

03.12.87

Gesetzesantrag

des Freistaates Bayern

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des
Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)

A. Zielsetzung

Die Beförderung von kranken, verletzten oder sonst hilfsbedürftigen Personen ist derzeit Gegenstand von bundes- und landesrechtlichen Regelungen. In den Rettungs- oder Feuerwehrgesetzen haben die Länder seit Mitte der 70er Jahre Notfallrettung und Krankentransport (Rettungsdienst) als öffentliche Aufgabe der Daseinsvorsorge geregelt. Durchführende sind in der Regel die freiwilligen Hilfsorganisationen oder die Kommunen mit ihren Feuerwehren. Kennzeichnend für die entsprechenden Vorschriften ist es, daß sie hohe Anforderungen an die Organisation und die ständige Einsatzbereitschaft sowie an die Qualifikation des Personals und an die Sachausstattung des Rettungsdienstes stellen.

Daneben regelt die Beförderung von kranken, verletzten oder sonst hilfsbedürftigen Personen auch das PBefG. Soweit diese Tätigkeit von privaten Unternehmen außerhalb des Rettungsdienstes ausgeübt wird, gelten ausschließlich die Regelungen dieses Gesetzes. Es betrachtet diese Beförderungen als Gelegenheitsverkehr mit Mietwagen zum Zwecke des Krankentransports und stellt dabei ausschließlich auf Beförderungs- und Verkehrsaspekte ab. Die Bedürfnisse eines modernen Rettungswesens bleiben unberücksichtigt.

Als Folge der unterschiedlichen Zielsetzung von Rettungsdienstgesetzen und PBefG entwickelte sich auf der einen Seite ein den hohen Leistungsstandards der Rettungsdienstgesetze entsprechender, flächendeckender, am Gesamtbedarf ausgerichteter Rettungsdienst. Auf der anderen Seite entdeckten Unternehmer, die nicht dem Rettungsdienst angehören, zunehmend den Krankentransport als gewinnversprechendes Betätigungsfeld. Diese sind nicht an die speziellen, an der Rettungsdienstversorgung orientierten Zulassungsvoraussetzungen oder vergleichbar hohe Qualitätsanforderungen gebunden.

Die erläuterte Diskrepanz kann nicht nur qualitativ zu einem erheblichen Leistungsgefälle führen, sondern auch die wirtschaftliche Basis des öffentlich organisierten Rettungsdienstes beeinträchtigen. Dieser ungleiche "Wettbewerb" geht eindeutig zu Lasten des Rettungsdienstes und kann damit längerfristig zu einer Beeinträchtigung der rettungsdienstlichen Versorgung der Bevölkerung, insbesondere der Notfallversorgung, führen.

Seit langem besteht daher die Notwendigkeit, das Anforderungsprofil an den Krankentransport, der außerhalb des Rettungsdienstes durchgeführt wird, in persönlicher und sachlicher Hinsicht zu heben, die Chancengleichheit herzustellen und ggf. weitere Maßnahmen zur Funktions-sicherung des Rettungsdienstes zu ermöglichen.

Diese Aufgabenstellung sprengt den Rahmen des PBefG, das als Gesetz für die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen maßgeblich von Wirtschafts- und Verkehrsgesichtspunkten geprägt ist.

Demgegenüber tritt beim Krankentransport und der Notfallrettung der Beförderungsaspekt zunehmend in den Hintergrund; die medizinische Versorgung des Patienten ist der bestimmende Faktor der Leistung. Es erscheint daher sinnvoll, die Regelung dieser Materie den für das Gesundheitswesen in erster Linie zuständigen Ländern zu überlassen.

Diese haben dann die Möglichkeit, die Beförderung mit Krankenkraftwagen insgesamt im Zusammenhang mit den (überwiegend) bereits vorhandenen rettungsdienstlichen Vorschriften umfassend zu regeln. Eine solche Lösung ist einer bundeseinheitlichen Regelung vorzuziehen, weil damit jedes Land die Möglichkeit hat, auf seine spezifischen Entwicklungen und Besonderheiten im Rettungsdienst einzugehen.

Diese Sachlage erfordert eine Änderung der Vorschriften des PBefG. Um den Ländern einen gewissen zeitlichen Rahmen für die Erstellung eigener gesetzlicher Regelungen zur Verfügung zu stellen und keinen rechtsfreien Raum entstehen zu lassen, soll die Änderung des PBefG erst nach einer mehrjährigen Übergangszeit in Kraft treten. Während dieser Zeit sollen die Länder die Möglichkeit haben, entsprechende gesetzliche Regelungen in Kraft zu setzen und die Anwendung des PBefG insoweit auszuschließen.

B. Lösung

Das Personenbeförderungsgesetz wird so geändert, daß

die Beförderung mit Krankenkraftwagen zum 01.01.1992
aus seinem Geltungsbereich herausgenommen wird.

In einer Übergangsbestimmung wird den Ländern die Kompetenz eingeräumt, die Beförderung mit Krankenkraftwagen bereits zuvor landesrechtlich zu regeln.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Keine.

03.12.87

Gesetzesantrag

des Freistaates Bayern

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des
Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)

DER BAYERISCHE MINISTERPRÄSIDENT
B III 1 - 6500-6-73

München, den 1. Dezember 1987

An den
Präsidenten des Bundesrates

Aufgrund des Beschlusses der Bayerischen Staatsregierung
übermittle ich den folgenden Gesetzesantrag:

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur
Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)

mit Vorblatt und Begründung.

Ich bitte, den Antrag gemäß § 36 Abs. 2 der Geschäftsordnung
des Bundesrates unmittelbar auf die vorläufige Tagesordnung
der Plenarsitzung des Bundesrates am 18. Dezember 1987 zu
setzen.



Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des
Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende
Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 21. März 1961 (BGBl I S. 241) in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9240 - 1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch das Fünfte Gesetz zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes vom 25. Februar 1983 (BGBl I S. 196), wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

"(2) 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 fachlichen Betreuung oder der besonderen Einrichtungen des Krankenkraftwagens bedürfen oder bei denen solches aufgrund ihres Zustandes zu erwarten ist. Krankenkraftwagen im Sinn dieses Gesetzes sind Fahrzeuge, die für Krankentransport oder Notfallrettung besonders eingerichtet sind."

