPROZESS ZU BERÜCKSICHTIGEN. UM NOCH BESSER BERATEN ZU KÖNNEN, HABEN WIR UNSERE ERFAHRUNG AUS ABGESCHLOSSENEN PROJEKTEN UND DAS FEEDBACK DER ANWENDER AUSGEWERTET. DIE ERGEBNISSE GEBEN WIR AN UNSERE KUNDEN WEITER, DAMIT DIESE INFORMIERTE ENTSCHEIDUNGEN TREFFEN KÖNNEN. IN LETZTER ZEIT BEMERKEN WIR WELTWEIT EINE STEIGENDE NACHFRAGE NACH KOFFERAUFBAUTEN. WELCHE ÜBERLEGUNGEN RETTUNGSDIENSTE BEI DER ENTSCHEIDUNG FÜR EIN KOFFERFAHRZEUG BEWEGEN, HABEN WIR HIER ZUSAMMENGEFASST.

UNTERWEGS MI

LEICHTEM GEPÄ

1. LEBENSZYKLUSKOSTEN

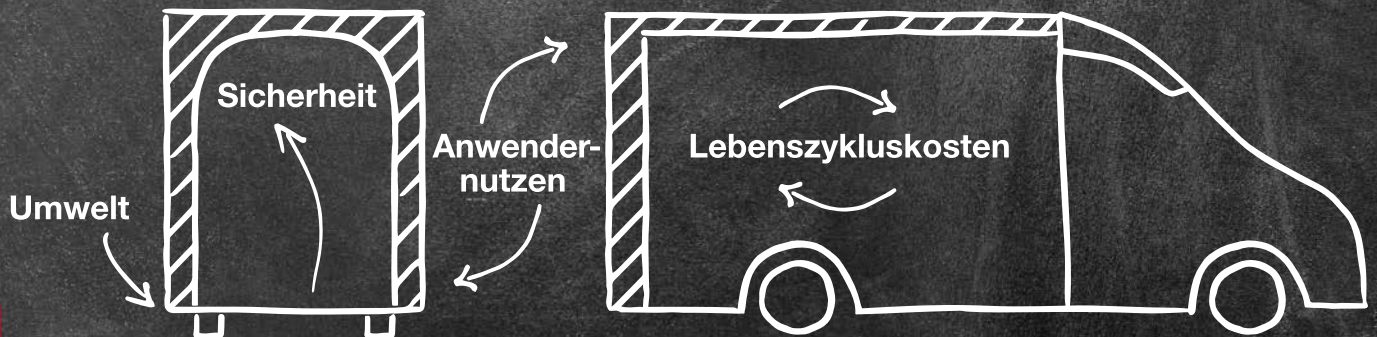
Es gibt Fahrzeugkonzepte, die bei den erstmaligen Anschaffungskosten besser punkten als ein Kofferaufbau – allerdings macht sich der Koffer auf längere Sicht bezahlt. Am Ende der Lebensdauer des Basisfahrzeugs (entweder durch Alter oder durch einen Unfall) kann der Koffer auf einem neuen Basisfahrzeug weitergenutzt werden und somit einen zweiten Lebenszyklus durchlaufen. Etwas komplexer wird es, wenn man auch den Faktor berücksichtigt, dass beim Kofferaufbau im Schadensfall einzelne Bereiche oder sogar ganze Seitenwände günstig und einfach repariert oder ersetzt werden können. Diese Möglichkeit bieten vergleichbare Konzepte mit einem Kastenfahrzeug nicht.

Die WAS Koffer werden im VacuTherm-Verfahren gefertigt, das eine hohe Festigkeit und Robustheit bei dünnerer und leichter Bauweise garantiert. Durch das geringe Gewicht wird auch die Energieeffizienz verbessert, weniger Kraftstoff verbraucht und somit werden letztendlich auch die Lebenszykluskosten gesenkt.

