

Die Retter aus Hattingen

Der Anbieter für Intensivtransporte und Ambulanzflüge startete 2007. Fast zwölf Jahre später ist er ein großer privater Player für Sekundärtransporte im Rettungsdienst. Wir haben **MedCare Professional** im südlichen Ruhrgebiet besucht und mit den Gründern gesprochen.

Von einem großen Versicherer erreicht die Operationszentrale von MedCare Professional (MCP) gegen 20.30 Uhr die Anfrage, drei schwerverbrannte Patienten von Serbien nach Deutschland zu holen. Gegen 1.00 Uhr in der Nacht sind drei Flugzeuge mit entsprechender Besatzung auf dem Weg zu den drei Verletzten. Für MCP Tagesgeschäft. „In den neunziger Jahren sahen

viele Rettungsdienste noch nicht die Notwendigkeit von Intensivtransporten“, erinnert sich Michael Weber. Der 56-jährige ist Gründer von MCP. 2007 startete er sein Unternehmen in Hattingen im südlichen Ruhrgebiet, fast zwölf Jahre später ist MCP ein großer privater Anbieter für Sekundärtransporte im Rettungsdienst und im Auslandsrückholddienst zu Boden und in der Luft.

Der gelernte Fachkrankenschwester für Intensivmedizin und Anästhesie hatte schon in der Klinik Interesse an Intensivtransporten – ab 1989 arbeitete Weber dann auch als Rettungsassistent auf der Straße. An beiden Stellen merkte er, was fehlte: „Auch bei innerklinischen Transporten hatten wir Probleme mit der Patientensicherheit“, sagt Weber. Für diese Transporte entwickelte er eine ITS-Trage mit, die viele Wege für die intensivpflichtigen Patienten und das Personal sicherer machte. Ab 1995 begleitete Weber dann für ein Kölner Unternehmen Ambulanzflüge. Er reduzierte seine Stelle im Krankenhaus und flog bis 2005 etwa 600 Einsätze. „Ich habe mich mehr dem Fliegen gewidmet und viele Systeme für die Arbeit in den engen Flugzeugen wie den Learjet 35 optimiert – bis dann die Entscheidung zur Selbstständigkeit kam“, erinnert sich Weber.

Mit 400 € zum Millionenumsatz

Anfang 2007 gründeten Michael Weber und sein damaliger Geschäftspartner MedCare Professional. „Wir haben die GbR (Gesellschaft

bürgerlichen Rechts Anm. d. Redaktion) mit jeweils 200 Euro gegründet“, sagt Weber. 2018 hatte MCP einen Jahresumsatz von etwa 10 Millionen Euro. „Anfänglich boten wir nur fluggebundene Transporte an. Als Testballon bauten wir ein gebrauchtes Fahrzeug zum Intensivtransportwagen (ITW) um, das wir Februar 2009 in den Dienst nehmen konnten“, erzählt der Gründer. Sie stationieren den ITW an einem gemieteten Wohnhaus mit Garage und Garten, wo sie auf 100 Quadratmetern Aufenthaltsräume und Lager unterbrachten. „Vom ersten Tag an arbeiteten wir ausschließlich in 24-Stunden-Diensten. Wahrscheinlich war das unser Erfolgsgeheimnis“, meint Weber. „Tatsächlich sind wir im ersten Jahr nur 27 Einsätze mit unserem ITW gefahren, blieben aber trotzdem mutig, haben unser Grundkonzept verfeinert und konnten dann ein Neufahrzeug kaufen.“ Mit der Stadt Bochum starteten die Hattinger Unternehmer 2010 ein Versuchsprojekt im Intensivtransport. Die Erfahrungen daraus nutzte die Stadt 2011 für eine europaweite Ausschreibung dieser Dienstleistung: „Wir haben die Ausschreibung gewonnen. Und das nicht über den Preis, sondern durch die Qualitätsmerkmale des Angebotes“.

