



**IHK**

**Regensburg**

für Oberpfalz / Kelheim

# IHK konkret

S E R V I C E

## Fairplay in der Krankenbeförderung

Gesetzliche und tarifliche Regelungen für die Krankenbeförderung mit Taxen und Mietwagen



## **IMPRESSUM**

Mitglieder des BIHK-Arbeitskreises bzw. Verfasser

IHK Schwaben	Herr Kerler,	Tel: 0821/3162-260
IHK Nürnberg für Mittelfranken	Herr Zwiener,	Tel: 0911/1335-421
IHK Regensburg für Oberpfalz / Kehlheim	Herr Frank,	Tel: 0941/5694-232
IHK für München und Oberbayern	Herr Wieland,	Tel: 089/5116-238

Federführend: IHK für München und Oberbayern

1. Auflage

Stand: 2. Januar 2011

# Fairplay in der Krankenbeförderung

## Gesetzliche und tarifliche Regelungen für die Krankenbeförderung mit Taxen und Mietwagen

### L e i t f a d e n

für Taxi- und Mietwagenunternehmer,  
Behörden, gesetzliche Krankenkassen,  
Kliniken und Arztpraxen

## Einführung

Die Vergabe von Krankenfahrten an Taxi- und Mietwagenunternehmer führt immer wieder zu Nachfragen bzw. zu Kritik beim Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (BStMWIVT), den Landratsämtern sowie bei den bayerischen Industrie- und Handelskammern.

Durch die neue und überproportionale Kostenorientierung bei der Krankenförderung wird durch die Krankenkassen in langjährige Geschäftsbeziehungen Einfluss genommen. Dies führt unweigerlich und ohne Schuld des Taxi- und Mietwagenunternehmers zu großen Umsatzeinbußen, Existenzbedrohungen und Imageverlusten bei den zu befördernden Patienten.

Anlass dieser Informationsbroschüre sind die Kostensenkungsprogramme im Gesundheitssektor und der dadurch wachsende Druck auf Krankenkassen, Kliniken, Tagesambulanzen und Arztpraxen. Diese fordern günstige Preise für die Krankenförderung wie z.B. Dialyse- und Bestrahlungsfahrten, ein. Durch diesen stark zunehmenden Preisdruck wird der geordnete und geregelte Markt vor allem im Taxiverkehr empfindlich gestört!

So versuchen beispielsweise Auftraggeber den Taxitarif zu umgehen und Pauschalpreise festzumachen, die aber eindeutig gegen die geltenden Taxitarifordnungen in den Landkreisen und kreisfreien Städten verstoßen. Ebenso haben Krankenkassen immer wieder versucht die in § 51 PBefG vorgesehenen Sondervereinbarungen unerlaubt anzuwenden. Diese sind jedoch nur möglich, falls sie von einer großen Mehrheit der Taxiunternehmer beantragt bzw. befürwortet werden und die entspre-

chenden Genehmigungsbehörden diesbezüglich keine Einwendungen haben.

Im Mietwagenverkehr wird versucht, möglichst kostengünstig Beförderungsleistungen auf niedrigem Preisniveau einzufordern. Aufgrund solcher Billigstpreise kommen kaufmännisch solide kalkulierende Unternehmer bei der Auftragsvergabe nicht zum Zuge. Dies führt bei vielen seriösen und qualitativ arbeitenden Unternehmen zu erheblichen Umsatzeinbußen bzw. gefährdet mittelfristig die Existenz kleiner Taxi- und Mietwagenunternehmer. Internetausschreibungen verfolgen dieselbe Zielsetzung, nämlich zu möglichst geringen Kosten Patienten befördern zu lassen.

Aus diesen Gründen setzen sich die bayerischen Industrie- und Handelskammern als Vertreter der gewerblichen Wirtschaft für einen fairen Wettbewerb und klare Richtlinien ein, um das örtliche Taxi- und Mietwagengewerbe zu stärken und zu schützen.

Dieser Leitfaden soll zum Einen dazu dienen, Aufschluss und aktuelle Informationen über das gültige Recht, das PBefG im Zusammenhang mit der jeweils gültigen Taxitarifordnung, zu geben. Zum Anderen beinhaltet diese Broschüre Empfehlungen für Krankenkassen, Kliniken, Tagesambulanzen und Arztpraxen, um qualitative bzw. standardisierte Auftragsvergaben von Beförderungsleistungen für Taxi- und Mietwagenunternehmer zu erzielen. Somit soll eine problemlose Krankenförderung gewährleistet und unlauterer Wettbewerb vermieden werden.

IHK Regensburg für Oberpfalz / Kelheim  
Regensburg, Januar 2011

# Inhalt

IMPRESSUM	2
EINFÜHRUNG	4
GLIEDERUNG	5
I. Taxenbereich	7
I. 1 Definition: Verkehr mit Taxen	7
I. 2 Krankenfahrten im Taxenverkehr	7
I. 3 Sondervereinbarungen	7
I. 4 Bedeutung des Taxentarifs	7
I. 5 Vorgehensweise bei der Verordnung einer Krankenfahrt	8
I. 6 Inhalte eines Beförderungsvertrages	9
I. 7 Begleichung von Rechnungen	9
II. Definition: Mietwagenverkehr	10
III. Internetausschreibungen	11
III. 1 Problematik	11
III. 2 Stellungnahmen, Aussagen der öffentlichen Verwaltung und Rechtsprechung	12
IV. Vergabepraxis	14
IV. 1 Umgang mit Ausschreibungen von Dialyse- und Bestrahlungsfahrten	14
IV. 2 Appell der IHKs an die Krankenkassen, Unternehmen und Genehmigungsbehörden	16
V. Schlussbewertung – Forderungen der IHKs	17
VI. Ansprechpartner	18
VI. 1 Bayerische IHKs	18
VI. 2 Behörden	18
VI. 3 Bundes- und Landesverbände im Taxi- und Mietwagengewerbe	19
ANHANG	21
Juristische Stellungnahme von Internetausschreibungen von Krankenfahrten durch Krankenkassen am Beispiel der AOK Bayern	23
Personenbeförderungsrecht – Maßgebende Inhalte aus dem PBefG	26
Richtlinie über die personenbeförderungsrechtliche Behandlung von gewerblichen Krankenfahrten und gewerblichen Behindertenfahrten	27
Gutachten zur rechtlichen Zuverlässigkeit von Sondertarifen für Krankenfahrten im Taxigewerbe	30
Muster – Verordnung einer Krankenbeförderung und Empfangsbestätigung durch den Versicherten	33



# I. Taxenbereich

## I. 1 Definition: Verkehr mit Taxen

Der Verkehr mit Taxen (§ 47 PBefG) ist die Beförderung von Personen mit Personkraftwagen, die der Unternehmer an behördlich zugelassener Stelle bereithält und mit denen er Fahrten zu einem vom Fahrgast bestimmten Ziel ausführt. Der Unternehmer kann Beförderungsaufträge auch während einer Fahrt oder am Betriebssitz entgegennehmen.

Taxen dürfen nur in der Gemeinde bereithalten werden, in der der Unternehmer seinen Betriebssitz hat. Fahrten auf vorherige Bestellung dürfen auch von anderen Gemeinden aus durchgeführt werden. Die Genehmigungsbehörde kann - im Einvernehmen mit anderen Genehmigungsbehörden - das Bereithalten an behördlich zugelassenen Stellen außerhalb der Betriebssitzgemeinde gestatten und einen größeren Bezirk festsetzen. Der Taxiverkehr unterliegt innerhalb des Pflichtfahrbereiches der Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht, die im Rahmen einer Taxitarifordnung vorgeschrieben sind.

Freie Preisvereinbarungen im Pflichtfahrgebiet sind unzulässig und werden im Rahmen des unlauteren Wettbewerbes rechtlich von den Genehmigungsbehörden bzw. IHKs verfolgt. Derartige Verstöße können zum Verlust der Genehmigung führen. Ebenso steht die von einigen wenigen Krankenkassen<sup>1</sup> praktizierte Vergabe von Beförderungsleistungen an einzelne Taxi- und Mietwagenunternehmen nicht im Einklang mit dem PBefG, zumal laut § 51 PBefG mit der Mehrheit der örtlichen Taxiunternehmer eine Sondervereinbarung geschlossen werden muss.

## I. 2 Krankenfahrten im Taxiverkehr

Gemäß § 13 PBefG sind Krankenfahrten (Patientenbeförderung) mit Taxifahrzeugen genehmigungspflichtig und unterliegen der örtlichen Taxitarifordnung des

<sup>1</sup> Im gesamten Text meint der Begriff *Krankenkasse* die AOKn sowie Ersatzkassen, **nicht** jedoch private Gesundheitskassen

jeweiligen Landkreises bzw. der kreisfreien Stadt. Grundsätzlich müssen Taxifahrten im Pflichtfahrgebiet nach Tarif durchgeführt werden, da gemäß § 51 in Verbindung mit § 39 der Verkehrsmarkt nicht gestört werden darf. Auskunft hierüber erteilen die zuständigen Genehmigungsstellen (kreisfreie Städte bzw. Landratsämter) bzw. auch die IHKs und Taxiverbände.

Ausnahmen, d.h. Sondervereinbarungen innerhalb eines bestimmten Zeitraumes sind zulässig und können erteilt werden, wenn ein bestimmter Zeitraum, eine Mindestfahrtenzahl oder ein Mindestumsatz im Monat vorgegeben sind.

Außerdem sind nach § 39 Abs. 3 PBefG, „Ermäßigungen, die nicht unter gleichen Bedingungen jedermann zugute kommen ... verboten und nichtig.“

## I. 3 Sondervereinbarungen

Entsprechende Sondertarife, die mit strikten Auflagen verbunden sind (Sondervereinbarungen nach § 51 Abs. 2 PBefG), kann ein Verband oder die Mehrheit der Taxiunternehmen in den kreisfreien Städten oder in dem jeweiligen Landkreis auf Wunsch der Krankenkasse beantragen. Die angestrebte Sondervereinbarung muss der zuständigen Behörde zur Kenntnis und/oder zur Genehmigung vorgelegt werden.

## I. 4 Bedeutung des Taxitarifs

Der Taxitarif basiert in erster Linie auf den Rechtsgrundlagen gemäß § 51 Abs. 1 PBefG i.V. mit § 31 ZustVVerk (Zuständigkeits-VO Verkehr) und § 39 Abs. 2 PBefG. Zum Einen steht der Taxitarif für die Rechtssicherheit des Fahrgastes über das zu entrichtende Entgelt und im öffentlichen Verkehrsinteresse. Zum Anderen soll der Taxitarif zur wirtschaftlichen Sicherheit des Taxigewerbes beitragen.