2. ANWENDERNUTZEN

Ein Kofferaufbau muss nicht zwangsläufig größere Außenmaße haben als bspw. ein ausgebauter Kastenwagen. Auch dort, wo die Kofferaußenmaße in Breite oder Höhe identisch zum Kastenwagen sind, bietet die Konstruktion im Innenraum mehr Platz und vor allem mehr Kopffreiheit. Inzwischen sind sogar schlanke Konzepte mit einem Gesamtgewicht von 3,5t mit dem WAS Leichtbaukoffer realisierbar. Und weniger Gewicht beim Koffer bedeutet weiterhin eine wesentlich höhere Nutzlast (bzw. Gewichtsreserve) für Ausrüstung und Medizintechnik. So ein Fahrzeug ist praktisch im Stadtverkehr und hat dennoch alle Vorteile des Kofferaufbaus im Behandlungsraum, wie zum Beispiel die besonders große Planungsfreiheit beim Innenausbau – individuell zugeschnitten auf Anwendung und Arbeitsweise. Aber Leichtbauweise heißt nicht automatisch auch „reduziert“. Es lassen sich auch Fahrzeugkonzepte bis zu 10t umsetzen. Der entscheidende Punkt ist, dass man mit dem WAS Kofferkonzept größer werden kann, und dabei dennoch vergleichsweise leicht bleibt. Aber egal ob groß oder klein,

Wir setzen einen drauf!



CK.

WARUM IMMER MEHR RETTUNGSDIENSTE AUF DEN WAS LEICHTBAUKOFFER SETZEN.

mehr Platz im Behandlungsraum bedeutet nicht nur angenehmere Arbeitsbedingungen für Rettungskräfte, sondern auch geräumigere Außenstauflächen und mehr Flexibilität bei der Ausstattung. So kann ein KTW mit Kofferaufbau auch als Notfall-KTW nutzbar gemacht werden. Darüber hinaus ermöglicht die Trennung von Behandlungsraum und Ausrüstungsunterbringung die zugänglichere Aufbewahrung von Sauerstoffflaschen, Bergematerial und sekundär benötigter Utensilien, ohne den Behandlungsraum einzuschränken oder zu verschmutzen.

3. SICHERHEIT

Die Erfahrungen unserer Kunden belegen häufig, dass Rettungswagen mit Kofferaufbau im Straßenverkehr besser wahrgenommen werden, da sie im Allgemeinen höher sind und sich noch mehr von anderen Verkehrsteilnehmern, wie bspw. Lieferwagen, unterscheiden. Die größere Kopffreiheit bietet zusätzlich mehr Sicherheit und dass Leichtbauweise bemerkenswert stabil sein kann, beweisen die Ergebnisse des R66 Überrolltests und die Erfüllung der DIN 13500.

4. UMWELT

Viele Rettungsdienste sehen sich auch hinsichtlich Umwelt und CO₂-Ausstoß in der Verantwortung. Mit teilweise beachtlicher Flottengröße und vielen zurückgelegten Kilometern im Jahr, ist es ihnen wichtig, ihre Emissionen gering zu halten. Hier ist es wie bei den Lebenszykluskosten: Weniger Gewicht bedeutet weniger Spritverbrauch, bedeutet weniger Emissionen. Die Beachtung des zulässigen Gesamtgewichts ist bei der Planung also unabdingbar: Leichtere Ausbauten haben einen direkten Effekt auf die Energie- und Umweltbilanz. In vielen Märkten spüren wir daher bereits die Tendenz zu leichteren Ausbauten bis hin zu 3,5t. Und wenn ein Kofferaufbau länger und flexibel genutzt werden kann, steigt auch seine Ökobilanz. Die hohen Isolationswerte des Leichtbaukoffers helfen darüber hinaus zusätzlich beim Energiesparen, da Heizung oder Klimaanlage weniger beansprucht werden. +



