

Einbau einer Krankentrage/Tragestuhl in PKW zur Nutzung als Mietwagen nach § 49 PBefG (sogen. Liegend-Taxi)

Beurteilung der Möglichkeit der Erlangung der Betriebserlaubnis unter Berücksichtigung des EU-Vertrages.

Autoren: Sa.Ca. Bochum, AS Hamburg, u.Partner. Co-Autor BeKRSHID-ND

„Liegendtaxi“ – Keine EU-Zulassung möglich?

**Wichtige Hinweise zur Hygiene am Schluß !
Bitte beachten !**

Aufgabe für die Arbeitsgruppe/Autoren:

„Klärung der Grundlage der Möglichkeit des Einbaus von Krankentragen in PKW's“

Nach Einführung und Umsetzung der neuen EN DIN 1789 für Krankenkraftwagen, ergab sich folgende Frage:

Welche Sicherheitsvorschriften gelten aktuell für die „sogenannten Liegendtaxi“ bzw. „Sonder-Mietwagen“ mit Liegemöglichkeit und Tragestuhl.

Als erstes ist festzustellen, dass für Krankenkraftwagen explizite Vorschriften in der DIN EN 1789 enthalten sind. Über 17 Seiten werden die verschiedenen technischen Anforderungen an Ausbau und Ausstattung (ohne Beladung) und deren Prüfung beschrieben. Hieraus lassen sich keine Vorschriften/Möglichkeiten für die Zulassung von Liegendtaxi ableiten.

Sogen. „Liegendtaxi“ sind, da Mietwagen nach § 49 PBefG, unter Ziffer 1 Fahrzeugschein als Personenkraftwagen (PKW) zugelassen und dürfen nach PBefG nur mit der Eintragung –PKW-, als Mietwagen konzessioniert werden.

Die Prüfung aller relevanten Rechtsnormen auf die Frage der Zulässigkeit und der Sicherheit der Beförderung von liegenden Personen im Pkw auf einer Krankentrage/Tragestuhl ergab:

Die Beförderung im Liegen in einem PKW ist unzulässig !

Nach den Vorgaben Nr. 92/53 EWG und 70/156 EWG (Angleichung von Rechtsvorschriften über die Betriebserlaubnis von Kraftfahrzeugen in der EU), ist eine -Straßenverkehrsrechtliche Zulassung- von PKW's mit Liegeplätzen (Krankentrage und sogar von Tragestühlen) nicht zulässig, da die für PKW vorgeschriebene Prüfungen der Gurtbefestigung für beide Einbauten nicht zu erfüllen sind. Im PKW gibt es nach den o.g. Vorschriften nur Sitzplätze mit den dazugehörigen, geprüften Sicherungseinrichtungen für PKW-Sitze.

Die Erteilung einer Betriebserlaubnis in der EU ist daher für solche Fahrzeuge generell nicht möglich.

1. Woraus ergibt sich diese Aussage ?

Fahrzeuge für die sogenannten unqualifizierten, Behelfs-Krankenfahrten (auch Sondermietwagen) tauchten erstmals 1987 in Nordrhein-Westfalen auf, als dort die Konzessionsvorschriften für den Krankentransport auf ein vergleichbares Niveau zum sogenannten Rettungsdienst gebracht wurden.

Krankswagen wurden zum PKW umgeschrieben und umgingen so die aufwendigen Vorschriften für den Krankenkraftwagen. Dieses System wurde bundesweit populär als **1990** das Personenbeförderungsgesetz zugunsten der Landesrettungsdienstgesetze geändert wurde. Ziel des Gesetzgebers war es aber, den gesamten Krankentransport und Rettungsdienst aus Gründen der Qualitätssicherung in ein vergleichbares „Gesamt-System“ einzubringen in dem Wettbewerb zu gleichen Grundbedingungen herrschte.

Für alle, die nicht öffentlich-rechtlich beauftragt waren galten mit Einführung des jeweiligen Landesrettungsdienstgesetzes die gleichen sächlichen, personellen und organisatorischen Anforderungen wie für den öffentlichen Rettungsdienst.