Die Grundidee besteht darin, durch die Anwendung des Taxitarifes einen gewis-

sen Ausgleich der unterschiedlichen Leistungsanforderungen an die Taxen zu gewährleisten. Nach § 39 Abs. 2 PBefG ist der Taxitarif regelmäßig an die wirtschaftliche Lage des Taxigewerbes anzupassen, um auch eine ausreichende Verzinsung des Anlagekapitals zu berücksichtigen. Im Weiteren soll der Taxitarif zum wirtschaftlichen Überleben des örtlichen Taxigewerbes beitragen und damit auch ein funktionierendes Beförderungsmittel im Nahbereich sicherstellen. Sofern es für einzelne Beförderungsgruppen wesentliche Abweichungen nach unten geben würde, müsste der Taxitarif insgesamt angehoben werden, damit der notwendige wirtschaftliche Ausgleich stattfindet.

Im Umkehrschluss heißt dies: Gäbe es einen ermäßigten Ausnahmetarif für Krankenkassen, dann müsste dieser Ausgleich über erhöhte Beförderungsentgelte bei anderen Fahrgästen erfolgen. Es bestünde die Gefahr, dass der Regeltarif zu Lasten der übrigen Taxikundschaft, z.B. für Geschäftsreisende, erhöht würde!

Hinzu kommt die Tatsache, dass Fahrpreisermäßigungen, die nicht unter gleichen Bedingungen jedermann zugute kommen, verboten und nichtig sind (§ 39 Abs. 3 PBefG). Daher stellt die Gewährung eines Ausnahmetarifs für eine Krankenkasse einen klar rechtswidrigen Tatbestand dar, weil diesen Vorteil nur die entsprechende Krankenkasse hätte. Wenn nun zusätzlich berücksichtigt wird, dass Rahmenverträge der Kassen weder eine monatliche Mindestfahrtenanzahl noch einen monatlichen Mindestumsatz beinhalten, würde hierbei ein Verstoß gegen § 51 Abs. 2 PBefG vorliegen, da diese Mindestangaben bei Sondervereinbarungen zwingend erforderlich sind.

## **I. 5 Vorgehensweise bei der Verordnung einer Krankenfahrt**

Wenn eine Leistung der Krankenkasse im Zusammenhang mit einer Beförderung medizinisch notwendig ist, wird eine Krankenbeförderung verordnet. Die Wahl des Beförderungsmittels muss individuell getroffen werden. Dabei müssen folgende Gesichtspunkte Berücksichtigung finden:

Zum Einen betrifft dies die Gefähigkeit des zu befördernden Patienten und zum Anderen muss nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten der Krankenkassen entschieden werden.

Hinweis: „Krankentransporte“ erfordern während der Fahrt gemäß BayRDG eine medizinische Betreuung. Von diesen ist hier ausdrücklich nicht die Rede.

### Verordnung einer Krankenfahrt (VEK):

Ein Arzt kann eine Krankenfahrt mit Taxi/Mietwagen verordnen, wenn folgende Aspekte zutreffen:

- Eine Beförderung, im Zusammenhang mit einer Leistung der Krankenkassen, ist aus medizinischer Sicht dringend notwendig. Hierbei muss folgendes beachtet werden:
  - Die zwingende medizinische Notwendigkeit muss auf der Verordnung festgehalten sein.
  - Für Hin- und Rückfahrt ist gesondert die Notwendigkeit der Beförderung zu begründen. Ist dies der Fall, ist für beide Teilstrecken eine Verordnung auszustellen.
  - Sind mehrere Patienten zum gleichen Ziel zu befördern, sind Sammelfahrten unter Angabe der Patientenzahl zu verordnen, falls aus medizinischer Sicht keine Einwände bestehen.
- Der Patient ist aus zwingenden medizinischen Gründen nicht in der Lage, mit dem privaten PKW oder öffentlichen Verkehrsmitteln zum Behandlungsort zu fahren.

### Vorgehensweise in der Praxis:

Der ausstellende Arzt hat die Gründe für die Beförderung sowie die Wahl des Beförderungsmittels auf einem standardisierten Formular auszufüllen (s. Anlage Musterverordnung).

Der behandelnde Arzt hat ebenfalls die Pflicht, den Versicherten über etwaige Zuzahlungen von mindesten 5 €, aber höchstens 10 € zu informieren, falls keine Befreiung nach § 62 SGB V vorliegt.



Der Taxiunternehmer als Leistungserbringer, muss auf der Rückseite des Verordnungsvordrucks folgende Angaben machen bzw. Punkte beachten:

- Die Verordnung muss Stempel und Unterschrift der Arztpraxis oder Klinik enthalten und
- eine Kontrolle über korrektes Datum und Wegstrecke aufweisen.
- Die Unterschrift des Beförderten muss auf der Rückseite vorhanden sein. Dies ist wichtig für die Abrechnung!

## **I. 6 Inhalte eines Beförderungsvertrages**

Grundsätzlich kann die zuständige Krankenkasse ihren Mitgliedern im Krankheitsfall sowohl per Taxi als auch per Mietwagen eine Beförderung anbieten. Hieraus ergeben sich aber des öfteren Konflikte.

Ein Beförderungsvertrag wird zwar zwischen dem Taxiunternehmer und dem Fahrgast geschlossen. Der Erstattungsanspruch richtet sich jedoch nach den Vorgaben der Krankenkasse, d.h. diese muss keine Leistungen eines „teuren“ Taxiunternehmers bezahlen, sofern billigere Fahrleistungen angeboten werden. Grundlage ist jedoch der Taxitarif im Pflichtfahrgebiet – außer bei einer vorliegenden Sondervereinbarung!

Außerhalb des Pflichtfahrgebietes sind freiwillige Vereinbarungen zulässig, bei denen Taxiunternehmer in Konkurrenz zu Mietwagenunternehmern stehen, die allerdings aufgrund der Tatsache der Veranlagung mit 19 % MwSt einen Nachteil haben. Im Taxigewerbe beträgt der MwSt-Satz statt 19 % nur 7 % (allerdings gilt laut Umsatzsteuergesetz § 12 die ermäßigte MwSt nur innerhalb einer Gemeinde oder wenn die gesamte Beförderungsstrecke nicht mehr als 50 Kilometer beträgt).

### Problematik aus der Sicht des Fahrgastes/Unternehmens:

Gerade das (oftmals) jahrelange Vertrauensverhältnis des Kranken zu „seinem Beförderer“ und dessen verständnisvoller und einfühlsamer Umgang mit „seinem Patienten“, unterstützt zusätzlich die

Rehamaßnahmen des Kranken. Durch den (oft nicht ganz freiwilligen) Wechsel zu billigeren Fahrleistungsanbietern wird dieses besondere Verhältnis zwischen Beförderungsunternehmern und der beförderungsbedürftigen Stammkundschaft (Kranke) empfindlich gestört. Dies wird von den Betroffenen als unzumutbare Beeinträchtigung gesehen.

## **I. 7 Begleichung von Rechnungen**

Beförderungsentgelte werden sofort nach Erbringung der Leistung fällig, außer es wurde im Voraus ein Zahlungsziel zur Begleichung der Rechnung vereinbart. Offene Krankenbeförderungsleistungen sollten zeitnah beglichen werden, um die Leistungsfähigkeit der Taxi- und Mietwagenunternehmer zu erhalten. Willkürliche Kürzungen oder monatliche Verzögerungen – ohne Rückfragen mit dem jeweiligen Taxiunternehmer – sollten im Rahmen einer fairen Geschäftsbasis nicht vorgenommen werden.

## II. Definition: Mietwagenverkehr

Der Verkehr mit Mietwagen, geregelt in § 49 PBefG, ist die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, die nur im Ganzen zur Beförderung angemietet werden können und mit denen der Unternehmer bzw. Fahrer Fahrten durchführt, deren Zweck, Ziel und Ablauf der Mieter selbst bestimmt.

Mit Mietwagen dürfen nur Beförderungsaufträge durchgeführt werden, die am Betriebssitz oder in der Wohnung des Unternehmers eingegangen sind. Nach Ausführung des Beförderungsauftrages hat der Mietwagen unverzüglich zum Betriebssitz zurückzukehren (Rückkehrpflicht), es sei denn, er hat vor der Fahrt von seinem Betriebssitz oder der Wohnung oder während der Fahrt durch Funk einen neuen Beförderungsauftrag erhalten. Der Mietwagenunternehmer unterliegt nicht der Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht.

Hinweis: Sammelfahrten im Mietwagenverkehr sind nach § 49 Abs. 4 PBefG verboten.

## III. Internetausschreibungen

### III. 1 Problematik

Seit Juni 2007 wird von Seiten einzelner Krankenkassen in Bayern die Versteigerung von Krankenfahrten zur Dialyse- und Bestrahlungsbehandlung im Internet organisiert. Ziel ist es, das jetzige Niveau der Beförderungspreise, welches häufig aufgrund von Sondervereinbarungen ohnehin bereits **unterhalb** des Taxitarifs liegt, noch weiter abzusenken.

#### Vorgehensweise bei Vergabe von Krankenfahrten über das Internet:

Die Vergabe an die leistenden Unternehmer erfolgt z.B. in Mittelfranken für einen Zeitraum von sechs Monaten. Die Versteigerung erfolgt dabei nach Auswahl des günstigsten Anbieters für die Beförderungsleistungen für jeden Versicherten einzeln. Dieser erhält in der Regel den Auftrag für sechs Monate. Danach endet der Auftrag, ohne dass es einer Kündigung bedarf. Der Unternehmer fällt somit in ein Auftragsloch.

Nach Wertung des BStMWIVT vom 30.10.2007 dürfte eine PBefG-konforme Abgabe eines Festbetragsangebotes dem einzelnen Taxiunternehmer i.d.R. nur bei Vorliegen einer Sondervereinbarung nach § 51 Abs. 2 PBefG oder bei Abschluss einer zusätzlichen vertraglichen Vereinbarung, die ein Fahrpreisentgelt entsprechend der Taxitarifordnung gewährleistet, ermöglicht werden. Solche Sondervereinbarungen können nach Rechtsauffassung des BStMWIVT nur dann abgeschlossen werden, wenn auf der Unternehmerseite eine gewisse Repräsentanz des örtlichen Gewerbes vertreten ist. Ein Preisangebot eines Taxiunternehmers für eine Patientenbeförderung im Pflichtfahrgebiet ist danach nur zulässig, wenn zwischen der betreffenden Krankenkasse und den Taxiverbänden bzw. der Mehrheit der Taxiunternehmen entsprechende Sondervereinbarungen abgeschlossen werden. Diese sind jedoch, trotz entsprechender Angebote des Landesverbandes Bayerischer Taxi- und Mietwagenunternehmer e.V., bislang noch nicht erfolgt. Im Weiteren ist nach Auffassung des BStMWIVT der jeweilige Taxiunternehmer selbst für die Rechtmäßigkeit des

Angebotes verantwortlich. Begründet wird dies damit, dass die Krankenkasse nach Vertragsvergabe keine Kenntnis über Abrechnungsberechtigungen bei Taxi- und/oder Mietwagenunternehmen hat.