Seit 2012 ist Rettungsassistent Benjamin Weber als Geschäftsführer mit an Bord: „In den ersten Jahren hieß die Besatzung meist Weber und Weber, da fuhren wir fast alle Transporte zusammen“, erzählt Weber Junior. Im selben Jahr kommt ein Auftrag des Marien-Hospitals in Witten für MCP hinzu: die Besetzung des Baby-Notarztwagens (Baby-NAW) mit einem Rettungsassistenten. Langsam wird klar: Für die neuen Aufträge braucht es Personal. Vater und Sohn können nicht jeden Einsatz selbst fahren. Und: der Unternehmensstandort wird zu klein. Die Webers entschieden sich für einen Neubau: Seit Sommer 2013 ist MCP im Gewerbe- und Landschaftspark Heinrichshütte in Hattingen auf einem 2.500 Quadratmeter großen Grundstück beheimatet. Auf je 500 Quadratmetern Fläche wurden zwei Fahrzeughallen und ein Gebäude mit Büro-, Lager- und Sozialräumen gebaut. Von hier aus arbeiten inzwischen 44 festangestellte Mitarbeiter und etwa 200 Teilzeitkräfte, darunter über 50 Ärzte. „Egal in welchem Bereich sie arbeiten, alle unsere Mitarbeiter haben eine rettungsdienstliche Qualifikation“, sagt Michael Weber. Auch die Auszubildenden der Buchhaltung und im Reisebüro absolvieren die Ausbildung zu Rettungssanitätern, damit im Großschadensfall



Als auffällige Besonderheit prangt auf allen Fahrzeugen des Unternehmens die europaweite Notrufnummer 112

sofort viel Personal unterstützen kann. Auf Anfrage stellen die Hattinger für die umliegenden Kommunen einen Patiententransportzug NRW und engagieren sich über das Medizinische Katastrophen-Hilfswerk Deutschland e.V. (MHW) im Katastrophenschutz.

Herausforderung Notfallsanitäter

„Wir verlangen viel von unseren Mitarbeitern und schätzen das beeindruckend hohe Engagement. Wir werden es schaffen, dass bis zur Ablauffrist für die Notfallsanitäter Ergänzungsprüfungen alle Rettungsassistenten Notfallsanitäter sind“, erklärt Michael Weber. Und wie findet MCP in Zeiten des rettungsdienstlichen Fachkräftemangels ihre Mitarbei-

Ausstattung ITW

- 2x Intensivtransport Beatmungsgerät Hamilton T1
- 2x Zoll X-Serie Monitorsystem
- 1x VSCAN Sonografie Gerät
- 1x Blutgasanalysegerät
- 1x Bronchoskopie zur Intubation
- 8x Perfusoren (erweiterbar bis zu 20 Stück)
- 6.000 Liter Bordsauerstoff
- 2.000 Liter Transportsauerstoff
- 2.000 Liter Druckluft

ter? „Die Gehälter im Rettungsdienst sind fast überall identisch. Neue Mitarbeiter gewinne ich durch gute Verhältnisse im Unternehmen und weniger über die finanziellen Rahmenbedingungen. Wir möchten, dass sich unsere Mitarbeiter einbringen. Meckern darf hier jeder, aber wir wollen auch Lösungsvorschläge für Probleme hören“, sagt Michael Weber. Kommen neue Mitarbeiter ins Unternehmen, durchlaufen sie diverse Schulungen. Alle absolvieren einen Intensivtransportkurs nach dem Curriculum der DIVI, der jährliche FaktorMensch Modul B Kurs ist Pflicht, intern werden alle Mitarbeiter in ACLS geschult und auf den Certificate Flight Paramedic vorbereitet. Hinzu kommen die vorgeschriebenen 30h-Fortbildungen.