Dieses hatte zur Folge, dass in einigen Regionen Deutschlands die Preise aufgrund einer „Close Shop“ Situation förmlich explodierten. Das brachte interessierte Taxiunternehmer verstärkt auf die Idee, das System der sogen. Liegendtaxis im größeren Stil umzusetzen. Die Krankenkassen standen diesem System anfangs sehr skeptisch gegenüber, inzwischen fördern sie es aktiv, ungeachtet der Tatsache, dass nach der Krankentransport-Richtlinie solche Fahrzeuge vom Arzt nicht verordnet werden können. Um dies zu legalisieren, wurde ein Entwurf zur Änderung dieser Richtlinien erarbeitet, der aber die rechtliche Grundlage dieser Fahrzeuge außeracht lässt und somit auch die Frage der Haftung bei Personenschäden zu den Krankenkassen verlagern wird, da diese als Körperschaften öffentlichen Rechtes, einschlägige Vorschriften missachten und ausdrücklich diese „PKW“ mit Liegemöglichkeit für den Nachfrager legalisieren. Auch ist der Abschluss von Verträgen über diese offensichtlich gegen EU-Vorschriften verstoßende Beförderung von Personen auf „Liegen im PKW“, sowie die Kostenerstattung dieser Fahrten als aktive Unterstützung dieses Rechtsbruches anzusehen.

2. Aufgrund welcher Rechtsgrundlage werden PKW Fahrzeuge zur Personenbeförderung zugelassen?

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Jedes Fahrzeug, das für die gewerbliche Personenbeförderung eingesetzt wird braucht eine Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz. Ausgenommen sind einige Spezialfälle, die hier aber nicht zutreffen. Auch ein sogenanntes Liegendtaxi, in der Regel ein PKW/Kombi mit Sitzplätzen, braucht eine Genehmigung zum Gelegenheitsverkehr mit Mietwagen nach § 49 PBefG.

Was steht im **Personenbeförderungsgesetz**:

Im **§ 1** des PBefG wird der sachliche Geltungsbereich des Gesetzes geregelt.

§ 1 Sachlicher Geltungsbereich

(1) Den Vorschriften dieses Gesetzes unterliegt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsomnibussen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen. Als Entgelt sind auch wirtschaftliche Vorteile anzusehen, die mittelbar für die Wirtschaftlichkeit einer auf diese Weise geförderten Erwerbstätigkeit erstrebt werden.

Diesem Gesetz unterliegen nicht Beförderungen:

1. mit Personenkraftwagen, wenn das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt.
2. mit Krankenkraftwagen, wenn damit kranke, verletzte oder sonstige hilfsbedürftige Personen befördert werden, die während der Fahrt einer medizinisch fachlichen Betreuung oder der besonderen Einrichtung des Krankenkraftwagen bedürfen oder bei denen solches auf Grund ihres

Zustandes zu erwarten ist.

Es wird deutlich, dass der Gesetzgeber hier eine fast wortgleiche Definition des Krankentransportes wie in der Krankentransport-Richtlinie gefunden hat. Dieses sagt aber nichts aus über die Kraftfahrzeuge, die zu verwenden sind, außer dass es Kraftfahrzeuge sein müssen.

In **§ 4** des PBefG wird der Begriff –Kraftfahrzeuge- definiert:

§ 4 Straßenbahnen, Obusse, Kraftfahrzeuge

(1)

(2)....

(3)....

(4)Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes sind Straßenfahrzeuge, die durch eigene Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Schienen oder eine Fahrleitung gebunden zu sein, und zwar sind

1. Personenkraftwagen: Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von nicht mehr als neun Personen (einschließlich Führer) geeignet und bestimmt sind,
1. Kraftomnibusse: Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von mehr als neun Personen (einschließlich Führer) geeignet und bestimmt sind,

(5)...

(6)Krankenkraftwagen im Sinne dieses Gesetzes sind Fahrzeuge, die für Krankentransport oder Notfallrettung besonders eingerichtet und nach dem Fahrzeugschein als Krankenkraftwagen anerkannt sind.

Der Begriff des Kraftfahrzeuges wird hier in Einklang mit den entsprechenden EU-Richtlinien gebracht. Und zwar in Beziehung auf die Personenzahl, die das Fahrzeug befördern darf und an die Aufgabenstellung, die an das Fahrzeug gestellt wird. Diese Definitionen werden noch mehrfach in anderer Form auftauchen.

