

2.7 Krankentransport und Rettungsdienst

Mit 26 Regional-, Kreis- und Ortsverbänden und 165.000 Mitgliedern ist der ASB einer der größten Mitglieder des Paritätischen in NRW und einer der wichtigsten Leistungsanbieter im Gesundheitswesen in NRW. Einer der größten Aufgaben ist der private und öffentliche Rettungsdienst und Krankentransport in fast allen Großstädten des Bundeslandes.

Aufgaben des Rettungsdienstes

Die Aufgabe einer flächendeckenden medizinischen Versorgung erfordert ein geschlossenes Konzept zum Krankentransport und Rettungsdienst durch Boden- und Luftfahrzeuge. Insbesondere muss in der heutigen arbeitsteiligen Krankenhauslandschaft eine effiziente Vernetzung der Kliniken der Grund- und Regelversorgung mit den diagnostischen und therapeutischen Möglichkeiten von Großzentren der Maximalversorgung oder Spezialkliniken gewährleistet sein.

Unter Notfallrettung versteht man die schnellstmögliche und qualifizierte Hilfe für akut verletzte oder erkrankte Personen. In der Notfallrettung bemühen sich die Notärzte und Rettungsassistenten um die Wiederherstellung und Aufrechterhaltung der Vitalfunktionen, stellen die Transportfähigkeit her und begleiten den Patienten in die nächste geeignete und aufnahmebereite Versorgungseinrichtung. Dieses wird in den meisten Fällen ein Krankenhaus sein, aber auch der Transport in eine geeignete Arztpraxis ist denkbar, z.B. bei kleineren Verletzungen.

Ein wichtiges Element des Rettungsdienstes ist der Intensivtransport. Ohne Zeitverlust kann der Intensivpatient mit Intensivtransportwagen (ITW) verlegt werden. Das intensivmedizinische Versorgungsniveau wird jederzeit aufrechterhalten. Der Intensivpatient kann in kritisch-krankem Zustand durch die personelle und medizinische Ausstattung des ITW sofort transportiert werden. Vor allem im regionalen Bereich ist der landgebundene Einsatz eines ITW in vielen Fällen kostengünstiger als ein Lufttransport, der in bestimmten Bereichen und Situationen aber auch unverzichtbar ist.

Die Aufgabe des qualifizierten Krankentransportes ist es, kranke und hilfsbedürftige Personen zu befördern, die keine sofortige Notfallversorgung benötigen und deren Transport planbar ist. Beim qualifizierten Krankentransport wird der Patient von einem Rettungssanitäter betreut, der den Gesundheitszustand des Patienten überwachen und bei einer Verschlechterung die erforderlichen Maßnahmen einleiten kann. Zu den Aufgaben des Krankentransportes gehören Fahrten zum Arzt, ins Krankenhaus, Verlegungsfahrten von Klinik zu Klinik oder zur ambulanten Untersuchung.

Ein weiteres Spezialgebiet des Fahrdienstes ist der Behindertentransport. Die Spezialfahrzeuge mit Hebebühne oder Auffahrrampe sind optimal darauf eingerichtet, u. a. Rollstühle aller Art, sicher und problemlos zu befördern.

Rechtliche und strukturelle Rahmenbedingungen sowie die Auswirkungen auf die Praxis

Krankentransport

Mit dem Inkrafttreten des Gesundheitsmodernisierungsgesetzes (GMB) im Jahr 2004 wurde auch die Richtlinien des Gemeinsamen Bundesausschusses über die Verordnung von Krankenfahrten, Krankentransportleistungen und Rettungsfahrten am 22.01.2004 neu gefasst.

Seit Beginn der Umsetzung kommt es zu erheblichen Problemen, die zum einen aus der Unkenntnis bezüglich der Richtlinien und zum anderen aus den Vorgaben der Richtlinie selbst resultieren. So z.B. die Tatsache, dass gemäß § 9 für bestimmte Transporte eine Vorabgenehmigung erfolgen muss. Die Folge ist, dass die für die Erstattung notwendige Vorabgenehmigung in der Regel nur bei länger geplanten Transporten sicher einholbar ist.

In der Praxis hat es sich gezeigt, dass es im Umfeld der Verordnung durch viele fehlende Informationen, z.B. was konkret unter „zwingend medizinisch notwendig“ zu verstehen ist, zahlreiche Folgeprobleme gibt. Dabei muss man sich vor Augen halten, dass das Transportsystem für Kranke in Deutschland verschiedene Systeme umfasst, die unterschiedliche Ausstattungen und medizinische Leistungsumfänge besitzen. Es sei ausdrücklich darauf hingewiesen, dass dieses verschiedenartige Leistungsspektrum auch von Fachleuten nicht sicher unterscheidbar ist. Erschwerend kommt die ähnliche äußere Aufmachung der Fahrzeuge und auch des Personals hinzu, so dass dadurch eine zusätzliche Unschärfe entsteht.