Fünf Säulen von der MedCareProfessional GmbH

Den höchsten Umsatz erwirtschaftet MCP mit dem Ambulanzflugdienst, dann kommt

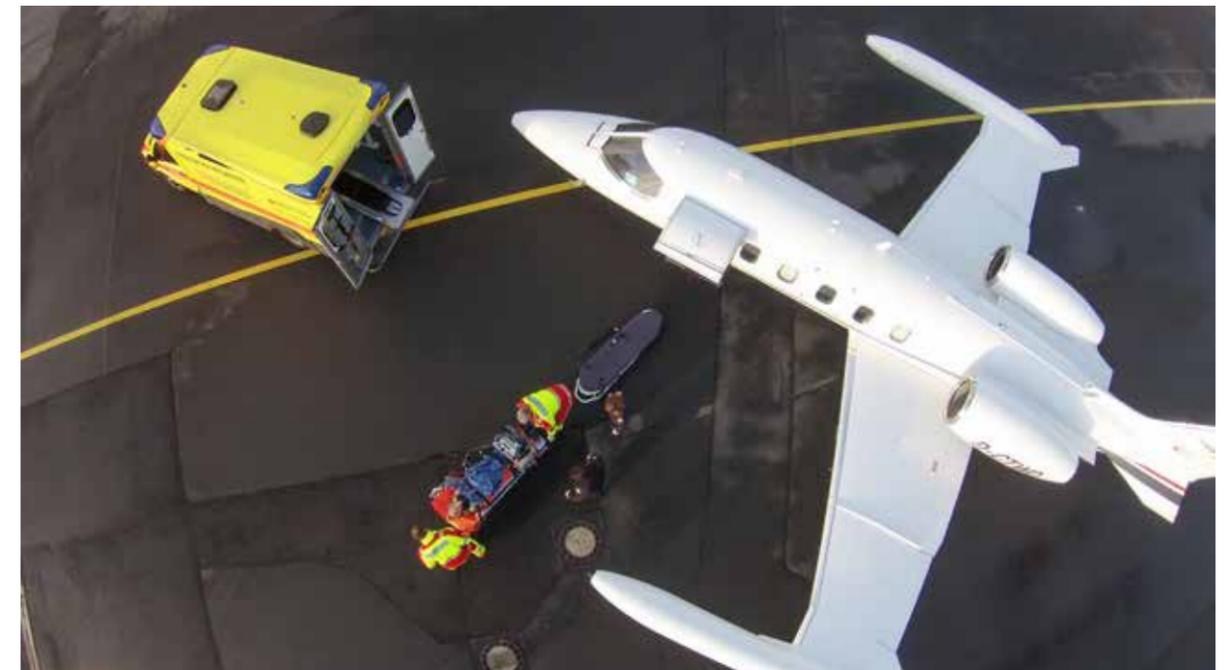
der bodengebundene Intensivtransport, gefolgt von der Linienflugrepatrierung. Die vierte Säule ist der europaweite Krankentransport oder Auslandsrückholddienst. An fünfter Stelle kommt die Zusammenarbeit mit den öffentlichen Leitstellen. In Hattingen hat MCP eine ständig besetzte Operationszentrale (OPs) mit fünf Arbeitsplätzen. Hier werden Aufträge und Anfragen von Unternehmen, Versicherungen und öffentlichen Leitstellen entgegen genommen und alle Einsätze disponiert. Am großen Bildschirm können die Mitarbeiter die Bewegungen der Fahrzeuge mit der Software Rescuetrack verfolgen.

Die endgültige Entscheidung für einen Transport des Unternehmens liegt immer bei den Geschäftsführern: „Für jeden Einsatz erstellt unsere Einsatzplanung ein Angebot, das wir freigeben. Als privates Unternehmen müssen wir an unseren Aufträgen etwas verdienen. Mit diesem Prozess schützen wir unsere Mitarbeiter. Geht etwas schief, sind sie nicht in der Verantwortung“, sagt Weber senior.

Ambulanz Flugdienst

Pro Jahr fliegen die Hattinger etwa 650 Transporte – weltweit: „Die Herausforderung ist dabei nicht die Anzahl der Flüge, sondern das Reiseverhalten der Patienten. 2013 sind wir noch vermehrt von Mittel- und Südeuropa nach Deutschland geflogen. Inzwischen fliegen wir die Patienten aus der ganzen Welt zurück. Die Einsätze dauern entsprechend länger“, erklärt Benjamin Weber. Das ganze Jahr über transportiere MCP Patienten vom afrikanischen Kontinent zurück in die Heimat. „Wir holen die Patienten immer dort ab, wo viele deutsche Unternehmen aktiv sind. Insgesamt sind das etwa 30% deutsche Patienten und 70% aus anderen Nationen.“ Da jeder Einsatz besondere Anforderungen habe, versuche man, immer die richtige Crew zusam-

Die MCP-Mitarbeiter haben viel Erfahrung mit dem BabyNAW



Im Jahr fliegen die Hattinger etwa 650 Transporte – weltweit

menzusetzen. Jede Mitarbeiter habe andere Schwerpunkte.