Im § 12 des PBefG (Antragstellung) steht:

§12 Antragstellung

(1) Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung soll enthalten

1.

2.

3.

4. bei einem Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen

a)....

b) Angaben über die Zahl, die Art und das Fassungsvermögen (Sitzplätze) der zu verwendenden Fahrzeuge.

Hier wird zum erstenmal deutlich, dass der Gesetzgeber eine sehr genaue Vorstellung vom Begriff Kraftfahrzeug hat. Er spricht hier ausschließlich von **Sitzplätzen** und nicht von Liegeplätzen.

In § 47 PBefG findet sich in Absatz 3 diese Passage:

§ 47 Verkehr mit Taxen

(1)...

(2)...

(3)Die Landesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung den Umfang

der Betriebspflicht, die Ordnung auf Taxenständen sowie Einzelheiten des Dienstbetriebs zu regeln. Sie kann die Ermächtigung durch Rechtsverordnung übertragen. In der Rechtsverordnung können insbesondere Regelungen getroffen werden über

1. das Bereithalten von Taxen in Sonderfällen einschließlich eines Bereitschaftsdienstes,
2. die Annahme und Ausführung von fernmündlichen Fahraufträgen,
3. den Fahr- und Funkbetrieb,
4. die Behindertenbeförderung und
5. die Krankenbeförderung, soweit es sich nicht um Beförderungen nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 handelt.

Den Autoren sind keine Regelungen zur Krankenbeförderung mit Liegetaxen/Sondermietwagen bekannt. Wohl aber Regelungen zum Behindertenfahrdienst oder besonderen Situationen für den Taxiverkehr. Auch hier ergibt

sich noch keine Klarheit.

Der § 49 PBefG bringt die Unterscheidung zum Taxiverkehr.

§ 49 Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen

(1)...

(2)...

(3)...

(4)Verkehr mit Mietwagen ist die Beförderung von Personen mit

(5)**Personenkraftwagen**, die nur im ganzen zur Beförderung gemietet werden und mit denen der Unternehmer Fahrten ausführt, deren Zweck, Ziel und Ablauf der Mieter bestimmt und die nicht Verkehr mit Taxen nach § 47 sind.

Aus diesen Angaben lässt sich noch kein Schluss ziehen, ob ein „Sondermietwagen“ möglich ist oder nicht. Allerdings können wir festhalten, dass die eingesetzten Fahrzeuge Personenkraftwagen sein müssen.

In weiteren Vorschriften zur gewerblichen Personenbeförderung haben wir verschiedene Hinweise gefunden, die die Absicht des Gesetzgebers wahrscheinlicher werden lassen, **dass eine Liegendbeförderung nur in Krankenkraftwagen zulässig ist.**

Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)

Die „Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr“, in der Kurzform BOKraft genannt, macht verschiedene Aussagen zu den technischen Anforderungen an die eingesetzten Kraftfahrzeuge.

Der § 25 macht hierzu einige Ausführungen:

§ 25 Türen, Alarmanlage und Trennwand

(1)Taxen und Mietwagen müssen mindestens auf der rechten Längsseite zwei Türen haben.

(2)Taxen und Mietwagen müssen mit einer Alarmanlage versehen sein, die vom Sitz des Fahrzeugführers aus in Betrieb gesetzt werden kann. Die Alarmanlage muss die Hupe zum Tönen in Intervallen und die Scheinwerfer sowie die hinteren Fahrtrichtungsanzeiger zum Blinken bringen.

(3)Taxen und Mietwagen können mit einer Trennwand ausgerüstet sein, die zum Schutz des Fahrzeugführers ausreichend kugelsicher ist. Die Trennwand soll entweder zwischen den Vorder- und Rücksitzen angebracht sein oder den Sitz des Fahrzeugführers von den Fahrgastplätzen abteilen; sie darf versenkbar oder so beschaffen sein, dass ein Teil seitlich verschoben werden kann.

(4) In Taxen und Mietwagen mit Trennwand müssen die für die Fahrgäste bestimmten Plätze mit Sicherheitsgurten versehen sein. Auf einem Schild im Fahrzeug ist den Fahrgästen die Benutzung der Sicherheitsgurte zu empfehlen.

