

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 Funktionssicherung 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 1. Januar 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

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
121 (323) — 921 00 — Pe 21/88 (NA 1)

Bonn, den 20. April 1988

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Abs. 3 des Grundgesetzes den vom Bundesrat in seiner 585. Sitzung am 5. Februar 1988 beschlossenen Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Die Auffassung der Bundesregierung zu dem Gesetzentwurf ist in der als Anlage 2 beigefügten Stellungnahme dargelegt.

Kohl

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 Artikels 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 1. Januar 1992 in Kraft.

(2) Abweichend von Absatz 1 tritt Artikel 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 Regelungsbe- reich des PBefG. Dieser Verkehr mit Krankenkraftwa- gen ist dort jedoch nur höchst unzureichend geregelt. Insbesondere hat der Bundesminister für Verkehr bis- her von der in § 58 Abs. 1 Nr. 2 enthaltenen Ermäch- tigung, den Gelegenheitsverkehr zum Zwecke des Krankentransports durch Rechtsverordnung näher zu re- geln, keinen Gebrauch gemacht. Es fehlen deshalb besondere gesetzliche Anforderungen, vor allem an die Besetzung der Krankenkraftwagen, die Qualifi- kation des Personals sowie an die Sachausstattung. Fer- ner besteht weder eine Betriebs- noch eine Beförde- rungspflicht. Vielmehr muß die Genehmigung zum Verkehr mit Krankenkraftwagen dann erteilt werden, wenn die allgemeinen subjektiven personenbeförde- rungsrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen er- füllt sind. Zwar kann die Genehmigung auch unter Auflagen erteilt werden, um bestimmte Anforderun- gen 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 ge- währleisten, gedeckt werden.

Entgegen dieser rein beförderungsbezogenen Be- trachtungsweise des PBefG liegt der Schwerpunkt bei Krankentransport und Notfallrettung nicht mehr — wie früher — bei der bloßen Beförderung des Pa- tienten in das Krankenhaus; vielmehr steht seine best- mögliche 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 Län- der Notfallrettung und Krankentransport (Rettungs- dienst) als öffentliche Aufgabe der Daseinsvorsorge durch den Erlass von Rettungsdienstgesetzen geregelt. Durchführende des Rettungsdienstes sind in erster Li- nie die freiwilligen Hilfsorganisationen und die Kom- munen mit eigenen Einrichtungen. Der Rettungs- dienst wird insoweit als funktionelle und wirtschaftli- che Einheit von Krankentransport und Notfallrettung verstanden. Gekennzeichnet ist er durch ein hohes organisatorisches, personelles und sachliches Niveau; die geänderte Aufgabenstellung bei Krankentrans- port und Notfallrettung bestimmt das Anforderungs- profil 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 Rettungsdien- stes Krankentransport, aber auch Notfallrettung durchführen wollen, die Genehmigung dafür bereits dann erhalten müssen, wenn sie noch weit unterhalb der Möglichkeiten einer effektiven präklinischen Ver- sorgung, vergleichbar dem Niveau des Rettungsdien- stes, bleiben. Dies auf Dauer hinzunehmen, hieße Kranke, Verletzte, insbesondere Notfallpatienten zweiter Klasse zu akzeptieren und ist nicht vertret- bar.

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 Re- gelung des Verkehrs mit Krankenkraftwagen im PBefG selbst sind nämlich beschränkt. Denn entspre- chende Vorschriften müßten sich im Rahmen der kompetenzbegründenden Zweckbestimmung des PBefG halten, die im wesentlichen die betriebs- und verkehrssichere Durchführung des Beförderungsvor- ganges an sich und die Leistungsfähigkeit des damit befaßten Gewerbezweiges zum Gegenstand hat. Da- gegen sind die Fragen der Lebens- und Gesundheits- erhaltung, der präklinischen Versorgung, der sachge- rechten medizinischen Betreuung und Hilfeleistung der Zwecksetzung des PBefG fremd. Durch die oben dargelegte Entwicklung der Beförderung von kran- ken und verletzten Personen — weg vom reinen Transport und hin zur präklinischen medizinischen Betreuung vor und während des Transports — ist der früher durchaus berechtigte Regelungszusammen- hang des Verkehrs mit Krankenkraftwagen mit der sonstigen entgeltlichen oder geschäftsmäßigen Beför- derung von Personen weitgehend verlorengegangen. Beförderungs- und Verkehrsaspekte haben heute bei der Versorgung und Beförderung erkrankter und ver- letzter Personen nur noch nachrangige Bedeutung. Eine Regelung innerhalb des PBefG hieße den Rege- lungsschwerpunkt der Materie verkennen und den Ordnungsrahmen dieses Gesetzes sprengen.