2. In § 13 Abs. 1 Nr. 3 Satz 3 wird das Zitat "§ 58 Abs. 1 Nr. 6" ersetzt durch das Zitat "§ 58 Abs. 1 Nr. 5".

3. In § 39 Abs. 6 Satz 1 wird das Zitat "(§ 58 Abs. 1 Nr. 3)" ersetzt durch das Zitat "(§ 58 Abs. 1 Nr. 2)".

4. § 47 Abs. 3 Satz 3 wird wie folgt geändert:

a) Unter Nummer 4 werden die Worte "Kranken- und" gestrichen und nach dem Wort "Behindertenbeförderung" das Wort "und" angefügt.

b) Es wird folgende neue Nummer 5 angefügt:

"5. die Krankenförderung, soweit es sich nicht um Beförderungen nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 handelt."

5. § 51 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 6 wird gestrichen.

b) Absatz 7 wird Absatz 6. In Satz 1 werden das Zitat "§ 58 Abs. 1 Nr. 3" durch das Zitat "§ 58 Abs. 1 Nr. 2" und das Zitat "§ 58 Abs. 1 Nr. 4" durch das Zitat "§ 58 Abs. 1 Nr. 3" ersetzt; der letzte Halbsatz "; Absatz 6 bleibt unberührt" wird gestrichen.

c) Absatz 8 wird Absatz 7. In Satz 1 wird das Zitat "§ 58 Abs. 1 Nr. 4" ersetzt durch das Zitat "§ 58 Abs. 1 Nr. 3".

6. § 58 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird die Nummer 2 gestrichen. Die Nummern 3 bis 6 werden Nummern 2 bis 5.
- b) In Absatz 2 werden die Worte "des Absatzes 1 Nr. 4" durch die Worte "des Absatzes 1 Nr. 3" ersetzt.

7. In § 66 wird in Absatz 2 Satz 2 das Zitat "§ 51 Abs. 7" ersetzt durch das Zitat "§ 51 Abs. 6".

Artikel 2

Übergangsbestimmung

Die Länder können Regelungen über die Beförderung mit Krankenkraftwagen im Sinn von § 1 Abs. 2 Nr. 2 Personenbeförderungsgesetz in der Fassung des Art. 1 Nr. 1. dieses Gesetzes erlassen. Soweit solche Regelungen erlassen werden, sind die Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes nicht mehr anzuwenden.

Artikel 3

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 4

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt am 01.01.1992 in Kraft.

(2) Abweichend von Absatz 1 tritt Art. 2 am Tag nach der Verkündung dieses Gesetzes in Kraft.

A. Allgemeiner Teil

Die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von kranken, verletzten und sonst hilfsbedürftigen Personen - also neben dem Krankentransport auch die Beförderung von Notfallpatienten - unterfällt derzeit als "Mietwagenverkehr" (§§ 46 Abs. 2 Nr. 3, 49 Abs. 4 PBefG) grundsätzlich dem Regelungsbereich des PBefG. Dieser Verkehr mit Krankenkraftwagen ist dort jedoch nur höchst unzureichend geregelt. Insbesondere hat der Bundesminister für Verkehr bisher von der in § 58 Abs. 1 Nr. 2 enthaltenen Ermächtigung, den Gelegenheitsverkehr zum Zwecke des Krankentransports durch Rechtsverordnung näher zu regeln, keinen Gebrauch gemacht. Es fehlen deshalb besondere gesetzliche Anforderungen, vor allem an die Besetzung der Krankenkraftwagen, die Qualifikation des Personals sowie an die Sachausstattung. Ferner besteht weder eine Betriebs- noch eine Beförderungspflicht. Vielmehr muß die Genehmigung zum Verkehr mit Krankenkraftwagen dann erteilt werden, wenn die allgemeinen subjektiven personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt sind. Zwar kann die Genehmigung auch unter Auflagen erteilt werden, um bestimmte Anforderungen für den speziellen Bereich der Beförderung mit Krankenkraftwagen sicherzustellen. Diese finden aber ihre Grenzen da, wo sie nicht mehr vom Zweck des PBefG, eine ordnungsgemäße Beförderung zu gewährleisten, gedeckt werden.

Entgegen dieser rein beförderungsbezogenen Betrachtungsweise des PBefG liegt der Schwerpunkt bei Krankentransport und Notfallrettung nicht mehr - wie früher - bei der bloßen Beförderung des Patienten in das Krankenhaus; vielmehr steht seine bestmögliche präklinische medizinische Versorgung vor und während der Fahrt eindeutig im Vordergrund. Diese veränderte Betrachtungsweise resultiert aus der inzwischen allgemeinen Erkenntnis, daß nicht der schnellstmögliche Transport in ein Krankenhaus für den Patienten entscheidend ist, sondern die schnelle und qualifizierte Hilfeleistung vor Ort und während des Transports.

Entsprechend diesen Erfordernissen haben die Länder Notfallrettung und Krankentransport (Rettungsdienst) als öffentliche Aufgabe der Daseinsvorsorge durch den Erlaß von Rettungsdienstgesetzen geregelt. Durchführende des Rettungsdienstes sind in erster Linie die freiwilligen Hilfsorganisationen und die Kommunen mit eigenen Einrichtungen. Der Rettungsdienst wird insoweit als funktionelle und wirtschaftliche Einheit von Krankentransport und Notfallrettung verstanden. Gekennzeichnet ist er durch ein hohes organisatorisches, personelles und sachliches Niveau; die geänderte Aufgabenstellung bei Krankentransport und Notfallrettung bestimmt das Anforderungsprofil an die Durchführenden des Rettungsdienstes.

Vergleichbare Anforderungen auf der Grundlage des PBefG zu stellen, ist wegen der Verkehrsbezogenheit dieses Gesetzes nur unzulänglich möglich. Dies hat zur Folge, daß alle, die außerhalb des Rettungsdienstes Krankentransport, aber auch Notfallrettung durchführen wollen, die Genehmigung dafür bereits dann erhalten müssen, wenn sie noch weit unterhalb der Möglichkeiten einer effektiven präklinischen Versorgung, vergleichbar

dem Niveau des Rettungsdienstes, bleiben. Dies auf Dauer hinzunehmen, hieße Kranke, Verletzte, insbesondere Notfallpatienten zweiter Klasse zu akzeptieren und ist nicht vertretbar.