(5) Die Absätze 1, 2 und 4 gelten nicht für Krankenkraftwagen, die nach dem Fahrzeugschein als solche anerkannt sind.

Die Absätze 4 und 5 des § 25 der BOKraft sind heute nicht mehr in Kraft. Dieses hat seine Begründung darin, dass der Krankentransport aus dem PBefG herausgenommen wurde. Ebenso hat die allgemeine Gurtpflicht den Absatz 4 überholt. Interessant bleibt aber, dass zu Zeiten als der Krankentransport noch im PBefG geregelt war, man bei den Vorschriften gezielte Unterscheidungen zu den Mietwagen und Taxen machte. Dieses sind in der Regel normale PKW. Aus diesem Allgemeinverständnis lässt sich dann auch nachvollziehen, warum in Absatz 3 von Vorder- und Rücksitzen bzw. von Fahrgastplätzen gesprochen wird. Es gibt also auch hier keinen Hinweis auf Liegeplätze.

Der § 41 der BOKraft verweist dann letztlich auf die StVZO.

§ 41 Hauptuntersuchungen

(1) Bei der Hauptuntersuchung der Fahrzeuge nach § 29 StVZO ist auch festzustellen, ob die Fahrzeuge den Vorschriften dieser Verordnung entsprechen.

(2)....

Im weiteren sei noch angemerkt, dass sämtliche Vordrucke der Bundesdruckerei für Anträge, Genehmigungsurkunden und Konzessionsauszüge zum Personenbeförderungsgesetz und zur BOKraft nur eine Angabe über Sitzplätze enthält. Das Wort „liegend“ kommt dort nicht vor.

3. Aufgrund welcher Rechtsgrundlage wurden/werden also solche Fahrzeuge zum Straßenverkehr zugelassen?

Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO)

Bevor wir uns mit der StVZO befassen, war nur klar, dass die Kraftfahrzeuge die als „Liegendtaxi“ eingesetzt werden der StVZO entsprechen müssen, weil sonst der Kraftfahrzeugsachverständige an einer Prüfeinrichtung keine bestandene Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO bescheinigen könnte. Was also lag näher, als die StVZO auf die Zulassungsfähigkeit von „Liegendtaxis“ zu untersuchen.

In § 19 Erteilung und Wirksamkeit der Betriebserlaubnis wird die Verknüpfung von

nationalem und EU-Recht vollzogen.

§19 Erteilung und Wirksamkeit der Betriebserlaubnis

(1) Die Betriebserlaubnis ist zu erteilen, wenn das Fahrzeug den Vorschriften dieser Verordnung entspricht. Die Betriebserlaubnis ist ferner zu erteilen, wenn das Fahrzeug anstelle der Vorschriften dieser Verordnung

die Einzelrichtlinien in ihrer jeweils geltenden Fassung erfüllt, die

1. in Anhang IV der Richtlinie 92/53/EWG des Rates vom 18. Juni 1992 zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger oder

2.

3.

in seiner jeweils geltenden Fassung genannt sind.

Der deutsche Gesetzgeber erklärt hier verbindlich, dass EU-Recht bei der Betriebserlaubnis angewendet werden muss. Dieses gilt auch für die „Allgemeine Betriebserlaubnis für Typen“ nach § 20, sowie bei der „Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge“ nach § 21 StVZO.

Dieses ist deshalb Bedeutung, da nicht bekannt ist, dass es einen Hersteller von Liegendtaxis gibt, der eine Serienfertigung vom Bundeskraftfahrtamt hat prüfen lassen.

Insoweit ist es wichtig, dass auch für eine Einzelabnahme die Vorschriften der EU-Richtlinien gelten.

In **§ 35 a** beschreibt der Gesetzgeber seine Anforderungen an Kraftfahrzeuge in Bezug auf Sitze, Sicherheitsgurte und Rückhaltesysteme. Es findet sich hier kein Hinweis, dass es erlaubt ist in einen PKW eine Tragenhalterung mit Trage zum Zwecke der Personenbeförderung einzubauen. Dieses hat eigentlich zur Konsequenz, dass solche „Liegendtaxis“ keine Zulassung zum Straßenverkehr erhalten dürfen.

§ 35a Sitze, Sicherheitsgurte, Rückhaltesysteme.