Ebenfalls abzulehnen ist es, verkehrs- und beförde- rungsbezogene Regelungen innerhalb des PBefG bei- zubehalten und die Aspekte der präklinischen Versor- gung und Betreuung anderweitig gesetzlich zu re- geln. Bei einer derartigen Lösung wären Abgren- zungsschwierigkeiten vorprogrammiert und ein ein- heitlicher Lebenssachverhalt künstlich in verschie- dene Vorgänge aufgespalten, die wiederum verschie- denen 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 1. Januar 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 länderrrechtlichen 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 1. Januar 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 Artikel 2. Die übrigen PBefG-Änderungen in Artikel 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. Februar 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 Bestimmtheitsgebot 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 verschiedent-

lich 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 (Artikel 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 Krankentransporte wird durch diese Einschränkung nicht gestandslos. Es wird auch weiterhin Krankentransporte geben, auf die die Merkmale des § 1 Abs. 2 Nr. 2 nicht zutreffen, die sich also außerhalb des Rahmens von Krankentransport 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 Artikel 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 Artikel 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 1. Januar 1992 in Kraft tritt, ist gewährleistet, daß jedenfalls bis zu diesem Zeitpunkt die Regelungen des PBefG weiter gelten 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.

Stellungnahme der Bundesregierung

I. Allgemeines

Obwohl das bestehende Nebeneinander von landesrechtlichen Regelungen für den öffentlichen Rettungsdienst und bundesrechtlichen Regelungen für den als Gewerbe durchgeführten Krankentransport im Personenbeförderungsgesetz nach den Erkenntnissen der Bundesregierung bisher nicht zu einer Gefährdung der rettungsdienstlichen Versorgung der Bevölkerung geführt hat, ist die Bundesregierung gleichwohl bereit, der Herausnahme des Krankentransports aus dem Personenbeförderungsgesetz in dem vorgeschlagenen Umfang zuzustimmen. Die auf den Seiten 6 und 7 der BR-Drucksache 544/87 vorgebrachten Bedenken gegen die Gesetzgebungskompetenz des Bundes werden nicht geteilt. Die Bundesregierung hält landesrechtliche Lösungen jedoch für einen gangbaren Weg, um Besonderheiten in den Bundesländern und gewachsenen Strukturen im Rettungsdienst Rechnung tragen zu können.

Die Bundesregierung geht davon aus, daß die den Ländern damit zufallende Möglichkeit, die Beförderung kranker, verletzter oder sonstwie hilfsbedürftiger Personen in Krankenkraftwagen in eigener Hoheit zu regeln, nicht zu einer Verdrängung privater Unternehmen und Organisationen aus diesem Bereich führt. Sie ist nach wie vor der Ansicht, daß auch in diesem Teilmarkt auf die Beibehaltung eines begrenzten Wettbewerbs nicht verzichtet werden kann. Gegen eine Zulassungsregelung, die sich als Zugangssperre für private Krankentransportunternehmen auswirken könnte, hätte die Bundesregierung nach wie vor erhebliche verfassungsrechtliche Bedenken. Zur Zahl der zugelassenen Krankenkraftwagen wird auf die Anlage verwiesen.

Die Bundesregierung erwartet deshalb, daß künftige landesrechtliche Vorschriften für den Krankentransport die Möglichkeit einer Beteiligung privater Unternehmen und Organisationen an diesen Beförderungen sicherstellen. Unter dieser Prämisse stimmt sie dem Gesetzentwurf des Bundesrates zu.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 Nr. 1

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu. Sie versteht die Formulierung „... , wenn damit kranke, ... Personen befördert werden, die ... bedürfen oder ...“ in der Weise, daß im Falle der Beförderung einer kranken Person, die während der Fahrt einer medizinisch-fachlichen Betreuung nicht bedarf, es sich um Mietwagenverkehr im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes handelt. Für die Beförderung solcher Personen bedarf der Unternehmer daher unverändert einer Genehmigung nach § 2 Abs. 1 Nr. 4, § 46 Abs. 2 Nr. 3, § 49 Abs. 4 PBefG, auch wenn die Beför-

derung mit einem Krankenkraftwagen durchgeführt wird.

