


Wer bekommt die Krankenfahrt? Taxi, Plattform, Hilfsorganisation oder gar ein von der Praxis organisierter Shuttleservice?

Foto: taxi heute Redaktion / KI

# Kampf um die Krankenfahrt

**Grauzone Krankentransport** Wer regelmäßig Krankenfahrten durchführt, kennt die Situation. Ein Taxiunternehmer bringt Patienten zur Dialyse, zur Reha oder nach einem Krankenhausaufenthalt nach Hause. Gleichzeitig stehen vor derselben Klinik Fahrzeuge des Roten Kreuzes, der Johanniter, der Malteser oder anderer Hilfsorganisationen bereit.

Vor dem Haupteingang einer Rehaklinik stehen mehrere Fahrzeuge. Ein Taxi bringt einen Dialysepatienten zur Behandlung. Daneben wartet ein Wagen des Deutschen Roten Kreuzes. Wenige Minuten später fährt ein Fahrzeug der Johanniter vor. Für die Patienten macht das kaum einen Unterschied. Sie steigen ein, werden zur Behandlung gebracht oder nach Hause gefahren.

Für viele Taxiunternehmer sieht das anders aus: Hinter jeder dieser Fahrten steht ein Auftrag, der in der Kalkulation zählt. Für sie sind Krankenfahrten ein entscheidendes Standbein geworden. Einen Teil dieses „Kuchens“ sichern sich jedoch immer häufiger das Rote Kreuz, die Johanniter und ähnliche Organisationen. Dabei stellt sich nicht selten die Frage: Warum dürfen diese Fahrdienste eigentlich Krankenfahrten durchführen? Und weshalb kann das Taxigewerbe dagegen kaum etwas unternehmen? Die Antwort liegt in einem Zusammenspiel aus Sozialrecht, Personenbeförderungsrecht und einer Entwicklung des Gesundheitswesens, die weit über die klassische Taxibranche hinausgeht.

## Ein Missverständnis beginnt bereits beim Begriff

Im Sprachgebrauch des Gewerbes wird häufig jede Beförderung eines Patienten als Krankenfahrt bezeichnet. Rechtlich ist die Lage deutlich differenzierter.

Das deutsche Gesundheitswesen unterscheidet zwischen Krankenfahrten, Krankentransporten und Rettungsfahrten. Die Krankentransport-Richtlinie des Gemeinsamen Bundesausschusses definiert Krankenfahrten als Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln, privaten Fahrzeugen, Mietwagen oder Taxen, bei denen keine medizinisch-fachliche Betreuung während der Fahrt erforderlich ist. Entscheidend ist also nicht der Gesundheitszustand des Fahrgastes, sondern die Frage, ob während der Fahrt medizinische Unterstützung notwendig wird.

Wer beispielsweise zur Dialyse fährt, zur Bestrahlung muss oder nach einer Operation nach Hause gebracht wird, benötigt häufig keine medizinische Betreuung im Fahrzeug. In diesen Fällen kann die Fahrt mit Taxi oder Mietwagen erfolgen. Anders verhält es sich beim qualifizierten Krankentransport. Dort sind speziell ausgestattete Fahrzeuge und medizinisch geschultes Personal vorgeschrieben. Patienten benötigen während der Fahrt fachliche Betreuung oder besondere medizinische Einrichtungen. Solche Transporte fallen in den Bereich des Rettungsdienstes und werden durch die jeweiligen Landesrettungsdienstgesetze geregelt.

Für das Taxigewerbe liegt die wirtschaftlich interessante Zone genau zwischen diesen beiden Welten: Patienten sind krank genug, um eine verordnete Beförderung zu benötigen, aber nicht so krank, dass ein Krankentransportwagen erforderlich wäre.

