

Zeitschrift: Spitex Magazin : die Fachzeitschrift des Spitex Verbandes Schweiz
Herausgeber: Spitex Verband Schweiz
Band: - (2017)
Heft: 2

Rubrik: Fokus "Mobilität" : immer auf Tour

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 04.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Immer auf Tour

Mobilität betrifft unser ganzes Leben. Egal ob für die Arbeit oder im Privatleben: Wir wollen mobil sein. Auch die Spitex-Mitarbeitenden sind ständig unterwegs. Deswegen haben wir für das Fokusthema Mobilität ein neues Lastenrad für die Spitex getestet und mit Auto-Visionär Frank M. Rinderknecht einen Blick auf die Mobilität der Zukunft gewagt. Auch die Schiffe des Hilfswerks Mercy Ships sind ständig unterwegs. Die Spitex-Fachfrau Susanne Balazs war bereits zweimal mit an Bord. Das Schlusswort zum Fokusthema Mobilität hat Patrick Imhof: Der Leiter Ressort Politik der Spitex Schweiz erklärt, warum die Wegzeiten der Spitex in der Abgeltung ebenfalls berücksichtigt werden sollten.

Spitex on the road

Spitex-Fachpersonen sind ständig unterwegs. Sie legen jedes Jahr sehr viele Kilometer zurück – mit dem Spitex-Auto, dem Privatauto oder mit dem Fahrrad. Als Einstieg ins Thema Mobilität haben wir exemplarisch einige Zahlen zusammengefasst.

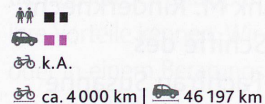
red. Aus plausiblen Gründen lassen sich die Zahlen auf dieser Karte nicht vergleichen – zu unterschiedlich sind die Einzugsgebiete der Basis-Organisationen. Diese Darstellung zeigt aber eindrücklich auf, dass auch kleinere Spitex-Organisationen mit wenig Mitarbeitenden sehr viele Kilometer pro Jahr zurücklegen ...

Und wie viele Kilometer legen Sie zurück im Einsatz für die Spitex? Was haben Sie schon alles erlebt auf dem Weg zum nächsten Klienten? Schreiben Sie uns per Mail an redaktion@spitexmagazin.ch, die besten Weg-Geschichten werden auf unserem Facebook-Profil veröffentlicht.

Delémont



Bözberg-Rein



Cossonay



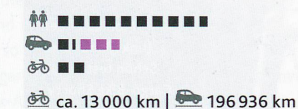
Haut-Valais



Legende

- ≈ 10 ■ Geschäftlich ■ Privatfahrzeug
 ■■ Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen
 ■■ Personenwagen
 ■■ Zweiräder
 ■■ Zweirad-Kilometer | ■■ Personenwagen-Kilometer

Kreuzlingen



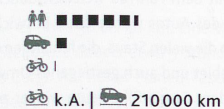
Region Sernftal



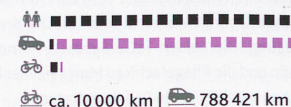
Albula



Region Schwyz



SCuDo



Der grosse Spitex-Cargo-Bike

Sie treten in städtischem Gebiet immer mehr in Erscheinung, manchmal als Familienkutsche, aber sehr oft auch als Lastesel für den Grosseinkauf: Die Cargo-Bikes. Wie fahren sich diese Vehikel und würden sie sich gar für den täglichen Einsatz auf einer Spitex-Tour eignen?

Monika Zihler
(links) und Anke
Schön testen das
Cargo-Bike Shorty.



Lastenräder gibt es schon seit Ende des 19. Jahrhunderts, als Botendienste mit dem Fahrrad weltweit üblich waren. Mit der Vormarsch des Autos wurde diese Entwicklung abrupt gebremst. Doch die vielen Staus, die fehlenden Parkplätze in städtischem Gebiet und auch gestiegenes Umweltbewusstsein verhelfen dem Cargo-Bike heute wieder zu einem Aufschwung. Es gibt verschiedene Arten von Lastenrädern, die sich durch ihre Bauweise und durch die Anzahl der Räder unterscheiden. Wenn die transportierten Gegenstände nicht zu schwer oder zu sperrig sind, hat ein Lastenfahrrad meist

zwei Räder. Doch auch Dreiräder (auch Trike oder Triporteurs) finden sich häufig zum Transport von Gepäck. Unser getestetes Cargo-Bike ist modular aufgebaut, wobei sich an den hinteren Teil mit Motor, Akku und Gangschaltung ein individueller Vorbau koppeln lässt. Ideal für Kurierdienste in der Stadt, warum also nicht auch für die Spitex?

Die Firma DoubleDutch aus Winterthur importiert seit 2006 Lastenräder aus Holland. Die Cargo-Bikes der Marke Urban Arrow lassen sich modular ausstatten und motorisieren. Für den Einsatz der Spitex eignet sich das Shorty CX500 am besten; es ist nur 30 cm länger als ein gängiges Stadtvelo und kaum schwerer als ein normales Elektrovelo. Sjoerd van Rooijen, Inhaber der Firma DoubleDutch, ist begeistert von seinem kurzen Lastenrad: «Es ist handlich und jeder, der ein normales Velo fährt, wird sich auch mit dem Shorty wohlfühlen. Man ist im Strassenverkehr besser sichtbar und die Autofahrer nehmen entsprechend Rücksicht.» Das Velo ist nicht breiter als sein Lenker und mit etwas Übung ist im Stau auch ein Vorfahren an Kolonnen möglich. «Wem der grosse Aufbau vorne des Shorty Cargo zu wuchtig ist, findet mit dem Shorty Flatbed eine Alternative mit kleinerem Gepäckfach», erklärt van Rooijen.

Bei einer Zuladung bis 50 kg müssen die Cargo-Bikes natürlich auch ausreichend motorisiert sein. Die 250-Watt-Elektromotoren liefern je nach Modell 65 Nm oder gar 75 Nm Drehmoment: «Das ist so viel, wie ein Kleinwagen in den 90er-Jahren auf die Kurbelwelle gestemmt hat, und sollte auch den Topografien des Homo helveticus gerecht werden», lacht van Rooijen.

Ausreichend Leistung, viel Stauraum und ein einfaches Handling: Klingt sehr vielversprechend. Doch das SpiteX Magazin wollte es genau wissen und liess das Urban Arrow Shorty mit Cargo-Aufbau von Personen aus der Spitex testen. Sjoerd van Rooijen stellte dem Zentrum Seefeld der Spitex Zürich Limmat während einer Woche drei Shortys zur Verfügung. Die beiden FaGe Sebastian Ammann und Anke Schön und die Pflegefachfrau Monika Zihler haben auf ihren Touren mächtig in die Pedale getreten.

ke-Test

Monika Zihler

«Mein erster Eindruck war: wow, gross und sperrig. Doch dann war ich überrascht, wie leicht sich das Velo fahren lässt. Ich war einen ganzen Tag mit dem Shorty unterwegs und habe einen sehr guten Eindruck bekommen. Die Lenkung ist super, das Velo ist leicht und die gerade Sitzposition ist sehr bequem. Sehr gut war auch die stufenlose Schaltung, die Übergänge sind sehr fliegend und man kommt zügig vorwärts. Ich würde mir privat gerne so ein Velo anschaffen, im Laderaum vorne kann man sogar einen Hund transportieren. Aber für die tägliche Spitex-Arbeit ist das Ladefach fast ein bisschen zu gross. Das Körbli auf den normalen Elektro-Velos erfüllt eigentlich seinen Zweck und bietet ausreichend Platz für den Spitex-Rucksack. Ich finde es macht keinen Sinn, gleich den ganzen Velopark mit Cargo-Bikes auszustatten. Aber sich zusätzlich zu den Elektrovelos ein Shorty anzuschaffen, als Ersatz für ein Auto zum Beispiel, fände ich gut. Meiner Meinung nach hat das Cargovelo einen Nachteil: Man kann sich im stehenden Kolonnenverkehr nur schlecht an den Autos vorbeischieben, wobei das wahrscheinlich einfach etwas Übung braucht. Und auf das Trottoir kann man auch nicht ausweichen, weil das Velo vorne zu schwer ist, um mühelos über die Kante zu fahren. Ausserdem wagen sich einige Autofahrer nicht, das Lastenrad zu überholen. Wahrscheinlich, weil es durch den Aufbau breiter wirkt als ein normales Velo. Ich war auch nicht immer wohl auf engen Strässchen und fühlte mich persönlich etwas eingeengt durch die Autofahrer. Ansonsten fühlt sich das Cargo-Bike an wie ein normales Velo. Es braucht etwas mehr Geschicklichkeit am Anfang, und auch mehr Kraft. Aber man gewöhnt sich sehr schnell dran und die Einsatzmöglichkeiten des Cargo-Bikes sind sehr vielseitig. Theoretisch könnte man sogar Klienten damit transportieren.»


