

# Liegendtaxi – Sondermietwagen: Teil 2: Zulassung und Betrieb

Autor:

Dipl.-Ing., Dipl.-Kfm.

**Christian Kühn**  
Internationaler Vertriebs- und Einkaufsingenieur für Medizin und Medizinprodukte, Anwendungs-, Betriebs- und Haftungsrecht, staatlich geprüfter Sicherheitsingenieur, Gesundheits- und Arbeitssicherheit, Kaufmann für Gesundheitsökonomie und Krankenhausmanagement, Rettungsanitäter, Windmühlenberg 1, 24796 Bovenau, christian.kuehn@alice-dsl.net

**Derzeit gibt es eine heiße Diskussion um die Zulässigkeit und die Zweckmäßigkeit von so genannten Multifunktionsfahrzeugen und den Zerfall des qualifizierten Krankentransports durch den Betrieb dieser Fahrzeuge. Dieser Beitrag macht auf einige Problembereiche und die damit verbundenen Fragestellungen aufmerksam. Im zweiten Teil geht es um Hintergrundinformationen und Fragen der Zulassung und des Betriebs solcher Fahrzeuge.**

## Zulassungsverfahren und Arten der Zulassung

Für die nationale bzw. europäische oder internationale Typgenehmigung ist in Deutschland das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) als zentrale Genehmigungsbehörde zuständig. Das KBA erteilt auf der Basis der bestehenden Vorschriften bundes- und europaweit Typgenehmigungen für serienmäßig herzustellende Fahrzeuge und Fahrzeugteile. Dazu erstellen technische Dienste wie Technische Überwachungsvereine (TÜV), DEKRA und Materialprüfungsanstalten Gutachten für die Fahrzeuge und Fahrzeugteile. Das KBA überprüft dann die Einhaltung aller Vorschriften und erteilt die Typgenehmigungen.

Bei der Erteilung von Genehmigungen nach internationalen Rechtsvorschriften steht das KBA in Konkurrenz zu den Genehmigungsbehörden anderer Staaten, in denen diese Vorschriften ebenfalls gelten.

Das KBA ist zuständig für:

- Allgemeine Betriebserlaubnisse (ABE), z.B. für Lkw, Kraftomnibusse, Wohnmobile oder für

Bauteile wie Schalldämpfer und Bremsbelege,

- EG-Typengenehmigungen, z.B. für Pkw, land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, Motorräder,
- EG- und ECE-System-Genehmigungen, z.B. Geräuschemission, Motorleistung, Kraftstoffverbrauch,
- Allgemeine Bauartengenehmigungen (ABG), z.B. für Schalldämpfer, Katalysatoren, Bremsbelege,
- EG-Genehmigungen für selbstständige technische Einheiten, z.B. Austauschschalldämpfer, Fahrzeugalarmanlagen,
- EG- und ECE-Genehmigungen für Bauteile, z.B. Spiegel und Schutzhelme.

1958) über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigungen der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kfz und die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung. Hersteller, die für ihre Typen von Fahrzeugen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einrichtungen eine solche Genehmigung haben, brauchen in anderen Mitgliedstaaten keine nationalen Typgenehmigungen mehr zu erwerben.

Nach Erteilung der Typgenehmigung durch das KBA kann jedes einzelne Fahrzeug aufgrund einer Erklärung des Herstellers, dass es dem genehmigten Typ entspricht, ohne Weiteres zum Straßenverkehr zugelassen werden.



**Abb. 1:** Den meisten Bürgern ist das KBA nur in Zusammenhang mit der Verkehrs-sünderdatei bekannt



**Abb. 2:** Nicht ausreichend gesicherter Transport eines Tragegestells mit Trageliege

Rechtsgrundlage für die Erteilung sind § 20, § 22, § 22a StVZO und die Verordnung über die EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge und Fahrzeugteile (EG-TypV), die Richtlinien der Europäischen Union für Straßenfahrzeuge (EG-Richtlinien) nach dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Union (EU) sowie Regelungen der Economic Commission for Europe für Kfz und ihre Anhänger (ECE-Regelungen nach dem Übereinkommen vom 20. März

Von dem Zulassungssystem können alle Beteiligten profitieren:

1. Der Fahrzeughersteller erhält eine Genehmigung und kann damit eine unbegrenzte Anzahl von Fahrzeugen herstellen und entsprechend der Genehmigung auch im ausländischen Markt anbieten, zahlt aber nur einmal die Genehmigungsgebühr.
2. Der Fahrzeughändler bzw. der



Abb. 3: das Kraftfahrt-Bundesamt im Zentrum des Straßenverkehrs

Fahrzeugkäufer kann aufgrund der vom Hersteller mitgelieferten Übereinstimmigkeitsbescheinigung das Fahrzeug ohne Weiteres zum Straßenverkehr zugelassen bekommen.