Die einzig sinnvolle Lösung zur Änderung dieser rechtlichen Situation ist es, die Vorschriften über die Beförderung mit Krankenkraftwagen insgesamt aus dem PBefG herauszunehmen und den Ländern zur Regelung zu überlassen. Die Möglichkeiten einer Regelung des Verkehrs mit Krankenkraftwagen im PBefG selbst sind nämlich beschränkt. Denn entsprechende Vorschriften müßten sich im Rahmen der kompetenzbegründenden Zweckbestimmung des PBefG halten, die im wesentlichen die betriebs- und verkehrssichere Durchführung des Beförderungsvorganges an sich und die Leistungsfähigkeit des damit befaßten Gewerbezweiges zum Gegenstand hat. Dagegen sind die Fragen der Lebens- und Gesundheitserhaltung, der präklinischen Versorgung, der sachgerechten medizinischen Betreuung und Hilfeleistung der Zwecksetzung des PBefG fremd. Durch die oben dargelegte Entwicklung der Beförderung von kranken und verletzten Personen - weg vom reinen Transport und hin zur präklinischen medizinischen Betreuung vor und während des Transports - ist der früher durchaus berechtigte Regelungszusammenhang des Verkehrs mit Krankenkraftwagen mit der sonstigen entgeltlichen oder geschäftsmäßigen Beförderung von Personen weitgehend verlorengegangen. Beförderungs- und Verkehrsaspekte haben heute bei der Versorgung und Beförderung erkrankter und verletzter Personen nur noch nachrangige Bedeutung. Eine Regelung innerhalb des PBefG hieße den Regelungsschwerpunkt der Materie verkennen und den Ordnungsrahmen dieses Gesetzes sprengen.

Ebenfalls abzulehnen ist es, verkehrs- und beförderungsbezogene Regelungen innerhalb des PBefG beizubehalten und die Aspekte der präklinischen Versorgung und Betreuung anderweitig gesetzlich zu regeln. Bei einer derartigen Lösung wären Abgrenzungsschwierigkeiten vorprogrammiert und ein einheitlicher Lebenssachverhalt künstlich in verschiedene Vorgänge aufgespalten, die wiederum verschiedenen gesetzlichen Bestimmungen unterlägen. Dies ist bei gesetzlichen Neuregelungen nach Möglichkeit zu vermeiden.

Die Herausnahme der Vorschriften über den Verkehr mit Krankenkraftwagen soll erst nach einem gewissen Übergangszeitraum in Kraft treten, um allen Ländern die Möglichkeit zu geben, eigene gesetzliche Regelungen zu erarbeiten. Damit hier kein vermeidbarer Zeitdruck entsteht, ist ein Inkrafttreten zum 01.01.1992 vorgesehen.

Bis zum Inkrafttreten der Änderung des § 1 Abs. 2 PBefG ist der Verkehr mit Krankenkraftwagen als Materie der konkurrierenden Gesetzgebung weiterhin durch Bundesrecht geregelt und wäre damit grundsätzlich länderrechtlichen Regelungen nicht zugänglich. Damit jedoch die Länder, in denen ein besonders dringender Regelungsbedarf für den Verkehr mit Krankenkraftwagen besteht, die Möglichkeit haben, schon vor diesem Zeitpunkt entsprechende Vorschriften zu erlassen, ist es erforderlich, die bis zum 01.01.1992 bestehende Regelungssperre bereits jetzt zugunsten der Länder aufzuheben und einen Vorbehalt für die Landesgesetzgebung zu normieren.

Der vorliegende Gesetzentwurf realisiert diese Forderungen. Kernstücke sind dabei die Änderung des § 1 Abs. 2 PBefG und die Übergangsbestimmung in Art. 2. Die übrigen PBefG-Änderungen in Art. 1 sind im wesentlichen Folgeänderungen.

B. Einzelbegründung

Zu Artikel 1 Nr. 1

Diese Vorschrift enthält die Herausnahme des Verkehrs mit Krankenkraftwagen aus dem Geltungsbereich des PBefG. Entsprechend der für die Bestimmung des sachlichen Geltungsbereichs des Gesetzes vorgegebenen Systematik in § 1 PBefG knüpft der Gesetzentwurf an die Beförderung von Personen an und gibt gleichzeitig eine Legaldefinition des Krankenkraftwagens.

Die Abgrenzung des in Krankenkraftwagen beförderten Personenkreises entspricht inhaltlich den für Kassenärzte und Krankenkassen verbindlichen Richtlinien über die Verordnung von Krankenfahrten, Krankentransport- und Rettungsdienstleistungen (Krankentransport-Richtlinien) vom 26.02.1982 (BANz 1982, Beilage Nr. 321, S. 9). Diese Krankentransport-Richtlinien enthalten Vorgaben dafür, welche Personen in Krankentransportwagen (vgl. dort Ziffer 2.2.1), in Rettungswagen (vgl. dort Ziffer 2.2.2) oder in Notarztwagen (vgl. dort Ziffer 2.2.3) zu befördern sind. Die vorliegend gewählte Formulierung umfaßt als gemeinsamer Nenner alle diese Beförderungsfälle, also sowohl den Krankentransport in Krankentransportwagen als auch den Notfalltransport in Rettungs- oder Notarztwagen. Sie berücksichtigt, daß der Regelungsgehalt des PBefG ausschließlich auf den Gesichtspunkt der Beförderung abstellt.

Eine Definition des Begriffes "Krankenkraftwagen" ist erforderlich, um eine einheitliche Gesetzespraxis zu gewährleisten und dem Bestimmtheitserfordernis Rechnung zu tragen. Bislang wird der Begriff des Krankenkraftwagens zwar in verschiedenen Gesetzen und Verordnungen verwendet, nirgends jedoch definiert. Das hat in der Praxis bereits verschiedentlich zu Schwierigkeiten und in den einzelnen Ländern, aber auch den verschiedenen Ressorts, zu unterschiedlichen Interpretationen des Begriffes geführt. So werden teilweise bereits Fahrzeuge, die mit leicht desinfizierbaren Sitzen ausgestattet sind, als Krankenkraftwagen angesehen, während in anderen Bereichen nur solche Fahrzeuge als Krankenkraftwagen anerkannt werden, die der DIN 75080 entsprechen. Derartige Diskrepanzen verhindert die vorliegende Formulierung in § 1 Abs. 2 Nr. 2 Satz 2.

Demgegenüber wäre eine Definition des Krankenkraftwagens unter Bezugnahme auf die DIN 75080 nicht sachgerecht, weil dann der Anwendungsbereich des PBefG bereits durch geringfügige Veränderungen an den entsprechenden Fahrzeugen manipuliert werden könnte und jede Änderung der DIN-Vorschrift eine Änderung des PBefG nach sich ziehen müßte. Die gewählte Formulierung kombiniert mit dem Erfordernis der besonderen Einrichtung objektive Gesichtspunkte mit dem subjektiven Element der Zweckbestimmung "für Krankentransport oder Notfallrettung". Sie schaltet damit Umgehungsmöglichkeiten weitgehend aus.