#### Beteiligung von Mietwagenunternehmen bei Internetausschreibungen:

Nach Wertung des Wirtschaftsministeriums liegt bei einer Anmietung eines Mietwagens im Ganzen durch eine Krankenkasse und der Berechnung des Gesamtbeförderungsentgeltes, unabhängig von der Anzahl der zu befördernden Personen, eine unzulässige, sitzplatzweise Anmietung nach den Vorgaben von § 49 Abs. 4 PBefG nicht vor. Wenn darüber hinaus eine Differenzierung nach Leistungskonten der Versicherten erfolgen würde, wäre dies nach dem PBefG nicht zu beanstanden.

#### Hintergrund:

Die Auftragsvergabe sieht folgende Systematik vor: Bei der Beförderung von mehreren Patienten im Fahrzeug erfolgt eine Aufteilung des Gesamtbeförderungsentgeltes zu gleichen Teilen zur Anzahl der Patienten. Hier spricht man von sog. Sammelfahrten, die bei der Beförderung von mehreren Patienten mit gleichem Ziel aus Kostengründen verordnet werden. Laut Landesverband Bayerischer Taxi- und Mietwagenunternehmer e.V. hat die betreffende Krankenkasse dem Ministerium auf Nachfrage mitgeteilt, dass es sich hier lediglich um eine Differenzierung nach Leistungskonten der Versicherten handle. Der Gesamtpreis werde jedoch immer unabhängig von der beförderten Personenzahl vergütet. Konkret bedeutet dies, dass auch bei Wegfall eines Patienten bei Krankheit, Urlaub, etc. die Krankenkasse dem Unternehmer weiterhin den gesamten Angebotspreis vergütet. Dies erscheint zwar zweifelhaft; bislang liegen hierzu jedoch keine weiteren Erkenntnisse vor.

In der Mehrzahl der Fälle übernimmt der Unternehmer - und nicht die Krankenkasse - die Disposition der Fahrgäste. Dies führt im Mietwagenverkehr zu einer sitzplatzweisen Beförderung, die gesetzlich **nicht erlaubt** ist.

### III. 2 Stellungnahmen, Aussagen der öffentlichen Verwaltung und Rechtsprechung

#### a) Bewerbung von Taxiunternehmen (§ 47 i.V.m. § 51 PBefG):

- **Fahrten innerhalb des Pflichtfahrgebietes**

Für Taxifahrten gelten im Pflichtfahrgebiet die durch die Kreisverwaltungsbehörden genehmigten Taxitarifordnungen (§ 51 Abs. 1 PBefG i.V.m. § 31 ZustVVerk). Daneben besteht die Möglichkeit, für Krankenfahrten einen nach § 51 Abs. 2 PBefG genehmigten Sondertarif anzuwenden.

Die durch die Kreisverwaltungsbehörden erlassenen Taxitarifordnungen sehen in der Regel vor, dass sich das Beförderungsentgelt aus dem Faktor Zeit und Wegstrecke zusammensetzt. Dies wird während der Fahrt, in und außerhalb des Pflichtfahrgebietes, durch das Einschalten des Fahrpreisanzeigers exakt ermittelt. Auf Basis der Taxitarifordnung kann der Fahrpreis daher nur geschätzt werden. Eine PBefG-konforme Abgabe eines Angebotes mit einem festen Preis ist dem einzelnen Taxiunternehmer in der Regel nur bei Vorliegen einer Sondervereinbarung nach § 51 Abs. 2 PBefG oder bei Abschluss einer zusätzlichen vertraglichen Vereinbarung, die eine Vergütung entsprechend der Taxitarifordnung gewährleistet, möglich.

Um den Taxiunternehmen innerhalb des Pflichtfahrgebietes die Teilnahme an der Ausschreibung zu ermöglichen, wird daher seitens des BStMWIVT der Abschluss von Sondervereinbarungen empfohlen, mit denen abweichend zu den nach § 51 Abs. 1 PBefG festgesetzten Beförderungsentgelten unter den in § 51 Abs. 2 PBefG genannten Voraussetzungen Sondertarife vereinbart werden können. Nach Rechtsauffassung des

BStMWIVT können solche Vereinbarungen nur abgeschlossen werden, wenn auf der Unternehmerseite eine gewisse Repräsentanz des örtlichen Gewerbes vertreten ist. Insbesondere ist es für Großkunden unzulässig, mit einzelnen Unternehmen Sondertarife abzuschließen, da diese aufgrund der wirtschaftlichen Anbietermacht des Auftraggebers eine Aushöhlung des Tarifsystems und daher eine Störung des örtlichen Verkehrsmarktes bewirken.

- **Fahrten außerhalb des Pflichtfahrgebietes**

Hier unterliegen die Taxiunternehmer nicht der Bindung an die Taxitarifordnung. Den Taxiunternehmern ist daher eine Beteiligung an Ausschreibungen, z.B. von der AOK Bayern, ohne die o. g. Einschränkungen möglich.

#### b) Bewerbung von Mietwagenunternehmen

Im Hinblick auf die durch Mietwagenunternehmen angebotenen Fahrten wurden die ursprünglich im Internet veröffentlichten Nutzungs- und Abrechnungsbedingungen dahingehend geändert, dass bei Gemeinschaftsfahrten die Abrechnung in Form einer Sammelrechnung mit Aufteilung der Einzelbeträge auf die Versicherten erfolgt. Damit wird verdeutlicht, dass – unabhängig von der Anzahl der zu befördernden Personen – die Krankenkasse die Zahlung der Beförderungskosten mehrerer Versicherter übernimmt.

#### Urteil des Bundesgerichtshofes zur Vergebepaxis von Krankenkassen:

Der Verweis der Krankenkassen auf bestimmte (Vertrags-) Unternehmer stellt einen unzulässigen Boykottauftrag dar. Laut BGH-Urteil vom 27.04.1999 (Az.: KZR 54/97) zu § 21 Abs. 1 GWB und § 47 Abs. 4 PBefG stellt ein an Ärzte adressiertes Rundschreiben einzelner Krankenkassen, wonach Vertragsunternehmen zu bevor-

zugen seien, eine unzulässige Ausgrenzung der übrigen, seriösen Taxi- und Mietwagenunternehmen dar, soweit es auch Fahrten im Pflichtfahrgebiet einbezieht.

Urteil des OLG München zu Sammelfahrten:

Das OLG München hat in seinem Beschluss vom 07.03.2006 (Az.: 6 U 5417/05) gegen eine weit verbreitete Pra-

xis im Mietwagenverkehr wie folgt entschieden:

**Sammelfahrten**, d.h. die Beförderung von mehreren Patienten in einem Fahrzeug, dürfen nur im Taxiverkehr, nicht jedoch im Mietwagenbereich, durchgeführt werden – außer das Fahrzeug mit Fahrer wird komplett von der Krankenkasse angemietet.

## IV Vergabepaxis

### IV. 1 Umgang mit Ausschreibungen von Dialyse- und Bestrahlungsfahrten

Grundsätzlich gilt, dass die jeweils zuständigen Landkreise bzw. kreisfreien Städte für die Genehmigung von TaxikonzeSSIONen, Tarifgestaltung und Erlassung von Sondervereinbarungen verantwortlich sind. Die Praxis der (Internet)versteigerung von Dialyse- und Bestrahlungsfahrten wird an beispielhaften Fällen aus Bayern und des Bundesgebietes aufgezeigt.

#### a) Beispiele aus bayerischen Städten

##### Stadt Günzburg

Eine überörtliche Krankenkasse hat 2008 mit örtlichen Taxiunternehmen einen Rahmenvertrag abgeschlossen. Darin werden Einzelfahrten pro Besetzkilometer mit lediglich 1 Euro vergütet. Die übrigen Voraussetzungen nach § 51 Abs. 2 PBefG für Sondervereinbarungen fehlen gänzlich. Die Eckdaten des Vertrages erfassen weder Mengenzusagen noch Mindestumsatz. Ferner kann die Krankenkasse jederzeit auf einen preiswerteren Unternehmer zurückgreifen. Unter diesen Gesichtspunkten ist eine kostendeckende Beförderung von Patienten durch Taxiunternehmen nicht durchführbar, ganz abgesehen von der Erzielung eines unternehmerischen Gewinns.

##### Stadt München

Positive Erfahrungen hat der zwischen der Taxi München eG und der AOK München abgeschlossene Vertrag über wirtschaftliche Fahrten hervorgerufen. Dadurch blieb dem Taxigewerbe weiterhin ein großes Potential an Krankenfahrten (z.B. Dialysefahrten) erhalten. Allerdings – und das ist von erheblicher Bedeutung – werden diese Fahrten von den einzelnen Taxiunternehmen (als Mitglied der Taxi München eG) weiterhin nach dem gültigen Taxitarif erbracht. Den nicht unerheblichen Koordinationsaufwand trägt die Taxi München eG. Auch die Krankenkassen haben dadurch Einsparungen erzielt, ohne dass

Krankenförderungsaufträge unlauter vergeben werden. Ein derartiges Modell ist nur in Ballungsräumen wirtschaftlich zu organisieren bzw. zu betreiben.

##### Stadt Nürnberg

Alle Krankenfahrten der Fahrgäste, die bei Ersatz- und Betriebskassen versichert sind, werden durch die zuständige Taxizentrale zum ortsüblichen Taxitarif abgerechnet. Eine Ausnahme besteht bei Fahrgästen einer einzelnen Krankenkasse. Bestimmte Unternehmer räumten besagter Krankenkasse einen Rabatt von 10% auf Serienfahrten ein. Bei dieser Vorgehensweise findet das PBefG, insbesondere die Einhaltung des gültigen Taxitarifs, keine Berücksichtigung. Dies hatte zur Folge, dass unseriöse Anbieter auf den Markt drängten und bestehende Vertragsunternehmen unlauter konkurrenzten.

Parallel zu den erwähnten Preisreduzierungen der Aufträge seitens bestimmter Krankenkassen, verfolgen diese zusätzlich die Strategie der Internetausschreibungen von Krankenfahrten. Als Voraussetzungen für die Teilnahme an der Internetausschreibung verlangen einige Krankenkassen eine gültige Genehmigungsurkunde nach dem PBefG sowie die Zulassung der eingesetzten Fahrzeuge.