3. Die örtliche Zulassungsstelle kann das Fahrzeug ohne aufwendige technische Prüfung zulassen.
4. Der Staat stellt über das KBA sicher, dass auch bei massenweise hergestellten Fahrzeugen die derzeit geltenden verkehrssicherheitstechnischen Belange eingehalten werden. Dazu hat sich das Amt vom Hersteller neben einer gleichmäßigen reihenweisen Fertigung ein bestehendes Qualitätssystem nachweisen lassen.

Wie erwähnt bedienen sich die Anbieter so genannter Multifunktionsfahrzeuge in der Regel der serienmäßig zugelassenen und hergestellten Fahrzeuge der bekannten Firmen. Diese Fahrzeuge werden entsprechend dem beabsichtigten Verwendungszweck in großer Stückzahl regelmäßig um- und ausgebaut. Allein aus Kostengründen wäre eine Typgenehmigung für das „neue“ Fahrzeug oder aber eine entsprechende Änderungsgenehmigung – insofern sie im Besitz der Typgenehmigung sind oder in Zusammenarbeit mit dem Fahrzeughersteller zu beantragen – wesentlich günstiger, als jedes Fahrzeug per Einzelabnahme zuzulas-

sen. Auch wäre der Aufwand für ein technisches Genehmigungsverfahren bei einem Multifunktionsfahrzeug gering, wenn alle erforderlichen Unterlagen vorliegen, da an dem eigentlich bereits schon einmal zugelassenen Serienfahrzeug keine signifikanten Änderungen vorgenommen worden sind. Ebenso ist aus der Regelmäßigkeit der Menge der gleichen um- und ausgebauten Fahrzeuge, die derzeit auf dem Markt sind, die Zuständigkeit des Kraftfahrt-Bundesamtes herzuleiten, das bei massenweise bzw. serienmäßig hergestellten Fahrzeugen die derzeit geltenden verkehrssicherheitstechnischen Vorschriften und Normen überprüft.

Beim KBA hat es aber bis heute keinen einzigen Antrag auf eine Genehmigung solcher Multifunktionsfahrzeuge gegeben, obwohl die Vorteile offensichtlich sind. Warum wird diese Möglichkeit nicht genutzt? Wird die Überprüfung aller angeforderten Unterlagen und Gutachten durch das KBA gescheut? Um diese Fragen zu beantworten, bedarf es weiterer ausführlicher Untersuchungen auch mit Hilfe des KBA.

**Voraussetzungen zum Betrieb der Multifunktionsfahrzeuge**

Durch den Eintrag der Zulassungsstelle unter dem Sammelbegriff „Sonstige

Fahrzeuge für Behinderte und Krankentransporte“ sieht es so aus, als wenn beim Betreiben dieser Fahrzeuge mit der Ausrüstung Tragestuhl und Krankentrage kein medizinisch-technisch versiertes Personal erforderlich ist, wie es bei der Beförderung durch einen Krankenkraftwagen nach den jeweiligen Landesrettungsdienstgesetzen der Fall sein muss. Dies wird



Abb. 4: Seitenansicht eines Krankenkraftwagens Typ C mit Blick in den Innenraum

damit begründet, dass es sich gerade nicht um einen Krankenkraftwagen handelt und auch keine Personen damit befördert werden sollen, die eines Krankenkraftwagens bedürfen.

Diese Aussage ist allerdings nicht korrekt, denn nicht nur die Landesrettungsdienstgesetze der einzelnen Bundesländer stellen den Gebrauch von qualifiziertem Personal beim

**Abb. 5:** Medizinisch-technisch ausgebildetes und versiertes Personal ist neben dem Fahrzeug-Equipment die Grundlage für einen qualifizierten und sicheren Krankentransport

Umgang mit Personen in Verbindung mit Medizinprodukten sicher, sondern auch das MPG in Verbindung mit der MPBetreibV und Medizinprodukte-Sicherheitsplanverordnung (MPSV) sowie die Unfallverhütungsvorschriften (UVV) in Verbindung mit dem Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) und den allgemein anerkannten Regeln der Technik und der Arbeitssicherheit. Hiernach müsste solch ein Betreiber die Einhaltung des MPG nach Maßgabe der Rechtsverordnung § 14 MPG in Verbindung mit den Auflagen, die sich aus den § 37 Abs. 5 über das Errichten, Betreiben und Anwenden von Medizinprodukten ergeben, gewährleisten.