EAST OF ENGLAND

SETZT EINEN

Mehr als 1 Mio. Notrufe gingen beim East of England Ambulance Service NHS Trust (EEAST) 2017/18 ein. Die zuständige Behörde für die Bereitstellung von Ambulanzen des National Health Service (NHS) ist in den Grafschaften Bedfordshire, Cambridgeshire, Essex, Hertfordshire, Norfolk und Suffolk im Osten Englands im Einsatz. Hier leben insgesamt ca. 5,8 Millionen Menschen auf über 19.400 Quadratkilometern. Über mangelnde Beschäftigung können sich die mehr als 4.000 Mitarbeitenden, sowie ca. 1.500 Freiwilligen kaum beschweren. Im Gegenteil sucht man intensiv nach Fachkräften, um die vielen Einsätze noch besser bewältigen zu können. Wo man beim Fachkräftemangel volkswirtschaftlichen Zusammenhängen, Demographie und Politik mehr oder weniger ausgeliefert ist, hat man hinsichtlich der Wahl der Einsatzmittel mehr Einfluss.

Die Flotte der EEAST setzt sich derzeit aus 387 Rettungswagen, 178 Notarztzeitsatzwagen, 175 Krankentransportwagen sowie 46 Katastrophenschutzfahrzeugen zusammen. Mit ideal auf die Bedürfnisse von Rettungskräften und Patienten

vor Ort zugeschnittenen Fahrzeugen stellt der EEAST eine Basis für die bestmögliche medizinische Versorgung her. Dazu gehören seit 2008 auch zunehmend Fahrzeuge mit Kofferaufbau der WAS. Die Entscheidung, schließlich bei der Beschaffung zugunsten von Premium-Kofferaufbauten im Bereich Rettungswagen komplett auf Kastenfahrzeuge zu verzichten, hatte viele Gründe. Zwei davon sind das größere Platzangebot und mehr Flexibilität bei der Ausstattung. Bei East of England ist man so von den Vorteilen des Premium-Kofferaufbaus überzeugt, dass man beim Fahrgestell Kosten spart und lieber auf etwas Fahrkomfort verzichtet. Deshalb wird jetzt auf Fiat Ducato Fahrgestelle gebaut und nicht mehr auf Mercedes-Benz Sprinter. Eine Wahl, hinter der die Engländer weiterhin stehen: Im November 2018 bekam WAS den Zuschlag für 500 Fahrzeuge in einem Rahmenvertrag bis 2022. +



DRAUF.

STRYKER POWER-LOAD.

AUCH BEIM BELADESYSTEM WURDE KLAR ENTSCIEDEN: EINZUGSSYSTEM STATT RAMPE.

Stryker und WAS arbeiten seit 10 Jahren partnerschaftlich zusammen, um die bestmöglichen Ergebnisse für den NHS zu erzielen. Im Rahmen dieser Zusammenarbeit haben die Unternehmen gemeinsam eine Komplettlösung für den East of England Ambulance Service entwickelt, die die Stryker Power-PRO XT Fahrtrage mit dem Power-LOAD Befestigungssystem beinhaltet.

EEAST wird der erste britische NHS Ambulance Trust sein, der seine gesamte Rettungswagen-Flotte mit dem innovativen Stryker Auto-Loading-System ausrüstet. Beim Power-LOAD System entfällt die manuelle Handhabung der Rettungskräfte beim Laden und Entladen eines Patienten (bis zu 318 kg) in und aus dem Rettungswagen. Darüber hinaus profitiert die EEAST jetzt von erhöhtem Patientenkomfort, Kraftstoffeinsparungen (Power-LOAD wiegt erheblich weniger als der herkömmliche Hecklift), Reduzierung der Ausfallzeiten beim Personal sowie Einsparungen bei Fahrzeugausfallzeiten und Wartungskosten.