Im Weiteren wird bei den Teilnahmebedingungen darauf hingewiesen, dass bei Sondervereinbarungen nach § 51 Abs. 2 PBefG eine Genehmigung vorliegen muss. Kommt der Taxiunternehmer diesen rechtlichen Voraussetzungen nicht nach, muss er die Konsequenzen in Form einer Geldbuße oder Abmahnung tragen. In der Praxis stellt sich die Frage, wer unlauteren Wettbewerb anzeigt bzw. ahndet. Die IHKs fühlen sich verpflichtet den Kodex des „ehrbaren Kaufmanns“ zu wahren. Vielfach bitten im Verkehrsmarkt benachteiligte Unternehmen die IHK, sich für ihre Belange einzusetzen und ihnen grundsätzlich faire Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten.

Bei dem o. g. Beispiel hat die zuständige Genehmigungsbehörde der Stadt Nürn-

berg Internetausschreibungen jedoch untersagt. Begründet wurde dies damit, dass Taxiunternehmer entweder nur auf Basis des gültigen Taxitarifs oder genehmigter Sondervereinbarungen Beförderungsleistungen im Bereich Krankenfahrten anbieten können.

Hinzu kommt, dass der Fahrpreis erst nach der Fahrt exakt feststeht und somit nicht schon im Vorfeld ein Pauschalpreis ausgehandelt werden kann. Da Krankenkassen keine Sondervereinbarungen beschließen können, ist die Teilnahme an dieser Art der Angebotsvergabe nicht zulässig. Somit bedarf eine Internetversteigerung von Krankenfahrten einer Zustimmung der Genehmigungsbehörde auf Basis eines Sondertarifes nach § 51 Abs. 2 des PBefG.

#### Stadt Passau

Feste Verträge mit den Krankenkassen garantieren, dass z.B. in Passau Krankenfahrten nicht per Internet versteigert werden, sondern an feste Vertragspartner vergeben werden.

#### Stadt Regensburg

Krankenfahrten werden zum überwiegenden Teil von Mietwägen auf der Basis entsprechender Vereinbarungen durchgeführt. Damit ist das Taxigewerbe meist außen vor. Dem Patienten wird ein Beförderer „zugeteilt“. Die dabei abgerechneten Pauschalen sind oftmals günstiger als der gültige Taxitarif. Werden Krankenfahrten per Taxi durchgeführt, erfolgt dies zum Normal-Tarif. Sondervereinbarungen zum Taxitarif gibt es keine.

#### **b) Situation in Baden Württemberg**

Zwischen dem Verband des Württembergischen Verkehrsgewerbe e.V. und den Krankenkassenverbänden wurde im Jahr 2006 ein Rahmenvertrag für einen landesweiten Taxitarif in Baden Württemberg ausgehandelt. Der auf zunächst mindestens vier Jahre festgelegte Rahmenvertrag umfasste einen Grundvertrag, der z.B. die Beziehungen zwischen den Vertragsparteien regelte sowie zwei Anlagen, die den Vertragsgegenstand und die jeweiligen Rechte und Pflichten auflistete.

Negative Aspekte bestanden darin, dass die Krankenkassen weder Mengenzusagen noch Mindestumsatz in Aussicht stellten. Zudem behielt sich die Krankenkasse das Recht vor, jederzeit auf einen günstigeren Anbieter zurückzugreifen.

Rechtskonflikte entstanden dadurch, dass der Rahmenvertrag vom 1. Juli 2006 z.B. für den Ortenaukreis nicht wirksam war. Die Voraussetzungen des § 51 Abs. 2 PBefG i. V. m. § 3 Abs. 1 der Rechtsverordnung wurden nicht erfüllt, da dem örtlichen Taxitarif im Pflichtfahrgebiet nicht entsprochen werden konnte. Darauf stellte das zuständige Landratsamt eine Störung der Ordnung des Verkehrsmarktes fest. Andernfalls entstünden den befördernden Taxiunternehmen wirtschaftliche Nachteile in der Form, dass Entgelte für die Beförderung von Patienten nicht kostendeckend wären und daraus keine angemessene Gewinnspanne resultieren würde. Die Beförderungspreise lagen unter dem in § 2 der Rechtsverordnung zum Taxitarif festgesetzten und damit noch als wirtschaftlich angesehenen Beförderungsentgelt von 1,50 €/km.

#### **c) Situationsbericht aus dem Bundesgebiet**

Viele Taxi- und Mietwagenunternehmen kritisieren die steigende Zahl an Internetausschreibungen von Krankenfahrten durch die Krankenkassen. So halten viele Ersatzkassen weiter an Internetversteigerungen fest. Zielsetzung aus Sicht der Krankenkasse ist es dabei einerseits die Preise für die Beförderungsleistungen der Patienten so gering wie möglich zu gestalten und andererseits die Beförderungsqualität nicht zu verschlechtern.

Die Krankenkassen sehen sich ihren Mitgliedern gegenüber verpflichtet, Beförderungsleistungen nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen einzukaufen. Die IHKS weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass das PBefG und insbesondere die Taxitarifordnung im Pflichtfahrgebiet, eingehalten werden müssen.

## **IV. 2 Appell der IHKs an die Krankenkassen, Unternehmen und Genehmigungsbehörden**

Die Krankenkassen sollten eine einheitliche Vergabepraxis von Beförderungsaufträgen in Bayern anstreben. Dabei müssen die jeweils gültigen Taxi- bzw. Taxitarifordnungen in den Landkreisen und kreisfreien Städten beachtet werden.

In vielen Bundesländern gibt es bereits genehmigte Sondervereinbarungen zwischen dem Verband der Ersatzkassen und den regionalen Taxiverbänden.

Ein pragmatischer Lösungsansatz wäre z.B. das Modell Schleswig-Holstein. Der dortige Landesverband für das Taxi- und Mietwagengewerbe hat mit den Krankenkassen einen Rahmenvertrag ausgehandelt. Ein wesentlicher Bestandteil davon ist die freie Wahl eines Taxiunternehmens durch Kassenpatienten.

Bei der Vereinbarung von Taxi-Sondertarifen im Pflichtfahrgebiet müssen die genannten Bedingungen eingehalten werden. Bei Vereinbarungen außerhalb des Pflichtfahrgebietes sollte seitens der Krankenkassen angestrebt werden, die Mehrheit der örtlichen Unternehmer einzubeziehen. Im Mietwagenbereich sollten ebenfalls nicht einzelne Verkehrsunternehmer bevorzugt bzw. im Preis gedrückt werden, sondern möglichst viele kompetente Unternehmer zu angemessenen Preisen und mit entsprechenden Vereinbarungen beteiligt werden.

Falls Unternehmen gegen die „Spielregeln“ verstoßen, sollten die Genehmigungsbehörden ordnungspolitisch dagegen vorgehen.

Die Genehmigungsbehörden sollten ohne Zustimmung der Mehrheit der örtlichen Taxiunternehmen keine Sondervereinbarungen erlauben. Die Krankenkassen sollten bei der Vergabe von Beförderungsleistungen im Taxi- und Mietwagenverkehr nicht einzelne Unternehmen bevorzugen, sondern möglichst viele seriöse Beförderungsunternehmen berücksichtigen.



## V. Schlussbewertung – Forderungen der IHKs

Die Krankenkassen haben ein legitimes Interesse, Kosten zu reduzieren und daher die anfallenden Krankenförderungen so kostengünstig wie möglich durchführen zu lassen. Die IHKs votieren demgegenüber in erster Linie für die Einhaltung der Taxitarifordnung und des PBefG. Das heißt, dass der jeweils gültige Tarif im Pflichtfahrgebiet auch für die Krankenförderung gelten muss.

Die Taxi- und Mietwagenunternehmen haben ein wirtschaftliches Interesse, durch ihre Tätigkeit in der Personenbeförderung entsprechende Erträge zu erwirtschaften und daraus den Lebensunterhalt der unternehmerisch tätigen Personen und die erforderlichen Investitionen in den Fortbestand des Unternehmens, bestreiten zu können.

Die Behörden haben auch ein großes Interesse daran, dass das örtliche Taxigewerbe funktionsfähig bleibt und seine Ergänzungsfunktion im ÖPNV weiterhin wahrnehmen kann.

Im Weiteren sprechen sich die IHKs für einen fairen Wettbewerb bei der Krankenförderung aus. Demnach soll es keine einzelnen Bevorzugungen vor anderen, kostengünstigeren Taxi- und Mietwagenunternehmen geben. Der einheitliche Appell der IHKs steht für Qualität statt billiger Preise. Dies muss bei der Vergabe von Beförderungsleistungen im Vordergrund stehen.

Die IHKs sind gerne bereit, eine Vermittlerrolle einzunehmen. Damit unlauterer Wettbewerb verhindert bzw. erschwert wird, setzt sich die IHK für standardisierte Verfahren zur Vergabe, auch im Internet, ein.

Um rechtmäßige, gleiche und faire Wettbewerbsbedingungen für alle Beteiligten sicher zu stellen, sind turnusgemäße Gespräche zwischen den Beteiligten bezüglich der Auftragsvergabe anzustreben. Grundsätzlich bieten örtliche IHKs für Unternehmen einen Beratungsservice an, um adäquate Lösungen zu unterstützen. Den Unternehmen des Taxi- und Mietwagen-

gewerbes wird hierbei empfohlen, sich nur auf der Basis einer fundierten Kenntnis der eigenen Kostensituation auf zulässige Preisverhandlungen und -vereinbarungen bei der Krankenförderung einzulassen. Nicht kostendeckende Fahrpreise nutzen niemandem, auch dem Auftraggeber nicht, weil er mittel- und langfristig keine Auftragnehmer mehr finden wird, die die Beförderungen qualifiziert durchführen können.