Die fehlenden Hinweise zur „zwingenden medizinischen Notwendigkeit“ die fehlenden Kenntnisse über Art und Ausstattung von Beförderungsmitteln, die durch ähnliche Aufmachung der Fahrzeuge und des Personals verursachten Verwechslungsmöglichkeiten, sowie die unterschiedlichen Verfahrensweise der beteiligten Kassenverwaltungen, erschweren nach eigenen Beobachtungen die vorschrittengerechte Abwicklung von Krankentransporten und Krankenfahrten teilweise erheblich.

Insgesamt besteht in Bezug auf den Krankentransport nach wie vor ein erheblicher Korrekturbedarf an der Richtlinie des Gemeinsamen Bundesausschusses über die Verordnung von Krankenfahrten, Krankentransportleistungen und Rettungsfahrten. Hier sollte die Landesregierung unter Einbeziehung der Dienstleistungserbringer einschließlich der Wohlfahrtsverbände auf die Bundesregierung einwirken, damit im Gemeinsamen Bundesausschuss für alle Seiten tragbare Lösungen gefunden werden.

Behindertenfahrdienst

Der Behindertenfahrdienst ist im Gesetz grundsätzlich als Pflichtleistung festgelegt. Die Quantität und die Qualität der Leistung sind allerdings den örtlichen Sozialhilfeträgern überlassen. Das hat in den letzten 5 Jahren in vielen Kommunen dazu geführt, dass immer weniger Geld für den Behindertenfahrdienst zur Verfügung gestellt wird. In manchen Kommunen beschränkt sich die Leistung auf ein absolutes Minimalmaß (z. B. 2 Fahrten, oder sogar nur 1 Fahrt innerhalb der Kommune pro Fahrgast und Monat). Teilhabe am öffentlichen Leben findet hier für behinderte Menschen nicht mehr statt. Das, was jedem Menschen ohne Behinderung zugestanden wird, muss auch für behinderte Menschen erhalten bleiben. Wer von Ausbau des Selbständigen Wohnens für Menschen mit Behinderung spricht, darf nicht gleichzeitig ihre Mobilität abschaffen. Aus Sicht der Wohlfahrtsverbände ergibt sich nach dem Inkrafttreten des Gesundheitsmodernisierungsgesetzes weiterhin die unbefriedigende Situation, dass Fahrzeuge des Behindertenfahrdienstes als so genannte Spezialfahrzeuge gelten und damit den Status eines Taxis besitzen. Dieses wird aber in keiner Weise der Ausstattung der Fahrzeuge und dem Vorhaltungsaufwand gerecht. Hier besteht aus Sicht der Wohlfahrtsverbände auch Korrekturbedarf seitens der Politik.

Intensivrettung

Trotz der Vorhaltung eines flächendeckenden und strukturierten Systems der Notfallrettung und des Krankentransportes ist das Land Nordrhein-Westfalen während der vergangenen Jahre in einem immer wichtiger werdenden Teilbereich des Rettungsdienstes ins Hintertreffen geraten, der Intensivverlegung. Während in anderen Flächenbundesländern, wie beispielsweise Bayern, Hessen oder Niedersachsen, längst ein Intensivtransport-System implementiert und durch eine zentral geregelte Vorhaltung und Koordinierung von Intensivtransportwagen überregional ausgestaltet wurde, hat der Intensivtransportwagen (ITW) als Rettungsmittel in Nordrhein-Westfalen noch nicht einmal eine gesetzliche Regelung im RettG NW gefunden. Dort werden in § 3 RettG NW als Rettungsmittel der Primär- und Sekundärrettung lediglich Notarztwagen, Notarzt-Einsatzfahrzeuge, Rettungswagen, Krankentransportwagen, sowie Rettungshubschrauber genannt. Zwar ist in

§ 3 Abs. 4 RettG NW vorgesehen, dass die genannten Fahrzeuge in ihrer Ausstattung, Ausrüstung und Wartung den „*allgemein anerkannten Regeln von Medizin und Technik entsprechen*“ müssen, jedoch wird in Nordrhein-Westfalen nach wie vor darauf verzichtet, ein über die grundsätzlichen Anforderungen des Rettungsdienstes hinaus besonders ausgestattetes Rettungsmittel für die Durchführung insbesondere von Sekundärverletzungen unter intensivmedizinischen Bedingungen vorzuhalten.