Unter § 1 Abs. 2 Nr. 2 Satz 2 fallen nicht normale Personenkraftwagen, auch wenn sie mit Spezialeinrichtungen (z.B. Drehsitzen) ausgestattet sind. Die gewählte Formulierung stellt sicher, daß nur Kranken- und Notfalltransporte aus dem

Geltungsbereich des Gesetzes herausgenommen werden. Die üblicherweise vom Taxi- und Mietwagengewerbe durchgeführten Patientenfahrten unterliegen weiterhin dem PBefG.

Folge der Herausnahme des Verkehrs mit Krankenkraftwagen aus dem PBefG ist, daß für eine bisher im Rahmen der konkurrierenden Gesetzgebung des Bundes (Art. 74 Nr. 11, Nr. 22 GG) geregelte Materie keine bundesrechtlichen Vorschriften mehr existieren. Damit tritt eine Entsperrung dieser Materie für den Landesgesetzgeber ein. Die Länder haben die Möglichkeit, den Verkehr mit Krankenkraftwagen, also Krankentransport und Notfallrettung, umfassend in eigener Zuständigkeit zu regeln. Dafür spricht vor allem die größere Sachnähe der Länder und die damit verbundene Möglichkeit, auf die durch die Rettungsdienstgesetze geschaffenen Gegebenheiten einzugehen. Eine bundeseinheitliche Regelung könnte diesen Besonderheiten nur unzureichend Rechnung tragen. Die gewählte Lösung ist auch deshalb sachgerecht, weil mit guten Gründen die Auffassung vertreten wird, die Länder hätten unter den Gesichtspunkten der Gefahrenabwehr und der Gesundheitsfürsorge ohnehin die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz für den Teil der Materie, der sich verkehrswirtschaftlicher Beurteilung entzieht. Die vorliegende gesetzgeberische Lösung hat den Vorteil, eine eindeutige kompetenzrechtliche Basis für die Ländergesetzgebung zu schaffen, ohne daß es im Hinblick auf einzelne Regelungsgegenstände einer Abgrenzung von konkurrierender Gesetzgebungskompetenz des Bundes für das Verkehrswesen und ausschließlicher Kompetenz der Länder für die Gefahrenabwehr und

Gesundheitsfürsorge bedarf. Diese verfassungsrechtlich äußerst schwierige Frage kann bei dem hier gewählten Weg letztlich offenbleiben.

Zu Artikel 1 Nr. 2

Redaktionelle Folgeänderung aus Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a

Zu Artikel 1 Nr. 3

Redaktionelle Folgeänderung aus Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a

Zu Artikel 1 Nr. 4

- Buchstabe a

Notwendige Folgeänderung aus Artikel 1 Nr. 1 (§ 1 Abs. 2 Nr. 2). Die Verordnungsermächtigung gilt für die Behindertenbeförderung weiter. Sind Behinderte gleichzeitig akut erkrankt oder verletzt, dann ist ihre Beförderung als Krankentransport oder Notfallrettung, und nicht mehr lediglich als Behindertenbeförderung einzustufen.

- Buchstabe b

Notwendige Folgeänderung aus Artikel 1 Nr. 1 (§ 1 Abs. 2 Nr. 2). Die Verordnungsermächtigung für Regelungen betreffend die Krankenförderung wird durch diese Einschränkung nicht gegenstandslos. Es wird auch weiterhin Krankenförderungen geben, auf die die Merkmale des § 1 Abs. 2 Nr. 2 nicht zutreffen, die sich also außerhalb des Rahmens von Kranken-

transport und Notfallrettung bewegen (z.B. die sog. Patientenfahrten, die traditionell vom Taxi- und Mietwagengewerbe wahrgenommen werden) und für die die Verordnungsermächtigung noch relevant werden kann.

Zu Art. 1 Nr. 5

- Buchstabe a

Notwendige Folgeänderung aus Artikel 1 Nr. 1 (§ 1 Abs. 2 Nr. 2)

- Buchstabe b

Redaktionelle Folgeänderungen aus Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a und aus Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a

- Buchstabe c

Redaktionelle Folgeänderungen aus Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a

Zu Artikel 1 Nr. 6

Notwendige Folgeänderungen aus Artikel 1 Nr. 1 (§ 1 Abs. 2 Nr. 2).

Zu Artikel 1 Nr. 7

Redaktionelle Folgeänderung aus Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe b.

Zu den Artikeln 2 und 4

Artikel 2 enthält für den Landesgesetzgeber die Befugnis Regelungen über die Beförderung mit Krankenkraftwagen zu erlassen. Nach Artikel 4 Abs. 2 tritt diese Vorschrift am Tage nach Verkündung des Gesetzes in Kraft. Damit besteht für die Länder bereits ab diesem Zeitpunkt die Möglichkeit, eigene gesetzliche Regelungen zu schaffen. Satz 2 stellt klar, daß die Vorschriften des PBefG nicht mehr anwendbar sind, wenn der Landesgesetzgeber von dieser Befugnis Gebrauch gemacht hat.

Der Vorbehalt zugunsten der Landesgesetzgebung ist aufgrund seines Übergangscharakters auch im Hinblick auf Art. 72 Abs. 2 GG unbedenklich: Zwar enthält eine derartige Entsperrungsklausel gleichzeitig die Feststellung, daß der Bundesgesetzgeber für die Zukunft die Notwendigkeit einer bundeseinheitlichen Regelung nicht mehr als gegeben ansieht, es wäre jedoch bereits aus Gründen der Gesetzespraktikabilität nicht sinnvoll, daraus die Konsequenz zu ziehen, die Geltung des PBefG für den Verkehr mit Krankenkraftwagen mit sofortiger Wirkung aufzuheben. Ein solches Verfahren würde die Länder kurzfristig in einen Gesetzgebungszwang versetzen und die Gefahr in sich tragen, daß in einzelnen Ländern zumindest zeitweise der Verkehr mit Krankenkraftwagen keinerlei gesetzlichen Regelungen unterliegen würde. Dies ist bei der Sensibilität der Regelungsmaterie, die Leben und Gesundheit der zu befördernden Personen betrifft, auf jeden Fall zu vermeiden.

Da die Änderung des PBefG erst zum 01.01.1992 in Kraft tritt ist gewährleistet, daß jedenfalls bis zu diesem Zeitpunkt die Regelungen des PBefG weitergelten und die Länder ausreichend Zeit

haben, entsprechende Regelungen zu erlassen. Gleichzeitig ist jedoch sichergestellt, daß die Länder befugt sind, durch die Schaffung eigener Vorschriften die Anwendbarkeit des PBefG auszuschließen. Auf diese Weise wird einerseits ein höchstmögliches Maß an Gesetzeskontinuität erreicht, andererseits aber auch dem Umstand Rechnung getragen, daß durch die Verlagerung des Regelungsschwerpunktes von der reinen Beförderung hin zur medizinischen Versorgung und Betreuung der zu befördernden Personen die größere Sachnähe inzwischen bei den Ländern liegt und sich der Bund nach Ablauf der Übergangsphase völlig aus dieser Materie zurückzieht.