### Fazit

**Fairplay statt Preisdruck!!**

## VI. Ansprechpartner

### VI. 1 Bayerische IHKs

#### IHK Aschaffenburg

Dipl. Geograph Markus Greber  
Kerschensteinerstraße 9, 63741 Aschaffenburg  
Postfach 10 01 17, 63701 Aschaffenburg  
Telefon: 06021/880-161; Fax: 06021/880-22161  
e-mail: [greber@aschaffenburg.ihk.de](mailto:greber@aschaffenburg.ihk.de)  
Internet: [www.aschaffenburg.ihk.de](http://www.aschaffenburg.ihk.de)

#### IHK zu Coburg

Dipl.-Kaufmann Rico Seyd  
Wissenschaftlicher Mitarbeiter im Bereich Standortpolitik  
Palais Edinburg, Schlossplatz 5, 96450 Coburg  
Postfach 20 43, 96409 Coburg  
Telefon: 09561/7426-46, Fax: 09561/7426-50  
e-mail: [seyd@coburg.ihk.de](mailto:seyd@coburg.ihk.de)  
Internet: [www.coburg.ihk.de](http://www.coburg.ihk.de)

#### IHK für München und Oberbayern

Dipl.-Kaufmann Gerhard Wieland  
Max-Joseph-Straße 2, 80333 München  
Postanschrift: 80323 München  
Telefon: 089/5116-238, Fax: 089/5116-8238  
e-mail: [wieland@muenchen.ihk.de](mailto:wieland@muenchen.ihk.de)  
Internet: [www.muenchen.ihk.de](http://www.muenchen.ihk.de)

#### IHK für Niederbayern in Passau

Dipl.-Betriebswirt (VWA) Andreas Bredemeier  
Nibelungenstraße 15, 94032 Passau  
Postfach: 17 31, 94030 Passau  
Telefon: 0851/507-246, Fax: 0851/507-280  
e-mail: [bredemeier@passau.ihk.de](mailto:bredemeier@passau.ihk.de)  
Internet: [www.ihk.passau.de](http://www.ihk.passau.de)

#### IHK Nürnberg für Mittelfranken

Stefan Zwiener  
Hauptmarkt 25-27, 90403 Nürnberg  
Postanschrift: 90331 Nürnberg  
Telefon: 0911/1335-421, Telefax: 0911/1335-333  
e-mail: [zwiener@nuernberg.ihk.de](mailto:zwiener@nuernberg.ihk.de)  
Internet: [www.nuernberg.ihk.de](http://www.nuernberg.ihk.de)

#### IHK für Oberfranken Bayreuth

Frieder Hink

Bahnhofstraße 25-27, 95444 Bayreuth  
Postanschrift: 95440 Bayreuth  
Telefon: 0921/886-153 , Fax: 0921/886-9153

e-mail: [hink@bayreuth.ihk.de](mailto:hink@bayreuth.ihk.de)

Internet: [www.bayreuth.ihk.de](http://www.bayreuth.ihk.de)

Gerfried Schieberle

Bahnhofstraße 25-27, 95444 Bayreuth  
Postanschrift: 95440 Bayreuth  
Telefon: 0921/886-151 , Fax: 0921/886-9151

e-mail: [schieberle@bayreuth.ihk.de](mailto:schieberle@bayreuth.ihk.de)

Internet: [www.bayreuth.ihk.de](http://www.bayreuth.ihk.de)

#### IHK Regensburg für Oberpfalz / Kehlheim

Klaus Frank

D.-Martin-Luther-Straße 12, 93047 Regensburg  
Postfach 10 03 55, 93016 Regensburg  
Telefon: 0941/5694-232, Telefax: 0941/5694-305

e-mail: [frank@regensburg.ihk.de](mailto:frank@regensburg.ihk.de)

Internet: [www.regensburg.ihk.de](http://www.regensburg.ihk.de)

#### IHK Schwaben

Siegfried Kerler

Stettenstraße 1 und 3, 86150 Augsburg  
Postfach 10 18 80, 86008 Augsburg  
Telefon: 0821/3162-260; Fax: 0821/3162-178

e-mail: [siegfried.kerler@schwaben.ihk.de](mailto:siegfried.kerler@schwaben.ihk.de)

Internet: [www.schwaben.ihk.de](http://www.schwaben.ihk.de)

#### IHK Würzburg-Schweinfurt

Ass. Jürgen Redlin

Mainaustraße 33, 97064 Würzburg  
Postfach 58 40, 97064 Würzburg  
Telefon: 0931/4194-313, Fax: 0931/4194-111

e-mail: [redlin@wuerzburg.ihk.de](mailto:redlin@wuerzburg.ihk.de)

Internet: [www.wuerzburg.ihk.de](http://www.wuerzburg.ihk.de)

### VI. 2 Behörden

#### Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Referat VII/2

RL RD Herr Carsten Fregin  
Prinzregentenstraße 28, 80525 München  
Telefon: 089/2162-2313; Fax: 089/2162-2760

e-mail: [carsten.fregin@stmwivt.bayern.de](mailto:carsten.fregin@stmwivt.bayern.de)

Internet: [www.stmwivt.bayern.de](http://www.stmwivt.bayern.de)

Frau Nadja Schmidt  
Sachbearbeiterin im Referat VII/2  
Telefon: 089/2162-2691; Fax: 089/2162-2760  
e-mail: nadja.schmidt@stmwivt.bayern.de

### **VI. 3 Bundes- und Landesverbände im Taxi- und Mietwagengewerbe**

#### Bundes-Zentralverband Personenverkehr Taxi- und Mietwagen e.V.

Hauptgeschäftsführung: Rechtsanwalt  
Thomas Grätz  
Zeisselstraße 11, 60318 Frankfurt am  
Main  
Telefon: 069/95 96 15-0; Fax: 069-95 96  
15-20

#### Taxi Verband Deutschland e.V.

Stellvertretender Vorsitzender Matthias  
Schmidt  
Einstein Palais; Friedrich Strasse 171,  
10117 Berlin  
Telefon: 030/3406048-11; Fax:  
030/3406048-21  
e-mail: matthias.schmidt@taxiverband.de  
Internet: [www.taxiverband.de](http://www.taxiverband.de)

#### Landesverband Bayerischer Taxi- und Mietwagenunternehmer e.V.

Vorsitzender: Herr Frank Kuhle  
Engelhardstraße 6, 81369 München  
Telefon: 089/77 30 77; 089/7 25 15 25;  
Fax: 77 24 62



## **Anhang**

**Juristische Stellungnahme von Internetausschreibungen von Krankenfahrten durch Krankenkassen am Beispiel der AOK Bayern**

**Personenbeförderungsrecht - Maßgebende Inhalte aus dem PBefG**

**Richtlinie über die personenbeförderungsrechtliche Behandlung von gewerblichen Krankenfahrten und gewerblichen Behindertenfahrten**

**Gutachten zur rechtlichen Zuverlässigkeit von Sondertarifen für Krankenfahrten im Taxigewerbe**

**Muster – Verordnung einer Krankenförderung und Empfangsbestätigung durch den Versicherten**



# Juristische Stellungnahme von Internetausschreibungen von Krankenfahrten durch Krankenkassen am Beispiel der AOK Bayern

Quelle: Schreiben des BStMWIVT vom 17.06.2010

## Rechtliche Zulässigkeit der Vergabe von Krankenfahrten über Internet

- a) Eine Untersagung der Vergabe von Fahrten über das Internet aufgrund vergabe- und wettbewerbsrechtlicher Vorschriften ist rechtlich nicht möglich:

§ 97 Abs. 2 GWB verlangt, Teilnehmer an einem Vergabeverfahren im Sinne dieses Gesetzes gleich zu behandeln. Allerdings ist aufgrund einer Entscheidung des Bayer. Obersten Landesgerichts bisher davon auszugehen, dass die AOK kein öffentlicher Auftraggeber im Sinne des GWB ist. Unabhängig davon gelten die Grundsätze der Gleichbehandlung und der Chancengleichheit auch bei eigenen Aufträgen der AOK. Wegen ihrer Eigenschaft als Körperschaft des öffentlichen Rechts erfolgt die Kontrolle in erster Linie durch körperschaftseigene Gremien. Das Wettbewerbsrecht (UWG) ist nach § 69 SGB V auf Verträge von Krankenkassen mit Leistungserbringern, wie z.B. Taxi- und Mietwagenunternehmen, nicht anwendbar, da das SGB V insoweit abschließende Regelungen enthält.

Aus § 69 SGB V ergibt sich ebenfalls, dass das Kartellrecht (GWB) auf das Vertragsverhältnis der Krankenkassen mit den Leistungserbringern sehr eingeschränkt Anwendung findet. Es sind nur die §§ 19 - 21 GWB entsprechend anwendbar, wenn Krankenkassen freiwillig Verträge schließen - also keine gesetzliche Verpflichtung besteht - und keine Schiedsamsregelung für den Fall ihres Nichtzustandekommens gilt. Nach Auskunft des Bayerischen Staatsministeriums für Arbeit und

Sozialordnung, Familie und Frauen (StMAS) besteht für Verträge der Krankenkassen mit Taxi- und Mietwagenunternehmen keine gesetzliche Verpflichtung. Eine Schiedsamsregelung wurde nicht getroffen.

Die §§ 19 - 21 GWB, die vor allem den Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung und den Boykott regeln, finden daher auf diese Verträge Anwendung. Die Kartellbehörden haben jedoch keine Eingriffsbefugnisse, da § 69 SGB V Streitigkeiten den Sozialgerichten zuweist. Verstöße gegen die genannten kartellrechtlichen Vorschriften könnten also vom Eingaber nur in einem sozialgerichtlichen Verfahren überprüft werden.

- b) Beurteilung nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das PBefG enthält keine Rechtsgrundlage, um der AOK Bayern die Vergabe von Beförderungsaufträgen über das Internet zu untersagen. Einzelne Vertragsbestimmungen, die im Widerspruch zu den Vorgaben des PBefG standen, wurden durch die AOK bereits zu Beginn dieses Jahres auf Veranlassung des StMWIVT den rechtlichen Bestimmungen des PBefG angepasst.

Vertragspartner sind das jeweilige Unternehmen und die AOK Bayern. Ob und in welcher Form eine Beteiligung an der Ausschreibung nach dem PBefG rechtlich zulässig ist, ist vor allem davon abhängig, ob ein Taxi- oder ein Mietwagenunternehmen sich um die Krankenfahrten bewirbt. Da der AOK Bayern bei Auftragsvergabe nach eigenen Angaben nicht bekannt ist, mit welcher Abrechnungsberechtigung (Taxi- oder Mietwagengenehmigung) ein Angebot abgegeben wird, ist der jeweilige Unternehmer selbst für die Rechtmäßigkeit seines Angebotes verantwortlich. Grundsätzlich gelten aus personenbeförderungsrrechtlicher Sicht folgende Ausführungen:

- ba) Bewerbung von Taxiunternehmen innerhalb ihres Pflichtfahrgebietes (§ 47 i.V.m. § 51 PBefG):

Für Taxifahrten gelten im Pflichtfahrgebiet die durch die Kreisverwaltungsbehörden genehmigten Taxitarifordnungen (§ 51 Abs 1 PBefG i.V.m. § 31 ZustVVerk). Daneben besteht die Möglichkeit, für Krankenfahrten einen nach § 51 Abs 2 PBefG genehmigten Sondertarif anzuwenden.