Anke Schön

«Auch mein erster Eindruck war: was ist das für ein Riesending! Der Kasten vorne ist schon sehr gross, eigentlich viel zu gross für unsere Arbeit. Ausser, ausser man muss mal ein Duschbrett oder Inkontinenz-Material transportieren. Dafür ist es natürlich praktisch und dient damit sogar als Auto-Ersatz. Aber das kommt ja eher selten vor. Trotz seiner Grösse fährt sich das Shorty-Cargo-Bike ganz leicht, das ist erstaunlich. Und man erweckt damit viel Aufmerksamkeit im Strassenverkehr, man sieht die Cargo-Bikes in der Stadt halt noch eher selten. Die Leute beginnen sich aber immer mehr dafür zu interessieren. Das Fahrverhalten ist ähnlich wie bei einem Elektrovelo, aber der Kurvenradius ist grösser. Enge Kurven fahren wird damit zur Herausforderung. Auf engen Strassen war mir manchmal nicht so wohl. Die Autofahrer wissen nicht, wie sie auf dich reagieren sollen und man kann sich mit dem Lastenrad auch nicht an einer stehenden Autokolonne vorbeischieben. Das kann durchaus auch zu Konflikten im Strassenverkehr führen und könnte schlussendlich auch die Wegzeiten unnötig verlängern, da man nicht so agil und wendig unterwegs ist. Um das Lastenrad auf den Zentralständer zu ziehen, braucht es einen gewissen Körpereinsatz, vor allem auf losem Untergrund wie Schotter. Das Ladefach vorne ist praktisch, weil es das Gepäck vor Regen schützt. Aber mir persönlich ist es ein bisschen zu gross für den Einsatz der Spitex. Wir schöpfen die Kapazität des Stauraums nicht aus. Einen etwas kleineren Aufbau fände ich für das Cargo-Bike besser: Das Shorty Flatbed würde sich wohl besser eignen für die Spitex. Aber es hat auf jeden Fall grossen Spass gemacht, damit rumzukurven. Privat würde ich mir gerne so ein Lastenrad kaufen.»

Das getestete Lastenrad

red. Das Urban Arrow Shorty ist 195 cm lang, 63 cm breit und 110 cm hoch. Das Leergewicht beträgt 28 kg. Der kräftige 250W-Bosch-CX-Motor sorgt für ausreichend Schub aufs Hinterrad. Die elektrische Fahrunterstützung erfolgt bis 25 km/h. Die Reichweite ohne Beladung beträgt ca. 50 km pro Akkuladung, mit voller

Beladung sind es etwa 30 bis 40 km. Eine Vollladung an einer 85-W-Steckdose dauert etwa 5 Stunden. Das Shorty ist als Cargo mit hoher Planen-Tasche vorne oder als Flatbed für individuelle Aufbauten erhältlich. Preis: ab 4350.-

 www.doubledutch.ch

Sebastian Ammann

«Ich war insgesamt vier Tage mit dem Shorty unterwegs und habe knapp 50 km gemacht. Als ich das Shorty das erste Mal sah, war ich etwas unsicher. Es ist gross und wirkt mächtig, der Unterschied zu einem normalen Velo ist optisch gewaltig. Es ist zwar nur 30 cm länger, sieht aber durch den Aufbau vorne viel grösser aus. Die ersten Meter auf dem Sattel waren auch noch etwas unsicher, es fühlte sich alles etwas wacklig an wegen der ungewohnten Gewichtsverteilung. Aber bereits nach wenigen Minuten auf dem Rad ändert sich das: Man ist zügig unterwegs, meistens mit etwa 30 km/h, und das Fahrrad wirkt auch bei hohem Tempo sehr stabil. Der SpiteX-Rucksack kommt vorne in das Staufach und bleibt so trocken, wenn es regnet. Der Stauraum bietet Platz zum Verschwendung. Einmal habe ich für einen Kunden sogar noch Leergut entsorgt auf dem Nachhauseweg, mit dem Shorty kein Problem. Das Fahrverhalten der Cargo-Bikes ist etwas anders als bei einem normalen Velo. Der Kurvenradius ist grösser, dass heisst man muss mehr ausholen beim Abbiegen. Auch das Parkieren geht weniger einfach und braucht ein bisschen Übung. Das Shorty auf den Zentralständer zu ziehen, braucht etwas Kraft. Die Lenkung ist komfortabel, das Display vorne zeigt Licht, Tageskilometer, Gesamtkilometer, Batterieladestand und Geschwindigkeit an. Die Batterie hat etwa gleich lang gereicht wie bei einem normalen Elektrovelo. Was mir besonders gut gefallen hat, ist die aufrechte Sitzposition und der starke Elektromotor. Es war ein schönes Fahrerlebnis mit dem Shorty und man fällt auf in der Stadt. Für einzelne Transporte ist es eine echte Alternative zum Auto. Wenn man aber wenig Material transportieren muss, reicht eigentlich ein normales Elektrovelo. Es macht also durchaus Sinn, sich ein Shorty als Ergänzung zum restlichen Velopark und als Ersatz für ein Auto zuzulegen.»



Sebastian Ammann schätzt vor allem die aufrechte Sitzposition.
Bilder: Guy Perrenoud

Gesamturteil des Velotests



Sicheres Fahrgefühl
Schaltung
Guter Motor
Fahrverhalten
Sitzposition
Gewicht des Velos



Grosser Wendekreis
Handling Fahrradständer
Zu grosser Laderaum
Handlichkeit
Manövrierbarkeit über Bordsteinkanten

Cargovelos – auch zum Teilen!

red. carvelo2go.ch ist eine Schweizer Sharing-Plattform für elektrische Cargobikes. In Bern, Basel, Vevey und St. Gallen können diese an verschiedenen Standorten stundenweise gemietet werden. Die Ausdehnung auf weitere Städte wie Zürich, Winterthur, Luzern und Baden folgt noch 2017. Die Standorte sind meist Restaurants, Poststellen oder Einkaufsläden, die als sogenannte Hosts («Gastgeber») das Zubehör der eCargo-Bikes aufbewahren, die Akkus aufladen und den Schlüssel an die Kunden aushändigen. Nach einer unkomplizierten Online-Registrierung ist auf der Website ersichtlich, wo gerade ein Cargo-Bike frei ist. Die Abholung des Velos erfolgt dann beim gewählten Standort. Eine einfache und unkomplizierte Art, ein Cargo-Bike einmal zu testen.

Auch SpiteX-Organisationen können als Velo-Betreiber mit einem eigenen Cargo-Bike beim Projekt mitmachen.

Mehr Infos und Kontakt unter info@carvelo.ch

www.carvelo2go.ch

Modulare Weiterbildung für Profis in der Spitex individuell – flexibel – zielorientiert

www.careum-weiterbildung.ch

careum Weiterbildung

Start Januar 2018
Qualitätsmanager in
Spitex und Langzeitpflege

WIR MACHEN HYGIENE SICHTBAR! BERATUNG, ANALYSE, KONTROLLE UND SCHULUNG

Mit den Almedica Services & Produkten wird die Gewährleistung der Hygienesicherheit zu einer effizient lösbaren Aufgabe.

