

# SAFETY #6

# FIRST+

BERICHTE UND GESCHICHTEN AUS SONDERFAHRZEUGBAU UND RETTUNGSWESEN.

---





## INHALT



**4** Punktlandung Traumberuf: Flughafenfeuerwehr Airport Düsseldorf



**10** Mit dem Team auf einer Linie: WAS Linienkoordinatorin im Porträt



**13** Rettung Ahoi! Das Marinefeuerwehrebataillon von Marseille



**16** Zeit für Veränderung: Unterwegs mit dem 1A Wundmobil

**20** Interview: Rob MacIntosh über E-Mobilität im London Ambulance Service

**24** Rettungswesen in Uganda: Der Medizin- und Ambulanzservice LIMEAR

**28** Neue Standards in Chile: WAS Vertriebs- und Servicepartner RMH

## 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  
 Liebigstraße 29  
 49074 Osnabrück  
 www.hagenhoff.de

konsequent Graef/Sutthoff GbR  
 Kollegienwall 24  
 49074 Osnabrück  
 www.konsequent-pr.de

**Druck April 2024**  
 Bitter & Loose GmbH  
 Mergenthalerstr. 18  
 48268 Greven  
 www.bitterundloose.de

**Bildnachweise**  
 S. 9 oben Andreas Wiese, Flughafen Düsseldorf  
 S. 13-15 Marine nationale/BMPM  
 S. 16-19 Melanie Ziegner, Content Manager, Wundex Group  
 S. 23 London Ambulance Service  
 S. 24 oben li., 26 LIMEAR  
 S. 28-31 RMH

## EDITORIAL



Auf die Entwicklungen unserer Umwelt, Gesellschaft und Technologie können wir nur angemessen reagieren, wenn wir selbst nicht stehenbleiben. Und am besten gelingt uns das im Austausch mit anderen Menschen – das ist im Persönlichen nicht anders als in der Geschäftswelt. Deshalb sind wir nicht nur dankbar für den partnerschaftlichen Austausch mit unseren Kunden, sondern auch stolz darauf, sie bei ihrer Entwicklung zu begleiten. Sei es, wenn sie wie RMH in Chile und LIMEAR in Uganda das Rettungswesen in ihren Ländern vorantreiben oder sich wie der London Ambulance Service für E-Mobilität stark machen. Am Düsseldorfer Airport unterstützt Frank Solomon sein Team bei der Entwicklung ihrer Fähigkeiten und von Wundexperte Tobias Down haben wir gelernt, dass man Veränderungen manchmal auch Zeit geben muss. WAS Linienkoordinatorin Nadine Hillebrand hat uns mit ihrer beruflichen Entwicklung beeindruckt. Vielleicht setzen die Berichte und Geschichten dieser Ausgabe ja auch bei unseren Leserinnen und Lesern neue Ideen in Bewegung.

*R. Müller*      *A. Plöger*      *Dr. Patrick Kresse*  
 Roland Müller      Andreas Plöger      Dr. Patrick Kresse



Frank Salomon, Einsatzleiter der Feuerwehr und Fachbereichsleiter des Rettungsdienstes Düsseldorf Airport.

## Punktlandung Traumberuf:

# Die Flughafenfeuerwehr des Düsseldorf Airport

Arzt, Pilot, Feuerwehrmann – diese Berufe gehören seit Generationen unveränderlich zu den Top 10 der Kinder-Traumberufe. Am Düsseldorfer Airport (DUS) treffen alle drei so oder so ähnlich wieder aufeinander. Einer, der seinem Traumberuf seit über dreißig Jahren die Treue hält, ist Brandoberinspektor Frank Salomon, Einsatzleiter der Feuerwehr und Fachbereichsleiter des Rettungsdienstes. Am Einsatzort Airport gehören die Nähe zur Fliegerei und das Miteinander mit den einzelnen Fachabteilungen wie der Gefahrenabwehr und der Technik sowie der Kontakt zu unterschiedlichen Menschen aus der ganzen Welt zum Alltag der Feuerwehrleute. Was macht die Flughafenfeuerwehr so besonders und den anspruchsvollen Beruf für Frank Salomon und seine Kolleginnen und Kollegen immer wieder zum Traumberuf?



In nur drei Minuten müssen Rettungsdienst und Löschzug jeden Punkt der Start- und Landebahn erreichen können.



Einsatzkräfte werden auch mit Hilfe der virtuellen Realität auf den Ernstfall vorbereitet.



## Wie überall, aber auch anders

Die Flughafenfeuerwehr ist nach § 17 RettG NRW als ein privates Unternehmen für die Notfallrettung am Flughafen in Düsseldorf zugelassen. Frank Salomon trägt als Einsatzleiter Feuerwehr und stellvertretender Geschäftsführer im Rettungsdienst die Verantwortung für den tausend Hektar großen Einsatzbereich auf dem Flughafen, in dem sich täglich durchschnittlich etwa 70.000 Menschen aufhalten; so viele wie in einer deutschen Kleinstadt. Während alle Feuerwehren

in Deutschland nach Brandschutz-Hilfeleistungs-Katastrophenschutzgesetz (BHKG) arbeiten, gelten für Flughafenfeuerwehren zusätzlich die Vorgaben der International Civil Aviation Organization (ICAO), die weltweit alle Regeln für Flughäfen erlässt. Sie gibt Empfehlungen heraus, aus denen das Verkehrsministerium des entsprechenden Landes eine Rechtsgrundlage macht.

In nur drei Minuten müssen Rettungsdienst und Löschzug jeden Punkt der Start- und Landebahn erreichen können. Zum Vergleich: eine Berufsfeuerwehr im Rest des Landes hat

acht Minuten bis zum Eintreffen an der Einsatzstelle. Das Team am Flughafen muss in 30 Sekunden aus der Wache ausgerückt sein. Um diese Zeiten einhalten zu können, sind die schweren Fahrzeuge zur Brandbekämpfung hochmotorisiert, und auch die vier WAS 500 RTW Kofferrfahrzeuge nach DIN-EN 1789 auf Mercedes-Basis des Rettungsdienstes haben die benötigte Power unter der Haube. Mit den guten Straßenverhältnissen und der Infrastruktur des Flughafens ist die eine Voraussetzung zum Einhalten der knappen zeitlichen Vorgaben geschaffen. Die andere ist das Team. Damit die über 230 Kolleginnen und Kollegen, darunter 198 ausge-

bildete Retter, jederzeit fit für den Ernstfall sind, gehören regelmäßiger Dienstsport und Übungen zum Arbeitsalltag. „Der Flughafen Düsseldorf ist ein guter Arbeitsplatz, der Gemeinschaftssinn und wertschätzendes Miteinander fördert. Für die obligatorischen zwei Stunden Dienstsport sind wir sehr gut ausgestattet. Es gibt einen Rasensportplatz und zwei Indoor-Sportbereiche, einen in der Wache und einen größeren für alle Angestellten des Flughafens“, lobt Frank Salomon, der den positiven Einfluss gemeinsamen Trainings auf den Teamzusammenhalt hoch einschätzt.

