



Privater Krankentransport*: Hilfloze Patienten wie Pakete behandelt

Ein krankes Geschäft

Gesundheit Weil es billiger ist, werden Patienten statt in Krankenwagen oft in Mietliegewagen transportiert – und sind dort erhöhten Gefahren ausgesetzt.

Als die Sanitäter zu dem Transporter eilten, der vor der Notaufnahme des Köpenicker Krankenhauses vorgefahren war, konnten sie schon die Schmerzensschreie hören. Im Laderaum saß Ingeborg L. in einem Rollstuhl, der am Boden festgezurrert war. Die betagte Dame sollte nur aus dem Pflegeheim zur Dialyse gebracht werden. Nun berichtete sie den beiden Helfern, der Fahrer des Wagens habe abrupt gebremst, dabei sei sie aus dem Rollstuhl gerutscht. Der Fahrer behauptete jedoch, sie sei angeschnallt gewesen.

Später stellten die Ärzte des Klinikums fest, dass Frau L. sich bei dem Unfall beide Beine gebrochen hatte. Sie starb nicht lange danach, im November 2011, vermutlich an den Folgen der schweren Verletzungen. Die beiden Sanitäter bezeugten den Fall danach vor Ermittlern. Doch ein Sprecher der Staatsanwaltschaft Berlin sagt, die Strafverfolger hätten nicht nachweisen können,

dass der Fahrer vergessen habe, Frau L. anzuschnallen. Es sei ja auch möglich, dass sie sich während der Fahrt selbst abgeschnallt habe und deshalb bei der Bremsung auf dem Boden gelandet sei. Ihr Tod blieb ohne strafrechtliche Konsequenzen.

Wenn Kranke von ihrer Wohnung zur Dialyse oder von einer Operation zurück ins Pflegeheim gebracht werden, geschieht dies häufig nicht in klassischen Krankenwagen, sondern in umgebauten Transportern. Von außen sehen die sogenannten Mietliegewagen oder Tragestuhlswagen oft aus wie die Fahrzeuge eines Umzugsunternehmens, und doch sind im Laderaum eine Liege oder spezielle Sitze eingebaut.

Die Fahrer brauchen, anders als jene von Krankenwagen, keine Ausbildung zum Sanitäter. Sie sollen Patienten chauffieren, die zu gebrechlich oder krank für ein Taxi sind, jedoch zu gesund für einen Krankenwagen. Eine Fahrt im Transporter kostet die Krankenkassen oft nur halb so viel wie eine im Krankenwagen.

Die Kassen haben durch ihre Aufträge dazu beigetragen, dass sich eine Branche etabliert hat, in der mitunter Wildwestmethoden herrschen. Manche Unternehmer und Fahrer haben kaum Vorkenntnisse im Umgang mit Kranken. Fuhrbetriebe nutzen Krankentransporte als schnelle Einnahmequelle. Leidtragende sind die Patienten, die in den Wagen einem erhöhten Infektions- und Unfallrisiko ausgesetzt sind.

* Observationsfoto von Privatdetektiv Klaus-Dietmar Nehring.

Die AOK Nordost hat 2013 für Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern etwa 400 000 Fahrten in klassischen Krankenwagen abgerechnet, aber rund 1,8 Millionen in Mietwagen. Darin dürfen nur Patienten gefahren werden, die keine medizinische Überwachung benötigen. Seit 2004 haben die Krankenkassen das Recht, Fahrten vorab zu genehmigen. Muss ein Patient auf Kassenkosten regelmäßig in eine Klinik gefahren werden, braucht er die „Verordnung einer Krankentransportbeförderung“ vom Arzt. Die Kasse darf die Verordnung ändern, wenn sie diese für nicht gerechtfertigt hält.

Dem SPIEGEL liegen Dokumente vor, die belegen, dass Kassen Fahrten im Krankenwagen ablehnen, selbst wenn Ärzte sie verschrieben hatten. Dann kann der Mediziner zwar verordnen, dass ein Patient überwacht werden muss. Genehmigt der Mitarbeiter der Kasse nur den einfachen Krankentransport, hilft das in der Praxis meist nichts.

Die AOK Nordost teilt mit, sie sei „gehalten, auf eine wirtschaftliche Verwendung der Versicherungsgelder zu achten“. Die Knappschaft, eine Krankenkasse mit mehr als 1,4 Millionen Mitgliedern, behauptet, sie übe keinen Druck aus, sondern versuche nur, die niedergelassenen Ärzte zu informieren. Immer wieder befördern Transportfirmen auch ernsthaft erkrankte Patienten, wie Unternehmer berichten. Es wird gefährlich, wenn diese Kranken auf überforderte Fahrer treffen.

In Bochum rampten die Mitarbeiter einer Beförderungsfirma den Kopf einer

Patientin beim Einladen gegen die Oberkante des Mietliegewagens. Die Frau ist seitdem teilweise querschnittsgelähmt. Das Oberlandesgericht Hamm verurteilte das Krankenhaus, das die Firma beauftragt hatte, vor einigen Jahren zu 20 000 Euro Schmerzensgeld.

In Lüdenscheid vergaßen 2007 ein Fahrer und sein Kollege einen Patienten im Fahrgastraum und machten Feierabend. Der 71-jährige Bewohner eines Seniorenheims, der nur wegen einer Platzwunde im Krankenhaus gewesen war, stand unter starken Medikamenten, er konnte sich nicht bemerkbar machen und wurde erst am nächsten Morgen in der kalten Garage gefunden. Vorher hatten Mitarbeiter des Heims ergebnislos nach ihm gesucht.