Services

- Hygiene Hotline 026 672 90 90
- Hygiene-Erstcheck
- Hygiene-Risikoanalyse 360°
- Hygieneberatung für Neubau und Umbau
- Hygieneaudit
- Hygieneschulung
- Revalidierung Sterilisator
- aktuelle Hygienenews



ALMEDICA
MONITORING & SAFETY IN HYGIENE

Almedica AG · Hauptstrasse 76 · 3285 Galmiz
026 672 90 90 · almedica.ch · office@almedica.ch

Besuchen Sie
unsere neue Website
almedica.ch

AMBULANT

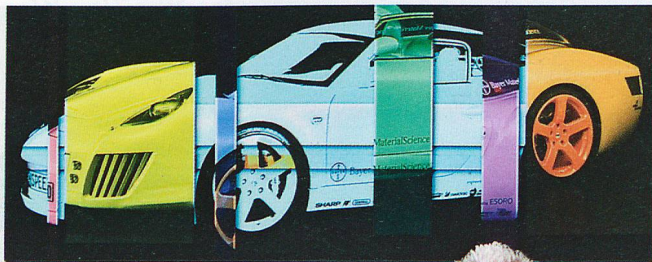
Weniger Papier. Mehr Pflege.

SWING2Go-Ambulant reduziert wirksam Ihren Dokumentationsaufwand und vereinfacht die Kommunikation. Die umfangreiche Pflegedokumentation mit integrierter Zeit-/Leistungserfassung und kompletter Wunddokumentation unterstützt Ihren Pflegeprozess – effizient, praxisorientiert und pflegefachlich ausgereift.

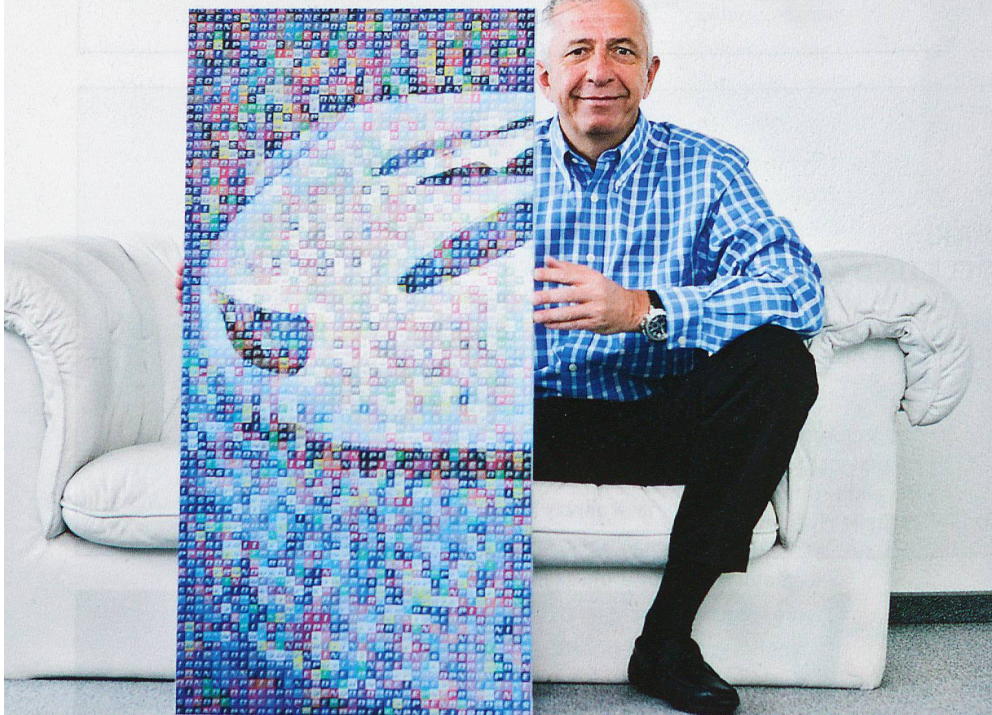
Erfahren Sie mehr bei einem kostenlosen Beratungsgespräch.
SWING Informatik AG, 041 267 30 00, www.swing-informatik.ch

 **SWING**
Software für Menschen

**Für Online-
und Offline-
betrieb**



Frank M. Rinderknecht,
Gründer und CEO der
Rinspeed AG, denkt gerne
quer.



«Mobilität wird in Zukunft komfortabler werden»

Wie sieht die Mobilität der Zukunft aus? Wie wird die SpiteX in 20 Jahren unterwegs sein? Auto-Visionär Frank M. Rinderknecht hat zwar nicht alle Antworten, aber viele Visionen. Im Gespräch erzählt er, warum auch die SpiteX in Zukunft komfortabler unterwegs sein wird.

Herr Rinderknecht, was kommt in den nächsten 20 Jahren in Sachen Mobilität auf uns zu?

Frank M. Rinderknecht: Es kommen massive Veränderungen auf uns zu, wahrscheinlich schneller, als uns lieb ist. Es ist schwierig zu sagen, wie diese Veränderungen genau aussehen werden. Für grosse Player wie Amazon, Alibaba, Tesla oder Uber ist die Mobilitätsbranche ein Eldorado und es wird in Zukunft viel Geld fließen. Diese grossen Konzerne haben viele Kunden und sie kennen sie gut. Ausserdem haben diese Firmen viel Erfahrung in Logistik. Wenn sie also

Pakete um die ganze Welt schicken können, warum dann nicht auch Personen? Vor allem Amazon könnte in der Mobilität eine Marktmacht werden, auch weil das Unternehmen in der Gesellschaft positiv wahrgenommen wird.

Was heisst das für uns als Nutzer?

Wir leben in einer Erlebnis- und Komfortgesellschaft, die versucht, negative Erlebnisse auf ein Minimum zu reduzieren. Folglich versuchen wir auch, negative Konnotationen in der Mobilität auszuschalten. Heutzutage machen 90 %

aller Autofahrten keinen Spass mehr, von Zürich nach Bern zu fahren ist eine Zumutung. Die heutigen Jugendlichen haben bereits keine emotionale Bindung mehr zum Auto, sie suchen sich ihre Mobilitätsdienstleistungen selber zusammen und mixen sie: Car Sharing, öffentlicher Verkehr, Flugzeug, alles wird kombiniert. Aber es ist derzeit noch sehr aufwendig: Reisen mit verschiedenen Transportmitteln betrifft verschiedene Anbieter, was den Billettkauf zur Herausforderung macht. Die verschiedenen Anbieter sind noch zu wenig vernetzt, Mobilitätsdienstleistungen sollten alle aus einer Hand kommen. Hier sehe ich grosses Potenzial für Online-Versandhändler wie Amazon oder Alibaba.

Was kommt auf den Individualverkehr zu?

Wir müssen uns loslösen von der Idee des Besitzens: Ein Auto hat bei uns ein durchschnittliches Alter von 10,7 Jahren. Nach so langer Zeit ist das Auto aber technisch schon alt. Um die «Lebenserwartung» zu senken, müssen wir eben die Nutzung erhöhen. Und das geht nur, wenn wir die Autos teilen. Und das gilt nicht nur für den Privatgebrauch: Es gibt keinen Grund, warum Unternehmen Autos besitzen sollten. Sinnvoller wäre, wenn die Autos im Besitz des Autoherstellers oder eines Service-Beauftragten bleiben und die Unternehmen nur für die tatsächliche Nutzung zahlen. Die traditionellen Modelle von Eigentum und Besitz sind für eine moderne Mobilität nur hinderlich. Im urbanen Gebiet wird diese Entwicklung zur Nutzungsmobilität natürlich viel schneller vonstattengehen als auf dem Land. Mobilität braucht es, unser Leben baut darauf auf. Aber sie wird in Zukunft andere Kernwerte haben.

Welche Chancen sehen Sie für die Elektromobilität?