## Taxi ist nur ein Anbieter unter mehreren

Viele Unternehmer gehen davon aus, Krankenfahrten seien automatisch ein Betätigungsfeld des Taxigewerbes. Tatsächlich ist die Rechtslage deutlich offener. Die Krankentransport-Richtlinie nennt ausdrücklich Taxi und Mietwagen als zulässige Beförderungsmittel für Krankenfahrten. Gleichzeitig schließt sie andere geeignete Fahrdienste nicht aus. Entscheidend ist nicht die Farbe des Fahrzeugs oder die Branche des Betreibers, sondern ob die jeweilige Beförderungsleistung rechtmäßig

erbracht wird. Genau an dieser Stelle kommen Organisationen wie das Deutsche Rote Kreuz, die Johanniter, die Malteser oder der Arbeiter-Samariter-Bund ins Spiel.

Sie betreiben häufig mehrere Verkehrsarten gleichzeitig: Rettungsdienste, qualifizierte Krankentransporte, Behindertenfahrdienste, Patientenfahrdienste und teilweise auch genehmigten Mietwagenverkehr. Für den Patienten sieht das oft ähnlich aus. Rechtlich können dahinter jedoch völlig unterschiedliche Genehmigungen stehen. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) regelt grundsätzlich jede geschäftsmäßige oder entgeltliche Personenbeförderung mit Kraftfahrzeugen. Als zulässige Formen nennt das Gesetz unter anderem den Taxi- und den Mietwagenverkehr. Genau hier liegt der häufig übersehene Punkt: Wenn eine Hilfsorganisation Krankenfahrten gegen Entgelt durchführt, benötigt sie in vielen Fällen dieselben Genehmigungen wie andere Verkehrsunternehmen auch. Dann bewegt sie sich rechtlich im Taxi- oder Mietwagenrecht. Die Organisation ist also nicht deshalb privilegiert, weil sie Rotes Kreuz oder Johanniter heißt. Sie darf fahren, weil sie über die entsprechenden Genehmigungen verfügt. Besonders komplex wird die Lage dort, wo Behindertenfahrdienste ins Spiel kommen.

Viele Hilfsorganisationen betreiben Fahrdienste für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Rollstuhlfahrer oder Personen mit Behinderungen. Diese Leistungen werden häufig nicht über den klassischen Verkehrsmarkt finanziert, sondern über Sozialhilfeträger, Eingliederungshilfen, Kommunen oder Krankenkassen. Für Taxibetriebe entsteht dadurch oft der Eindruck eines Wettbewerbers mit Sonderrechten. Tatsächlich stammen die Aufträge jedoch häufig aus einem anderen Finanzierungssystem. Während ein Taxiunternehmen um einzelne Krankenfahrten oder Verträge mit Krankenkassen konkurriert, bewegen sich Behindertenfahrdienste teilweise in sozialrechtlich organisierten Förderstrukturen. Die Fahrzeuge stehen zwar vor derselben Klinik, wirtschaftlich handelt es sich jedoch nicht immer um denselben Markt.

## Warum Klagen selten Erfolg haben

Aus Sicht vieler Taxiunternehmer wirkt die Situation zunächst ungerecht. Die Fahrzeuge der Hilfsorganisationen stehen an denselben Krankenhäusern, fahren dieselben Patienten und rechnen teilweise sogar mit denselben Krankenkassen ab. Warum also nicht dagegen vorgehen?

Die Antwort ist juristisch vergleichsweise nüchtern. Ein Taxiunternehmer kann nur dann erfolgreich gegen einen Wettbewerber vorgehen, wenn dieser gegen geltendes Recht verstößt. Allein die Tatsache, dass eine Hilfsorganisation ebenfalls Krankenfahrten anbietet, stellt keinen Rechtsverstoß dar. Verfügt der Fahrdienst über die erforderlichen Genehmigungen oder bewegt er sich innerhalb spezieller sozialrechtlicher Regelungen, fehlt die Grundlage für rechtliche Schritte. Entscheidend ist nicht, wer vor der Klinik steht, sondern auf welcher rechtlichen Grundlage die Fahrt erfolgt. Wettbewerb allein begründet keinen Unterlassungsanspruch.