Die durch die Kreisverwaltungsbehörden erlassenen Taxitarifordnungen sehen i.d.R. vor, dass das Beförderungsentgelt u.a. aus einem Zeitpreis besteht, der bei Fahrten im Pflichtfahrgebiet durch den während der Fahrt eingeschalteten Fahrpreisanzeiger ermittelt wird. Auf Basis der Taxitarifordnung kann der Fahrpreis daher nur geschätzt werden. Eine PBefG-konforme Abgabe eines Festbetragsangebotes dürfte dem einzelnen Taxiunternehmer i.d.R. nur bei Vorliegen einer Sondervereinbarung nach § 51 Abs 2 PBefG oder bei Abschluss einer zusätzlichen vertraglichen Vereinbarung, die eine Vergütung entsprechend der Taxitarifordnung gewährleistet, möglich sein.

Um den Taxiunternehmen innerhalb des Pflichtfahrgebietes die Teilnahme an der Ausschreibung zu ermöglichen, wird daher seitens des Bayerischen Verkehrsministeriums der Abschluss von Sondervereinbarungen empfohlen, mit denen abweichend zu den nach § 51 Abs. 1 PBefG festgesetzten Beförderungsentgelten unter den in § 51 Abs. 2 PBefG genannten Voraussetzungen Sondertarife vereinbart werden können. Nach Rechtsauffassung des Bayerischen Verkehrsministeriums können solche Vereinbarungen nur abgeschlossen werden, wenn auf der Taxiseite eine gewisse Repräsentanz des örtlichen Gewerbes vertreten ist. Insbesondere ist es für Großkunden unzulässig mit einzelnen Unternehmen Sondertarife ab-

zuschließen, da dies aufgrund der wirtschaftlichen Anbietermacht des Auftraggebers eine Aushöhlung des Tarifsystems und daher eine Störung des örtlichen Verkehrsmarktes bewirken kann.

- bb) Beförderungen durch Mietwagenunternehmen und Taxiunternehmen außerhalb des Pflichtfahrgebietes

Hier unterliegen die Taxiunternehmen nicht der Tarifbindung der Taxitarifordnung. Den Taxiunternehmen ist daher eine Beteiligung an der Ausschreibung der AOK Bayern ohne den o.g. Einschränkungen möglich.

Der durch das PBefG bei Mietwagen geforderten „Anmietung im Ganzen“ hat die AOK Bayern durch Änderung ihrer Abrechnungsbedingungen Rechnung getragen.

#### Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten; Forderung des Entzugs von Mischkonzessionen

In Orten mit weniger als 50.000 Einwohnern können Personenkraftwagen sowohl für Taxi- als auch für Mietwagenverkehr zugelassen werden (§ 46 Abs 3 PBefG). Von vielen Unternehmern wird diese Möglichkeit genutzt, um ihre Fahrzeuge ohne Bindung an die Taxitarifordnung einsetzen zu können. Dies wird seitens des Taxigewerbes vielfach kritisiert, da es eine Aushöhlung des Taxitarifs befürchtet.

Der Beförderungsmarkt wird durch das PBefG in vielen Bereichen stark reguliert. Es bestehen Überlegungen, einen Teil dieser Vorgaben bei der anstehenden Novellierung des PBefG abzubauen. Angesichts der allgemeinen Bemühungen um Deregulierung und Entbürokratisierung besteht kein Raum für die Forderung des Petenten nach einer Ausweitung der Tarifbindung auf das Mietwagengewerbe, z.B. in Form einer (bundes)gesetzlichen Festschreibung von Mindestbeförderungsentgelten.



Wie die für den Petenten zuständige PBefG-Behörde mitteilte, sind in ihrem Genehmigungsbezirk bis auf eine einzige Ausnahme alle Taxiunternehmer auch im Besitz einer Mietwagenkonzession. Dies zeigt, dass die Unternehmen selbst durchaus die Notwendigkeit einer durch Mischkonzessionen zulässigen flexiblen Marktbedienung sehen. Auch der Petent selbst ist im Besitz einer solchen Mischkonzession und hätte sich daher ohne Bindung an die Taxitarifordnung an der Internetausschreibung beteiligen können. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass das Unternehmen, das den Zuschlag erhielt, seine Beförderungsentgelte sehr nahe an der örtlichen Taxitarifordnung kalkulierte. Zumindest im konkret zu betrachtenden Fall liegt daher kein Fall eines ruinösen Preiswettbewerbs vor.

#### Bezugsfall Baden-Württemberg

Wie das dort zuständige Landesministerium mitteilte, liegt dort kein vergleichbarer Bezugsfall vor. Zwar hat auch dort die Geschäftsstelle einer AOK versucht, im Wege der Internetausschreibung Fahrtaufträge zu vergeben. Die Beteiligung war ausschließlich dem Mietwagengewerbe vorbehalten. Den Zuschlag erhielt jedoch ein Taxiunternehmen. Es bestand die Vermutung, dass unter Verstoß gegen die in der Taxitarifordnung festgeschriebenen Beförderungsentgelte angeboten wurde. Wohl auch, um weiteren behördlichen Untersuchungen zu entgehen, wurde der Beförderungsauftrag schließlich zurückgegeben. Entgegen der Darstellung des Petenten liegt daher kein vergleichbarer Fall vor. Eine Intervention der Regierung mit dem Ziel, die Vergabe von Internetaufträgen zu unterbinden, hat nicht stattgefunden. Das Bayerische Verkehrsministerium ist im Rahmen seiner rechtlichen Möglichkeiten bestrebt, durch Gespräche mit der AOK Bayern und Information der Behörden, dem Taxigewerbe eine Teilnahme am Krankenförderungsmarkt weiterhin zu ermöglichen.

## Personenbeförderungsrrecht – Maßgebende Inhalte aus dem PBefG

### § 39 Beförderungsentgelte und – Bedingungen

(1) ...

(2) Die Genehmigungsbehörde hat die Beförderungsentgelte insbesondere daraufhin zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind. Wird den Beförderungsentgelten aus Gründen des öffentlichen Verkehrsinteresses oder des Gemeinwohls nicht wie beantragt zugestimmt, gilt § 8 Abs. 4 entsprechend.

(3) ...

### § 51 Beförderungsentgelte und –bedingungen im Taxenverkehr

(1) die Landesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnungen Beförderungsentgelte und –bedingungen für den Taxenverkehr festzusetzen. Die Rechtsverordnung kann insbesondere Regelungen vorsehen über

Grundpreis, Kilometerpreis und Zeitpreis, Zuschläge, Vorauszahlungen, die Abrechnung, die Zahlungsweise und die Zuverlässigkeit von Sondervereinbarungen für den Pflichtfahrbereich. Die Landesregierung kann die Ermächtigung durch Rechtsverordnung übertragen.

(2) Sondervereinbarungen für den Pflichtfahrbereich sind nur zulässig, wenn ein bestimmter Zeitraum, eine Mindestfahrtenzahl oder ein Mindestumsatz im Monat festgelegt wird, eine Ordnung des Verkehrsmarktes nicht gestört wird in der Rechtsverordnung eine Pflicht zur Genehmigung oder Anzeige vorgesehen ist.

(3) Bei der Festsetzung der Beförderungsentgelte und –bedingungen sind

§ 14 Abs. 2 und 3 sowie § 39 Abs. 2 entsprechend anzuwenden.

(4) Die ermächtigten Stellen können für einen Bereich, der über den Zuständigkeitsbereich einer die Beförderungsentgelte und –bedingungen festsetzenden Stelle hinausgeht, in gegenseitigem Einvernehmen einheitliche Beförderungsentgelte und –bedingungen vereinbaren.

(5) Für die Anwendung der Beförderungsentgelte und –bedingungen gilt § 39 Abs. 3 entsprechend.

# Richtlinie über die personenbeförderungsrechtliche Behandlung von gewerblichen Krankenfahrten und gewerblichen Behindertenfahrten

Gemeinsame Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, des Bayerischen Staatsministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie und Frauen  
Vom 12. Mai 2000 Nr. 7428b – VII/B1b

## 1. Gegenstand und Ziel

Die Bekanntmachung hat **gewerbliche Krankenfahrten** und **gewerbliche Behindertenfahrten** zum Gegenstand, die im Rahmen eines steuerpflichtigen wirtschaftlichen Geschäftsbetriebes erfolgen. Ziel der Bekanntmachung ist es, gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen Hilfsorganisationen und gewerblichen Taxi- und Mietwagenunternehmen zu gewährleisten.

## 2. Umfang des steuerlichen Geschäftsbetriebs

2.1. Übernehmen gemeinnützige oder mildtätige Organisationen Krankenfahrten, unterhalten sie insoweit einen steuerpflichtigen wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb gemäß §§ 14, 64 der Abgabenordnung (AO). Für Krankenfahrten sind kein spezielles Fahrzeug und keine fachgerechte Betreuung notwendig (gewerbliche Krankenfahrten).

Krankenfahrten sind ausnahmsweise dann als Zweckbetrieb gemäß § 66 AO zu beurteilen, wenn für die beförderte Person zwar keine medizinische fachliche Betreuung notwendig ist, sie jedoch während oder unmittelbar vor oder nach der Fahrt einer anderweitigen persönlichen Betreuung im Zusammenhang mit der Beförderung bedarf.

2.2. Behindertenfahrten sind als Zweckbetrieb nach § 66 AO und damit nicht als wirtschaftlicher Geschäftsbetrieb

zu beurteilen, wenn die beförderten Personen wegen der Art und des Ausmaßes der Behinderung auf die Beförderung in Spezialfahrzeugen oder in mit Begleitpersonen besetzten Kraftfahrzeugen angewiesen sind oder in sonstigen Einzelfällen im Hinblick auf die Beförderung hilfsbedürftig sind. In allen anderen Fällen stellt die Beförderung behinderter Menschen einen steuerpflichtigen wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb dar (gewerbliche Behindertenfahrten).

2.3. Krankenfahrten und Behindertenfahrten sind von Krankentransporten zu unterscheiden, bei denen eine fachliche Betreuung oder die besondere Einrichtung eines Krankenkraftwagens gemäß DIN 75 080 erforderlich sind. Behindertenfahrten sind dann keine Krankentransporte, wenn die Betreuungsbedürftigkeit ausschließlich auf die Behinderung zurückzuführen ist. Krankentransporte gemäß Art. 2 des Bayerischen Rettungsdienstgesetzes (BayRDG) und Notfalleinsätze gemäß Art. 2 Abs 1 und 3 BayRDG durch gemeinnützige und mildtätige Organisationen sind als Zweckbetrieb nach § 66 AO zu beurteilen (vgl. FMS vom 17. August 1990, Az.: 33-S 0184-2/87-1849/88) und werden von dieser Bekanntmachung nicht erfasst.

2.4. Bei Vorliegen einer ärztlichen Verordnung richtet sich danach die Zuordnung zu den in Nrn. 2.1 bis 2.3 genannten Begriffen. Die Notwendigkeit einer persönlichen Betreuung im Sinne der Nr. 2.1, Satz 3, muss in jedem Fall durch ärztliche Verordnung bescheinigt sein.