Ich bin Verfechter der Elektromobilität auf Kurzstrecken und fahre selber seit 8 Jahren elektrisch. Dass es einen Wechsel hin zu erneuerbaren Energien braucht, steht ausser Frage. Aber ob die Lösung Elektroautos heisst, wird sich zeigen. Die beschränkte Reichweite der Elektroautos ist für viele Menschen immer noch ein Problem, obwohl sie oftmals für unsere Reise-Gewohnheiten eigentlich schon ausreichen würde. Da man die Menschheit nicht ändern kann, müssen halt die Hersteller handeln und mehr Reichweite anbieten. Tesla macht das bereits sehr gut, sie verkaufen attraktive Elektroautos, die Emotionen wecken. Ausserdem stellen sie den Menschen in den Mittelpunkt und haben bereits eine Community aufgebaut. Elon Musk will sich als zweiter Steve Jobs positionieren, der Tesla-Gründer erntet viel Bewunderung. Das schaffen die nüchternen deutschen Autohersteller noch nicht.

Welche Veränderungen bringt automatisiertes Fahren mit sich?

Die Zeit im Auto wird zur nutzbaren Zeit. Das ist für Berufsgruppen, die viel Zeit im Auto verbringen, ein grosser

Vorteil. Natürlich auch für die Spitex. Die Vehikel werden zunehmend multifunktional, sie sind gleichzeitig rollende Wohnzimmer und fahrbare Arbeitsplätze. Dadurch können Pflegefachpersonen im ambulanten Dienst die Zeit, die sie unterwegs sind, effizienter gestalten. Das ist für Institutionen wie die Spitex sicherlich ein grosser Gewinn, weil sich Zeit und Geld einsparen lassen. Ein interessanter Aspekt ergibt sich ausserdem für Kliententransporte: durch automatisiertes Fahren braucht es theoretisch keinen Fähigkeitsausweis für den Personentransport mehr. Eine gute Gelegenheit für eine Geschäftserweiterung (lacht).

Wie sehen Sie die Mobilität bis vor die Haustüre?

Auf dem letzten Kilometer meiner Reise kommt es darauf an, wie individuell und komfortabel ich reisen möchte. Bin ich bereit, noch ein paar Meter zu laufen, wenn dafür der Preis günstiger ist? Ich möchte hier die Idee der Sammeltaxis aufgreifen, wie man das von der Türkei oder Griechenland kennt. Da finden sich Angebot und Nachfrage auf der Strasse und der Rest ist eine Kosten- und Zeitfrage: Entweder ich nehme das nächste Sammeltaxi, das mich allerdings nicht bis vor die Haustüre bringt, oder warte das übernächste ab, das näher an mein Zuhause fährt. Ich möchte die Idee sogar noch ausweiten auf Güter: Ich habe ein Päckli, das dringend von Zürich nach Bern muss. Es fahren täglich Tausende Menschen von Zürich nach Bern. Also könnte ich das Päckli ja jemandem mitgeben und mich an seinen Reisekosten beteiligen. So hat jeder etwas davon und es ist ein Auto weniger unterwegs auf den Schweizer Strassen ... Ich kann mir ganz viele effiziente verschiedene Modelle von kombinierten Beförderungsmitteln vorstellen, für Menschen und Güter. Das Einzige was es dazu braucht, ist Wissen über das Transportangebot. Es braucht ein System, sprich eine App, die Angebot und Nachfrage koordiniert. Ein System, das mir alle Transportmöglich-

Zur Person

red. Frank M. Rinderknecht hat seine Firma Rinspeed 1977 während seines Maschinenbaustudiums an der ETH in Zürich gegründet. Zu Beginn konzentrierte sich die Firma auf den Import von Glas-schiebedächern aus den USA und die Herstellung von Behinderten-fahrzeugen. Doch bereits 1979 hat der Auto-Visionär seine Neuheit am Auto Salon Genf präsentiert, seither wurden in Genf bereits 23 Concept Cars aus dem Hause Rinspeed vorgestellt. Bei der Entwicklung der Fahrzeuge arbeitet Frank M. Rinderknecht mit Partnern aus dem In- und Ausland zusammen. Im Mittelpunkt der Entwicklung stehen dabei stets visionäre Mobilitätskonzepte, innovative Antriebe und Nachhaltigkeit.

Mehr Infos zu Rinspeed und seiner neusten Studie Oasis unter

 www.rinspeed.com



Komfortabel unterwegs: Mit Oasis wird der Weg zum Ziel. Bilder: Rinspeed

keiten für meine Reise aufzeigt und mir automatisch auch gleich die Reisekosten belastet.

Welche technischen Veränderungen kommen auf uns zu? Wird es neue, ausgefallene Vehikel geben?

Fliegende Fahrzeuge kann ich mir nicht vorstellen, weil sich der Übergang von einem Aggregatzustand zum anderen, sprich vom Fahren zum Fliegen und umgekehrt, mit heutigen Technologien nicht reibungslos lösen lässt. Ich habe mich mit meiner Firma Rinspeed eingehend mit dem Thema beschäftigt. Die Physik lässt sich nicht übertölpeln. Was ich mir aber vorstellen kann, und damit steht Uber schon in den Startlöchern, sind Menschendrohnen an fixen Standorten. Das Uber-Taxi bringt mich an diesen Standort und den Rest meiner Reise lege ich mit der Drohne zurück, von Hochhaus zu Hochhaus. Die Luftraumkoordination wird allerdings zur Herausforderung, wenn Hunderte von Drohnen in der Luft rumschwirren. Und die Lärmverschmutzung wird ebenfalls beträchtlich sein. Doch finde ich die Idee der Menschendrohne spannend und auch realitätsnah. Eine chinesische Firma hat letztes Jahr bereits eine Menschen-drohne präsentiert. Dennoch denke ich, dass sich der Verkehr weiterhin hauptsächlich am Boden abspielen wird.

Hat der Individualverkehr überhaupt eine Zukunft oder werden wir nur noch teilen?

Das eine schliesst das andere ja nicht aus. Es gibt einen grossen Unterschied: Individuelle Mobilität richtet sich nach mir, der öffentliche Verkehr hingegen nicht, da muss ich mich richten. Ich sehe ein buntes Miteinander von verschiedenen Mobilitätsformen. SBB-Chef Andreas Meyer hat bereits gemerkt, dass selbstfahrende Autos zu einem

Mitbewerber werden könnten und sieht darin auch eine Chance. Denn im selbstfahrenden Auto können Sie während der Fahrt ebenfalls arbeiten. Doch auf Langstrecken ist eine Zugfahrt sicherlich schneller. Wir müssen loskommen von diesem vorherrschenden «Gärtli-Denken» und verschiedene Mobilitätsformen sinnvoll vernetzen.

Sie entwerfen jedes Jahr ein neues Vehikel und präsentieren es unter anderem am Auto Salon Genf. Was haben Sie dieses Jahr im Palexpo präsentiert?

Meine Firma Rinspeed hat dieses Jahr in Genf die Konzeptstudie Oasis präsentiert. Es ist ein pfiffiges, selbstfahrendes E-Mobil für Stadt und Umland, als Gegenpol zu den tonnenschweren SUV, die heutzutage in unseren Städten rumfahren. Der Innenraum ist als Lebensraum gestaltet, inklusive eines kleinen Gartens hinter der Windschutzscheibe. Sessel, Sideboard und TV sorgen für ein Wohnzimmer-Ambiente. Der Fussboden besteht sogar aus echtem Holz. Das Lenkrad lässt sich umklappen und verwandelt sich in eine Tastatur oder Ablagefläche, damit wird der Oasis auch zum rollenden Büro. Selbstverständlich ist Oasis total vernetzt und liefert Echtzeit-Informationen aus allen sozialen Kanälen. Ein persönlicher Assistent des Fahrers reserviert, wenn gewünscht, auch einen Tisch im Lieblingsrestaurant und berechnet stets die beste

Route durch den Strassenverkehr. Oasis gehört niemandem, Oasis gehört allen. Er stellt seine Nutzung über die sozialen Kanäle zur Verfügung, jeder kann eine Mitfahrgelegen-

heit buchen. Oasis kann morgens eine SpiteX-Pflegefachfrau auf ihrer Tour begleiten, nachmittags als Postbox für den Paketdienst und abends als Pizza-Taxi dienen.

Und die schönen Autos, die in Genf präsentiert werden, haben ausgedient?