(1) Der Sitz...

(2) Personenkraftwagen, Kraftomnibusse und zur Güterbeförderung bestimmte Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h müssen entsprechend den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen mit Sitzverankerungen und Sitzen und außerdem an den vorderen Außensitzen zusätzlich mit Kopfstützen ausgerüstet sein, soweit ihre zulässige Gesamtmasse nicht mehr als 3,5 t beträgt.

(3) Die in Absatz 2 genannten Kraftfahrzeuge müssen mit Verankerungen zum Anbringen von Sicherheitsgurten ausgerüstet sein, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

(4) Außerdem müssen die in Absatz 2 genannten Kraftfahrzeuge mit Sicherheitsgurten oder Rückhaltesystemen ausgerüstet sein, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

(5) Die Absätze 2 bis 4 gelten für Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, die hinsichtlich des Insassenraumes und des Fahrgestells den Baumerkmale der in Absatz 2 genannten Kraftfahrzeugen gleichzusetzen sind, entsprechend. Bei Wohnmobilen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2,5 t genügt für die hinteren Sitze die Ausrüstung mit Verankerung zur Anbringung von Beckengurten und mit

Beckengurten.

(6)Die Absätze 3 und 4 gelten nicht für Kraftomnibusse, die sowohl für den Einsatz im Nahverkehr als auch für stehende Fahrgäste gebaut sind.

In den vorstehenden Vorschriften lässt sich nichts finden, mit dem sich der Einbau einer Krankentrage in einen Personenkraftwagen rechtfertigen lässt, bzw. womit sich der Einbau rechtlich als zulässig begründen lässt.

D.h. entsprechende Fahrzeuge fahren auf unseren Straßen ohne eine rechtsgültige, allgemeine Betriebserlaubnis.

Im Anhang an diese Verordnung sind noch einige Verweise auf entsprechende EU-Richtlinien. Diese werden wir im weiteren noch näher betrachten.

Im § 35 i kommt zum erstenmal das Wort liegend vor. Allerdings bezieht sich dieser Paragraph ausschließlich auf sogenannte KOM. Das sind Kraftomnibusse wie sie schon im § 4 Punkt 2 des Personenbeförderungsgesetzes beschrieben werden. Also keine Personenkraftwagen. Der Vollständigkeit halber wollen wir uns diese Vorschrift aber ansehen.

§ 35 i Gänge, Anordnung von Fahrgastsitzen und Beförderung von Fahrgästen in Kraftomnibussen

(1)....

(2)In Kraftomnibussen dürfen Fahrgäste nicht liegend befördert werden. Dies gilt nicht für Fahrgäste, die durch geeignete Rückhalteeinrichtungen hinreichend geschützt sind, und für Kinder in Kinderwagen.

Damit diese Vorschrift mit Inhalt zu füllen ist, hat der Gesetzgeber in einer speziellen Rechtsvorschrift seine Anforderungen an solche Kraftomnibusse formuliert. Die „Richtlinien für Fahrgastliegeplätze und Rückhalteeinrichtungen in Kraftomnibussen“ enthält dezidierte Anforderungen an die entsprechenden technischen Einrichtungen der Kraftomnibusse. Wesentlich dabei ist, dass die „Fahrgastliegeplätze im Sinne dieser Richtlinie, **feste** oder **klappbare** Liegen sowie Sitze sind, die zu Liegen umgeklappt werden können und dann im wesentlichen eine horizontale Fläche darstellen.“.

D. h.: Es sind keine herausnehmbaren Einrichtungen.

Die notwendigen Gurtsysteme müssen den üblichen Bedingungen und Anforderungen für Gurtsysteme genügen. Entscheidend ist ein Unterschied in der Erreichbarkeit des Liegeplatzes. Hier heißt es unter Punkt der Richtlinie: „Fahrgastliegeplätze müssen leicht und sicher erreicht und verlassen werden können.“ Aus dieser Formulierung wird deutlich, dass der Fahrgast **selbst** sich zum Liegeplatz begibt. Dieses ist bei „Liegendtaxi/Sondermietwagen“ nicht der Fall. Zudem ist die Richtlinie nicht auf Personenkraftwagen anwendbar. Da sie explizit für Kraftomnibusse gilt.