An drei Flughäfen stellt ein Kooperationspartner 13 Flugzeuge zur Verfügung. Für längere Transporte nutzt MCP zwei Challenger 604, bis zu acht Stunden ohne Zwischenstopp sind diese Maschinen in der Luft. Mit ihnen können auch extrakorporale Membranoxygenierung-Transporte (EMCO-Transporte) durchgeführt werden. Die anderen Flugzeuge sind Maschinen des Typs Learjet 35 und 55. In beiden können bis zu zwei Patienten transportiert werden: ein intensivpflichtiger Patient und ein unkritischer. „In Nordrhein-Westfalen haben wir als einziges Unternehmen eine rettungsdienstliche Genehmigung für Flächenflugzeuge“, erzählt Benjamin Weber. Die Genehmigung bedeutet, dass MCP Patienten in NRW mit einem Flugzeug aufnehmen und zu einem Ziel innerhalb Deutschlands bringen darf, wenn der Transport mit einem Hubschrauber nicht möglich ist.

Zertifizierungen im Flugdienst

Für den Flugdienst sind die Retter aus Hattingen in zwei Systemen freiwillig zertifiziert. Einmal gemäß DIN EN ISO 9001:2015, der Norm zur „Organisation und Durchführung von Ambulanzflugdiensten, Intensivtransporten und medizinischen Beratungsleistungen zum Rücktransport von Erkrankten und Verletzten“ und zweitens gemäß des European Aero-Medical Institute e.V. (EURAMI). MCP ist hier in den Teilbereichen „Intensivtransport im Ambulanzflugzeug“, „Pädiatrischer

Intensivtransport“, „Neonatologischer Intensivtransport“ und „Medizinisch betreute Linienflugbegleitung“ akkreditiert. „Die gleichwertige Zertifizierung „Full Accreditation Special Care“ der EURAMI hat in Deutschland nur ein anderes Unternehmen“, erklärt Benjamin Weber.

Pädiatrische Transporte im Flieger

Durch die Arbeit auf dem Baby-NAW haben die Mitarbeiter viel Erfahrung in der Behandlung von Kleinkindern. Alle drei Transport-Inkubatoren sind für den Transport in Flächenflugzeugen geeignet. „Auch wenn die Vorhaltung für das selten in Einsätzen genutzte Material teuer ist, möchten wir es für die Einsätze bereit haben und sind in der Lage, Kinder ab 800 Gramm Gewicht zu versorgen und zu transportieren“, sagt Benjamin Weber.

Bodengebundener Intensivtransport

„Im Rettungsdienstgesetz in Nordrhein-Westfalen ist der ITW nicht direkt verankert. Erst die Kombination aus Rettungswagen und Notarzteinsatzfahrzeug macht es möglich, einen Einsatz überhaupt abzurechnen. Aber der Bedarf für Sekundärtransporte wächst und somit auch die Belastung für den Rettungsdienst“, erklärt Benjamin Weber. In dieser Nische sieht er sein Unternehmen. „Während unserer Anfänge hatten wir nur das eine Fahrzeug für die Transporte. Heute schaffen wir es, zehn Transporte zu disponieren und abzuwickeln“, sagt Michael Weber. Inzwischen besetzt MCP einen ITW im 24h-Dienst. Dieser ist ständig für

alle Kommunen im Umkreis von 65km-Radius einsatzbereit. Hinzu kommen im Tagesdienst von 9-17 Uhr drei ITW mit neun Mitarbeitern. „Im Jahr führen wir 50 ECMO-Transporte durch. Das sind zwar viele, allerdings zu wenige, um unser ganzes Personal fit für die Herausforderungen eines solchen Transportes zu machen“, sagt Michael Weber. Nur zwei bis drei Transporte führt MCP in der Luft durch. Sie arbeiten dabei mit den westdeutschen Schwerpunktkliniken für diese Art der Behandlung zusammen: Köln-Merheim, Medizinische Hochschule Hannover, Bergmannsheil und Augusta- und das Knappschaft Krankenhaus in Bochum.