Ich glaube, dass 90 % unserer Mobilität in Zukunft Convenience-orientiert sein wird, also auf Komfort ausgerichtet. Ich will während meiner Reisen arbeiten oder mich entspannen. Das Auto als Objekt der Begierde mit lautstarkem Motor wird eher zum Hobby werden. Im Vordergrund werden der Nutzen, die Effizienz und der Komfort der Mobilitätsdienstleistung stehen. Ich glaube, die Mobilität der Menschen wird zukünftig noch steigen, der Mensch hat das Bedürfnis, sich fortzubewegen, egal ob geschäftlich oder privat. Die Frage ist nur, wie. Ich kann mir verschiedene Szenarien vorstellen mit Anbietern wie Amazon und Alibaba, welche Mobilität anbieten und koordinieren. Aber was genau kommen wird, lässt sich nicht sagen. Es bleibt spannend!

Interview: Nadia Rambaldi

«Autonomes Fahren ist für Institutionen wie die SpiteX ein Gewinn»



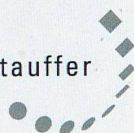
Ziele setzen – Wege finden.

Sie wollen im Gesundheitswesen eine Führungsposition wahrnehmen? Unsere stufengerechten Ausbildungen bereiten Sie sorgfältig und ganzheitlich darauf vor. Erweitern Sie mit einem anerkannten Abschluss Ihre Handlungskompetenz im persönlichen, sozialen und managementbezogenen Bereich.

wittlin staufer
Unternehmensberatung und Managementausbildung
Schmelzbergstrasse 55
8044 Zürich

Telefon 044 262 12 86
info@wittlin-staufer.ch
www.wittlin-staufer.ch

wittlin staufer



Zu Verkaufen Occasion-Thermobox

Einzeln oder komplett, sehr guter Zustand, ideal um Speisen kalt oder warm zu liefern.

Aussengrösse: 43.0×32.5×11.5 (L/B/H)
Anzahl: 109 blaue Boxen und 18 schwarze Boxen
Preis: CHF 40.00/Stück,
Preis verhandelbar
(Neupreis CHF 98.–)



Dinner Champion II
mit Besteckfach

Ab Platz in Montreux.
Alle Auskünfte unter SAF Montreux-Veytaux
Telefon 021 963 15 18 oder 021 691 34 09

KURSPROGRAMM 2017

Interessante Weiterbildungen, die Spass machen!



ACUMAX



Foto: Shutterstock

1-Tageskurse

■ Kinesio Tape Grundkurs Leitung: Rolf Leuenberger	Kursdaten: 09.05.17 07.06.17 08.07.17 08.08.17 07.10.17
■ Aromapflege für die Altershaut Leitung: Christiane Ritzmann	Kursdaten: 12.05.17 07.11.17
■ Aromatherapie Leitung: Rolf Leuenberger	Kursdaten: 22.05.17 14.12.17
■ Frauen essen anders (Ernährung) Leitung: Pascale Barmet	Kursdaten: 01.06.17 31.10.17
■ TENS - die ambulante Schmerztherapie Leitung: Rolf Leuenberger	Kursdaten: 22.06.17 04.09.17
■ Hydrolate - die sanfte Aromatherapie Leitung: Christiane Ritzmann	Kursdaten: 29.06.17 06.12.17

2-Tageskurse

■ Einführung in Traditionelle Chinesische Medizin Leitung: Christiane Ritzmann	Kursdatum: 16.05. & 17.05.17
■ Sturzprävention - Sicher durch den Alltag Leitung: Mag. Harald Jansenberger	Kursdatum: 03.06. & 04.06.17
■ Düfte für den Weg: Palliative Care & Geriatrie Leitung: Christiane Ritzmann	Kursdatum: 23.11. & 24.11.17

Einfach anmelden

per WebShop www.acumax.ch
per Mail info@acumax.ch
per Telefon 056 249 31 31
per Fax 056 249 38 18

AcuMax GmbH
Promenadenstrasse 6
5330 Bad Zurzach
T 056 249 31 31
F 056 249 38 18
info@acumax.ch

Viele weitere Kurse unter
WWW.ACUMAX.CH

Susanne Balazs bei ihrer täglichen Arbeit
als Pflegefachfrau. Bilder: Mercy Ships



Ein Schiff, das Hoffnung bringt

Die Africa Mercy des Hilfswerks Mercy Ship ist mit einer Besatzung von 400 Freiwilligen das grösste privat betriebene Spitalschiff der Welt. Chirurgen, Pflegefachpersonal, Ausbilder, Baufachpersonen und Landwirtschaftsexperten bieten auf dem Schiff und auf dem Festland jedes Jahr aufs Neue kostenlos ihre Hilfe an. Die Spitex-Pflegefachfrau Susanne Balazs war ebenfalls mit an Bord.

Als Susanne Balazs das erste Mal nach Madagaskar reist, zieht plötzlich ein Wirbelsturm auf über dem Indischen Ozean. Doch nicht nur der Sturm tobt, auch die Emotionen der Pflegefachfrau gehen hoch, als sie vor diesem Spitalschiff steht. Dieses Schiff, das Hilfe, medizinische Betreuung und chirurgische Versorgung zu den Ärmsten der Armen bringt. Stolz ankert die Africa Mercy im Hafen von Tamatave, ein Symbol der Hoffnung für Tausende Menschen aus der ganzen Region. «Vor diesem Schiff zu ste-

hen, war einfach überwältigend», erinnert sich Susanne Balazs. Damals, vor ihrer ersten Hilfsreise mit Mercy Ships 2015, hatte die Pflegefachfrau noch keine Ahnung von Schiffen. Doch dieses hier sollte ihr ans Herz wachsen. Denn es blieb 2015 nicht bei einem Einsatz: Nach ihrem ersten Aufenthalt in Madagaskar, von Januar bis März, zog es sie bereits im November 2015 wieder auf die Africa Mercy. Wegen der Ebola-Epidemie konnte die Africa Mercy nicht wie geplant in Westafrika ankern, sondern lief erneut

in Tamatave in Madagaskar ein. «Es war schön, die Besatzung und die Mitarbeitenden vor Ort wieder zu treffen. Und auch einige meiner Patienten habe ich wieder getroffen», erzählt die 51-Jährige, die im Berner Seeland aufgewachsen ist. Insgesamt vier Monate hat die Spitex-Pflegefachfrau auf dem Spitalschiff gearbeitet, war aber vor allem für die Nachbehandlungen in der Outpatient Klinik auf dem Festland zuständig, wo die Patienten nach den chirurgischen Eingriffen auf dem Schiff versorgt werden. Sie hat Nachkontrollen durchgeführt, Blut entnommen, Wunden versorgt. Die gleiche Arbeit, die sie zu Hause in der Schweiz für die Spitex geleistet hat. Nur ohne Lohn, dafür unter höchster Wertschätzung.

Alle sitzen im gleichen Boot

Die Arbeitsbedingungen in Madagaskar haben so gar nichts zu tun mit jenen in der helvetischen häuslichen Pflege, wie sie die NPO Spitex leistet. Als Schiffs-Neuling wurde Susanne Balazs herzlich empfangen und in die lokalen Gepflogenheiten und in den Arbeitsalltag in Madagaskar eingeführt. Sehr geholfen haben ihr dabei ihre Englisch- und Französischkenntnisse, Englisch ist Bordsprache und die lokale Bevölkerung spricht zum Teil Französisch. Die ersten Tage in Madagaskar waren für Susanne Balazs sehr spannend: «Ich bin so vielen, unterschiedlichen Menschen begegnet. Ärzte, Elektriker, Köche, Putzpersonal, Stewardsen, IT-Supporter, Journalisten, alle sitzen im gleichen Boot. Damit Mercy Ships funktioniert, braucht es viel Personal. Jeder steuert seinen Teil dazu bei, und das ohne Bezahlung», erzählt Susanne Balazs. Bereits als Jugendliche verspürte sie einen tiefen Drang, in der Entwicklungshilfe zu arbeiten. Doch die Hürden waren hoch, die Bürokratie aufwendig und ein Einsatz meist nur für mehrere Jahre möglich. Als sie dann Jahre später auf das Hilfsprojekt Mercy Ships gestossen sei, musste sie nicht lange überlegen: «Mein Können und Wissen im Ausland anzubieten, war schon immer mein Herzenswunsch. Ich war erstaunt, mit wie wenig Aufwand ich dank Mercy Ships als Krankenschwester im Ausland arbeiten kann. Die Leute von Mercy Ships organisieren einfach alles.» Und das mit Erfolg: es bestehen sogar Wartelisten für Personen, die mit Mercy Ships arbeiten wollen. Voraussetzung für das medizinische Fachpersonal sind mindestens zwei Jahre Berufserfahrung nach abgeschlossener Ausbildung. Die Hilfeinsätze sind beliebt, weil sie verhältnismässig unbürokratisch organisiert werden können, aber auch, weil ein grosser Teamgeist hinter dem Projekt steht: «Das Leben an Bord war sehr angenehm. Es gibt ein Starbucks-Kaffee und viele weitere Treffpunkte und Verweilzonen. Die Stimmung war stets sehr freundschaftlich», erin-