Neben den Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der technischen Ausstattung der vorgehaltenen Rettungsmittel stößt der Einsatz spezieller Intensivtransportwagen in Nordrhein-Westfalen häufig auch rechtlich an seine Grenzen. Zwar kann die Tatsache, dass der Intensivtransportwagen als spezielles Rettungsmittel im RettG NW nicht vorgesehen ist, aufgrund seiner Abwärtskompatibilität zum RTW / NAW außer Acht gelassen werden. Problematischer jedoch ist die Frage zu bewerten, auf welcher rechtlichen Grundlage die Genehmigung sowie der tatsächliche Einsatz und die Anforderung eines Intensivtransportwagens in NRW derzeit erfolgen können. Die Anschaffungs- und Vorhaltekosten eines derartigen, intensivmedizinisch speziell ausgerüsteten Fahrzeuges sowie die Häufigkeit einer entsprechenden Transportanforderung lassen eine Vorhaltung im Zuständigkeitsbereich eines jeden örtlichen Trägers des Rettungsdienstes nicht zu. Sinnvoller Weise ist eine Vorhaltung derartiger spezieller Intensivtransportwagen daher lediglich im Rahmen eines angemessenen Verteilungsmusters über NRW verteilt sinnvoll, so wie dies in anderen Bundesländern bereits durchgeführt wird. Da Intensivverletzungen in der Regel jedoch über längere Wegstrecken zwischen peripheren Krankenhäusern und Schwerpunktzentren, also in der Regel städte- und kreisübergreifend durchgeführt werden, wäre hier auch eine überregionale Zuständigkeit hinsichtlich der Zulassung und Genehmigung entsprechender Fahrzeuge erforderlich. Eine derartige landesweite Regelung über die Genehmigung und Vorhaltung entsprechender Rettungsmittel findet sich in NRW bislang jedoch lediglich für den Bereich der Luftrettung.

Bislang ist eine Genehmigung für die Beteiligung am Rettungsdienst gem. § 18 RettG NW lediglich durch die örtlich zuständige Kreisordnungsbehörde am Betriebsitz des Antragstellers vorgesehen. Soweit Unternehmer i.S.d. § 18 RettG NW in mehreren Kreisen oder kreisfreien Städten tätig sein wollen, ist die Erteilung einer Genehmigung durch die jeweils örtlich zuständige Kreisordnungsbehörde erforderlich. Problematisch hierbei ist jedoch, dass jede Kreisordnungsbehörde eine solche Genehmigung lediglich für die eigene Gebietskörperschaft erteilen kann und zudem nach den Regelungen des RettG NW grundsätzlich auch erforderlich wäre, dass das Unternehmen im Zuständigkeitsbereich der Kreisordnungsbehörde seinen Betriebssitz unterhält. Gerade dies ist jedoch im Falle des überregional vorgehaltenen und eingesetzten ITW nicht der Fall.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass in Nordrhein-Westfalen derzeit weder die sachlichen noch die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Vorhaltung eines strukturierten und flächendeckenden Intensivtransport-Systems geschaffen sind. Die Rettungsmittel der Regelrettung, welche in Ermangelung der Einsetzbarkeit eines speziellen ITW anfallende Intensivverletzungen durchführen müssen, entsprechen hierfür entgegen § 3 Abs. RettG NW nicht mehr den heutigen, gesetzlich geforderten „*allgemein anerkannten Regeln von Medizin und Technik*“. Die Hilfsorganisationen, welche speziell als ITW ausgerüstete Rettungswagen vorhalten, bewegen sich in einem derzeit rechtlich nicht vollständig geregelten und daher auslegungsbedürftigen Bereich, wodurch letztendlich nicht unerhebliche Schwierigkeiten im Rahmen der Abrechnung entsprechender Intensivtransportfahrten mit den Sozialversicherungsträgern entstehen.

Angesichts der fortgeschrittenen Entwicklungen in zahlreichen anderen Bundesländern auf dem Gebiet der Intensivtransportverletzungen ist ein sachlicher und rechtlicher Aufschluss Nordrhein-Westfalens nicht nur wünschenswert, sondern insbesondere im Patientensinne dringend erforderlich. Letztendlich dürfte auch seitens der Kostenträger ein erhebliches Interesse an einer Ausgestaltung eines ITW-Systems bestehen, da intensivmedizinische Verletzungen in Ermangelung eines entsprechend ausgerüsteten ITW lediglich mittels

Einsatzes eines Intensivtransporthubschraubers möglich sind, wodurch ein Mehrfaches an Transportkosten im Vergleich zur bodengebundenen Intensivverlegung anfallen.

Die gesetzliche Schaffung einer überregionalen Genehmigungsmöglichkeit ist dringend erforderlich, die Schaffung einer landesweiten zentralen Koordinierungsstelle für den Einsatz flächendeckend vorgehaltener ITW wäre wünschenswert. Organisationsbeispiele sind sowohl aus einer Parallele mit der Luftrettung als auch aus einem Vergleich mit den gesetzlichen Regelungen anderer Bundesländer möglich, eine Novellierung und Überarbeitung des RettG NW sollte zeitnah erfolgen können.