Da in Deutschland die Regel durch die Ausnahme ergänzt wird, enthält auch der § 70 der StVZO eine Regel, wer welche Ausnahmegenehmigungen geben darf.

§ 70 Ausnahmen

(1) Ausnahmen können genehmigen

1. die höheren Verwaltungsbehörden in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte einzelne Antragsteller von den Vorschriften der §§ 32, 32d, 34 und 36, auch in Verbindung mit § 63, ferner der § 52 und 65,
2. die zuständigen obersten Landesbehörden oder die von ihnen bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen von allen Vorschriften dieser Verordnung in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte einzelne Antragsteller, es sei denn, dass die Auswirkungen sich nicht auf das Gebiet des Landes beschränken und eine einheitliche Entscheidung erforderlich ist,
3. das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen von allen Vorschriften dieser Verordnung, sofern nicht die Landesbehörden nach den Nummern 1 und 2 zuständig sind – allgemeine Ausnahmen ordnet er durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörde an-,

Es ist den Autoren allerdings nicht bekannt, dass eine oberste Landesbehörde eine entsprechende Ausnahme vom § 35 a erteilt hat. Da eine solche Ausnahmegenehmigung für das ganze Bundesgebiet gelten würde, kommt einer solchen Entscheidung grundsätzliche Bedeutung zu, so dass diese Entscheidung auf Bundesebene zu fällen ist.

Im nächsten Schritt haben wir uns den EU-Richtlinien zugewendet, da bis hier alle relevanten nationalen Rechtsnormen noch keine eindeutige Klarheit gebracht haben. Eines ist allerdings auffällig, alle Gesetzestexte sprechen im Zusammenhang von Personenkraftwagen nur von Sitzplätzen oder Sitzbänken. Daher ist jetzt schon die Zulassungspraxis der deutschen Straßenverkehrsbehörden als sehr zweifelhaft anzusehen.

3.2. EU-Richtlinien zur Fahrzeugzulassung und zur technischen Ausstattung

Theoretisch als auch praktisch ist denkbar, dass solche Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden. Dieses hätte zur Folge, dass die Bundesrepublik Deutschland die EU von dieser Ausnahmeentscheidung informieren müsste mit der Konsequenz, dass die anderen EU-Staaten prüfen können, ob sie diese Ausnahmegenehmigung von EU-Typgenehmigungsverfahren gegen sich gelten lassen. Dieses Verfahren wird notwendig, da es sich um eine Abweichung bei den Sicherheitseinrichtungen handelt.

Grundlage in Europa für die Zulassung von Fahrzeugen ist die Richtlinie 70/156/EWG (siehe auch Fußnote 1 unter Punkt 4.1 der EN DIN 1789; Krankenkraftwagen sind Straßenfahrzeuge, die bei Bauartzulassung den Spezialfahrzeugen der Richtlinie 70/156/EWG in der letzten geänderten gültigen Version entsprechen müssen.) des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger. In dieser Richtlinie findet sich so gut wie nichts zum Thema Krankentrage oder Liegefläche in PKW. Im Anhang I Muster Beschreibungsbogen gibt es unter dem Punkt 9.10.3 folgende Eintragung (Den Muster Beschreibungsbogen muss der Fahrzeughersteller für die Typgenehmigung nach §20 b.z.w. Einzeltypgenehmigung nach §21 StVZO erstellen):

- 9.10.3 Sitze (Anzahl, Lage, Merkmale)
- 9.11. Äußere Ausrüstung
- 9.12. Sicherheitsgurte und andere Haltevorrichtungen
(Anzahl und Lage)
- 21 Verankerungen für die Sicherheitsgurte (Anzahl und Lage)

Diese Ausführungen beziehen sich auf die Inneneinrichtung von Kraftfahrzeugen. Also kein Hinweis auf eine Liegemöglichkeit, allerdings findet sich unter Bemerkungen Punkt (d) folgender Eintrag:

Bei Ausführungen mit normalem Führerhaus und mit Führerhaus mit Liegeplatz sind für beide Ausführungen Abmessungen und Gewichte anzugeben.

Man muss sich hier fragen, wenn der Gesetzgeber in Europa schon bei einer **Schlafkabine** für Lkws in der Lage war einen Unterschied zu formulieren, warum er es dann nicht für einen PKW tat.