nert sich Susanne Balazs. Geschlafen hat sie in einer Schiffskabine, zusammen mit fünf weiteren Besatzungsmitgliedern. Das sei zu Beginn eng und gewöhnungsbedürftig gewesen. Doch das Freizeitangebot mit Swimming Pool und Gymnastikraum und die vielen Verweilzonen sorgen für ausreichend persönlichen Raum. Ausserdem gab es auch Internet an Bord, so dass man jederzeit mit seinen Liebsten in der Schweiz in Kontakt treten könne, falls Heimweh aufkomme.

Für die Verpflegung der Besatzung sorgte dreimal täglich die Schiffskantine. Es konnte aber auch selber gekocht werden. Zudem wurden regelmässig Freizeitaktivitäten organisiert, um Land und Leute nach einem achtstündigen Arbeitstag besser kennenzulernen. «Der Umgang miteinander war sehr wertschätzend und es war sehr spannend, zu hören, wer warum auf diesem Schiff ist», erzählt Susanne Balazs, die auf dem Schiff auch neue Freundschaften geschlossen hat, die bis heute halten.

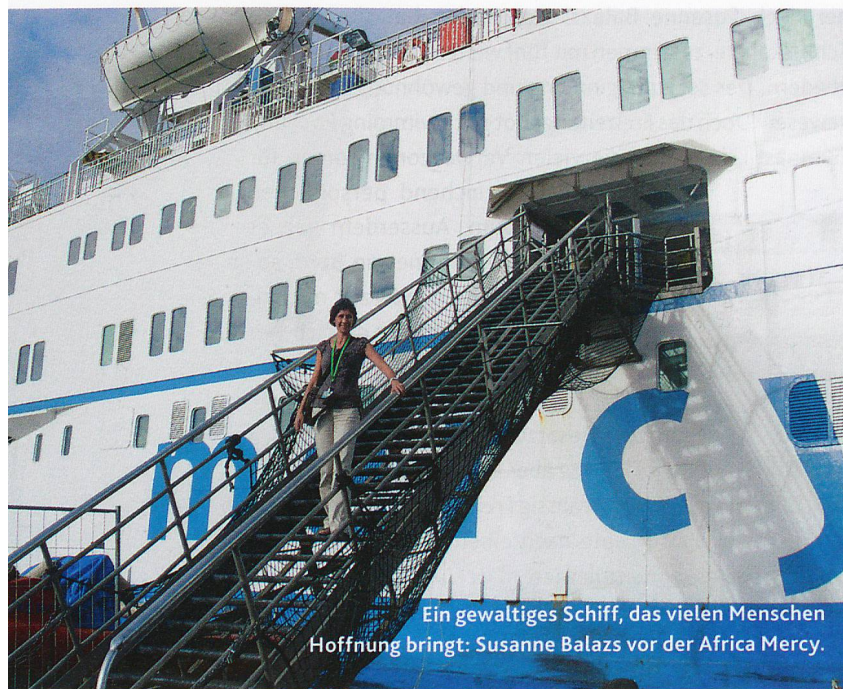
Hinter jedem Schicksal steckt Tragik

Während ihrer Zeit mit Mercy Ships wurde Susanne Balazs mit schweren Schicksalen konfrontiert. Geholfen habe ihr

«Die Dankbarkeit und die Wertschätzung der Menschen waren gewaltig»



Die Dankbarkeit der Patienten ist stets zu spüren.



Ein gewaltiges Schiff, das vielen Menschen Hoffnung bringt: Susanne Balazs vor der Africa Mercy.

dabei die Gewissheit, dass sie hier mit wenig viel bewirken kann. Sie hat in Madagaskar Dinge gesehen, die ihre Arbeitskollegen und Arbeitskolleginnen in der Schweiz nie zu Gesicht bekommen. Zum Beispiel riesige Gesichtstumore, die ins Unendliche wachsen, weil sie niemand entfernt. Susanne Balazs erinnert sich an den Patienten Sambany, den sie auf dem Schiff kennengelernt hat. Am 3. Februar ist ihm nach 12-stündiger Operation ein 7.46 kg schwerer Tumor vom Kiefer entfernt worden. Das Schicksal dieses Mannes ging allen sehr nah: «Sambany hat im Busch gelebt und praktisch nur noch auf den Tod gewartet. Auf seiner mehr-tägigen Reise durch den Busch zum Hafen von Tamatave musste er von mehreren Männern getragen werden. «Mercy Ships war seine letzte Chance.» Die meisten Menschen, die das Schiff aufsuchen, seien in der gleichen Situation; Sie haben die Wahl zwischen dem Spitalschiff oder einem leidvollen Leben bis zum Tod, viele wurden von ihren Familien verstossen: «Hinter jeder Erkrankung hier steckt enorm viel Tragik», erklärt Susanne Balazs. Daher sei es sehr wichtig, über die Sprachbarrieren hinweg das Vertrauen dieser Menschen zu gewinnen. Alles ist fremd, die Toiletten, die Duschen, die Ärzte, das Essen ... Die Patienten kennen nichts von all dem und müssen sich in völlig fremde Hände begeben. Wenn dann aber das nötige Vertrauen aufgebaut und der Eingriff erfolgt sei, überwiege vor allem Dankbarkeit. Die Dankbarkeit der Patienten zu erfahren und zu sehen, wie sich deren Leben positiv verändert hat, sei gewaltig gewesen und der schönste Lohn, den man sich vorstellen kann.

Zurück in der Schweiz sei es ihr anfangs schwer gefallen, wieder in den Schweizer Hightech-Alltag der Pflegen-

den zurückzufinden. Die Atmosphäre und die Zusammenarbeit auf dem Schiff seien besonders gewesen. «In Madagaskar herrscht ein afrikanischer Groove. Der Leistungsdruck ist viel geringer und man kann sich mehr Zeit nehmen für die Patienten», erinnert sie sich. Die hier herrschende Bürokratie wirkte auf einmal befremdlich. «Auf der Africa Mercy hat meine Arbeit grosse Auswirkungen auf die Menschen gehabt. In der Schweiz sind die Folgen meiner Hilfe manchmal weniger ersichtlich.» Derzeit arbeitet sie für die SpiteX Köniz. Aber wer weiss, vielleicht steuert sie mit Mercy Ships schon bald wieder stürmische Breitengrade an.

Wer sich für einen Einsatz für Mercy Ships interessiert, darf sich gerne über den Hauptsitz Mercy Ships Schweiz mit Susanne Balazs für einen Erfahrungsaustausch in Verbindung setzen.