## 3. Einsatz von Zivildienstleistenden

*[Anmerkung der Verfasser: Hinfällig ab Juli 2011]*

Zivildienstleistende dürfen für gewerbliche Krankenfahrten und für gewerbliche Behindertenfahrten nicht eingesetzt werden, da diese als nicht dem Allgemeinwohl dienende Tätigkeit zu qualifizieren sind. Deshalb kommen für diese Bereiche Ausnahmen vom Mindestalter zur Erlangung der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung nicht in Betracht; das nähere wird durch Vollzugsschreiben des Staatsministe-

riums des Inneren geregelt.

#### 4. Genehmigungspflicht

Krankenfahrten und Behindertenfahrten sind nach § 1 Abs 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) genehmigungspflichtig, sofern sie entgeltlich oder geschäftsmäßig durchgeführt werden und sie nicht von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes freigestellt sind (§1 Nr. 4 Buchst. d und g der Freistellungsverordnung).

Die Genehmigung wird gemäß § 3 Abs 1 PBefG dem Unternehmer, also demjenigen, der den Verkehr im eigenen Namen, unter eigener Verantwortung und für eigene Rechnung betreibt (vgl. § 3 Abs 2 PBefG), erteilt. Bei den Hilfsorganisationen sind dies regelmäßig die Bezirks-, Kreis- oder sonstigen regionalen Untergliederungen soweit sie als juristische Personen oder nicht rechtsfähige Vereine im Sinne von § 21 BGB anzusehen sind und die Voraussetzungen nach § 3 Abs 2 Satz 1 PBefG erfüllt sind.

#### 5. Antragstellung

5.1 Den Antrag nach § 12 PBefG stellt derjenige, dem die Genehmigung erteilt werden soll.

5.2. Die subjektiven Genehmigungsvoraussetzungen (Sicherheit und Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit, fachliche Eignung, § 13 Abs 1 PBefG) sind vom Antragsteller für sich als Unternehmer beziehungsweise für die zur Führung der Geschäfte bestellten Personen nachzuweisen.

5.3. Die Genehmigungsbehörde muss sich die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung vorlegen lassen (§ 12 Abs 2 und 3 PBefG). Zwischen der Zahl der vorgelegten Fahrerlaubnisse zur Fahrgastbeförderung und der beantragten Genehmigungen muss ein angemessenes Verhältnis bestehen. Das Verhältnis ist angemessen, wenn mit dem zur Verfügung stehenden Fahrpersonal der Fuhrpark so genutzt werden kann, dass die zur Personenbeförderung verwendeten Fahrzeuge nicht nur gelegentlich genutzt werden können. Fahrerlaubnisse zur Fahrgastbeförderung,

die auf Zivildienstleistende ausgestellt sind, bleiben für Genehmigungen, soweit sie sich auf den steuerpflichtigen wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb beziehen, unberücksichtigt, weil Zivildienstleistende im gewerblichen Bereich nicht eingesetzt werden dürfen.

5.4. Unternehmen und zur Führung des Unternehmens bestellte Personen sind nur dann als zuverlässig anzusehen, wenn sie für die Erlöse aus gewerblichen Krankenfahrten und gewerblichen Behindertenfahrten ordnungsgemäß Körperschaft- und Umsatzsteuer entrichten. Dies setzt bei Hilfsorganisationen voraus, dass für den gewerblichen Bereich eine getrennte Gewinnermittlung erfolgt. Die Genehmigungsbehörden haben sich davon durch Vorlage geeigneter Unterlagen zu überzeugen (§ 12 Abs. 2 und 3 PBefG).

5.5 Soweit Kraftfahrzeuge im steuerpflichtigen wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb eingesetzt sind, dürfen sie nicht aus Spendenmitteln angeschafft worden sein.

#### 6. Nebenbestimmungen zur Genehmigung

Das Anbringen von Emblemen und Aufschriften auf den Mietwagen ist nach § 26 Abs. 3 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen (BOKraft) unzulässig. Ausnahmen vom Verbot der Eigenwerbung gemäß § 43 Abs. 1 BOKraft dürfen nur erteilt werden, wenn das betroffene Fahrzeug über eine fest eingebaute und in den Fahrzeugpapieren eingetragene Spezialeinrichtung zum Transport von kranken oder behinderten Personen verfügt und darauf auf dem Fahrzeug hingewiesen wird.

#### 7. Erweiterte Beförderungspflicht

Um den Einsatz von Taxen für gewerbliche Krankenfahrten und gewerbliche Behindertenfahrten zu fördern, wird den Kreisverwaltungsbehörden folgende Ergänzung der Taxiordnungen empfohlen: Die Taxiunternehmer sollen verpflichtet werden, hilfsbedürftige Fahrgäste einschließlich Gepäck bis in

die Wohnung zu bringen, beziehungsweise dort abzuholen. Für diese Zusatzleistung ist ein angemessenes Entgelt vorzusehen.

## **8. Ausschreibungspflichtige Fahrten**

8.1. Bei ausschreibungspflichtigen Fahrten ist darauf zu achten, dass

8.1.1. gewerbliche Personenbeförderungsaufträge deutlich als solche gekennzeichnet werden;

8.1.2. nur solche Angebote berücksichtigt werden, die die Umsatzsteuer ausweisen;

8.1.3. im Ausschreibungsverfahren eine Erklärung abgegeben wird, wonach der Unternehmer keine Zivildienstleistenden einsetzt, soweit die Ausschreibung ausschließlich gewerbliche Krankenfahrten und gewerbliche Behindertenfahrten betrifft.

8.2. Die Ausschreibungspflicht kann sich insbesondere ergeben

8.2.1. bei einem Auftragswert von mehr als 200 000 EURO für öffentliche Auftraggeber im Sinne des § 98 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB);

8.2.2. für staatliche Stellen aufgrund Art. 55 der Haushaltsordnung des Freistaates Bayern (BayHO);

8.2.3. für Zuwendungsnehmer aus dem Zuwendungsbescheid

## **9. Konsequenzen bei rechtswidrigem Verhalten**

Die ungenehmigte Personenbeförderung stellt gemäß § 61 Abs. 1 PBefG eine Ordnungswidrigkeit dar, die gemäß § 61 Abs. 2 PBefG mit einer Geldbuße bis zu 10.000 Deutsche Mark (5.112,91 Euro) geahndet werden kann. Das gleiche gilt gemäß § 61 Abs. 1 Nr. 4 PBefG in Verbindung mit § 45 BOKraft für Verstöße gegen Bestimmungen der BOKraft beim Betrieb von Gelegenheitsverkehr. Das Betreiben von Krankentransporten ohne Genehmigung ist eine Ordnungswidrigkeit (Art 29 Abs. 1 Nr. 1 BayRDG) die mit einer Geldbuße bis 10.000 Deutsche Mark (5.112,91 Euro) geahndet werden kann.

## **10. Inkrafttreten**

Diese Bekanntmachung tritt am 1. Juni 2000 in Kraft

i.A. Dr. Waltner (Ministerialdirektor)

i.A. Flaig (Ministerialdirektor)

i.A. Müller (Ministerialdirektor)

i.A. Dr. Kormann (Ministerialdirektor)

# Gutachten zur rechtlichen Zuverlässigkeit von Sondertarifen für Krankenfahrten im Taxigewerbe

## Zur rechtlichen Zulässigkeit von Sondertarifen für Krankenfahrten im Taxigewerbe

### A. Die Vereinbarkeit mit dem PBefG

#### I. Die Gesetzeslage

Nach § 51 I PBefG wird die Landesregierung ermächtigt, durch Rechtsverordnung Beförderungsentgelte für den Taxenverkehr zu regeln bzw. ihre Ermächtigung weiter zu delegieren, etwa an die Landkreise. Die Verordnungsgeber können neben Grundpreisen und Zuschlägen gemäß § 51 I S. 2 Nr. 6 PBefG auch die Zulässigkeit von Sondervereinbarungen regeln. Zu Letzteren führt § 51 II PBefG aus, dass Sondervereinbarungen im Pflichtfahrtbereich nur dann zulässig sind, wenn u. a. ein bestimmter Zeitraum, eine Mindestfahrtenzahl oder ein Mindestumsatz festgelegt wird, eine Ordnung des Verkehrsmarktes nicht gestört wird und die Rechtsverordnung eine Pflicht zur Genehmigung oder Anzeige der Sondervereinbarungen vorsieht.

Als allgemeine Vorgabe sieht § 51 III PBefG vor, dass vor Verordnungserlass ein Anhörungsverfahren nach § 14 PBefG durchzuführen ist und hinsichtlich der Tarifhöhe die Vorgaben des § 39 Abs. 2 PBefG zu beachten sind. Danach muss der Tarif u. a. der wirtschaftlichen Lage des (Taxi-)Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sein. Außerdem gilt nach § 51 V PBefG für die Anwendung der Beförderungsentgelte § 39 III PBefG, wonach Ermäßigungen, die nicht unter gleichen Bedingungen jedermann zu Gute kommen, verboten und nichtig sind.

Bei der Festsetzung von Sondertarifen nicht einschlägig ist hingegen § 47 PBefG. Denn § 47 III Nr. 5 PBefG ermächtigt nur

zum Verordnungserlass bezüglich des Umfangs der Betriebspflicht und Einzelheiten des Dienstbetriebs bei der Krankenförderung. Dagegen stellt § 51 PBefG eine *lex specialis* zur Tariffestlegung dar.

### II. Zur Festsetzung von Sondertarifen im Verordnungswege

Grundsätzlich können Landesregierung bzw. die von ihr betraute Stelle im Verordnungswege Sondertarife für den Krankentransport per Taxi festlegen. So hatte das BVerfG seinem Beschluss vom 25.5.1976, in einer Rechtstreit, in dem es um genau solch eine Sonderentgeltverordnung ging, den § 51 II PBefG an Art. 80 I S. 3 GG gemessen und für verfassungsgemäß erklärt. Damit kann auch von einer impliziten Billigung dieser Verordnungspraxis ausgegangen werden.

Freilich war der inzwischen aufgehobene § 51 II PBefG aF gerade auf den Fall der Krankenförderung zugeschnitten, während nun § 51 I PBefG allgemein vom Erlass einer Entgelt-VO spricht. Zum Teil wird in der Literatur vertreten, aus dem PBefG ergebe sich „insgesamt“, dass in einem Tarifgebiet nur ein Tarif gelten solle. (Runge, TransportR 1980, S. 17f.) Dagegen geht jedenfalls der Berliner Senat davon aus, dass Sondertarife immer dann zulässig sind, wenn sie unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung allen Fahrgästen unter gleichen Bedingungen zu Gute kommen (So Mitteilung des Berliner Senats vom 23.3.2004, Drucksache 15/2684, S. 3.). Für letztere Auffassung spricht erstens der Wortlaut des § 51 I PBefG, der im Plural von Entgelten spricht. Zweitens zeigen die Verweise des Gesetzgebers in § 51 III und V PBefG auf das allgemeine Beförderungsrecht bei Bussen und Straßenbahnen, dass auch für Taxen die allgemeinen Grundsätze des Tarifrechts gelten sollen. Hier sind Sondertarife aber durchaus üblich.