## Üben für den Ernstfall

Neben regelmäßigem Dienstsport gehören zum Alltag der Retterinnen und Retter auch die täglichen Übungen, die das Führungsteam organisiert. Hier werden immer wieder einzelne Handgriffe, wie der Umgang mit Spineboard und Patiententrage oder das Überführen von der Drehleiter auf die Korbtrage geübt. Aber auch größere Szenarien werden wiederholt. Darunter die Patientenrettung aus verunfallten Fahrzeugen, die technische und medizinische Rettung bei Arbeitsunfällen der Flughafenhandwerker oder Behandlungen von Kreislaufproblemen oder Embolien bei Flugpassagieren. Hier unterscheidet sich die Arbeit am Flughafen etwas von der im Regelrettungsdienst außerhalb. Geübt werden schwerpunktmäßig Einsatzlagen, die im Einsatzbereich häufiger vorkommen. Zum Beispiel ist die Wahrscheinlichkeit von Embolien oder Herz- Kreislaufproblemen bei Reisenden an Flughäfen höher. Aber auch Umweltschutzsätze, beispielsweise bei auslaufendem Treibstoff, gehören dazu.

## Kommunikationstest bestanden

Trotz des spezialisierten Einsatzbereichs – isoliert ist die Feuer- und Rettungswache des Düsseldorfer Flughafens keineswegs. Hin und wieder kommt es vor, dass das Flughafenteam bei freien Kapazitäten auch Einsätze im Stadtgebiet fährt. Zum Tagesgeschäft hingegen gehört die enge Zusammenarbeit mit der Berufsfeuerwehr der Stadt sowie internationalen Fluggesellschaften bei gemeinsamen Übungen. Der Airport ist einer von fünf benannten Notflughäfen in Deutschland für internationale Notlagen. Das heißt, die kommunikative Herausforderung muss im Ernstfall sitzen.

Einen extremen Realitätstest hat die Kooperationsfähigkeit zuletzt während der Pandemie bestanden, als der erste Coronafall im nicht weit entfernten Kreis Heinsberg bestätigt wurde und der traditionelle Düsseldorfer Karneval vom SPD-Abgeordneten Karl Lauterbach als „Superspreader-Event“ eingestuft wurde. „Wir hatten damals bei den immer geringer werdenden Fluggastzahlen gleichbleibende Einsatzzahlen“, erinnert sich Frank Salomon, „Wir haben hoch aufgefahren, um bloß keinen Fehler zu machen und selbstverständlich jede Meldung, dass Patienten mit Symptomen im Anflug sind, sehr ernst genommen. Heute wissen wir, dass die größte

Herausforderung die Materialbeschaffung war.“ Die Erfahrung daraus fließt direkt in die Organisation der Lagerung von Materialien wie Schutzmasken und Desinfektionsmittel ein.

Da Infektionstransporte in die Zuständigkeit der städtischen Feuerwehr fallen, gibt es auch für dieses Szenario kooperative Übungen. Ein aktuelles Beispiel: Die Simulation der Ankunft eines Patienten aus Irland an Bord der Maschine einer norwegischen Fluggesellschaft. Nach Ankunft der Maschine wird der Patient mit dem Infektionsrettungswagen der städtischen Feuerwehr zur Infektionsstation der Uniklinik Düsseldorf transportiert. „Simuliert wird hier allerdings nur die Infektion“, erklärt Frank Salomon, „die Ankunft der Maschine, die entsprechende Logistik und Kommunikation, die Übernahme des Patienten, der Transport – das findet alles in der Realität statt. Sonst ergibt die ganze Übung keinen Sinn.“

Der Düsseldorfer Flughafen gehört nach dem Brand von 1996 zu einem der Vorreiter in Sachen Brandschutz auf Flughäfen. Die Flughafenfeuerwehr übernimmt ihren Part, indem das Team jederzeit bestens ausgestattet und trainiert für den Einsatz ist. „Dennoch kann der Rettungsdienst auch am Flughafen nie wirklich Routine werden“, gibt der Brandoberinspektor zu bedenken, denn „Schicksale gehen einem auch nach vielen Jahren im Beruf noch nah. Aber mit unserer Arbeit einen echten Unterschied zu machen, ist auch ein Grund, warum viele Feuerwehrleute der Beruf schon seit Kindertagen fasziniert.“



## Karriere bei der Flughafen Feuerwehr Düsseldorf

Eine echte Chance,  
den Traumberuf Realität werden zu lassen:  
**Das Team sucht Verstärkung!**



Da Infektionstransporte in die Zuständigkeit der städtischen Feuerwehr fallen, gibt es für dieses Szenario kooperative Übungen.



Mit dem ganzen Team auf einer Linie:

# Nadine Hillebrand ist Linienkoordinatorin der Linie C



„Es gibt mal einfachere und mal aufwendigere Projekte, aber wenn am Ende alle Fahrzeuge fertig zur Übergabe auf dem Hof stehen, bin ich jedes Mal stolz.“

Nadine Hillebrand

Der Arbeitstag bei WAS beginnt für Nadine Hillebrand mit der Begrüßung ihres Teams. „Das gehört sich so und ist ein Zeichen von gegenseitigem Respekt“, findet die Linienkoordinatorin und setzt damit jeden Morgen den Ton für motivierte Zusammenarbeit auf Augenhöhe. Seit April 2023 koordiniert sie die Abläufe auf der Produktionslinie C, auf der hauptsächlich Kleinserien gefertigt werden. Zuvor hat sie einige Jahre als Ausbauerin bei WAS selbst Möbel eingebaut, Versorgungskanäle, Betreuerstühle, Medizintechnik montiert und Deckencenter angebracht. Zunächst noch über eine Leiharbeitsfirma, seit 2016 dann festangestellt, bewarb sie sich nach fast fünf Jahren als Bandvorarbeiterin auf eine interne Ausschreibung. Mit Erfolg: Sie hatte nicht nur die Unterstützung ihrer Kolleginnen und Kollegen, sondern auch wertvolle Montagepraxis – zwei Eigenschaften, die sie für die Position zur Idealbesetzung machten.

## Teampayer auf ganzer Linie

Trotz bester Voraussetzungen ist es dennoch ein großer Schritt in die Verantwortung für 22 Mitarbeiter aus den verschiedensten Bereichen von Mechatrikern und Elektronikern, über Tischler bis hin zu den Versieglerinnen, die am Schluss jede Ritze und Spalte hygienisch mit Silikon abdichten. Es kommt ihr zugute, dass sie ihre Teampayerqualitäten viele Jahre lang bereits erfolgreich als Teil der Fußball-Damenmannschaft der FSG Twist geschult hat. Heute zieht sie das Fitnessstudio zwar dem Spielfeld vor, die Freude an der erfolgreichen Zusammenarbeit mit anderen ist aber immer noch Teil ihrer Persönlichkeit.

Was ihr an Erfahrung im Personalmanagement noch fehlte, lernte sie zunächst in Schulungen und entwickelt ihre Fähigkeiten seitdem jeden Tag weiter. „Viel ist wirklich Learning by Doing. Die anderen Linienkoordinatoren und mein Team haben mir in diesem Prozess den Rücken gestärkt. Ich merke selbst, dass ich seit einiger Zeit viel sicherer in meiner Position geworden bin“, rekapituliert Nadine, die eigentlich einmal andere Karrierepläne verfolgte.