Nadia Rambaldi

Hilfswerk Mercy Ships

red. Mercy Ships wurde 1978 in Lausanne als unabhängiges christliches Hilfswerk gegründet. Seither bringen Schiffe gezielte medizinische Hilfe und langfristige Entwicklungszusammenarbeit in die ärmsten Länder der Welt. Zuerst arbeitete die Hilfsorganisation auf einem umgebauten Kreuzfahrtschiff, der Anastasis und 2 weiteren kleineren Schiffen, der M/V Caribbean Mercy und der M/V Island, bis 2007 die Africa Mercy in Betrieb genommen wurde. Sie bietet fünf Operationsräume und eine 82-Betten-Station, eine Intensivstation und einen Aufwachraum. Das Spital belegt damit den grössten Teil des Fährdecks dieser ehemaligen dänischen Eisenbahnfähre – rund 1200 Quadratmeter. Derzeit ist ein weiteres Spitalschiff im Bau, denn noch immer haben $\frac{2}{3}$ der Menschheit keinen angemessenen Zugang zu chirurgischer Versorgung. In über 35 Ländern hat Mercy Ships bereits Einsätze geleistet. Mercy Ships bietet dabei nicht nur kostenlose medizinische Hilfe, sondern ermöglicht gezielte Renovation in Spitälern und die Ausbildung/Weiterbildung von medizinischem Fachpersonal, Biomed-Spezialisten und lokalen Führungskräften. Das Ziel ist dabei immer die langfristige, nachhaltige positive Veränderung in den besuchten Ländern. Der Hauptsitz von Mercy Ships Schweiz ist in Lausanne (VD) mit einer Zweigniederlassung in Belp (BE) für die Deutschschweiz.

 www.mercyships.ch

CURAVIVA.CH

FACHKONGRESS ALTER 2017

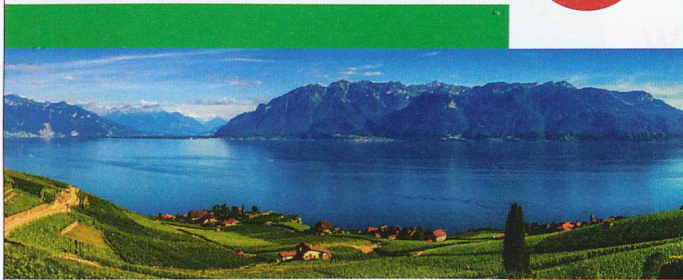
DIE ALTERSPFLEGE VON MORGEN –
VORAUSSCHAUEN UND AKTIV MITGESTALTEN
19./20. SEPTEMBER 2017 · MONTREUX MUSIC
AND CONVENTION CENTRE

FRÜHBUCHER-
RABATT
bis
30. Mai 2017

CONGRÈS SPÉCIALISÉ PERSONNES ÂGÉES 2017

SOINS ET ACCOMPAGNEMENT DES PERSONNES
ÂGÉES: ANTICIPER ET AGIR
19/20 SEPTEMBRE 2017 · MONTREUX MUSIC AND
CONVENTION CENTRE

Remise pour
les inscriptions
anticipées
jusqu'au 30 mai
2017



www.congress.curaviva.ch



senesuisse



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement des Innern EDI
Bundesamt für Gesundheit BAG

Zürcher Hochschule
für Angewandte Wissenschaften

zhaw

Gesundheit

Berufsbegleitend zum Bachelorabschluss

Bachelorstudium für diplomierte Pflegende

Infoveranstaltungen

Do, 27. April 2017

Do, 1. Juni 2017

Do, 29. Juni 2017

17.00–19.00 Uhr

ZHAW, Technikumstrasse 71, Winterthur

Mehr unter zhaw.ch/gesundheit

Publicare – der einfache Zugang zu medizinischen Produkten.



Rufen Sie an,
wir unterstützen
Sie gerne –
056 484 15 00.

Wir liefern medizinische Hilfsmittel, etwa
bei Inkontinenz, zur Stoma-, und Tracheosto-
maversorgung sowie zur Wundbehandlung.

Unser beispielloses Dienstleistungsangebot –
Ihre umfangreichen Vorteile.

- Top Auswahl für die individuelle Lösung: Ihr
bewährtes Produkt, unser beispielhafter Zugang.
- Wir liefern Ihnen Ihr Verbrauchsmaterial sowie
sämtliche medizinischen Hilfsmittel – auch zu Ih-
ren Klienten nach Hause.
- Wir reduzieren Ihren administrativen Aufwand.
Denn in uns finden Sie einen Partner, nicht nur
eine Bezugsquelle.

Einfach. Diskret. Bewährt.

●●● publicare

Publicare AG | Vorderi Böde 9 | 5452 Oberrohrdorf

Telefon 056 484 15 00 | www.publicare.ch



8280 Kreuzlingen
Tel. ★ 071 672 70 80



365 Tage erreichbar



www.heimelig.ch Vermietung und Verkauf von Pflegebetten

Im Alter zu Hause leben

Heimelig Betten möchte, dass Sie sich zuhause fühlen. Wir beraten Sie gerne und umfassend und übernehmen die erforderlichen administrativen Aufgaben mit den Kostenträgern. Heimelig Betten liefert schnell und zuverlässig, damit Sie Ihren Alltag zuhause weiterhin geniessen können.



Stadt Zürich
Schulungszentrum Gesundheit

Kompetente Führung ist lernbar

Haben Sie eine Führungsaufgabe übernommen oder möchten Sie sich auf eine bevorstehende gut vorbereiten? Im Lehrgang «**Führung kompakt**» erwerben Sie die Kompetenzen für den optimalen Einstieg als Chef/Chefin.

Nächster Kursstart: 30. August 2017.
Wir freuen uns auf Ihre Anmeldung.

www.wissen-pflege-bildung.ch



Das Leben unbeschwert geniessen – dank dem Notruf von Swisscom.

Mit SmartLife Care, dem Notruf von Swisscom, geniessen Sie Ihre Unabhängigkeit – und holen bei Bedarf sofort Hilfe. Rund um die Uhr! Auch mit GPS-Ortung erhältlich für unterwegs.



swisscom

Mehr Informationen zu Swisscom SmartLife Care gibt es unter der Gratis-Hotline 0800 84 37 27 sowie unter www.swisscom.ch/smartlifecare



Patrick Imhof verantwortet das Ressort
Politik der Spitem Schweiz. Pierre Gumy

Ohne Weg kein Ziel

Was unterscheidet die Pflege der Spitem von der Pflege im Heim oder im Spital? Es ist der Weg, der den Unterschied macht: Die Pflegefachperson kommt zu den Klienten und Klientinnen nach Hause – mit dem Auto, dem Velo, zu Fuss und in Ausnahmefällen sogar mit der Seilbahn.

Die Zeit, welche die Spitem «unproduktiv» mit dem Weg bringt, ist immer wieder Thema. Besonders, wenn es um Fragen der Finanzierung geht – in finanziell angespannten Zeiten noch viel mehr. Abgerechnet wird laut den gesetzlichen Bestimmungen über die ambulante Pflege in erster Linie die Zeit, die zu Hause bei den Klienten anfällt. Um Leistungen bei den Klientinnen und Klienten zu Hause erbringen zu können, müssen die Fachpersonen immer einen Weg zurücklegen – zumindest, solange das mit dem «Beam me up, Scotty» noch nicht funktioniert. Dies bedeutet unweigerlich, dass sämtliche mit der Leistungserbringung zu Hause anfallenden Kosten Eingang in die Abgeltung finden müssen – also auch die Wegkosten. Sie sind durch die Beiträge der Versicherer, die Restfinanzierung der Kantone und Gemeinden, sowie durch die Patientenbeteiligung zu decken. Für die Non-Profit-Spitem und für das Bundesamt für Gesundheit BAG ist das eindeutig, der Tarifschutz gilt für alle und sagt, dass «die Leistungserbringer sich an die vertraglich oder behördlich festgelegten Tarife und Preise halten müssen und für Leistungen nach diesem Gesetz keine weitergehenden Vergütungen berechnen dürfen», (Art. 44 KVG).

Der Kanton Solothurn geht einen anderen Weg: Zwar wird anerkannt, dass der Weg in einem funktionellen Zu-

sammenhang mit der Pflege steht, gleichzeitig wird jedoch betont: «Der Weg ist allerdings von seinem Wesen her nicht eng verknüpft mit der ambulanten Pflege» (Merkblatt des Kantons Solothurn vom Mai 2015). Aus diesem Grund lässt der Kanton seine Einwohnergemeinden grundsätzlich selber entscheiden, ob sie die Wegkosten als gemeinwirtschaftliche Leistungen tragen wollen oder ob diese den Klienten weiterverrechnet werden sollen. Mit dieser Sichtweise steht Solothurn im Abseits, sowohl das BAG, die NPO Spitem wie auch Vertreter der Krankenkassen betrachten das Modell als nicht zulässig.