Für Krankenhäuser, Reha-Einrichtungen und Krankenkassen zählt weniger die Verkehrsart als die Fähigkeit, Transporte zuverlässig, dokumentierbar und digital abzuwickeln. Hilfsorganisationen verfügen häufig über große Fahrzeugflotten, Leitstellenstrukturen und langjährige Beziehungen zu Krankenhäusern. Dadurch haben sie bei Ausschreibungen oder Rahmenverträgen oftmals günstige Voraussetzungen. Das bedeutet jedoch nicht automatisch, dass Taxiunternehmen ausgeschlossen wären. Gerade bei Dialysefahrten, Entlassfahrten und Serienbeförderungen bleibt das Taxi vielerorts ein unverzichtbarer Bestandteil der Patientenmobilität. Dass Fahrzeuge des Roten Kreuzes, der Johanniter oder anderer Hilfsorganisationen Krankenfahrten durchführen dürfen, ist keine Ausnahme im Personenbeförderungsrecht. Es ist vielmehr Ausdruck eines Systems, in dem unterschiedliche Anbieter dieselbe Beförderungsaufgabe übernehmen können.

Solange die erforderlichen Genehmigungen vorliegen oder sozialrechtliche Grundlagen greifen, besteht für Taxiunternehmen kaum eine Möglichkeit, dagegen erfolgreich vorzugehen. *tk*

Hilfsorganisationen besitzen kein Vorrecht auf Krankenfahrten. Sie nutzen lediglich die Möglichkeiten, die das bestehende Personenbeförderungs- und Sozialrecht eröffnet.


# Schulbus-Zubehör



## Schulbus-Rollo

Springrollo für's Heckfenster mit Befestigungsteilen

Best.-Nr. 38103 60 x 60 cm € 187,-

Best.-Nr. 38105 40 x 40 cm € 109,-



## Übelkeitstüten

- aus weißem Natronpapier
- mit eingeschweißter Plastikfolie
- Maße 12 x 8 x 23 cm; ca. 1,5 Liter

Best.-Nr. 38880 100 Stück € 50,-

Preise freibleibend zuzügl. MwSt. und Versand. Es gelten die Lieferbedingungen der HUSS-VERLAG GmbH unter www.huss-shop.de.

## Klappbares Schulbus-Schild

Standard aus Aluminium

- diebstahlsicher
- keine Aufbewahrungsprobleme
- klappert nicht
- waschanlagensicher
- passt an alle Bustypen
- **neue Ausführung**

Standard

Best.-Nr. 38113 40 x 40 cm € 32,-

Premium

Best.-Nr. 38112 40 x 40 cm € 40,-

Best.-Nr. 38102 60 x 60 cm € 59,-

## Kein Eis-Verzehr

- Zweiseitig • Selbstklebend

Best.-Nr. 38420 4 Stück € 4,- 20 Stück € 17,-

## Schulbus-Schild

**starr/aus Hart-Aluminium**
komplett mit Halteleisten

- 40 x 40 cm
- 60 x 60 cm



Best.-Nr. 38111 € 44,-

Best.-Nr. 38101 € 59,-

**aus Magnet-Kunststoff**
(haftet nicht auf Aluminium)

- 40 x 40 cm

Best.-Nr. 38110 € 51,-

für Fahrzeuge bis 6 Sitze

- 27 x 27 cm
- 25 x 25 cm

Best.-Nr. 38434 € 35,-

Best.-Nr. 38436 € 24,-

**Qualitätsfolie selbstklebend**
3M Reflexfolie, retroreflektierend

- 25 x 25 cm
- 40 x 40 cm

Best.-Nr. 38437 € 15,-

Best.-Nr. 38115 € 22,-

**Kunststoff mit Saugnäpfen**
für Kfz bis 6 Sitze m. 2 Saugnäpfen

- 25 x 25 cm

Best.-Nr. 38106 € 21,-

für Kfz bis 9 Sitze m. 4 Saugnäpfen

- 40 x 40 cm

Best.-Nr. 38107 € 29,-

shop huss huss-shop.de
HUSS-VERLAG GmbH · 80807 München
Tel. 089/32391-317 · shop@hussverlag.de