Die Bundesregierung schlägt vor, in § 1 Abs. 2 Nr. 2 die Worte „einer fachlichen Betreuung“ durch die Worte „medizinisch-fachlichen Betreuung“ zu ersetzen. Damit wird klargestellt, daß die Überwachung und mögliche Betreuung der beförderten Personen durch ärztliches oder anderes im Rettungsdienst mit medizinischer Tätigkeit betrautes Personal gemeint ist.

Die Bundesregierung schlägt ferner vor, die Begriffsdefinition des Krankenkraftwagens in § 1 Abs. 2 Nr. 2 Satz 2 des Entwurfs in § 4 als Absatz 6 anzufügen. § 4 enthält auch die Legaldefinitionen für die übrigen vom Personenbeförderungsgesetz erfaßten Fahrzeuge.

Zudem sollte im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens nach einer Definition des Krankenkraftwagens gesucht werden, die eine schärfere Abgrenzung zu leicht umgerüsteten Taxen- und Mietwagen (z. B. Drehsitze, Liegen) und damit zu den sog. Patientenfahrten erlaubt als die vorgeschlagene Formulierung „die für ... besonders eingerichtet sind.“

Dies könnte ggf. dadurch erreicht werden, daß eine Definition in Anlehnung an die DIN-Norm 758 00 erfolgt und gleichzeitig solche Fahrzeuge einbezogen werden, die nur geringfügig von der DIN-Norm abweichen. Die Bundesregierung hält eine klare, von den zuständigen Behörden der Länder auch praktikierbare Abgrenzung zum Taxen- und Mietwagenverkehr gemäß Personenbeförderungsgesetz für unerläßlich.

Zu Artikel 1 Nr. 2 bis 6

Die Bundesregierung stimmt diesen Vorschlägen zu.

Zu Artikel 2

Die Bundesregierung erhebt gegen den Vorschlag keine Einwendungen. Vergleichbare sogenannte Entsperrungsklauseln enthält auch § 246 des Baugesetzbuches. Verfassungsrechtlich sind sie nicht zu beanstanden, wenn die Frage des Bedürfnisses nach einer bundesgesetzlichen Regelung bei der Aufhebung derartiger Regelungen keine Rolle mehr spielt. Hier von ausgehend kann dem Bundesgesetzgeber dann auch nicht verwehrt sein, Bundesrecht unter den Vorbehalt abweichender landesrechtlicher Regelungen zu stellen.

Zu den Artikeln 3 und 4

Die Bundesregierung stimmt den Vorschlägen zu.

Anlage

1. Zahl der am 1. Juli 1987 zugelassenen Krankenkraftwagen

(Rettungstransportwagen — RTW — und Krankentransportwagen — KTW)

(Quelle: Statist. Mitteilungen der KBA, Heft 7/87)

Land	Zahl
Baden-Württemberg	1 818
Bayern	2 280
Berlin	407
Bremen	141
Hamburg	459
Hessen	1 185
Niedersachsen	1 874
Nordrhein-Westfalen	3 819
Rheinland-Pfalz	844
Saarland	270
Schleswig-Holstein	633
	13 730
davon in kreisfreien Städten	5 372
Landkreise	8 358

Die Zahlen enthalten auch Fahrzeuge, mit denen auf Grund der Freistellungs-Verordnung (vom Personenbeförderungsgesetz) Krankentransporten durchgeführt werden, z. B. RTW und KTW der Feuerwehr.

2. Als Mietwagen nach §§ 46, 49 Abs. 4 PBefG genehmigte Spezialfahrzeuge für Krankentransporten (1985)

Quelle: Bericht des Bundesministers für Verkehr über die Entwicklung des Taxen- und Mietwagenverkehrs 1982 bis 1985.

Land	Genehmigungsinhaber			
	insgesamt	Rettungsdienste, Hilfsorganisationen	private Unternehmen	Anteil der Privaten in %
Baden-Württemberg	1 242	1 216	26	2,09
Bayern	1 069	1 042	27	2,53
Berlin	170	79	91	53,53
Bremen	64	64	—	—
Hamburg	72	53	19	26,39
Hessen	754	695	59	7,82
Niedersachsen	1 011	914	97	9,59
Nordrhein-Westfalen	428	308	120	28,04
Rheinland-Pfalz	482	472	10	2,07
Saarland	103	90	13	12,62
Schleswig-Holstein	29	17	12	41,38
	5 424	4 950	474	8,74

Die Zahlen enthalten im Gegensatz zur Tabelle 1 nicht Fahrzeuge, mit denen auf Grund der Freistellungs-Verordnung (vom Personenbeförderungsgesetz) Krankentransporten durchgeführt werden, z. B. RTW und KTW der Feuerwehr.