Das Krankenversicherungsgesetz legt fest, dass im Bereich der ambulanten Pflege einer versicherten Person maximal 20 % des höchsten vom Bundesrat festgesetzten Pflegebeitrags überwältzt werden dürfen, also 15.95 Franken pro Tag. Zusammen mit der IG Pflegefinanzierung fordert die Spitem Schweiz, dass Wegkosten, analog den Nacht- und Sonntagszuschläge finanziert werden. Die Wegkosten dürfen nicht zusätzlich dem Patienten weiterverrechnet werden.

**«Auch die Wegkosten
sollten in der Abgeltung
berücksichtigt werden»**

Eingeschränkt, aber

Mobilität und Unabhängigkeit gehen Hand in Hand. Aus diesem Grund hat der Kanton Waadt die Koordination der Fahrdienste für Menschen mit eingeschränkter Mobilität seit 2012 der Waadtländer Spitex AVASAD übergeben. Laut Sascha Million, Ergotherapeut der AVASAD, fördert die Mobilität auch immer die Gesundheit der Klienten als Ganzes.

Für Menschen mit eingeschränkter Mobilität sind unabhängig sein und zu Hause leben zwei Wünsche, die zusammen oft nicht sehr kompatibel sind. Wenn keine öffentlichen Verkehrsmittel mehr benutzt werden können, wird der Arztbesuch schnell zum Hindernislauf und die Unabhängigkeit des Patienten verschlechtert sich häufig im gleichen Masse wie auch seine Gesundheit. Damit solche Menschen trotzdem mobil bleiben, bieten zahlreiche Organisationen mit freiwilligen Helfern ihre Dienste an. Im Kanton Waadt hat die AVASAD zusammen mit Pro Infirmis seit 2012 den Auftrag, den Transportservice «eingeschränkte Mobilität» (Transport Mobilité Réduite, TRM) zu unterhalten und mit anderen Diensten zu koordinieren. Die AVASAD bietet diese Dienstleistung allen an, die sich gerne in ihre Therapie, zu ihrem Arztbesuch oder zu ihrer Freizeitaktivität fahren lassen möchten.

«Egal, ob die Person bereits Spitex-Klient ist oder nicht, dieser Service richtet sich an all jene, die noch zu Hause leben und Unterstützung brauchen, um mobil zu bleiben», erklärt Stephan Rauber, Leiter Finanzen der Waadtländer Spitex-Organisation «Fondation de la Côte». «Eine Abklärung der Mobilitätsbedürfnisse bei den Kunden zu Hause ermöglicht es, gleich die Gesamtsituation zu erfassen: Hat es eine Treppe vor dem Eingang, braucht die Person Hilfe beim Einsteigen? Kann sich die Person selber orientieren? Nach dieser Abklärung bekommt die Person mit einer Mitgliedskarte Zugang zu unseren Mobilitätsdienstleistungen und die unserer Partner, egal ob professionelle oder freiwillige Fahrdienste. Danach kümmern wir uns um die Fakturierung und den Austausch mit den Versicherern und informieren den Fahrer über die Bedürfnisse des neuen Fahrgastes. In der Spitex-Basisorganisation «Fondation de la Côte» ist der Service integriert in die Gesundheitslogistik des sozialmedizinischen Zentrums (CMS), das auch weitere Hilfsmittel zur Verfügung stellt, wie zum Beispiel Überwachungs-Geräte oder spezielle Ausrüstung zur Verbesserung der Mobilität. «Bei der Abklärung vor Ort wird ausserdem mit RAI-HC Schweiz gearbeitet. Damit können wir den Kunden optimal betreuen und wenn nötig auch weitere Dienstleistungen vermitteln.»

Die Mobilität als erster Kontakt

Das Herzstück des Fahrdienstes der AVASAD ist demnach der Hausbesuch einer Fachperson. Ergotherapeuten und Pflegefachpersonen besuchen den Kunden zu Hause, um seine Bedürfnisse abzuklären und die Situation besser einschätzen zu können. «Die Gründe, warum Kunden unseren Fahrdienst in Anspruch nehmen, sind sehr vielseitig. Es sind alte Leute, die Mühe haben, sich selbstständig fortzubewegen, oder Angst haben, zu stürzen, junge Leute mit Gipsverbänden, Menschen mit Demenz oder Menschen mit sozialen Phobien, die sie daran hindern, den öffentlichen Verkehr zu benutzen», erklärt Sascha Million, Ergotherapeut für die Gesundheitslogistik des sozialmedizinischen Zentrums (CMS). Der Fahrdienst «eingeschränkte Mobilität» bietet für ihn die Gelegenheit, regelmässig mit Personen in Kontakt zu kommen, die noch keine Spitex-Klienten sind. «Schwierigkeiten mit der Mobilität führen oft zu weiteren Bedürfnissen. Mit diesem ersten Kontakt durch den Fahrdienst und der Abklärung mittels RAI-HC kommt es oft vor, dass wir auch gleich Gehhilfen, Dienstleistungen der Grundpflege oder einen Mahlzeitendienst organisieren

trotzdem mobil

können. Oder aber die Diskussion entwickelt sich eher in Richtung Beratung und Information über ihre Rechte, wie zum Beispiel über die Hilfenlosenentschädigung.»

Freizeitaktivitäten fördern

«Der Fahrdienst ist ein wahrer Türöffner für zukünftige Dienstleistungen», sagt Sascha Million. Speziell ist, dass der Fahrdienst auch für Freizeitaktivitäten gebucht werden kann: Während Transporte zum Hausarzt oder Facharzt schon vor 2012 durch Freiwilligenarbeit abgedeckt wurden, leistet der Fahrdienst hier Innovationsarbeit, indem er auch für das Familienessen, Ausflüge oder zum Einkaufen gebucht werden kann. Alles zu niedrigsten Kosten und stets mit dem passenden Fahrzeug. «Die Idee ist, die Autonomie der Kunden bestmöglichst zu fördern. Die meisten sitzen ja nicht freiwillig zu Hause rum», erklärt Sascha Million und fügt das Beispiel einer Kundin an, die für ihre nicht-therapeutischen Ausflüge nicht jedes Mal ihre Angehörigen aufbieten möchte. Freizeitausflüge fördern auch die soziokulturellen Aktivitäten von Personen mit eingeschränkter Mobilität und helfen damit, dass sich diese nicht isolieren. Der Fahrdienst «eingeschränkte Mobilität» soll also nicht nur die Unabhängigkeit dieser Menschen fördern, sondern auch ihre Lebensqualität im Allgemeinen verbessern.

Eine solche Dienstleistung ist natürlich auch mit Kosten verbunden. Bis zu einem gewissen Betrag übernehmen die Versicherer die Kosten für therapeutische Transporte, die Freizeittransporte profitieren von verschiedenen Zuschüssen. Die Abrechnung mit den verschiedenen Tarifen und mit mehreren Partnern wird für den Klienten aber schnell zum Geduldspiel. Eine mühsame Bürokratie, welche der Transportdienst mit persönlichem Kontakt zu vereinfachen versucht: «Es gehört zu den Aufgaben unseres Personals, dem Kunden die Abrechnung zu erklären und zu vereinfachen», erzählt Sascha Million. Um den Dienst «eingeschränkte Mobilität» weiter zu verbessern, versucht die AVASAD stets, die Strukturen schlank zu halten, um ihn so für neue Kunden besser zugänglich zu machen. Die Einfachheit und Zugänglichkeit des Transportdienstes sind ein ständiges Anliegen und der Dienst soll sich mit anderen professionellen oder freiwilligen Fahrdiensten im Kanton ergänzen. Und zwar so, dass kein Hindernis mehr zwischen dem Klienten und seiner Mobilität steht!

Pierre Gummy



Der Fahrdienst «eingeschränkte Mobilität» ist auch für Freizeitaktivitäten buchbar. Hugues Siegenthaler