## Vom Detail zum Blick aufs Ganze

Nach ihrer Ausbildung zur Tischlerin ist sie zunächst noch zwei Jahre zur Fachober- und Berufsoberschule (Technik) gegangen und wollte zunächst ein Studium in Aachen beginnen, das sie jedoch mit dem Gedanken abbrach, sowieso keine Führungsposition anzustreben. Dass sie jetzt doch ein Team koordiniert, bringt sie heute zum Schmunzeln: „Dass es sich durch den Einstieg über eine Leiharbeitsfirma bis zu diesem Punkt jetzt so ergeben hat, ist schon witzig. Ich habe mich eben weiterentwickelt. Zu Anfang war nur der Wechsel in die Festanstellung mein großer Wunsch. Ich wollte auch auf dem Papier zum Team gehören und hatte das Glück, dass mein Vorgesetzter sich dahingehend für mich eingesetzt hat.“

Auf diesen Schritt folgte der nächste und wo sie früher mehr als acht Jahre lang selbst an vielen Details geschraubt, gesägt und geklebt hat, behält sie jetzt den Überblick auf das große Ganze. Von Ihrem PC-Arbeitsplatz im ersten Stock mit Blick auf die Produktionslinie übernimmt sie die Personalplanung, überwacht Zeitpläne, den Fertigungsstatus und die Liste der benötigten Teile. Um Lösungen zu finden und Abläufe geschmeidig zu halten, steht sie im ständigen Austausch mit den Kolleginnen und Kollegen aus Konstruktion, dem Einkauf und der Projektleitung. Die Kommunikation beschleunigt dabei seit ca. 1,5 Jahren die sogenannte Produktionsapp. Wenn es irgendwo hakt, etwas nicht sofort so passt, wie geplant, legt sie dort digital einen Task an, auf den das Konstruktionsteam meist schon innerhalb der nächsten ein bis zwei Stunden mit einer Analyse oder direkt der passenden Lösung reagiert.

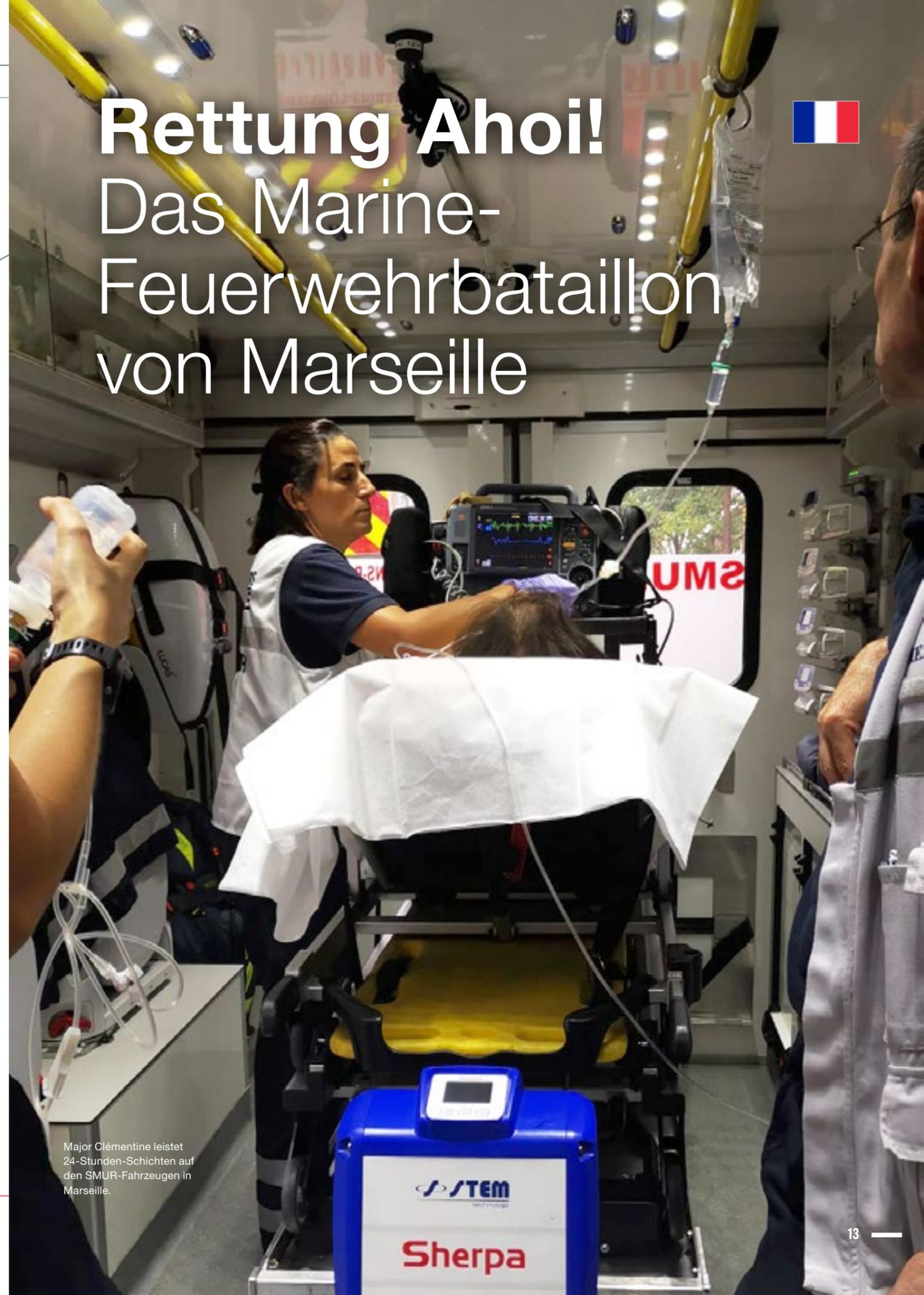


Fehlerquelle finden. Dafür ist es wichtig, dass alle Ausbauer und Elektriker Störzeiten eintragen, die zum Beispiel entstehen, wenn Möbel erst noch angepasst oder Kabel nachgezogen werden müssen. Solche Dinge sind schnell behoben, aber wie geht die Koordinatorin mit Verzögerungen durch Lieferengpässe um, auf die sie erstmal keinen direkten Einfluss hat? „Klar, habe ich jetzt viel Verantwortung und nehme die Gedanken daran auch manchmal mit in den Feierabend, aber den Schlaf raubt mir mein Beruf nicht. Meistens kann die Planung gemeinsam mit dem Projektleiter so angepasst werden, dass wir als Team trotzdem alles schaffen“, weiß Nadine Hillebrand aus Erfahrung und ergänzt: „Es gibt mal einfachere und mal aufwendigere Projekte, aber wenn am Ende alle Fahrzeuge fertig zur Übergabe auf dem Hof stehen, bin ich jedes Mal stolz.“ Dass es motivierend ist, Fahrzeuge zu fertigen, die Leben retten, darin ist sich die Linienkoordinatorin mit ihren Kolleginnen und Kollegen einig. So verschieden die Bedürfnisse und Fähigkeiten der einzelnen Persönlichkeiten im Team auch sind, am Ende sind sie alle auf einer Linie.

## Immer im Takt

Obwohl zwei Vorarbeiter – einer für die Elektronik, einer für den Ausbau – in jeder Linie für Fragen bereitstehen, lässt sie es sich nicht nehmen, selbst immer wieder mal durch die Takte zu gehen und sich direkt mit ihrem Team auszutauschen. Die Takte geben vor, wie lange einzelne Aufgaben an den Fahrzeugen dauern dürfen. Werden diese nicht eingehalten, muss Nadine Hillebrand klären, woran das liegt und die

# Rettung Ahoi! Das Marine- Feuerwehrebataillon von Marseille



Major Clémentine leistet 24-Stunden-Schichten auf den SMUR-Fahrzeugen in Marseille.



Zum Einsatzteam des I-RTW gehören ein Notarzt, ein Militärpfleger und ein Marine-Feuerwehrmann.



Zufriedene Gesichter bei der Übergabe von 3 WAS 500 I-RTW.



sie für die Verwaltung und Überwachung des medizinischen Inventars der Rettungsfahrzeuge verantwortlich und leistet 24 Stunden-Schichten auf den sogenannten SMUR Fahrzeugen in Marseille (SMUR steht für Service Mobile d'Urgence et de Réanimation, mobiler Notfall- und Reanimationsdienst).

Die Einsatzteams eines Intensiv-Rettungswagens bestehen beim BMPM aus einem Notarzt, einem staatlich geprüften Militär-Pfleger wie Clémentine und einem Feuerwehrmann der Marine, der meist auch eine Ausbildung zum Rettungssanitäter absolviert hat und das Fahrzeug fährt. Begleitet und unterstützt werden sie meist von einem VSAV Rettungswagen (Véhicule de Secours et d'Assistance aux Victimes).

Drei der sieben Intensiv-Rettungswagen des SMUR für den Rettungsdienst des Arrondissement 13 (Bouches-du-Rhône) werden vom BMPM gestellt. Als zweitgrößte Stadt Frankreichs mit über 870.000 Einwohnern, bietet Marseille ein ebenso vielfältiges wie ungewöhnliches Einsatzspektrum. Die SMUR-Einsätze finden sowohl in städtischen als auch in vor-

städtischen Gebieten statt, am Meer, in Waldgebieten wie den Calanques oder in den engen Straßen von Le Panier, dem ältesten Stadtteil von Marseille. Die hohe städtische Dichte, die verschiedenen Einsatzgebiete und die ständige Weiterentwicklung der Stadt mit zahlreichen Baustellen stellen hohe Anforderungen an die Fahrzeuge und deren Manövrierfähigkeit. Dementsprechend war Clémentine und ihrem Team die Vielseitigkeit ihrer Einsatzfahrzeuge in Verbindung mit schlanken Außenmaßen besonders wichtig.

### Starke Flotte für die Olympischen Spiele

Mit der Beschaffung von 3 WAS 500 IRTW im Frühjahr hat das BMPM in engem Austausch mit den WAS Projektmanagern das gewünschte Fahrzeugkonzept passgenau realisiert. Pünktlich zu den Olympischen Spielen, mit dem erwartbaren erhöhten Einsatzaufkommen, können Clémentine und ihr Team mit brandneuen Einsatzfahrzeugen den Einwohnern und Touristen ihrer Stadt die gewohnt hohen Sicherheitsstandards bieten.



Kein Rettungsdienst ist wie der andere, aber auch unter ihnen gibt es einige, die sich noch einmal mehr abheben. So gehört die Feuerwehr in Frankreich mit ihrer langen Tradition zu den ersten Feuerwehren in Europa und gilt weltweit als ein Vorbild hinsichtlich Ausstattung, Ausbildung des Personals und Organisation. Unter den französischen Feuerwehren hat wiederum das BMPM (Bataillon Marine Pompier Marseille, Marinefeuerwehrebataillon von Marseille) eine weitere Besonderheit. Neben Paris ist diese Feuerwehr eine von zweien, die aus Soldaten besteht.

Der militärische Hintergrund ist unter anderem an den Dienstgraden der Einsatzkräfte erkennbar. Unsere Ansprechpartnerin beim BMPM, Major Clémentine, ist staatlich geprüfte Krankenschwester und arbeitet seit 10 Jahren beim BMPM. Seit einem Jahr ist

## Die Geschichte des Bataillon Marine Pompier Marseille

Seit 1810 wurde der Brandschutz in der Hafenstadt hauptsächlich vom städtischen Feuerwehrkorps von Marseille (CMSP) sichergestellt. Erst nach dem schweren Brand der Nouvelles Galeries auf der Canebière im Oktober 1938, bei dem auch Feuerwehrmänner aus Toulon zu Hilfe kamen, wurde die Notwendigkeit erkannt, eine spezialisierte Einheit aufzustellen, die die Herausforderungen noch effektiver bewältigen konnte. In der Folge wurde 1939 das Bataillon der Marinestützpunktfeuerwehr Marseille zum Schutz des Seehafens gegründet. Das BMPM ist als militärische Einheit unter der Autorität der französischen Marine aufgestellt, erfüllt aber die Aufgaben einer regulären Feuerwehr. Dazu gehören natürlich der mobile Rettungsdienst und die Stadt vor Bränden zu schützen, aber auch Katastrophenhilfe und Einsätze in Gewässern. Anders ist, dass die Einsatzkräfte der BMPM als Soldatinnen und Soldaten auch an Unterstützungseinsätzen der Streitkräfte beteiligt sind und damit sicherlich mehr Auslandserfahrung haben dürften als die Feuerwehrleute anderer Standorte.

Die militärischen Strukturen passen hervorragend zur effizienten Organisation des Brandschutzes und Rettungsdiensts: Seit seiner Gründung ist das BMPM zu einer der größten und renommiertesten Feuerwehreinheiten in Frankreich geworden, bekannt für Professionalität, Expertise und das Engagement für die öffentliche Sicherheit in der Region Marseille.



Zeit für Veränderung:

# Unterwegs mit dem



# 1A Wundmobil



Wundversorgung, wann und wo sie gebraucht wird, mit dem WAS 900 Wundmobil.

„Die Zeit heilt alle Wunden“ hat der französische Philosoph und Historiker Voltaire im 18. Jahrhundert gesagt und wird seitdem im Zusammenhang mit Kummer aller Art immer wieder gerne zitiert. Doch trifft diese Aussage auch auf jede physische Wunde zu? Fragt man Wundexperte Tobias Down, dann spielt Zeit tatsächlich eine wichtige Rolle, denn Wundheilung ist ein Prozess, und die Arbeit der körpereigenen Heilungsmechanismen kann lange dauern. Aus der Erfahrung als Fachgesundheitskrankenpfleger für Intensivpflege und Anästhesie mit der Zusatzqualifikation Fachtherapeut Wunde ICW® weiß der Standortleiter des 1A Wundzentrums in Senden aber auch, dass es Wunden gibt, die ohne regelmäßige medizinische Versorgung im schlimmsten Fall sogar lebensbedrohlich werden können. Als Fachtherapeut für Wunden führt Tobias Down Wundversorgungen durch, überwacht den Heilungsprozess, berät Patientinnen und Patienten und deren Angehörige und arbeitet eng mit anderen medizinischen Fachkräften zusammen. In diesem Prozess sieht er seine Aufgabe auch darin, Mut zuzusprechen und die Lebensqualität seiner Patientinnen und Patienten so gut wie möglich zu verbessern. Zwischen 10 und 30 Minuten dauert eine Wundtherapieeinheit mit Säuberung, Behandlung und Verbandwechsel durchschnittlich. Das sind häufig wertvolle Minuten der Nähe und direkten Zusammenarbeit mit den Patientinnen und Patienten, bei denen auch immer wieder gute Gespräche entstehen, aus denen Tobias Down auch persönlich viel mitnimmt. „Es ist anspruchsvoll, aber auch sehr erfüllend, direkt am Heilungsprozess von Menschen mitzuwirken. Wenn die Wundheilung sehr langwierig ist und den Alltag meiner Patientinnen und Patienten beeinflusst, versu-

che ich ihnen mit meiner Arbeit die Hoffnung zurückzugeben. Ich habe es oft genug erlebt, dass auch die hartnäckigsten Wunden heilen, wenn man geduldig bleibt und die richtige Behandlung mit dem Arzt bespricht und plant“, beschreibt Tobias Down seine Motivation.

### Heilung, wo sie gebraucht wird

Um die richtige Behandlung durch speziell ausgebildetes medizinisches Personal auch in strukturschwachen Gegenden zu gewährleisten, hat Holger Münster, Geschäftsführer der 1A Wundzentrum GmbH, die Idee für ein Wundmobil entwickelt. Zunächst noch in Eigenregie, dann professionalisiert in Zusammenarbeit mit WAS, entstand aus dem Konzept ein einsatzfertiges Fahrzeug. Es folgten 4 weitere Wundmobile, die jetzt rund um die 1A Wundzentren in Schleswig-Holstein, Niedersachsen und dem Ruhrgebiet im Einsatz sind – und bald auch in Sachsen. Dort fährt die Besatzung aus spezialisierten Pflegefachkräften, wie zum Beispiel Wundtherapeuten, Seniorenheime an. Es besteht aber auch die Möglichkeit, dass Ärzte und Fachärzte das Fahrzeug anmieten und wie einen Praxisraum nutzen können, um entweder direkt vor Ort zu behandeln oder telemedizinische Konsultationen durchzuführen. „Das Konzept des Wundmobils ist sehr flexibel und kann grundsätzlich auf andere Einsatzschwerpunkte und -orte übertragen werden. Die Grundidee besteht darin, medizinische Versorgung dorthin zu bringen, wo sie benötigt wird“, fasst Holger Münster zusammen.

*„Die Selbstheilungskräfte des Körpers in Kombination mit professioneller Wundversorgung schreiben eine Art Geschichte der Hoffnung und des Sieges über die Herausforderungen des Lebens. Das ist eine Geschichte, die ich jedem gerne erzähle.“*

*Tobias Down, Standortleiter des 1A Wundzentrums in Senden*

### An Bord des Wundmobils



Bei der Konzeption und Umsetzung des Wundmobils führte der Erfahrungsaustausch zwischen Wundspezialisten und Sonderfahrzeugbau zum Erfolg: Das WAS 900 Wundmobil auf Basis eines Ford Transit 2.0i TDCi beherbergt in seinem Kofferaufbau einen voll ausgestatteten Behandlungsraum. Hier werden Patientinnen und Patienten mit komplexen oder chronischen Wunden versorgt. Davon profitieren besonders Menschen, die Schwierigkeiten haben, eine medizinische Einrichtung aufzusuchen. Dazu gehören zum Beispiel ältere Menschen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder solche, die in entlegenen Gebieten leben oder in Heimen betreut werden.

Zur Ausstattung gehören entsprechend dem Einsatzzweck viele Verbandsmaterialien, Desinfektionsmittel sowie Instru-

mente zur Wundreinigung und -behandlung. Die Schränke und Schubladensysteme bieten nicht nur genügend Platz für eine systematische Ordnung, sondern erlauben auch eine bestmögliche Raumnutzung mit angemessenem Aktionsradius für die Behandlung. Mit an Bord können auch diagnostische Geräte wie Ultraschall- oder Doppler-Geräte zur Durchblutungsmessung transportiert werden. Ein barrierefreier Zugang sowie eine Patientenliege vervollständigen das Konzept. Besonderen Wert wurde bei der Planung darauf gelegt, dass die Grenze von 3,5 t Gesamtgewicht des Fahrzeuges nicht überschritten wird, damit jede angestellte Person es mit einem Führerschein der Klasse B fahren darf.

### Blick in die Zukunft

Ist das Wundmobil die Antwort auf die Herausforderungen moderner Wundmedizin? Tobias Down ist zuversichtlich: „Wir sind jetzt besser in der Lage, auf die steigenden Anforderungen in unserem Fachgebiet zu reagieren. In Zukunft wird sicherlich auch die Integration neuer Technologien in das Wundmanagement weitere Chancen eröffnen. Wir arbeiten selbst zurzeit daran und implementieren die Televisite als Möglichkeit für das Wundmobil.“ Der Faktor Zeit spielt eben auch bei der Entwicklung und Umsetzung guter Ideen eine Rolle. Wir begleiten Tobias Down und sein Team jedenfalls gerne weiter in diesem spannenden Prozess.





## Rob MacIntosh über E-Mobilität im London Ambulance Service

*„Wir sollten aufhören, über Reichweite zu reden.“*



London Ambulance Service (LAS) ist einer der größten NHS-Rettungsdienste im Vereinigten Königreich. Wie alle anderen 10 Trusts in England befolgt auch die Beschaffung der LAS die Richtlinien für ein gemeinsames Fahrzeugkonzept, das gewährleistet, dass Rettungsfahrzeuge von den Mitarbeitenden jedes Trusts ohne Umgewöhnung sofort sicher benutzt werden können. Nach 15 Jahren mit demselben Fahrzeuglayout wird jetzt auch in London auf ein überarbeitetes Konzept umgestellt. Eine Aufgabe, die viel Kooperationsfähigkeit, Einfühlungsvermögen und Sachverstand erfordert. Mit der Entscheidung für E-Mobilität im Rettungswesen nimmt der LAS dabei eine Vorreiterrolle in der Branche ein, die viel Lob hervorruft, aber auch Herausforderungen mitbringt.

Einer der Beteiligten an diesem Wandel ist Rob MacIntosh, der sein ganzes Berufsleben dem Gesundheitswesen gewidmet hat; angefangen als Mechaniker für Einsatzfahrzeuge. Seit 2,5 Jahren ist er „Head of Fleet“ bei LAS und bringt eine Fülle von Erfahrungen aus verschiedenen Stationen mit, darunter in administrativer Position unter anderem als regionaler Werkstatt- und Fuhrparkleiter bei Welsh Ambulance, dem privaten Rettungsdienst National Ambulance in Abu Dhabi und zuletzt

bei der St. John Ambulance in Sheffield. Seine Fähigkeit, technisches Know-how mit einem tiefen Verständnis für die Bedürfnisse des Gesundheitssektors zu kombinieren, sowie sein direkter Draht zu den Einsatzteams macht Rob MacIntosh für uns zu einem wertvollen Ansprechpartner, um Details aus der Praxis und authentische Einblicke in die britische Rettungsbranche zu gewinnen.

**Rob, die Umstellung auf ein neues Fahrzeugkonzept ist an sich bereits eine große Aufgabe, warum ist Ihnen in diesem Zuge auch die E-Mobilität im Rettungswesen wichtig?**

Die schlechte Luftqualität in London ist kein Geheimnis. Die Einführung von Elektrofahrzeugen ist ein Schritt in die richtige Richtung, um die Umweltbelastung zu verringern und die Luftqualität in der Stadt zu verbessern. Die Entscheidung von LAS, auf Elektrofahrzeuge umzusteigen, sendet eine starke Botschaft an die Branche. Am Ende des Tages sind wir schließlich ein Gesundheitsdienstleister und wollen auch auf diesem Wege zum gesunden Leben der Bevölkerung beitragen.