Die im § 19 StVZO erwähnte **Richtlinie 92/53/EWG** ist die Fort- b.z.w. Weiterentwicklung der Richtlinie 70/156/EWG. Sie stellt zur Zeit die Rechtsgrundlage dar, auf welcher die Zulassung von Kraftfahrzeugen basiert.

Im Anhang II der Richtlinie 92/53/EWG werden die Fahrzeugklassen definiert. Dort heißt es unter 1. Klasse M :

Klasse M1: Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.

Klasse M.....

Die Definition der Fahrzeugklasse M1 deckt sich mit der Definition des Personenkraftwagen in § 4 Abs. 4 Punkt 1 des Personenbeförderungsgesetzes. Da die Richtlinie 92/53/EWG in der gültigen Fassung der StVZO als verbindlich beschrieben ist, ist die Fahrzeugklasseneinteilung auch in der BRD verbindlich. Im Anhang IV der Richtlinie 92/53/EWG sind die einzelnen technischen Richtlinien aufgeführt, die auf Fahrzeuge der Klasse M1 anzuwenden sind. Wichtig ist hierbei, dass keine Ausnahmen von den einzelnen Vorschriften zulässig sind. Diese Systematik hat zur Folge, dass der Einbau einer Krankentrage oder eines Tragesessels in einem Fahrzeug, das als Personenkraftwagen zugelassen ist, **nicht zulässig** ist. Ein Liegendtaxi kann auch **nicht** als Krankenkraftwagen zugelassen sein, wenn es eine Mietwagenkonzession nach § 49 PBefG haben soll. Im § 1 Abs. 2 Punkt 2 des PBefG ist abschließend geklärt, dass dieses nicht zulässig ist.

Wie kann es dann einen Krankenkraftwagen geben? Die Erklärung liefert die Anlage XI der Richtlinie 92/53/EWG. Die Überschrift der Anlage lautet:

Anhang XI EIGENSCHAFTEN VON FAHRZEUGEN MIT BESONDERER ZWECKBESTIMMUNG UND DIESBEZÜGLICHEN VORSCHRIFTEN (siehe Artikel 4)
Fahrzeuge der Klasse M1

Im weiteren wird erklärt, dass der Anhang XI zuständig ist für:

Beschussgeschützte Fahrzeuge
Spezialfahrzeuge -Krankswagen

- Wohnmobile
- Leichenwagen

Im weiteren Verlauf werden dann die aus der Anlage IV bekannten Einzelrichtlinien der EU wieder aufgeführt. Für jede einzelne Richtlinie ist dann festgelegt, in welchen Punkten die genannten Fahrzeuge von der Einzelrichtlinie abweichen dürfen.

So sind z.B. bei **Krankenkraftwagen** Abweichungen von der Sitzfestigkeit, Gurtverankerung und den Rückhaltesystemen erlaubt. Nur aus diesem Grund ist der Einbau einer Krankentrage und eines Tragesessels möglich.

Die Umschlüsselung eines gebrauchten Krankenkraftwagen in einen Personenkraftwagen ist daher ebenfalls nicht zulässig. Die Änderungen sind durch Ausschluss der Zulässigkeit nicht möglich. Dieses gilt auch für Neufahrzeuge, die als Krankenkraftwagen gebaut wurden, aber als Personenkraftwagen zugelassen werden sollen.

Warum gibt es dann trotzdem solche Fahrzeuge?

Dafür sind die technischen Prüforganisationen wie TÜV oder DEKRA verantwortlich. Die Kraftfahrzeugsachverständigen hätten bei der Umschreibung der Fahrzeuge b.z.w. bei der Neuzulassung die einzelnen technischen Richtlinien der Anlage IV der Richtlinie 92/53/EWG prüfen müssen. D.h. dass die Prüfberichte „TÜV-Bericht“ und BOKraft-Abnahme nicht korrekt sein können. Bei einer Umschreibung eines gebrauchten Krankenkraftwagen in einen PKW dürfte eigentlich nur der Fahrer- und Beifahrersitz als Sitz in die Papiere eingetragen werden. Für den Patientenraum müsste dort stehen: „Die Einrichtung darf während der Fahrt nicht benutzt werden.“

Fazit:

Die Zulassung und der Betrieb von PKW mit Einrichtungen wie Krankentragen und Tragestuhl ist nach den EU-Richtlinien nicht zulässig. Die bisher so zugelassenen Fahrzeuge fahren somit, aufgrund unrechtmäßiger PKW-Umbauten, mit erloschener Betriebserlaubnis und dürften bei einer Kontrolle nach § 29 StVO nicht wieder als „ordnungsgemäß“ zum Verkehr zugelassen werden.