05.02.88

Gesetzentwurf

des Bundesrates

**Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des
Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)****A. Zielsetzung**

Die Beförderung von kranken, verletzten oder sonst hilfsbedürftigen Personen ist derzeit Gegenstand von bundes- und landesrechtlichen Regelungen. In den Rettungs- oder Feuerwehrgesetzen haben die Länder seit Mitte der 70er Jahre Notfallrettung und Krankentransport (Rettungsdienst) als öffentliche Aufgabe der Daseinsvorsorge geregelt. Durchführende sind in der Regel die freiwilligen Hilfsorganisationen oder die Kommunen mit ihren Feuerwehren. Kennzeichnend für die entsprechenden Vorschriften ist es, daß sie hohe Anforderungen an die Organisation und die ständige Einsatzbereitschaft sowie an die Qualifikation des Personals und an die Sachausstattung des Rettungsdienstes stellen.

Daneben regelt die Beförderung von kranken, verletzten oder sonst hilfsbedürftigen Personen auch das PBefG. Soweit diese Tätigkeit von privaten Unternehmen außerhalb des Rettungsdienstes ausgeübt wird, gelten ausschließlich die Regelungen dieses Gesetzes. Es betrachtet diese Beförderungen als Gelegenheitsverkehr mit Mietwagen zum Zwecke des Krankentransports und stellt dabei ausschließlich auf Beförderungs- und Verkehrsaspekte ab. Die Bedürfnisse eines modernen Rettungswesens bleiben unberücksichtigt.

Als Folge der unterschiedlichen Zielsetzung von Rettungsdienstgesetzen und PBefG entwickelte sich auf der einen Seite ein den hohen Leistungsstandards der Rettungsdienstgesetze entsprechender, flächendeckender, am Gesamtbedarf ausgerichteter Rettungsdienst. Auf der anderen Seite entdeckten Unternehmer, die nicht dem Rettungsdienst angehören, zunehmend den Krankentransport als gewinnversprechendes Betätigungsfeld. Diese sind nicht an die speziellen, an der Rettungsdienstversorgung orientierten Zulassungsvoraussetzungen oder vergleichbar hohe Qualitätsanforderungen gebunden.

Die erläuterte Diskrepanz kann nicht nur qualitativ zu einem erheblichen Leistungsgefälle führen, sondern auch die wirtschaftliche Basis des öffentlich organisierten Rettungsdienstes beeinträchtigen. Dieser ungleiche "Wettbewerb" geht eindeutig zu Lasten des Rettungsdienstes und kann damit längerfristig zu einer Beeinträchtigung der rettungsdienstlichen Versorgung der Bevölkerung, insbesondere der Notfallversorgung, führen.

Seit langem besteht daher die Notwendigkeit, das Anforderungsprofil an den Krankentransport, der außerhalb des Rettungsdienstes durchgeführt wird, in persönlicher und sachlicher Hinsicht zu heben, die Chancengleichheit herzustellen und ggf. weitere Maßnahmen zur Funktions-sicherung des Rettungsdienstes zu ermöglichen.

Diese Aufgabenstellung sprengt den Rahmen des PBefG, das als Gesetz für die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen maßgeblich von Wirtschafts- und Verkehrsgesichtspunkten geprägt ist.

Demgegenüber tritt beim Krankentransport und der Notfallrettung der Beförderungsaspekt zunehmend in den Hintergrund; die medizinische Versorgung des Patienten ist der bestimmende Faktor der Leistung. Es erscheint daher sinnvoll, die Regelung dieser Materie den für das Gesundheitswesen in erster Linie zuständigen Ländern zu überlassen.

Diese haben dann die Möglichkeit, die Beförderung mit Krankenkraftwagen insgesamt im Zusammenhang mit den (überwiegend) bereits vorhandenen rettungsdienstlichen Vorschriften umfassend zu regeln. Eine solche Lösung ist einer bundeseinheitlichen Regelung vorzuziehen, weil damit jedes Land die Möglichkeit hat, auf seine spezifischen Entwicklungen und Besonderheiten im Rettungsdienst einzugehen.

Diese Sachlage erfordert eine Änderung der Vorschriften des PBefG. Um den Ländern einen gewissen zeitlichen Rahmen für die Erstellung eigener gesetzlicher Regelungen zur Verfügung zu stellen und keinen rechtsfreien Raum entstehen zu lassen, soll die Änderung des PBefG erst nach einer mehrjährigen Übergangszeit in Kraft treten. Während dieser Zeit sollen die Länder die Möglichkeit haben, entsprechende gesetzliche Regelungen in Kraft zu setzen und die Anwendung des PBefG insoweit auszuschließen.

B. Lösung

Das Personenbeförderungsgesetz wird so geändert, daß

die Beförderung mit Krankenkraftwagen zum 01.01.1992
aus seinem Geltungsbereich herausgenommen wird.

In einer Übergangsbestimmung wird den Ländern die Kompe-
tenz eingeräumt, die Beförderung mit Krankenkraftwagen
bereits zuvor landesrechtlich zu regeln.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Keine.

05.02.88

Gesetzentwurf

des Bundesrates

zum

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Personenbeför-
derungsgesetzes (PBefG)

/ Der Bundesrat hat in seiner 585. Sitzung am 5. Februar 1988 beschlossen, den beigefügten Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 1 des Grundgesetzes beim Deutschen Bundestag einzubringen.

Anlage

Entwurf eines Sechsten Gesetzes
zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 21. März 1961 (BGBl. I S. 241) in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9240 - 1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch das Fünfte Gesetz zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes vom 25. Februar 1983 (BGBl. I S. 196), wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

"(2) 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 fachlichen Betreuung oder der besonderen Einrichtungen des Krankenkraftwagens bedürfen oder bei denen solches aufgrund ihres Zustandes zu erwarten ist. Krankenkraftwagen im Sinn dieses Gesetzes sind Fahrzeuge, die für Krankentransport oder Notfallrettung besonders eingerichtet sind."

2. In § 13 Abs. 1 Nr. 3 Satz 3 wird das Zitat "§ 58 Abs. 1 Nr. 6" ersetzt durch das Zitat "§ 58 Abs. 1 Nr. 5".

3. In § 39 Abs. 6 Satz 1 wird das Zitat "(§ 58 Abs. 1 Nr. 3)" ersetzt durch das Zitat "(§ 58 Abs. 1 Nr. 2)".

4. § 47 Abs. 3 Satz 3 wird wie folgt geändert:

a) Unter Nummer 4 werden die Worte "Kranken- und" gestrichen und nach dem Wort "Behindertenbeförderung" das Wort "und" angefügt.

b) Es wird folgende neue Nummer 5 angefügt:

"5. die Krankenförderung, soweit es sich nicht um Beförderungen nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 handelt."