Dank der gemeinsamen Bemühungen aller Beteiligten konnte die tägliche Arbeit der NHS Ambulance Teams so weiterentwickelt und verbessert werden, dass man fast von einer Revolutionierung des Patiententransports für die britischen NHS Ambulance Services sprechen könnte. www.stryker.com





„ES IST UNSERE VERANTWORTUNG, DEN RETTUNGSDIENST NOCH NACHHALTIGER ZU GESTALTEN.“

PAUL HENRY, DEPUTY DIRECTOR OF OPERATIONS SUPPORT BEI EAST OF ENGLAND.

East of England hat bei der letzten Beschaffung von 500 Rettungswagen ausschließlich Kofferverfahrzeuge geordert.

Wie kam es zu dieser Entscheidung?

Wir wollten die bestmögliche Behandlungsumgebung für unsere Mitarbeiter und unsere Patienten schaffen. Viele Jahre waren wir an Kastenwagen gewöhnt – bis sich die Gelegenheit ergab, im Vergleich Ambulanzen mit Kofferaufbau zu testen. Zunächst ließen wir Testfahrzeuge bauen: Zum einen Kastenfahrzeuge, zum anderen Fahrzeuge mit Kofferaufbau auf Fiat-Basis. Der Test ergab, dass unsere Teams den großzügigeren Arbeitsbereich des Kofferverfahrzeugs bevorzugten. Weil uns im Behandlungsraum mehr Platz zur Verfügung stand, konnten wir das Fahrzeug ergonomisch neu durchdenken. Außerdem konnten wir verschiedene Sitzanordnungen ausprobieren, um die größte Nähe zum Patienten und gleichzeitig die gute Erreichbarkeit der wichtigsten Ausrüstungsgegenstände zu gewährleisten. Es wurde deutlich, dass der Kofferaufbau die beste Behandlungsumgebung für unsere Teams und somit auch für die Patienten darstellt.

Auf welchen Gesichtspunkten beruhte die Entscheidung für den Kofferaufbau aus finanzieller Sicht?

Natürlich ging es bei der Entscheidung nicht nur um den Kofferaufbau bzw. den Behandlungsraum. Wir mussten die gesamten Lebenszykluskosten in den Entscheidungsprozess einbeziehen. Schließlich macht unsere Flotte mit einer Stückzahl von 500 einen erheblichen Kostenfaktor unserer Gesamtausgaben aus. Also haben wir vor etwas mehr als 18 Monaten mit der Suche nach der bestmöglichen Ambulanz für die Zukunft begonnen. Und das in Bezug auf Finanzierung, Nachhaltigkeit und Fahrzeugdesign – drei Dinge, die sehr schwer unter einen Hut zu bringen sind. Aber es ist uns letztendlich geglückt. Damit gehören wir heute in unserem Land zu den sparsamsten Rettungsdiensten mit den besten Fahrzeugen für das Geld.

Wie ist die Einstellung des Trusts in Bezug auf Emissionen und Umwelteinwirkungen seiner Fahrzeuge?

Als Organisation, deren Fahrzeuge zusammen ca. 12 Mio. Meilen (ca. 19 Mio. km) im Jahr zurücklegen, haben wir ganz klar Einfluss auf die Umwelt und sehen uns als öffentliche Einrichtung und als Bürger in der Pflicht. Wir stehen in der Verantwortung, unseren CO₂-Ausstoß weiter zu minimieren und den Rettungsdienst noch nachhaltiger zu gestalten.

Und welche Faktoren haben Sie angepasst, um dieser Verantwortung gerecht zu werden?

Zusätzlich zum Thema Finanzierung und Platzgewinn bei der Kofferverlösung war ein absolut kritischer Punkt, die Fahrzeuge leichter zu machen. Also haben wir quasi jedes Ausstattungsdetail auf seine Relevanz geprüft und darauf, ob man es vielleicht besser oder leichter gestalten könnte – ein stetiger Verbesserungsprozess, in dessen Verlauf wir tatsächlich den großen Schritt von 5t zu 4,25t schaffen konnten. Der nächste Schritt wird dann eine Gewichtsreduzierung auf 3,5t sein. Aber vorläufig sind wir mit dem Ergebnis zufrieden und bereit, weiter dazuzulernen.