Aus diesen allgemeinen Grundsätzen des Tarifrechts ergeben sich jedoch auch die rechtlichen Grenzen der Festsetzung von Sondertarifen für den Krankentransport. Erstens muss nach dem in § 39 III PBefG formulierten Gleichheitsgedanken der Tarif allen Personen in vergleichbarer Lage offen stehen. Deshalb muss der Tarif für

alle transportbedürftigen Kranken und nicht nur für Kranke mit bestimmter Versicherung gelten.

Zweitens hat das BVerfG in seinem oben zitierten Beschluss dem Verordnungsgeber zwar einen Beurteilungsspielraum eingeräumt, wenn er das wirtschaftliche Interesse der Beförderungsunternehmen und das öffentliche Interesse der Gewährleistung sicherer und ausreichender Personenbeförderungsmöglichkeiten gegeneinander bei der Tarifbildung abwägt. Zugleich betont es, dass wegen der sozialen Bedeutung des Krankentransports ein solcher Interessenausgleich besonders dringlich ist. Andererseits stellt das BVerfG fest, dass das PBefG die Betriebssicherheit primär durch den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit der Beförderung gewährleisten will (Tz. 26ff. des Beschlusses). Deshalb müssten, so das BVerfG die Entgelte so festgesetzt sein, dass sie, „bezogen auf die Leistung Krankentransport“ zumindest kostendeckend sind und darüber hinaus zugunsten der Taxiunternehmer eine angemessene Gewinnspanne berücksichtigen.

Deshalb ist es sehr fraglich, ob die Festsetzung von nicht kostendeckenden, nicht gewinnorientierten Sondertarifen mit § 51 III iVm 39 II PBefG vereinbar sind. In seinem Beschluss lag dem BVerfG nur eine Tarifregelung vor, die sich ausschließlich mit dem Krankentransport befasste. Daher ließe sich argumentieren, dass wenigstens Tarifverordnungen, die umfassend einen generellen Tarif und zugleich den Sondertarif regeln und deshalb insgesamt noch kostendeckend sind, auch rechtmäßig seien.

Hiergegen spricht, dass das BVerfG in Tz. 30 seines Beschlusses den Sinn des Kostendeckungsprinzips nicht nur mit der Leistungsfähigkeit, sondern auch mit der Leistungswilligkeit des Taxiunternehmers begründet. Bei nicht kosten- und nicht gewinnorientierten Sondertarifen und der nach dem PBefG geltenden Beförderungspflicht könnte die Leistungswilligkeit der Taxifahrer bei Krankentransporten, an denen laut BVerfG gerade ein besonderes soziales Interesse besteht, aber leiden.

Jedenfalls sind Sondertarife nach den Maßstäben des BVerfG unrechtmäßig, wenn sie, etwa in ländlichen Gebieten befürchtet wird, den Umsatz der Taxiunternehmer insgesamt derart schmälern, dass der Sondertarif im Gesamttarifsystem nicht mehr kostendeckend umgesetzt werden kann.

Daher bleibt festzuhalten: Sind Sondertarife für den Krankentransport (nur) für sich betrachtet unwirtschaftlich, sind sie wahrscheinlich unrechtmäßig, machen solche Sondertarife das Gesamttarifsystem unwirtschaftlich, sind sie sicher unrechtmäßig.

### **III. Zur Festsetzung von Sondertarifen durch Verordnung iVm Sondervereinbarungen:**

Die Möglichkeit, in Verordnungen nach § 51 I S. 2 Nr. 6 PBefG Sondervereinbarungen vorzusehen, ist gerade für den Fall gedacht, dass einzelne Krankenkassen für den Transport ihrer Versicherten mit Taxiunternehmen Sondertarife vereinbaren (Quelle: Vgl. Mitteilung des Berliner Senats vom 23.3.2004, Drucksache 15/2684, S. 4 und Fromm, Personenbeförderung, § 51, Rn. 4.).

Genau diesen Weg scheinen die Kassen derzeit zu beschreiten bzw. beschreiten zu wollen. Allerdings gilt aufgrund seines weiten Wortlautes und seines Regelungszwecks auch für solche Sondervereinbarungen § 51 III iVm 39 II PBefG. Nicht ohne Grund leitet das BVerfG in Tz. 30 seines Beschlusses die Anforderung gewinnorientierter Tarife auch aus Sinn und Zweck dieses Gesetzes ab. Außerdem sind nach § 51 II Nr. 2 PBefG Sondervereinbarungen nur zulässig, wenn die Ordnung des Verkehrsmarktes nicht gestört wird. Deshalb müssen die unter II. gemachten Ausführungen zur Kostendeckung und Gewinnorientierung für Sondervereinbarungen entsprechend gelten.

Zu beachten ist außerdem, dass Sondertarifverordnungen nach § 51 II Nr. 4 PBefG entweder die Anzeige oder die Genehmigung solcher Sondervereinbarungen durch die Aufsichtsbehörde vorsehen müssen. Dabei besteht Streit darüber, welches von beiden Verfahren die Regel sein soll (Quelle: Siehe Fromm, Personenbeför-

derungsrecht, § 51, Rn. 4 mwN.). Selbst wenn man freiheitsorientiert mit dem Verhältnismäßigkeitsprinzip für den Grundsatz der Anzeigepflicht argumentiert, müssen Sondertarifverordnungen für Sondervereinbarungen großer Krankenversicherer angesichts derer wirtschaftlichen Bedeutung und der in ländlichen Gebieten hohen Gefahr für die Wirtschaftlichkeit des Taxibetriebs in der Regel wohl eine Genehmigungspflicht regeln.

#### **IV. Fazit:**

Nach dem PBefG sind Sondertarifverordnungen und Sondervereinbarungen für Krankentransport rechtlich zulässig. Dabei müssen die Sondertarife im Interesse der Leistungsfähigkeit und der Leistungswilligkeit der Taxiunternehmer wahrscheinlich für sich betrachtet, jedenfalls aber im Rahmen des Gesamttarifsystems kostendeckend sein und den Taxifahrern einen angemessenen Gewinn gewährleisten.

## **B. Zur Vereinbarkeit mit GWB und UWG**

Gesetzlich vorgesehene Tariffestlegungen sind ebenso wenig am Wettbewerbsrecht zu messen wie Sondervereinbarungen, deren Abschluss das Gesetz vorsieht. Deshalb sind weder Verordnungen nach § 51 I PBefG noch auf § 51 I S. 2 Nr. 6 iVm § 51 II PBefG zurückzuführende (vertikale) Sondervereinbarungen zwischen Krankenkassen und Taxigewerbe am GWB zu messen. Auch das UWG kommt erst zur Anwendung, wenn sich ein Taxifahrer nicht an die festgelegten Sondertarife hält.

Gez. Dr. Herrmann

(Quelle:

[http://www.taxiverband.de/php/infusions/portal/download\\_panel/download.php?did=40](http://www.taxiverband.de/php/infusions/portal/download_panel/download.php?did=40)

Stand: 28.05.2010)



# Muster – Verordnung einer Krankenförderung und Empfangsbestätigung durch den Versicherten

**Freigabe 09.04.2008**

Krankenkasse bzw. Kostenträger

Name, Vorname des Versicherten geb. am

Kassen-Nr. Versicherten-Nr. Status

Betriebsstätten-Nr. Arzt-Nr. Datum

**4**

**Verordnung einer Krankenförderung**

Mitteilung von Krankheiten und dritterverschachten Gesundheitsschäden gemäß § 294a SGB V

Unfall, Arbeitsunfall;  Versorgungsleiden  sonstiger Schaden

Unfallfolgen  Berufskrankheit (BVG u.a.)

**1. Hauptleistung**

**A) im Krankenhaus**

Krankenhausbehandlung voll- oder teilstationär  Behandlungsdaten

Krankenhausbehandlung vor- oder nachstationär  Behandlungsdaten

beim Vertragsarzt  im Krankenhaus  sonstige

**B) ambulante Operation**

ambulante Operation gem. § 115b SGB V  Datum

Vor- oder Nachbehandlung bei ambulanter Operation  Behandlungsdaten

**C) ambulante Behandlung** (von der Krankenkasse zu genehmigen)

**Begründung des Ausnahmefalls gemäß § 60 Abs. 1 SGB V:**

**Hochfrequente Behandlung** gemäß Anlage 2 der Krankentransport-Richtlinien (Dialyse, onkologische Chemotherapie oder Strahlentherapie)

vergleichbarer Ausnahmefall wegen

**Dauerhafte Mobilitätseinschränkung**

Merkzeichen „aG“, „B1“, „H“ oder Pflegestufe 2 bzw. 3 vorgelegt

vergleichbarer Grund wegen (ggf. Angabe ICD-10)

voraussichtliche Behandlungsdauer: \_\_\_\_\_ Monate

ggf. Zeitraum der Serienverordnung \_\_\_\_\_

**2. Beförderungsmittel**

Taxi, Mietwagen  Kranken-transportwagen  Rettungswagen  Notarztwagen  andere

**Begründung des Beförderungsmittels** (ggf. Angabe ICD-10)

Medizinisch-technische Ausstattung erforderlich:

Von

Nach  Wohnung  Arztpraxis  Krankenhaus  andere Beförderungswege

nein  ja

Tragestuhl  nicht umsetzbar aus Rollstuhl  liegend  andere

**Medizinisch-fachliche Betreuung notwendig:**

Hinfahrt  Rückfahrt  ja  nein  folgende:

Wartezeit (Bauer):

Gemeinschaftsfahrt (Anzahl Mitfahrer):

**Verpflichtendes Muster**

Unterschrift und Stempel des Vertragsarztes

Muster 4 (7.2008)





**IHK Regensburg**  
für Oberpfalz / Kelheim

IHK Regensburg für Oberpfalz / Kelheim | Verkehr  
D.-Martin-Luther-Str. 12 | 93047 Regensburg  
Telefon (09 41) 56 94- 2 32 | Telefax (09 41) 56 94-3 05  
frank@regensburg.ihk.de | www.ihk-regensburg.de



**IHK**

**Regensburg**

für Oberpfalz / Kelheim

*Wir handeln  
für Ostbayern*

## Der IHK-Bezirk Oberpfalz und Landkreis Kelheim (Ndb.)