5. § 51 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 6 wird gestrichen.

b) Absatz 7 wird Absatz 6. In Satz 1 werden das Zitat "§ 58 Abs. 1 Nr. 3" durch das Zitat "§ 58 Abs. 1 Nr. 2" und das Zitat "§ 58 Abs. 1 Nr. 4" durch das Zitat "§ 58 Abs. 1 Nr. 3" ersetzt; der letzte Halbsatz "; Absatz 6 bleibt unberührt" wird gestrichen.

c) Absatz 8 wird Absatz 7. In Satz 1 wird das Zitat "§ 58 Abs. 1 Nr. 4" ersetzt durch das Zitat "§ 58 Abs. 1 Nr. 3".

6. § 58 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird die Nummer 2 gestrichen. Die Nummern 3 bis 6 werden Nummern 2 bis 5.
- b) In Absatz 2 werden die Worte "des Absatzes 1 Nr. 4" durch die Worte "des Absatzes 1 Nr. 3" ersetzt.

7. In § 66 wird in Absatz 2 Satz 2 das Zitat "§ 51 Abs. 7" ersetzt durch das Zitat "§ 51 Abs. 6".

Artikel 2

Übergangsbestimmung

Die Länder können Regelungen über die Beförderung mit Krankenkraftwagen im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 2 Personenbeförderungsgesetz in der Fassung des Art. 1 Nr. 1. dieses Gesetzes erlassen. Soweit solche Regelungen erlassen werden, sind die Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes nicht mehr anzuwenden.

Artikel 3

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 4

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt am 01.01.1992 in Kraft.

(2) Abweichend von Absatz 1 tritt Art. 2 am Tag nach der Verkündung dieses Gesetzes in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von kranken, verletzten und sonst hilfsbedürftigen Personen - also neben dem Krankentransport auch die Beförderung von Notfallpatienten - unterfällt derzeit als "Mietwagenverkehr" (§§ 46 Abs. 2 Nr. 3, 49 Abs. 4 PBefG) grundsätzlich dem Regelungsbereich des PBefG. Dieser Verkehr mit Krankenkraftwagen ist dort jedoch nur höchst unzureichend geregelt. Insbesondere hat der Bundesminister für Verkehr bisher von der in § 58 Abs. 1 Nr. 2 enthaltenen Ermächtigung, den Gelegenheitsverkehr zum Zwecke des Krankentransports durch Rechtsverordnung näher zu regeln, keinen Gebrauch gemacht. Es fehlen deshalb besondere gesetzliche Anforderungen, vor allem an die Besetzung der Krankenkraftwagen, die Qualifikation des Personals sowie an die Sachausstattung. Ferner besteht weder eine Betriebs- noch eine Beförderungspflicht. Vielmehr muß die Genehmigung zum Verkehr mit Krankenkraftwagen dann erteilt werden, wenn die allgemeinen subjektiven personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt sind. Zwar kann die Genehmigung auch unter Auflagen erteilt werden, um bestimmte Anforderungen für den speziellen Bereich der Beförderung mit Krankenkraftwagen sicherzustellen. Diese finden aber ihre Grenzen da, wo sie nicht mehr vom Zweck des PBefG, eine ordnungsgemäße Beförderung zu gewährleisten, gedeckt werden.

Entgegen dieser rein beförderungsbezogenen Betrachtungsweise des PBefG liegt der Schwerpunkt bei Krankentransport und Notfallrettung nicht mehr - wie früher - bei der bloßen Beförderung des Patienten in das Krankenhaus; vielmehr steht seine bestmögliche präklinische medizinische Versorgung vor und während der Fahrt eindeutig im Vordergrund. Diese veränderte Betrachtungsweise resultiert aus der inzwischen allgemeinen Erkenntnis, daß nicht der schnellstmögliche Transport in ein Krankenhaus für den Patienten entscheidend ist, sondern die schnelle und qualifizierte Hilfeleistung vor Ort und während des Transports.

Entsprechend diesen Erfordernissen haben die Länder Notfallrettung und Krankentransport (Rettungsdienst) als öffentliche Aufgabe der Daseinsvorsorge durch den Erlaß von Rettungsdienstgesetzen geregelt. Durchführende des Rettungsdienstes sind in erster Linie die freiwilligen Hilfsorganisationen und die Kommunen mit eigenen Einrichtungen. Der Rettungsdienst wird insoweit als funktionelle und wirtschaftliche Einheit von Krankentransport und Notfallrettung verstanden. Gekennzeichnet ist er durch ein hohes organisatorisches, personelles und sachliches Niveau; die geänderte Aufgabenstellung bei Krankentransport und Notfallrettung bestimmt das Anforderungsprofil an die Durchführenden des Rettungsdienstes.

Vergleichbare Anforderungen auf der Grundlage des PBefG zu stellen, ist wegen der Verkehrsbezogenheit dieses Gesetzes nur unzulänglich möglich. Dies hat zur Folge, daß alle, die außerhalb des Rettungsdienstes Krankentransport, aber auch Notfallrettung durchführen wollen, die Genehmigung dafür bereits dann erhalten müssen, wenn sie noch weit unterhalb der Möglichkeiten einer effektiven präklinischen Versorgung, vergleichbar

dem Niveau des Rettungsdienstes, bleiben. Dies auf Dauer hinzunehmen, hieße Kranke, Verletzte, insbesondere Notfallpatienten zweiter Klasse zu akzeptieren und ist nicht vertretbar.

Die einzig sinnvolle Lösung zur Änderung dieser rechtlichen Situation ist es, die Vorschriften über die Beförderung mit Krankenkraftwagen insgesamt aus dem PBefG herauszunehmen und den Ländern zur Regelung zu überlassen. Die Möglichkeiten einer Regelung des Verkehrs mit Krankenkraftwagen im PBefG selbst sind nämlich beschränkt. Denn entsprechende Vorschriften müßten sich im Rahmen der kompetenzbegründenden Zweckbestimmung des PBefG halten, die im wesentlichen die betriebs- und verkehrssichere Durchführung des Beförderungsvorganges an sich und die Leistungsfähigkeit des damit befaßten Gewerbezweiges zum Gegenstand hat. Dagegen sind die Fragen der Lebens- und Gesundheitserhaltung, der präklinischen Versorgung, der sachgerechten medizinischen Betreuung und Hilfeleistung der Zwecksetzung des PBefG fremd. Durch die oben dargelegte Entwicklung der Beförderung von kranken und verletzten Personen - weg vom reinen Transport und hin zur präklinischen medizinischen Betreuung vor und während des Transports - ist der früher durchaus berechtigte Regelungszusammenhang des Verkehrs mit Krankenkraftwagen mit der sonstigen entgeltlichen oder geschäftsmäßigen Beförderung von Personen weitgehend verlorengegangen. Beförderungs- und Verkehrsaspekte haben heute bei der Versorgung und Beförderung erkrankter und verletzter Personen nur noch nachrangige Bedeutung. Eine Regelung innerhalb des PBefG hieße den Regelungsschwerpunkt der Materie verkennen und den Ordnungsrahmen dieses Gesetzes sprengen.