### War die Entscheidung für ein neues Fahrzeugkonzept mit Elektroantrieb eine große Umstellung für die Einsatzkräfte?

Die Entscheidung, die Flotte umzustellen, war keine spontane. Nach über 15 Jahren mit demselben Design und Layout, war die grundsätzliche Modernisierung notwendig, um weiterhin aktuelle Standards einzuhalten und unseren eigenen hohen Ansprüchen gerecht zu werden. Dabei haben wir bereits darauf geachtet, im engen Dialog mit Repräsentanten der Rettungsschiffe zu sein und ihre Erfahrungen in die Planung einzubeziehen. Davon abgesehen war die Umstellung unserer Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor sozusagen schon ein Zwischenschritt im Übergang zur E-Mobilität. Die Besatzung konnte sich bereits an das neue Design gewöhnen, bevor sie es als Elektrovariante kennenlernten. Nach einer kurzen Schulung zum Energiemanagement der Fahrzeuge waren die Besatzungen startklar.

Das lässt uns heute noch schmunzeln, denn die erste allgemeine Meinung war, dass es besser funktioniert als erwartet. Es gab also vorab schon ein paar Ressentiments, aber die E-Ambulanz hat sich bewiesen. Wir haben die E-Ambulanz für eine 24-Stunden-Schicht benutzt und sie kam mit einem Ladezustand von 20 % zurück. Das gibt natürlich Vertrauen. Außerdem begeistern sich die Crews für die dynamischen und leisen Fahreigenschaften.

### Haben diese positiven Erfahrungen zu einem Umdenken geführt?

Ja, in der Tat. Ein Learning daraus ist vor allem, dass wir im Rettungsdienst bei E-Ambulanzen aufhören sollten, über Reichweiten zu reden. Es kommt bei uns ja gar nicht darauf an, wie weit ein Fahrzeug an einem Stück fahren kann. Für uns lautet die Frage: Schafft die E-Ambulanz eine Schicht? Das können wir ganz klar mit „ja“ beantworten.

### Wie war das Feedback der Teams nach den ersten Einsätzen mit den neuen Einsatzfahrzeugen?

Sich an Neues zu gewöhnen ist für die meisten Menschen eine Herausforderung, deshalb mussten wir im Vorfeld schon noch ein paar Herzen und Köpfe gewinnen, aber in der Praxis überzeugte das neue Konzept schnell. Die Teams gewöhnen sich daran und erkennen die Vorteile, vor allem hinsichtlich der neuen Arbeitsmethoden. Sie sehen, dass es sich um ein Qualitätsprodukt handelt.

### Wie sieht es für die Zukunft der E-Ambulanzen bei LAS und im Rest des Landes aus?

In ländlichen Gebieten wird das Modell jetzt noch nicht laufen, aber laut einer Analyse würde es trotzdem für über 50 % aller Fahrten funktionieren. Wir arbeiten weiter am Ausbau der Infrastruktur. Wir haben bereits 45 Standorte für das 20-kW-Laden identifiziert und sind dabei, weitere für die Schnellladung mit 50 kW oder mehr auszustatten. Dort, wo keine Ladestationen errichtet werden können, sind Ladecontainer für die Erhaltungsladung und eine Gleichstrom-Ladestation ein Lösungsweg. Dazu stehen wir bereits mit Unternehmen in Kontakt. Wenn wir elektrisch fahren können, werden wir es tun. Unser Ziel ist null Emissionen so schnell wie möglich.

### Und wie war das bei Einführung der E-Ambulanzen?



Die E-Ambulanz hat sich im 24-Stunden-Einsatz bewiesen.



## Der London Ambulance Service NHS Trust im Überblick



Das Einsatzgebiet des LAS erstreckt sich auf etwa 620 Quadratmeilen (ca. 1600 km<sup>2</sup>) von Heathrow im Westen bis Upminster im Osten und von Enfield im Norden bis Purley im Süden über das gesamte Londoner Stadtgebiet: Ein medizinischer Notfalldienst für fast neun Millionen Menschen, die in London leben, sowie für Besucher und Pendler. Er unterhält 64 Ambulanzstationen und fünf sektorale Zentralen in ganz London.





# LIMEAR macht sich stark für das Rettungswesen in Uganda



*„Wir sind auf einem guten Weg.“*

Julius Nduguyangu Mugisha, CEO der LIMEAR Life Medical Rescue Services in Uganda.



LIMEAR Ambulanzen werden in ganz Uganda eingesetzt.

Ungefähr 6.250 km Luftlinie liegen zwischen der ugandischen Hauptstadt Kampala und der WAS Zentrale im niedersächsischen Emsbüren – keine Entfernung für Julius Nduguyangu Mugisha. Der CEO der LIMEAR Life Medical Rescue Services in Uganda hat schon im Rahmen seiner früheren Tätigkeiten für die Vereinten Nationen nahezu jedes Land der Welt bereist. Den Aha-Moment, der den Funken für sein eigenes Unternehmen zündete, hatte er dabei allerdings ganz in der Nähe, im niederländischen Den Haag.

Während eines beruflichen Aufenthalts erkrankte er dort an einer Atemwegsinfektion, die sich innerhalb weniger Tage zu einer schweren Lungenentzündung entwickelte. So geschwächt blieb irgendwann nur noch das Wählen der Notrufnummer. Die Rettung kam in Form von gleich zwei hochausgestatteten Fahrzeugen, einem NEF und einem Rettungswagen, deren Besatzung sofort die künstliche Beatmung starten konnten. Julius überlebte die brenzliche Situation nur dank des schnellen Eingreifens und modernster Medizintechnik. Eine Erfahrung, die sein Leben veränderte. „Wäre die Rettung nicht innerhalb kürzester Zeit vor Ort gewesen, hätte ich es nicht geschafft. Das hat mich beeindruckt und das Rettungswesen in meinen Fokus gerückt. Ich dachte daran, wie die medizinische Versorgung in meinem Heimatland Uganda organisiert ist und wollte dazu beitragen, dort denselben Service anzubieten“, schildert Julius die Ursprungsidee. Dass für ihn damals jede Sekunde zählte, kommt im Slogan der LIMEAR zum Ausdruck: „When every second counts!“

„Wir müssen ein Bewusstsein für die Bedeutung des Rettungswesens schaffen.“

Nur sechs Jahre später ist sein Medizin- und Ambulanzservice erfolgreich in Uganda etabliert. Er fing mit drei gebrauchten Rettungswagen aus den Niederlanden an, zwei davon waren WAS-Fahrzeuge. So kam die erste Berührung mit WAS zustande. Beeindruckend für Julius war die Qualität und Langlebigkeit der WAS Ambulanzen unter den erschwerten Bedingungen in Uganda. Ein WAS Fahrzeug ist als VIP/Intensiv-Ambulanz im Einsatz. Heute, mit 15 Einsatzfahrzeugen und einem Team aus insgesamt 32 Disponenten in der Einsatzleitstelle, Notfall- und Intensiv-Rettungssanitätern, Notfallmedizinern und Trauma-Ärzten bietet LIMEAR medizinische Services für Unternehmen, Organisationen und Privatpersonen an. Dazu gehören neben der Notfallrettung auch Erste Hilfe Trainings, Medizinische Flugdienste, Interhospitaltransporte sowie Notfallunterstützung vor Ort für Großveranstaltungen wie Konzerte oder Sport-Events, telemedizinische Betreuung und Bereitstellung von medizinischem Fachpersonal. LIMEAR Ambulanzen werden in ganz Uganda eingesetzt: zur medizinischen Fernunterstützung verschiedener Unternehmen, für Patiententransporte zwischen Krankenhäusern und vor allem als mobile Intensivpflegeeinheiten. Damit schaffte Julius Nduguyangu Mugisha Versorgungsstrukturen, die heute so in Uganda flächendeckend aufgebaut werden. „Der öffentliche Rettungsdienst befindet sich hier in einer Umstrukturierung oder besser gesagt Optimierung. Das Bewusstsein für die Bedeutung des Rettungswesens ist noch nicht stark ausgeprägt. Ein Großteil der Bevölkerung weiß gar nicht, dass Ambulanzfahrzeuge nicht nur Patienten transportieren sondern quasi Krankenhäuser auf Rädern sind und dass ihre Besatzungen noch mehr können als das, was in Krankenhäusern getan werden kann: das Krankenhaus zum Patienten zu bringen, anstatt den Patienten ins Krankenhaus zu transportieren“, beschreibt Julius die Situation vor Ort und ergänzt: „Es ist uns während der Corona-Pandemie durch den wechselnden Einsatz von drei Ambulanzfahrzeugen gelungen, einen Patienten drei Tage lang zu beatmen und seine Intensivversorgung mit dieser mobilen Lösung so durchzuführen, dass er überlebt hat. Das sind die Erfolge, für die sich all die Arbeit lohnt.“ Und davon wünscht sich Julius noch viel mehr, doch dafür muss noch einiges getan werden. Zum Beispiel bei der

Koordination zwischen den Krankenhäusern. Die Kommunikationskette vom Ort des Notfalls bis zum Krankenhaus wird durch verschiedene Faktoren erschwert. Dazu gehört zum Beispiel fehlende Infrastruktur durch mangelhafte Straßenbeschaffenheit und ein fehlendes Notfall-Rettungssystem insbesondere in öffentlichen Einrichtungen. Für städtische Umgebungen können Standardfahrzeuge verwendet werden, außerhalb der Stadt sind Allradfahrzeuge aufgrund des Geländes am besten geeignet, dann müssen bislang aber noch Abstriche hinsichtlich der Eignung für Intensivpflege-Transfers gemacht werden. „Die Verhältnisse führen leider dazu, dass sogar einige unserer hochwertigsten Rettungswagen bestimmte ländliche Gebiete nicht erreichen können“, bedauert Julius.

„Das Ziel ist ein flächendeckender Rettungsdienst nach europäischen Standards.“

Von WAS sind aktuell gebrauchte Kofferverfahrzeuge auf Basis von Mercedes Sprinter und neue Toyota Land Cruiser bei LIMEAR im Einsatz, die Julius überzeugt haben: „Unsere WAS Ambulanzen, die wir 2018 angeschafft haben, und da waren sie bereits 4 Jahre alt, sind die besten der Flotte. Die Haltbarkeit ist immens und die Bauqualität ist unübertroffen.“ So viel Lob freut das ganze WAS Team, allen voran aber Leopold Ekeddi, erster Ansprechpartner und Vertriebschef für Kunden in Afrika, der die Verhältnisse vor Ort aus eigener Erfahrung kennt und weiß, dass ein gut ausgestattetes Einsatzfahrzeug letztendlich auch nur so gut sein kann, wie die vorliegende Infrastruktur und die medizinische Besatzung, die es nutzt. Auch auf diesem Gebiet leistet LIMEAR Pionierarbeit mit eigenen Leitstellen, effizienter Technik und einem gut ausgebildeten Team. LIMEAR verfügt über ein 24-Stunden-Callcenter, das ein weltweit anerkanntes internationales medizinisches Dispatch-System einsetzt, um schnell und effektiv auf Anrufe zu reagieren. Die Möglichkeit, dem Disponenten direkt wichtige medizinische Informationen und Hilfestellungen zu liefern,

aus denen dieser lebensrettende Handlungen noch vor dem Eintreffen der Retter ableiten kann, bedeutet oft genug den Unterschied zwischen Leben und Tod. Nach europäischem Vorbild koordinieren die Disponenten die Bewegungen der Fahrzeugflotte und stellen sicher, dass alle Informationen an die Rettungswagenbesatzung weitergeleitet werden.

„Welche Ziele verfolgt Julius Nduguyangu Mugisha noch für die Zukunft von LIMEAR?“

„Wir wollen in Ost- und Zentralafrika effiziente und kostengünstige Hilfe nach europäischen Standards für alle Menschen in Notfällen anbieten. Oder ganz einfach: Wir wollen noch mehr Leben retten, aber dafür brauchen wir noch viele weitere Einsatzfahrzeuge und mehr Fachpersonal“, antwortet Julius, der mit der Planung von weiteren 17 WAS Land Cruisern bereits auf einem sehr guten Weg dahin ist.



Region: **Ost-Afrika**  
 Fläche: **241.550 km²**  
 Einwohner: **47.250.000**  
 Hauptstadt: **Kampala**  
 Währung: **Ugandische Schilling (UGX)**  
 Sprachen: **Englisch, Swahili, Luganda, und andere lokale Sprachen**

Der Binnenstaat Uganda hat eine Gesamtfläche von 241.550 km² und liegt am Lake Victoria. Direkte Landesgrenzen bestehen zu den fünf Nachbarstaaten Kongo (Dem. Rep.), Kenia, Ruanda, Südsudan und Tansania. 72% der Fläche wird landwirtschaftlich genutzt. Mit 26% wohnt nur ein verhältnismäßig geringer Anteil der Bevölkerung innerhalb urbaner Regionen. Uganda verfügt über 146.000 km ausgebautes Straßennetz (vgl. 830.000 km in Deutschland).

LIMEAR leistet Pionierarbeit mit eigenen Leitstellen, effizienter Technik und einem gut ausgebildeten Team.





# RMH bringt neue Standards nach Chile



Mauricio Martin Hartwig  
Gründer des Unternehmens  
RMH in Chile.

Für das Unternehmen RMH in Chile ist 2024 ein Jubiläumsjahr. Zehn Jahre ist es her, dass Gründer Mauricio Martin Hartwig den Schritt in die Selbstständigkeit im Handel mit Ausrüstung für Feuerwehren, Rettungsdienste, Militär und Polizei wagte. Sechs davon dürfen wir RMH als Vertriebs- und Service Partner für Ambulanz- und Sonderfahrzeuge bereits begleiten. Eine inspirierende Partnerschaft, denn nicht nur der charismatische Firmengründer und CEO selbst, sondern auch sein gesamtes Team verfügen über einen reichen Erfahrungsschatz aus der Praxis. Fast alle der 15 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den Bereichen Mechanik, Technik, Buchhaltung und Vertrieb sind oder waren selbst Feuerwehrleute und haben aus der ersten Reihe erfahren, welche Ausrüstung und Fahrzeugeigenschaften Einsatzkräfte befähigen und stärken. Ihre Erfahrung und Leidenschaft fließen deutlich in die Auswahl des RMH-Produktportfolios ein. „Die Feuer-

wehrleute und medizinischen Fachkräfte in Chile sind engagiert und offen für Neues. Wir möchten mit den hochwertigen Marken einen positiven Einfluss auf das Niveau ihrer Ausstattung nehmen und ihnen die beste Qualität bieten, damit sie ihrer wichtigen Aufgabe gut geschützt nachgehen können“, fasst Mauricio Hartwig die Motivation seines Teams zusammen.