Linienflugrepatriierung

Im eigenen Reisebüro koordiniert MCP den Auslandsrückholddienst im Linienflugzeug für Erkrankte. Dabei wird eng mit Fluggesellschaften zusammengearbeitet, um Charter- oder Linienflugzeuge zu nutzen. In Absprache mit dem ärztlichen Dienst der Airlines wird geplant, wie ein Patient befördert werden kann. Zu den Transportoptionen gehört neben einem normalen Sitzplatz auch eine Trage, die im hinteren Teil des Flugzeuges eingebaut wird. Lufthansa bietet das „Patient Transportation Compartment“ in Linienflugzeugen an, mit dem stabile Intensivpatienten transportiert werden können.

Inter-hospital-rucksack

Auf jedem ITW gibt es einen dieser Rucksäcke. Zur Notfallausrüstung inklusive einer Sauerstoffreserve, nehmen die Hattinger unterschiedliche Zugänge (venös, arteriell, ...) und Reservekabelsysteme mit.



Europaweite Krankentransporte – Auslandsrückholddienst

Mit neun Krankentransportwagen sowie Rettungswagen führt MCP Patiententransporte durch. Diese Fahrzeuge werden nur bei geplanten Transporten besetzt. Im Rückholddienst gibt es auch die Kombination KTW plus Arzt. Daher sind alle KTW der Hattinger wie Rettungswagen ausgestattet. Sie verfügen über Defibrillatoren und Beatmungs-



„Im ersten Jahr fuhren wir nur 27 Einsätze mit unserem ITW. Wir blieben aber mutig.“

Michael Weber, Geschäftsführer MCP

einheit (Medumat Standard II). Nur so könne der Arzt eine vernünftige Analgesie während des Transportes machen. Auf jedem KTW hat MCP zusätzlich ein „Long-Distances-KIT“ mit Getränken, Bettlaken und Kopfkissen verlastet. „Hat der Patient auf einem solchen Transport Hunger oder Durst, haben wir die entsprechende Verpflegung parat“, sagt Benjamin Weber. MCP ist der Kooperationspartner von vielen bekannten Assistanzen für Flughafenanschlusstransporte in Nordrhein-Westfalen und den Benelux-Ländern. An den Flughäfen übernehmen die passenden Rettungsmittel den Weitertransport der Patienten, die mit Flächenflugzeugen landen. „Grundsätzlich fahren wir mit Patienten nicht weiter als 1.000 km, für längere Wege ist es besser, Flugzeuge zu nutzen. Es sei denn, dass medizinische Gründe gegen einen Flug sprechen“, erklärt Michael Weber.

Zusammenarbeit mit den öffentlichen Leitstellen

„Wir wollen mit den Kreisen und Städten zusammenarbeiten, MCP ist dabei keine Konkurrenz zum öffentlichen Rettungsdienst, sondern eine Ergänzung des Systems“, meint Benjamin Weber. Sein Vater führt weiter aus: „Wir halten uns an die gesetzlichen Vorgaben und haben unsere Prinzipien: wir klagen uns nirgendwo ein, arbeiten mit den Kommunen und Auftraggebern zusammen und halten uns an unsere Vereinbarungen.“ Die beiden verstehen sich dabei als Problemlöser für die Leitstellen der umliegenden Kreise. „Um die eigenen Ressourcen zu schonen, geben diese gerne Ferntransporte oder ähnliches an uns ab“, sagt Michael Weber. Für alle Kommunen steht ein Spitzenbedarfs-Rettungswagen täglich von 9.00 bis 21.00 Uhr im Dienst. „Wir haben diesen RTW ohne einen vertraglichen Zwang bereit und bekommen die Vorhaltung auch nicht bezahlt.“ Im Auftrag der Stadt Bochum betreiben die Hattinger seit Januar 2019 den Krankentransportwagen MedCare 05-

KTW-41. Für die Stadt Witten besetzt MCP tagsüber den am Marienhospital stationierten Baby NAW mit einem Rettungsassistenten. „Sechs der 12 Stunden arbeitet unser Mitarbeiter auf der Kinderintensivstation, um das Handling mit den Kindern besser zu können“, sagt Benjamin Weber. Im Einsatz kommen eine Pflegekraft der Intensivstation und ein Arzt der pädiatrischen Abteilung des Marienhospitals an Bord. Nur ein Notarzt im Ennepe-Ruhrkreis und der Stadt Recklinghausen kann den NAW zur Einsatzstelle nachfordern oder eine Klinik das Fahrzeug für Verlegungen nach Witten anfordern.