Ebenfalls abzulehnen ist es, verkehrs- und beförderungsbezogene Regelungen innerhalb des PBefG beizubehalten und die Aspekte der präklinischen Versorgung und Betreuung anderweitig gesetzlich zu regeln. Bei einer derartigen Lösung wären Abgrenzungsschwierigkeiten vorprogrammiert und ein einheitlicher Lebenssachverhalt künstlich in verschiedene Vorgänge aufgespalten, die wiederum verschiedenen gesetzlichen Bestimmungen unterlägen. Dies ist bei gesetzlichen Neuregelungen nach Möglichkeit zu vermeiden.

Die Herausnahme der Vorschriften über den Verkehr mit Krankenkraftwagen soll erst nach einem gewissen Übergangszeitraum in Kraft treten, um allen Ländern die Möglichkeit zu geben, eigene gesetzliche Regelungen zu erarbeiten. Damit hier kein vermeidbarer Zeitdruck entsteht, ist ein Inkrafttreten zum 01.01.1992 vorgesehen.

Bis zum Inkrafttreten der Änderung des § 1 Abs. 2 PBefG ist der Verkehr mit Krankenkraftwagen als Materie der konkurrierenden Gesetzgebung weiterhin durch Bundesrecht geregelt und wäre damit grundsätzlich länderrechtlichen Regelungen nicht zugänglich. Damit jedoch die Länder, in denen ein besonders dringender Regelungsbedarf für den Verkehr mit Krankenkraftwagen besteht, die Möglichkeit haben, schon vor diesem Zeitpunkt entsprechende Vorschriften zu erlassen, ist es erforderlich, die bis zum 01.01.1992 bestehende Regelungssperre bereits jetzt zugunsten der Länder aufzuheben und einen Vorbehalt für die Landesgesetzgebung zu normieren.

Der Gesetzentwurf realisiert diese Forderungen.

Kernstücke sind dabei die Änderung des § 1 Abs. 2 PBefG und die Übergangsbestimmung in Art. 2. Die übrigen PBefG-Änderungen in Art. 1 sind im wesentlichen Folgeänderungen.

B. Einzelbegründung

Zu Artikel 1 Nr. 1

Diese Vorschrift enthält die Herausnahme des Verkehrs mit Krankenkraftwagen aus dem Geltungsbereich des PBefG. Entsprechend der für die Bestimmung des sachlichen Geltungsbereichs des Gesetzes vorgegebenen Systematik in § 1 PBefG knüpft der Gesetzentwurf an die Beförderung von Personen an und gibt gleichzeitig eine Legaldefinition des Krankenkraftwagens.

Die Abgrenzung des in Krankenkraftwagen beförderten Personenkreises entspricht inhaltlich den für Kassenärzte und Krankenkassen verbindlichen Richtlinien über die Verordnung von Krankenfahrten, Krankentransport- und Rettungsdienstleistungen (Krankentransport-Richtlinien) vom 26.02.1982 (BANz 1982, Beilage Nr. 321, S. 9). Diese Krankentransport-Richtlinien enthalten Vorgaben dafür, welche Personen in Krankentransportwagen (vgl. dort Ziffer 2.2.1), in Rettungswagen (vgl. dort Ziffer 2.2.2) oder in Notarztwagen (vgl. dort Ziffer 2.2.3) zu befördern sind. Die vorliegend gewählte Formulierung umfaßt als gemeinsamer Nenner alle diese Beförderungsfälle, also sowohl den Krankentransport in Krankentransportwagen als auch den Notfalltransport in Rettungs- oder Notarztwagen. Sie berücksichtigt, daß der Regelungsgehalt des PBefG ausschließlich auf den Gesichtspunkt der Beförderung abstellt.

Eine Definition des Begriffes "Krankenkraftwagen" ist erforderlich, um eine einheitliche Gesetzespraxis zu gewährleisten und dem Bestimmtheitserfordernis Rechnung zu tragen. Bislang wird der Begriff des Krankenkraftwagens zwar in verschiedenen Gesetzen und Verordnungen verwendet, nirgends jedoch definiert. Das hat in der Praxis bereits verschiedentlich zu Schwierigkeiten und in den einzelnen Ländern, aber auch den verschiedenen Ressorts, zu unterschiedlichen Interpretationen des Begriffes geführt. So werden teilweise bereits Fahrzeuge, die mit leicht desinfizierbaren Sitzen ausgestattet sind, als Krankenkraftwagen angesehen, während in anderen Bereichen nur solche Fahrzeuge als Krankenkraftwagen anerkannt werden, die der DIN 75080 entsprechen. Derartige Diskrepanzen verhindert die vorliegende Formulierung in § 1 Abs. 2 Nr. 2 Satz 2.

Demgegenüber wäre eine Definition des Krankenkraftwagens unter Bezugnahme auf die DIN 75080 nicht sachgerecht, weil dann der Anwendungsbereich des PBefG bereits durch geringfügige Veränderungen an den entsprechenden Fahrzeugen manipuliert werden könnte und jede Änderung der DIN-Vorschrift eine Änderung des PBefG nach sich ziehen müßte. Die gewählte Formulierung kombiniert mit dem Erfordernis der besonderen Einrichtung objektive Gesichtspunkte mit dem subjektiven Element der Zweckbestimmung "für Krankentransport oder Notfallrettung". Sie schaltet damit Umgehungsmöglichkeiten weitgehend aus.

Unter § 1 Abs. 2 Nr. 2 Satz 2 fallen nicht normale Personenkraftwagen, auch wenn sie mit Spezialeinrichtungen (z.B. Drehsitzen) ausgestattet sind. Die gewählte Formulierung stellt sicher, daß nur Kranken- und Notfalltransporte aus dem

Geltungsbereich des Gesetzes herausgenommen werden. Die üblicherweise vom Taxi- und Mietwagengewerbe durchgeführten Patientenfahrten unterliegen weiterhin dem PBefG.