### Ganzheitlich Qualität vermitteln

Es gehört zum ganzheitlichen Konzept, dass Produkte und Fahrzeuge nicht nur verkauft werden, sondern auch der Umgang mit ihnen geschult wird. RMH bietet Lehrgänge an, damit Einsatzkräfte das volle Potenzial der hochwertigen Ausrüstung nutzen können. Ein Detail ist Mauricio dabei besonders wichtig: „Unsere Kollegen im Außendienst sind

keine Verkäufer im klassischen Sinne, die bestimmte Regionen abdecken, sondern Produktspezialisten, die im ganzen Land kostenlos intensive Schulungen anbieten. Sie lehren nicht nur, wie man ein Gerät benutzt, sondern wie man es besser benutzt.“ Auch damit verfolgt RMH das Ziel, den Markt insgesamt zu verbessern.

In der Feuerwehrbranche markiert der Rahmenvertrag mit der Nationalen Vereinigung der Feuerwehrleute Chiles einen entscheidenden Meilenstein auf diesem Weg, denn Mauricio weiß: „Wer einmal mit Markenqualität gearbeitet hat, der geht nicht mehr zum Substandard zurück.“



## Praxis aus Überzeugung

Im Bereich der präklinischen Versorgung erfolgte ein großer Schritt auf der Medizinmesse „Expo Hospital“. Hier stellten im August 2019 WAS und Weinmann Emergency Medical Technology gemeinsam aus – nur wenige Monate später hat WAS RMH eine WAS 500 Ambulanz für Demo-Vorführungen in ganz Chile zur Verfügung gestellt. „Aus unserer Arbeit im Bereich Brandbekämpfung wussten wir, dass hochwertige Technologie am besten Fuß fasst, indem sie in der Praxis überzeugt. Es war ein wichtiger Schritt, eine Demo-Ambulanz zu zeigen, aus der die Vorteile neuer Qualitätsstandards direkt ersichtlich sind“, erinnert sich Mauricio Hartwig an diesen Erfolg. Inzwischen ist die Beschaffung von den ersten sechs WAS 500 Ambulanzen für den Einsatz in den wichtigsten Krankenhäusern in der Region Maule (Südchile, 350 km von Santiago entfernt) in den Städten Curicó, Talca, Linares, Constitución, Cauquenes und Parral erfolgt und die Rettungswagen sind seit Anfang Januar 2024 dort im Einsatz.

Neben der Anhebung der Qualitäts- und Sicherheitsstandards für die SAMU (Service d'Aide Médicale Urgente, Notfall-Rettungsdienst-Organisation nach französischem Vorbild) liegt eine weitere Herausforderung des Unternehmens in der Logistik. Medizintechnik wird in Chile fast ausschließlich importiert; Deutschland ist nach den USA zweitwichtigster Lieferant. Große Entfernungen zu den Herstellerländern und damit auch die Kommunikation mit den unterschiedlichsten Menschen verschiedenster Herkunft gehören bei RMH zum Tagesgeschäft. Dementsprechend routiniert sind Mauricio Hartwig und sein Team darin, Details abzustimmen und gemeinsam mit den Herstellern die passenden Lösungen für die chilenischen Einsatzkräfte zu importieren.

## Eine WAS Ambulanz für Chile

Auch für die WAS Ambulanz gibt es ganz bestimmte Kriterien, die vorab in Zusammenarbeit mit unseren Kollegen Andreas Plöger und Dirk Henke festgelegt wurden. Dazu gehören Geländetauglichkeit und klimatische Anpassungsfähigkeit genauso wie robuste Kommunikationssysteme, denn Chile ist geographisch, klimatisch und infrastrukturell ein sehr abwechslungsreiches Land. Mit einer Fläche von ca. 756.700 km<sup>2</sup> ist es mehr als doppelt so groß wie Deutschland, aber vergleichsweise dünn besiedelt. Die Landschaft besteht aus Küstengebieten, landwirtschaftlich genutzten Tälern und Gebirgsregionen. Die Region ist Naturgefahren wie Erdbeben und Tsunamis an der Küste und Waldbränden im Sommer ausgesetzt. Während der urbane Raum gut erschlossen ist, stößt man insbesondere in den bergigen Gebieten auf Schotterstraßen und begrenzte Netzabdeckung. Das Wetter wechselt von heißen, trockenen Sommern zu kalten, regnerischen Wintern. Darüber hinaus sollten die Ambulanzen besonders leicht zu warten, bzw. die technischen Anforderungen vor Ort erfüllbar sein. Denn entsprechend der Unternehmensphilosophie gehört natürlich auch der passende Aftersales-Service dazu. Diesen bietet RMH durch Bereitstellung eines Service-Fahrzeugs und einer eigenen Werkstatt sowie in Kooperation mit Vertragswerkstätten der Basisfahrzeuge.

## Ehrgeizige Ziele

Mit Verbindlichkeit und Gestaltungsfreude hat RMH sich in nur zehn Jahren als eine feste Größe im chilenischen Feuerwehr- und Gesundheitswesen etabliert. Und wenn es nach Mauricio geht, gibt es noch einiges zu tun: „Wir haben ehrgeizige Pläne für die Zukunft. Dazu gehört die Ausstattung der SAMU in ganz Chile in so unterschiedlichen Gegenden wie der Wüste im Norden und den Fjorden im Süden oder der großen Insel Chiloe. Dafür arbeiten wir auch mit dem Gesundheitsministerium zusammen, um einen neuen Standard von Krankenhäusern für Chile zu planen. Parallel dazu unterstützen wir verschiedene Feuerwehren bei Lösungen mit WAS 300 Kasten-Ambulanzen und Einheiten für Kommandoposten und Kommunikation mit WAS 900 Katastrophenhilfsfahrzeugen.“ Wir freuen uns darauf, Mauricio Hartwig und sein Team weiter auf diesem Weg zu begleiten.



RMH zeigte zunächst eine WAS Demo-Ambulanz, um die Vorteile neuer Qualitätsstandards direkt erfahrbar zu machen.



## DAS CHILENISCHE GESUNDHEITSWESEN IM ÜBERBLICK

Die Ausbildung des medizinischen Personals in Chile gilt als eine der besten in Südamerika und die Privatkliniken in den Großstädten erfüllen internationale Standards. Es gibt zwei parallele Gesundheitssysteme mit zugehörigen Kliniken und Rettungsdiensten: Ein öffentliches und ein privates System. Beschäftigte mit höheren Einkommen sind meist privat krankenversichert. Das sind jedoch nur etwa 25 % der Bevölkerung. Bei kleineren Erkrankungen ist die erste Anlaufstelle vieler Chilenen aus Kostengründen die Apotheke.



MAKING VEHICLES SPECIAL

**WAS<sup>®</sup>**  
Making vehicles special

**WAS<sup>®</sup>**

[WWW.WAS-VEHICLES.COM](http://WWW.WAS-VEHICLES.COM)