Die EEAST hat außerdem von dem klassischen Hecklift zum Stryker Power-LOAD System gewechselt. Wie kommt es zu dieser Entscheidung?

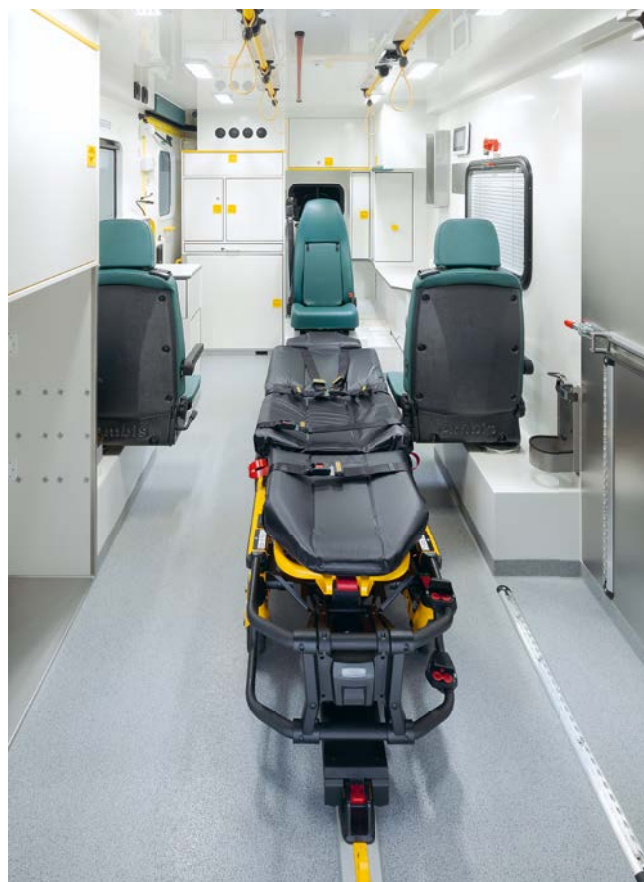
Wenn man wie wir in einem Bereich arbeitet, der sich ständig im Wandel befindet, ist es besonders wichtig, auch technische Entwicklungen im Blick zu behalten. Also haben wir nicht nur das Fahrzeug selbst betrachtet, sondern auch die komplette Ausstattung sowie unsere Arbeitsabläufe. Dabei fiel uns auf, dass wir seit mehr als einem Jahrzehnt dieselbe Art von Beladesystem benutzen, nämlich unseren Hecklift. Dies ist wahrscheinlich die wichtigste Ausstattungsoption unserer Rettungswagen – auch aus Sicht des Patienten. Also haben wir uns angesehen, ob es bessere Alternativen am Markt gibt. Wir haben ein System gesucht, mit dem wir uns noch besser um die Patienten kümmern können und das eine ergonomische und sichere Benutzung durch unsere Teams gewährleistet – und dabei gleichzeitig auch noch möglichst wenig wiegt. Mit der



Einführung des Stryker Power-LOAD Systems konnten wir all diese Ziele erreichen und dabei den schweren und fehleranfälligen Lift im Heck loswerden. Das neue Ladesystem ist einfacher im Handling, sehr viel geschmeidiger und somit auch besser für unserer Kunden. Unsere Mitarbeiter sind übrigens der Meinung, dass sie heute weniger unter Rückenproblemen und Verspannungen leiden, aber das müssen wir noch empirisch überprüfen. Sollte das wirklich der Fall sein, können wir zu den bereits erwähnten Kostenersparnissen auch noch eine geringere Ausfallquote bei unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern dazurechnen.

Welche Vorteile ergeben sich für die Crew-Mitglieder?

Das wichtigste Merkmal für die Crew-Mitglieder ist, dass wir den Raum so gestaltet haben, dass sie uneingeschränkten Zugang zum Patienten haben und gleichzeitig auch während der Fahrt ausreichend gesichert sind. Gegenwärtig ist es so, dass die meisten Rettungskräfte in ihren Fahrzeugen während der Fahrt ungesichert den Patienten versorgen. Das heißt, sie gehen ein großes Risiko ein und gefährden bei einem Unfall auch den Patienten. Unser Design ermöglicht es den Rettern, den Großteil ihrer Arbeit sicher angeschnallt, von einem Behandlungsstuhl aus durchzuführen.



Die Einsatzkräfte haben also 360°-Zugang zum Patienten und sind immer auf den Sitzen in Fahrtrichtung ausgerichtet, niemals seitlich.

Absolut! Seitlich in Fahrtrichtung zu sitzen ist gefährlich. Eigentlich ein absolutes No-Go. Deshalb haben wir die Fahrzeuge so konzipiert, dass dies ausgeschlossen ist. Wir haben also damit ein aktives Design, das nach vorne gerichtete Behandlung sicherstellt und gewährleistet, dass sowohl Rückenlehnen als auch Anschnallgurte unsere Rettungskräfte während ihrer Arbeit schützen.



Manche Einsätze erfordern Maßarbeit vom Fahrer. Es erleichtert das Rangieren ungemein, wenn dann der Koffer kaum breiter als das Fahrerhaus des Basisfahrzeugs ist.

EINE E-AMBULANZ FÜR DUBAI. INNOVATIONSFREUDE IN DEN VAE.



Im Rahmen unserer Geschäftsbeziehungen und durch persönliche Erfahrungen bei zahlreichen Besuchen in Dubai, Abu Dhabi und Co. erleben wir die Vereinigten Arabischen Emirate immer wieder als ein Land der Extreme und Gegensätze. In vielerlei Hinsicht sehr konservativ, sehen wir sie auf der anderen Seite als äußerst aufgeschlossen gegenüber neuen Technologien. Die VAE sind zum Beispiel pro Zero Emission und grundsätzlich pro Innovation. Wenn auch die Erfindung selbst oft nicht aus dem eigenen Land stammt, so sind sie doch häufig in der Anwendung die Ersten. Nicht nur, dass man dort Taxidrohnen und Uber-Heli-

kopter ironiefrei diskutiert – für ein Land, in dem ein Liter Benzin immer noch weniger als 0,50 Euro kostet, gibt es bemerkenswert viele Ladestationen für Fahrzeuge der Marke Tesla und andere E-Mobile. Unter dem Motto „UAE innovates“ investieren die Emirate in die unterschiedlichsten Zukunftstechnologien. Laut German Trade & Invest hat vor allem Dubai, dessen Wirtschaft, anders als in Abu Dhabi, kaum direkt vom Öl abhängt, in den letzten Jahren rege investiert. Mit Näherrücken des Starttermins der Expo 2020 zieht Dubai die Investitionen noch weiter an. Auf der Agenda stehen Transportinfrastruktur und der Metroausbau sowie

Projekte, die das Emirat für Besucher noch attraktiver machen sollen. Vor diesem Hintergrund hat unsere neue E-Ambulanz auf der Arab Health im Januar 2019 besonders viel Beachtung gefunden. Die Arab Health ist das größte Treffen von Fachleuten, Händlern, Herstellern und Institutionen der Gesundheitsbranche in der sog. MENA Region („Middle East & North Africa“ also Nahost und Nordafrika) und die zweitgrößte Medizintechnik-Messe der Welt. Eine E-Ambulanz auf einem 5-T-Fahrgestell ist auch in Dubai einzigartig. Für den Prototypen der E-Ambulanz haben wir ein Neufahrzeug entkernt und bei einer Spezialfirma für Elektrifizierung



Die WAS E-Ambulanz wurde erstmals auf der RETTmobil 2018 als Konzeptfahrzeug vorgestellt.



von Autos umrüsten lassen. Dieses Verfahren war in Ordnung für den Prototypen, kann aber aus offensichtlichen Gründen kein dauerhaftes Geschäftsmodell sein. Das Besondere an einer E-Ambulanz für die Emirate ist außerdem, dass wir hier eine hochwertige Klimaanlage und keine Heizung verbauen, was der Batterie die doppelte Leistung abverlangt. Der thermisch getrennte Koffer – eine separate Isolierschicht trennt den Innenbereich zusätzlich von außen ab – macht den Einsatz in Heißländern überhaupt erst möglich. Vor allem die Dubai Corporation For Ambulance Services (DCAS), bekannt für ihre Vorreiterrolle in der

Region, zeigte sich schon im Vorfeld der Messe an der innovativen E-Ambulanz interessiert.

Unter der Leitung von Sheikh Mohammed Bin Rashid Al Maktoum, Vizepräsident und Premierminister der Vereinigten Arabischen Emirate, strebt Dubai an, Weltklasse-Unternehmen in allen Bereichen des Gesundheitswesens zu gewinnen. Es wird der Einsatz von künstlicher Intelligenz und anderen Zukunftstechnologien im Rettungswesen geprüft. Eine der Initiativen, die die DCAS vorantreibt, ist der Einsatz von E-Ambulanzen in Zusammenarbeit mit WAS. Die Organisation ist dabei, das umweltfreundliche Fahrzeug in

einer sechs monatigen Erprobungsphase zu testen, um es anschließend auf der EXPO 2020 auszustellen. Im Vorfeld verabredeten wir uns deshalb schon mit Khalifa Hassan Al Darrai, Executive Director DCAS, zu einem Gespräch an unserem Messestand und einer Probefahrt. Die Testfahrt überzeugte den im Bereich der E-Mobilität erfahrenen Fachmann. Zur EXPO 2020 in Dubai plant er bereits, die E-Ambulanz für den VVIP-Bereich einzusetzen. Bis dahin werden wir noch weiter an der Ambulanz arbeiten, sodass sie auch für das heiße Klima in Dubai gewappnet ist. +

SO RETTET DUBAI. ” ”

VIER ANTWORTEN VON KHALIFA HASSAN AL DARRAI,
EXECUTIVE DIRECTOR DCAS.



Im Rahmen der Arab Health in Dubai trafen wir den Executive Director der Dubai Corporation For Ambulance Services nicht nur, um ihm unsere E-Ambulanz vorzustellen, sondern nutzten auch die Gunst der Stunde, ihn zum Rettungswesen in Dubai zu befragen.

1. Was die DCAS so einzigartig macht, ist der Einsatz von spezialisierten Fahrzeugen, die der vielschichtigen Gesellschaftsstruktur der VAE gerecht werden. Erzählen Sie uns bitte Genauerer von Ihrer Flotte.

” In der Tat beinhaltet der DCAS-Fuhrpark Fahrzeuge für ganz unterschiedliche Ambulanz-Services, die es so zum Teil in Deutschland nicht gibt. Bei Notrufen weiblicher Patienten werden beispielsweise grundsätzlich nur weibliche Rettungskräfte und Ärztinnen losgeschickt. Auch am Steuer des in pink beklebten Rettungsfahrzeugs sitzt dann eine Frau, um Stressfaktoren für alle Beteiligten so gering wie möglich zu halten. Auch speziell ausgestattete Ambulanzen für Schwangere und Kinder sind im Einsatz. Darüber hinaus gibt es spezielle Herzinfarkt-Ambulanzen, Infektionsrettungswagen, Schwerlastambulanzen zum Transport