Der Betreiber oder sein Medizinproduktebeauftragter müssen

- sich in das Medizinprodukt bei der erstmaligen Inverkehrnahme durch den Hersteller oder einen dafür autorisierten Medizinprodukteberater einweisen lassen (§ 31 MPG Abs. 1 und 2),
- die vorschriftsmäßige Instandhaltung des Medizinproduktes nach § 4 MPBetreibV sicherstellen,
- selber oder eine beauftragte Person für Medizinprodukte



*MPBetreibV zur Meldung von Vorkommnissen in Zusammenhang mit dem Medizinprodukte-Beobachtungs- und Meldesystem aus der MPSV sowie bei der Beschäftigung von Personal mit dem Medizinprodukt die Einhaltung der BetreiberV § 2 Abs. 2 sicherstellen.*

Demnach dürfen Medizinprodukte nur von Personen errichtet, betrieben, angewendet und in Stand gehalten werden, die die dafür erforder-

Weiterhin bedeutet dies nach der Arbeitsstättenverordnung, dass beim Betreiben des Tragestuhls und der Trageliege die damit arbeitenden Mitarbeiter über eine persönliche Schutzausrüstung verfügen müssen, zumindest in Form von Sicherheitschuhen. Außerdem müssen sie nach den Unfallverhütungsvorschriften eine Schulung über das Rücken schonende Arbeiten an solchen Arbeitsgeräten durchlaufen und belehrt werden, wie die Geräte beim Einsatz mit einer zu transportierenden Person mit zwei dafür ausgebildeten bzw. angewiesenen Personen zu bedienen sind. Hieraus erfolgt noch die korrekte Anmeldung der Mitarbeiter bei der jeweiligen zuständigen Berufsgenossenschaft mit der Gefährdungseinstufung der Mitarbeiter und den damit verbundenen Beiträgen, die in jedem Fall höher ausfallen werden als die Beiträge eines normalen Taxifahrers.

### Auflagen für den Betrieb von Multifunktionsfahrzeugen

- Einhaltung des MPG nach Maßgabe der Rechtsverordnung § 14 MPG in Verbindung mit den Auflagen, die sich aus § 37 Abs. 5 für das Medizinprodukt ergeben, sowie der Arbeitsstättenverordnung und der BGV/UVV
- dokumentierte Ersteinweisung in das Medizinprodukt, Medizinprodukteberater § 31 MPG
- Teilnahme am Anzeige-, Dokumentations- und Meldesystem des MPG
- eine vom Betreiber beauftragte Person (Medizinproduktebeauftragter) nach § 5 MPBetreibV
- Einhaltung der MPBetreibV § 2 Abs. 2 in Verbindung mit § 2 Abs. 4
- Einhaltung der Arbeitsstättenverordnung und der UVV
- BG-Anzeigepflicht der Mitarbeiter
- mindestens zwei qualifizierte und ausgebildete Mitarbeiter

**Tab. 1**

- benennen (Medizinproduktebeauftragter nach § 5 MPBetreibV),
- ein Medizinproduktebuch führen bzw. durch den Beauftragten führen lassen (§ 7 MPBetreibV),
- die Teilnahme am Anzeige-, Dokumentations- und Meldesystem des MPG und der MPSV sowie der DIMDI-Verordnung gewährleisten, auch in Verbindung mit § 3

liche Ausbildung oder Kenntnis und Erfahrung besitzen. Der Betreiber darf nur Personen mit dem Errichten und Anwenden von Medizinprodukten beauftragen, die die nach § 2 Abs. 2 der Betreiberverordnung genannten Voraussetzungen erfüllen. All dies muss durch entsprechendes Personal sichergestellt und garantiert werden.

Der Sinn und Zweck dieses neu auf dem Markt befindlichen Transportmittels war es ja wohl, ein Fahrzeug zu finden, das sowohl in puncto Einsetzbarkeit als auch in Bezug auf die laufenden Kosten mit wenig Personal günstig zu betreiben ist. Wenn allerdings die Gesetze, Verordnungen und Richtlinien zum Betrieb dieser Fahrzeuge eingehalten werden würden, landet man ganz schnell bei den Anforderungen des bereits schon bestehenden Systems für den Krankentransport mit dem dafür qualifizierten Personal. ■