Dass hilflose Patienten manchmal wie Pakete behandelt werden, weiß Christian Molina Ribas aus eigener Erfahrung. Der 45-jährige Berliner arbeitet seit acht Jahren als Fahrer von Krankentransportern. Gegen seinen ehemaligen Arbeitgeber laufen Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts auf Krankenkassenbetrug und Hehlerei. „Je weniger Aufwand und je mehr Geld pro Fahrt, desto besser, das war das Motto, und das ist es bei vielen in der Branche immer noch“, sagt Molina Ribas.

Seine Schichten hätten üblicherweise zehn bis elf Stunden gedauert. In dieser Zeit habe er bis zu 30 Fahrten gemacht, für 6,25 Euro netto die Stunde. Er habe oft mehrere Patienten gleichzeitig mitnehmen müssen. „Der Druck war enorm“, sagt der gelernte Maler, dem das Arbeitsamt den Job vermittelt hatte. „Ich war froh, überhaupt eine Anstellung bekommen zu haben.“ Manchmal sei ihm monatelang kein Gehalt gezahlt worden, niemand habe Hygienevorschriften beachtet, etwa den Patientenstuhl nach jeder Fahrt zu desinfizieren. „Trotzdem beschwert sich niemand“, sagt Molina Ribas, zu groß sei die Angst, wieder beim Arbeitsamt zu landen.



Fahrer Molina Ribas

In vielen Bundesländern sind die Behörden mit der Kontrolle zwielichtiger Firmen überfordert. In Berlin ist eine einzige Mitarbeiterin des Landesamts für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten für die Kontrolle von knapp 10 000 Taxis, Krankentransportern und Krankenwagen zuständig. Molina Ribas hat bei seiner alten Firma schließlich gekündigt. Er arbeitet immer noch als Fahrer von Krankentransporten, aber bei einem Unternehmen, das besser mit Patienten und Fahrern umgeht.

Weil der Markt kontinuierlich wächst und auch fragwürdige Firmen hervorbringt, haben einige Unternehmen die Kontrolle selbst in die Hand genommen und einen Privatdetektiv engagiert. Klaus-Dietmar Nehring, ein Mann mit grauem

Haar und grauem Pullover, überwacht seit vier Monaten dreimal pro Woche Berliner Krankentransporte. Dann steht er vor den Notaufnahmestationen der Krankenhäuser, flüstert Beobachtungen in sein Aufnahmegerät und schießt mit einer kleinen Kamera Beweisbilder. Etwa von einer alten Dame, die ein Fahrer unangeschnallt in einen Transporter setzt.

Seine Ermittlungsergebnisse hat Nehring in einem dicken Ordner zusammengefasst. Darin dokumentiert er, wie der Rollstuhl eines geschwächten Dialysepatienten auf der Ladefläche notdürftig mit Seilen gesichert wurde. Andere Kranke wurden in Fahrzeuge bugsirt, in denen kurz zuvor Zementsäcke oder Möbel transportiert worden waren. Mehrmals erlebte Nehring, dass die Fahrer abends nach allen Patientenfahrten schaufelweise von Fahrgästen hinterlassenen Müll aus dem Fahrzeug räumten.

Die Krankentransporter unterliegen dem Personenbeförderungsgesetz. Für sie gelten laschere Hygienevorschriften als für klassische Krankenwagen, deren Betrieb im Rettungsdienstgesetz geregelt ist. Deshalb dürfen in den meisten Bundesländern keine Patienten in Krankentransportern befördert werden, die multiresistente Keime (MRSA) in sich tragen.

Doch als Wissenschaftler der Universitätskliniken Gießen und Frankfurt am Main vor drei Jahren die Wagen untersuchten, fanden sie die gefährlichen Keime in jedem vierten untersuchten Krankentransporter. Ein Grund dafür dürfte sein, dass Patienten in Krankentransportern gefahren werden, selbst wenn Ärzte Infektionskrankheiten auf ihren Transportverordnungen notiert haben.

Der laxer Umgang mit MRSA-Patienten sei „haarsträubend“, sagt Christian Kühn, Sicherheitsingenieur für Krankenwagen aus Schleswig-Holstein. Einige der Wagen sind so groß, dass neben den Tragestühlen auch mehrere Reihen normale Sitze installiert sind. „In diesen Multifunktionswagen werden morgens MRSA-Patienten transportiert, dann holen sie eine Schulklasse vom Schwimmunterricht ab, und abends fahren sie noch mal eine Gruppe Rentner“, sagt Kühn. Das sei perfekt für die Verbreitung der krankmachenden Keime. Zudem müssten sich die Fahrer kaum an Hygienevorschriften halten, gingen aber täglich in den Krankenzimmern ein und aus. Niemand dürfe sich wundern, wenn Fahrer auf diese Weise die Keime verbreiteten.

Privatdetektiv Nehring sagt, er habe bis zum diesem Auftrag keine Angst vor dem Alter gehabt. Das habe sich geändert, seitdem er wisse, wie es in der Krankentransportbranche zugehe.

Sebastian Kempkens



Im Namen der Sandmücke

Verteidigung Trotz Hitze in Einsatzgebieten sollen Bundeswehrsoldaten ihre Tätowierungen abdecken. Nun regt sich in der Truppe Protest gegen die Regel.

Es ist der vergangene Donnerstag, als wenige Meter von Ursula von der Leyen entfernt der Regelverstoß geschieht. Der Hauptfeldwebel sitzt auf einer Bank im Innenhof des Hauptquartiers der Afghanistan-Schutztruppe in Kabul, das Thermometer steigt unaufhaltsam gen 40 Grad Celsius. Die Ärmel seiner Uniform sind zweifach umgekrempelt,

FOTOS: WELTERS / DER SPIEGEL (L.); BUTTNER/PICTURE-ALLIANCE/DPA (M.O.); PÜSCHNER / ZEITENSPIEGEL (M.U.)