adipöser Patienten sowie speziell ausgestattete Fahrzeuge für anderweitig mobilitätseingeschränkte Menschen. Da es häufig in der Wüste beim Freizeitspaß Off-Road-Fahren (wir berichteten in Ausgabe #2) zu Unfällen kommt, hält man geländegängige Spezialfahrzeuge vor. Diese sind zusätzlich mit einer materialtragenden Drohne ausgestattet, die beispielsweise einen Defibrillator und Verbandsmaterial zum Patienten fliegen kann. Um auf jede Art von Krisen- oder Katastrophensituation reagieren zu können, unterhält die DCAS außerdem drei Disaster-Management-Busse. Als Teil der Marine Einheit C-Desaster Team sind auch ein Boot und Jet Skis u. a. auf dem Dubai Creek im Einsatz.

2. Wird ein Einsatz in Dubai ähnlich organisiert wie in Deutschland?

” Ja, denn auch die DCAS reagiert nach dem Rendezvous-System. Nach Notruf in der Leitstelle wird zunächst ein First Responder, besetzt mit einem Paramedic, losgeschickt. Dieser kann dann vor Ort einen RTW und auch einen Notarzt anfordern. Sollte aus der Notfallmeldung bereits hervorgehen, dass ein RTW benötigt wird, fahren



Responder, RTW und ggf. auch Notarzt direkt los. Eine Besonderheit ist wohl, dass die Responder in den strategisch über das gesamte Emirat verteilten 123 Rettungswachen warten, während die RTW teilweise auch über das Stadtgebiet verteilt sind. Die Leitstelle kann diese über das Acetech-Telemetrie-System permanent auf der Karte sehen und alarmiert das jeweils nächstgelegene freie Fahrzeug. Derzeit gibt es Bestrebungen, die Hilfsfrist von acht auf sechs Minuten zu verkürzen.

3. Wie ist das Personal der DCAS strukturiert?

Die DCAS beschäftigt ca. 1000 Mitarbeiter und arbeitet im Zwei-Schicht-System. Ungefähr 250 Personen sind pro Schicht im Einsatz; mindestens zwei davon sind Notärzte. Eine Besonderheit, die unser Personal auszeichnet, ist seine Diversität. Da die Bevölkerung der UAE sich aus sehr vielen Nationalitäten zusammensetzt, brauchen wir in der Leitstelle Menschen, die die verschiedensten Sprachen beherrschen: darunter Arabisch, Englisch, Französisch, Spanisch, Hindi, Paschtu, Urdu, Philippinisch, Chinesisch und Russisch.

4. In Deutschland haben wir vermehrt mit Fachkräftemangel zu kämpfen. Wie gestaltet sich die Personalsuche und Ausbildung in Dubai?

Wie für die VAE typisch, kommen auch die meisten unserer Fachkräfte aus dem Ausland. Das bedeutet, sie haben ihre Ausbildung in ihrem Heimatland abgeschlossen und durchlaufen bei uns nur noch ein 22-tägiges Trainee-Programm, um die Arbeitsweise auf unsere Verhältnisse einzustellen. Dieses System funktioniert gut, aber leider verlassen uns die ausländischen Paramedics nach ein paar Jahren häufig wieder und gehen zurück in ihre Herkunftsländer. Deshalb werden im Rahmen der Emiratisierung* in den letzten Jahren immer mehr Emiratis ausgebildet. Derzeit arbeiten insgesamt 65 Emiratis im Rettungsdienst der DCAS. An unserer eigenen Akademie dauert die Ausbildung, wie die zum/r Notfallsanitäter/in in Deutschland, drei Jahre.

Vielen Dank für das Gespräch!

*Die sog. Emiratisierung (auch Emiratization) ist eine Initiative der Regierung der Vereinigten Arabischen Emirate, um mehr Emiratis zu beschäftigen und sie im öffentlichen und privaten Sektor sinnvoll und effizient einzusetzen.



WAS[®]

Making vehicles special

WWW.WAS-VEHICLES.COM