Wichtiger Hinweis:

Bei den bisherigen Untersuchungen, sind die Vorschriften des Bundesgesundheitsamtes über die -Anforderungen der Hygiene an den Krankentransport einschließlich Rettungstransport in Krankenkraftwagen- unberücksichtigt geblieben. Dies vor dem Hintergrund, dass die dort notwendigen Maßnahmen wegen fehlender baulicher Gegebenheiten (z.B. Trennwand, abwaschbare Seitenwände etc.) gar nicht erfüllbar sind und eine ordnungsgemäße Desinfektion und Reinigung o.g. Fahrzeuge schon deshalb nicht möglich ist.

Bitte beachten Sie dazu auch den Artikel der Task force MRSA aus 2005. Diese weisen einen Anstieg um über 1.000 % (tausend) bei der Verbreitung von MRSA in den letzten 10 Jahren in der BRD nach. Damit

ist Deutschland „führend“ und sehr weit abgeschlagen auf Platz 1. Ein trauriger Sieg, der auch zeigt, dass u.a. Hygiene im Krankentransport auch ein Kostenfaktor der Zukunft ist (Folgekosten).

Es ist daher grundsätzlich nicht auszuschließen, dass die bisher (geglaubte) vermeintliche Einsparung der GKV'en durch den von ihnen so geförderten und hofierten Einsatz von u.a. sogen. „Liegetaxen, Sondermietwagen“ etc., die Krankenkassen derzeit schon durch die explosionsartige Verbreitung von MRSA (siehe Bericht der Task force MRSA), mehr zahlen, als für einen hochqualifizierten Rettungs-Krankentransportdienst.

Alle anderen EU-Länder, die diese „Abart“ des Patiententransportes nicht kennen, und den Rettungsdienst- Krankentransport überwiegend auf höchstem Niveau privatisiert haben, sind merkwürdigerweise nicht von dieser „Wahnsinns“ Ausbreitung betroffen. Dies sollte uns allen sehr zu denken geben.

Die Autoren
Januar 2004/2005

Literaturnachweise:

- Bidinger, Personenbeförderungsrecht mit Kommentar, ESV-Verlag
- Bidinger, BOKraft mit Kommentar 4. Auflage, ESV-Verlag
- Becktexte im dtv, Straßenverkehrsrecht 37. Auflage 2000, dtv-Verlag
- Das neue Rechtsproblem: Krankenfahrt liegend, Artikel von R.Ufer in der Zeitschrift Rettungsdienst Heft Nr. 12/1997, Seite 1131 ff.
- Abgrenzung der Aufgaben zwischen Krankenbeförderung des Rettungsdienstes und Patientenfahrten des Taxi- und Mietwagengewerbes
- Übernahme der Fahrtkosten durch die gesetzlichen Krankenkassen, BKK-Arbeitshilfe von Meinolf Moldenhauer und Peter Schnelle, Bundesverband der Betriebskrankenkassen Essen
- Richtlinien des Bundesausschusses der Ärzte und Krankenkassen über die Verordnung von Krankenfahrten und Krankentransportleistungen (Krankentransport-Richtlinien), Neufassung vom 17.Juni 1992
- Prütting/Mais Rettungsgesetz Nordrhein-Westfalen Kommentar 2. Auflage, Deutscher Gemeindeverlag Kohlhammer
- EN DIN 1789; Rettungsdienstfahrzeuge und deren Ausrüstung Krankenkraftwagen, Deutsche Fassung EN 1789: 1999
- Richtlinien für Fahrgastliegeplätze und Rückhalteeinrichtungen in Kraftomnibussen, vom 3. September 1991
- Richtlinie 92/53/EWG des Rates vom 18.Juni 1992 zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger