

## Boommarkt Tagespflege: Chancen für Pflegedienste (Teil 6)

# Das Hin und Her der Tagesgäste sinnvoll organisieren

Von Ralph Wißgott

**Betreiber von Tagespflegeeinrichtungen sollten genau über die Beförderung der Tagesgäste nachdenken. Hier stellen sich sowohl rechtliche als auch betriebswirtschaftliche Fragen.**

**Hambühren.** Dieses Thema ist von zwei Seiten zu betrachten: von der rechtlichen und von der betriebswirtschaftlichen. Im Gesetz klar geregelt ist, dass die Beförderungskosten im Rahmen der Sachleistung von der Pflegekasse zu tragen sind, sie sind also kein Eigenanteil des Tagesgastes. Es ist zu überlegen, ob es nicht sinnvoller weil fairer ist, die Fahrtkosten nicht grundsätzlich für die Hin- und Rückfahrt in einem Satz zu verhandeln, sondern einen Preis je einzelne Fahrt. Denn es gibt Angehörige, die bereit sind eine Fahrt zu übernehmen. Ein Gesamtpreis würde diese Bereitschaft nicht unterstützen.

Die Beförderung der Tagesgäste unterliegt dem Personenbeförderungsgesetz. Das gilt auch in den Bundesländern, in denen die Beförderungskosten nicht gesondert verhandelt und ausgewiesen werden, sondern im Pflegegeentgelt enthalten sind. Für die Anwendung des Personenbeför-

derungsgesetzes ist irrelevant, ob Fahrtkosten (gesondert) erhoben werden. Im Gesetz heißt es: „Als Entgelt sind auch wirtschaftliche Vorteile anzusehen, die mittelbar für die Wirtschaftlichkeit einer auf diese Weise geförderten Erwerbstätigkeit erstrebt werden.“ Das bedeutet, dass selbst kostenfreie Beförderungen unter das Gesetz fallen, wenn im Anschluss Leistungen erbracht und abgerechnet werden. Das gilt auch für den Transport von Pflegebedürftigen eines Pflegedienstes zum Arzt oder zu anderen Aktivitäten.

Der Tagespflegebetreiber, der die Tagesgäste selbst befördert, „muss im Besitz einer Genehmigung sein“ (§ 2 Personenbeförderungsgesetz). Diese Genehmigung wird von einer von der jeweiligen Landesregierung bestimmten Behörde erteilt. Meist ist das das Ordnungs- oder das Straßenverkehrsamt. Zur Genehmigung wird ein Personenbeförderungsschein oder je nach örtlicher Regelung eine Fachkundeprüfung benötigt, dessen Erwerb kostenpflichtig ist (beispielsweise im Kreis Celle 42,60 Euro, für die Fachkundeprüfung fallen 40 Euro an). Personen, die einen Personenbeförderungsschein erwerben bzw. führen, müssen die Gewähr dafür bieten,

dass sie der besonderen Verantwortung bei der Beförderung von Fahrgästen gerecht werden, Ortskunde besitzen sowie gesundheitlich geeignet sind. Die Eignung wird durch ein Gutachten eines Arztes mit der Gebietsbezeich-

//

„Eine Zusammenarbeit mit Behindertenfahrdiensten oder Taxiunternehmen kann sinnvoll sein“

Ralph Wißgott

nung „Arbeitsmedizin“ oder der Zusatzbezeichnung „Betriebsmedizin“ bzw. ein Gutachten einer Begutachtungsstelle für Fahreignung über die körperliche und geistige Eignung nachgewiesen.

Die Genehmigung zur Personenbeförderung wird in der Regel für fünf Jahre erteilt und kann danach verlängert werden. Das Mindestalter, um den Personenbeförderungsschein zu erwerben, beträgt 21 Jahre, die Fahrerlaubnis der Klasse B muss für mindestens zwei Jahre im Besitz des Bewerbers sein. Als Führerschein wird nur der EU-Kartenführerschein

akzeptiert, also der aktuelle Führerschein im Kartenformat. Da dieser Bereich durch die Bundesländer und wohlmöglich durch Städte und Kreise unterschiedlich geregelt wird, ist es möglich, dass die vorgenannten Informationen von den jeweiligen Regelungen vor Ort abweichen.

Der zweite wesentliche Faktor bei der Beförderung ist die betriebswirtschaftliche Betrachtung. Für den Transport wird mindestens ein geeignetes (rollstuhltaugliches) Fahrzeug benötigt. Ein solches Fahrzeug kostet mindestens 25 000 Euro, eher deutlich darüber. Je nach Größe der Einrichtung werden davon gleich mehrere benötigt. Allerdings nur für wenige Stunden täglich. Die Fahrzeuge kommen morgens und nachmittags/abends erfahrungsgemäß jeweils zwischen einer und drei Stunden zum Einsatz. Des Rest des Tages stehen die Fahrzeuge.

Das ist betriebswirtschaftlich höchst kritisch zu bewerten, vor allem vor dem Hintergrund, dass es enorm schwierig sein wird hierfür in der Pflegesatzverhandlung einen kostendeckenden Vergütungssatz zu erreichen. Zudem wird die Investition bzw. Abschreibung oder werden Leasinggebüh-

ren dem Investitionskostenanteil zugerechnet und dieser ist in den allermeisten Bundesländern Eigenanteil und somit ein nicht unwesentlicher Wettbewerbsfaktor.

Ferner stellen sich mit der Beförderung durch die Pflegeeinrichtung logistische Aufgaben. Was ist eigentlich an den Tagen, an denen das Fahrzeug gewartet oder repariert werden muss? Die wenigsten Werkstätten werden über adäquaten (rollstuhltauglichen) Ersatz verfügen. Was ist eigentlich an den Tagen, an denen der qualifizierte (Personenbeförderungsschein) Mitarbeiter krank wird? Hier müssten also mehrere Mitarbeiter qualifiziert und vorgehalten werden.

Unter allen vorstehenden Aspekten sollte jede Einrichtung gut überlegen, ob die Beförderung selbst übernommen werden sollte oder ob nicht eine Zusammenarbeit mit einem örtlichen Behindertenfahrdienst oder Taxiunternehmer sinnvoller sein kann. Aber auch eine solche Zusammenarbeit ist nicht grundsätzlich problemfrei. So müssen z. B. die Taxifahrer auf diese spezielle Fahrgastklientel vorbereitet und im Umgang geschult werden. //

### INFORMATION

Beim Autor Ralph Wißgott,  
Tel.: (0 51 43) 66 96 27,  
E-Mail: rw@uw-b.de