Folge der Herausnahme des Verkehrs mit Krankenkraftwagen aus dem PBefG ist, daß für eine bisher im Rahmen der konkurrierenden Gesetzgebung des Bundes (Art. 74 Nr. 11, Nr. 22 GG) geregelte Materie keine bundesrechtlichen Vorschriften mehr existieren. Damit tritt eine Entsperrung dieser Materie für den Landesgesetzgeber ein. Die Länder haben die Möglichkeit, den Verkehr mit Krankenkraftwagen, also Krankentransport und Notfallrettung, umfassend in eigener Zuständigkeit zu regeln. Dafür spricht vor allem die größere Sachnähe der Länder und die damit verbundene Möglichkeit, auf die durch die Rettungsdienstgesetze geschaffenen Gegebenheiten einzugehen. Eine bundeseinheitliche Regelung könnte diesen Besonderheiten nur unzureichend Rechnung tragen. Die gewählte Lösung ist auch deshalb sachgerecht, weil mit guten Gründen die Auffassung vertreten wird, die Länder hätten unter den Gesichtspunkten der Gefahrenabwehr und der Gesundheitsfürsorge ohnehin die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz für den Teil der Materie, der sich verkehrswirtschaftlicher Beurteilung entzieht. Die vorliegende gesetzgeberische Lösung hat den Vorteil, eine eindeutige kompetenzrechtliche Basis für die Ländergesetzgebung zu schaffen, ohne daß es im Hinblick auf einzelne Regelungsgegenstände einer Abgrenzung von konkurrierender Gesetzgebungskompetenz des Bundes für das Verkehrswesen und ausschließlicher Kompetenz der Länder für die Gefahrenabwehr und

Gesundheitsfürsorge bedarf. Diese verfassungsrechtlich äußerst schwierige Frage kann bei dem hier gewählten Weg letztlich offenbleiben.

Zu Artikel 1 Nr. 2

Redaktionelle Folgeänderung aus Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a

Zu Artikel 1 Nr. 3

Redaktionelle Folgeänderung aus Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a

Zu Artikel 1 Nr. 4

- Buchstabe a

Notwendige Folgeänderung aus Artikel 1 Nr. 1 (§ 1 Abs. 2 Nr. 2). Die Verordnungsermächtigung gilt für die Behindertenbeförderung weiter. Sind Behinderte gleichzeitig akut erkrankt oder verletzt, dann ist ihre Beförderung als Krankentransport oder Notfallrettung, und nicht mehr lediglich als Behindertenbeförderung einzustufen.

- Buchstabe b

Notwendige Folgeänderung aus Artikel 1 Nr. 1 (§ 1 Abs. 2 Nr. 2). Die Verordnungsermächtigung für Regelungen betreffend die Krankenförderung wird durch diese Einschränkung nicht gegenstandslos. Es wird auch weiterhin Krankenförderungen geben, auf die die Merkmale des § 1 Abs. 2 Nr. 2 nicht zutreffen, die sich also außerhalb des Rahmens von Kranken-

transport und Notfallrettung bewegen (z.B. die sog. Patientenfahrten, die traditionell vom Taxi- und Mietwagengewerbe wahrgenommen werden) und für die die Verordnungsermächtigung noch relevant werden kann.

Zu Art. 1 Nr. 5

- Buchstabe a

Notwendige Folgeänderung aus Artikel 1 Nr. 1 (§ 1 Abs. 2 Nr. 2)

- Buchstabe b

Redaktionelle Folgeänderungen aus Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a und aus Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a

- Buchstabe c

Redaktionelle Folgeänderungen aus Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a

Zu Artikel 1 Nr. 6

Notwendige Folgeänderungen aus Artikel 1 Nr. 1 (§ 1 Abs. 2 Nr. 2).

Zu Artikel 1 Nr. 7

Redaktionelle Folgeänderung aus Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe b.

Zu den Artikeln 2 und 4

Artikel 2 enthält für den Landesgesetzgeber die Befugnis, Regelungen über die Beförderung mit Krankenkraftwagen zu erlassen. Nach Artikel 4 Abs. 2 tritt diese Vorschrift am Tage nach Verkündung des Gesetzes in Kraft. Damit besteht für die Länder bereits ab diesem Zeitpunkt die Möglichkeit, eigene gesetzliche Regelungen zu schaffen. Satz 2 stellt klar, daß die Vorschriften des PBefG nicht mehr anwendbar sind, wenn der Landesgesetzgeber von dieser Befugnis Gebrauch gemacht hat.

Der Vorbehalt zugunsten der Landesgesetzgebung ist aufgrund seines Übergangscharakters auch im Hinblick auf Art. 72 Abs. 2 GG unbedenklich: Zwar enthält eine derartige Entsperrungsklausel gleichzeitig die Feststellung, daß der Bundesgesetzgeber für die Zukunft die Notwendigkeit einer bundeseinheitlichen Regelung nicht mehr als gegeben ansieht, es wäre jedoch bereits aus Gründen der Gesetzespraktikabilität nicht sinnvoll, daraus die Konsequenz zu ziehen, die Geltung des PBefG für den Verkehr mit Krankenkraftwagen mit sofortiger Wirkung aufzuheben. Ein solches Verfahren würde die Länder kurzfristig in einen Gesetzgebungszwang versetzen und die Gefahr in sich tragen, daß in einzelnen Ländern zumindest zeitweise der Verkehr mit Krankenkraftwagen keinerlei gesetzlichen Regelungen unterliegen würde. Dies ist bei der Sensibilität der Regelungsmaterie, die Leben und Gesundheit der zu befördernden Personen betrifft, auf jeden Fall zu vermeiden.

Da die Änderung des PBefG erst zum 01.01.1992 in Kraft tritt ist gewährleistet, daß jedenfalls bis zu diesem Zeitpunkt die Regelungen des PBefG weitergelten und die Länder ausreichend Zeit

haben, entsprechende Regelungen zu erlassen. Gleichzeitig ist jedoch sichergestellt, daß die Länder befugt sind, durch die Schaffung eigener Vorschriften die Anwendbarkeit des PBefG auszuschließen. Auf diese Weise wird einerseits ein höchstmögliches Maß an Gesetzeskontinuität erreicht, andererseits aber auch dem Umstand Rechnung getragen, daß durch die Verlagerung des Regelungsschwerpunktes von der reinen Beförderung hin zur medizinischen Versorgung und Betreuung der zu befördernden Personen die größere Sachnähe inzwischen bei den Ländern liegt und sich der Bund nach Ablauf der Übergangsphase völlig aus dieser Materie zurückzieht.