Fahrzeuge und Ausstattung

Die Fahrzeuge von MCP sind, mit Ausnahme des NEF, auf Mercedes Benz Fahrgestellen aufgebaut. Ausbauer ist für die KTW und ITW/RTW die Firma Ambulanz Mobile aus Schönebeck. „Wir tauschen unsere KTW nach vier Jahren aus. Dann haben sie meist eine Laufleistung von etwa 500.000 Kilometern. Die ITW tauschen wir nach sechs Jahren mit etwa 400.000 Kilometern“, erklärt Benjamin Weber. Da fast jeder Intensivtransport inzwischen eine Infektionsfahrt sei und die Fahrzeuge häufig desinfiziert werden müssen, haben die Webers bei den ITW auf die besondere Widerstandsfähigkeit der Oberflächen geachtet. Auf den ITW nutzt MCP den Hamilton T1 als Beatmungsgerät. „Wir benutzen diese Turbinengeräte um unabhängig von Sauerstoff-Anschlüssen zu sein“, erklärt Benjamin Weber. In jedem ITW ist eine Halterung für die ECMO verbaut. Damit der begleitende Kardiotechniker das Gerät jederzeit bedienen kann, wurde ein Stuhl im Patientenraum gegen die Fahrtrichtung eingebaut. Zusätzlich wurden alle ITW luftgefedert: „So halten die Aufbauten

länger, und auf langen Strecken ist der Transport wesentlich komfortabler“, erklärt Unternehmensgründer Weber. In allen Bereichen verzichtet MCP auf trennbare Kombinationen der Defibrillatoren und EKGs: „Den Defi im Auto zu lassen, kann man sich im Intensivtransport nicht erlauben. Und auf den Flügen können sich die Funkverbindungen oder Daten von Flugzeug oder Geräten gegenseitig stören“, macht Weber deutlich.

MCP hält die sogenannte ISO-ARC für die ITW vor. Mit diesem mobilen System, das die Trage einfasst und über ein Filtersystem einen Unterdruck erzeugt, können die Hattinger Patienten bis zur Schutzklasse IV trans-

Aln der Firmenzentrale werden die Einsätze disponiert



portieren. Zum Beispiel wäre eine Fahrt von Ebola oder offener TBC möglich. Laut eigener Aussage ist MCP das einzige private Unternehmen, das die ISO Arc vorhält.

Zurück zum Einsatz in Serbien. „Einer der Patienten lag hochgradig verbrannt einfach auf dem Flur. Unser Einsatz wurde zur sekundär-primär-Rettung, als wir bei den dreien ankamen“, erinnert sich Benjamin Weber. Im Hintergrund organisierte die OPs den Transport der Patienten mit drei ITW vom Landeplatz zu den Krankenhäusern, Nachtflug- und Landegenehmigungen mussten die Hattinger organisieren. „An solch einem Einsatz sind unglaublich viele Menschen beteiligt. Neben dem Personal in der OPs hatten wir drei Crews für den Flugtransport, sechs Piloten, drei ITW-Besatzungen, drei Ambulanzen in Serbien, zwei nachts geöffnete Flughäfen, Tankwagen etc. aktiv“, berichtet er weiter. Bis 11.30 Uhr am nächsten Morgen waren alle drei Patienten versorgt und intubiert in deutschen Verbrennungszentren.

MCP in Zahlen

Gründung: 2007

Feste Mitarbeiter: 44

Teilzeitkräfte: 200

Einsätze pro Jahr

Baby NAW: 250

Bodengebundene ITW: 2.000

ECMO-Transporte: 50

Krankentransporte: 2.000

Ambulanzflüge: 650

Linienflüge: 500

Text und Fotos: Johannes Kohlen (Jg. 1987), Notfallsanitäter, Gruppenführer Rettungsdienst, Trauma-Manager, freier Journalist