

An den
Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Referat II.1.F.1. – Herrn Fröhlecke
Postfach 10 11 43

23.04.1999
Dö/jo
Dw.: -289

40002 Düsseldorf



**Anhörung im Landtag am 28. April 1999 zur
wirtschaftlichen Betätigung der Kommunen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Landesvereinigung der Arbeitgeberverbände Nordrhein-Westfalen lehnt die im
Gesetzentwurf vorgesehene Erweiterung des kommunalen Handlungsspielraums im
Bereich der wirtschaftlichen Betätigung strikt ab (§ 107 GO). Der Nordrhein-West-
fälische Handwerkstag (NWHT) wird am 28. April eine Stellungnahme abgeben, die
auch im Namen der Landesvereinigung erfolgt.

Zusätzlich reichen wir zwei spezifische Stellungnahmen unserer Mitgliedsverbände
für die Anhörung schriftlich ein.

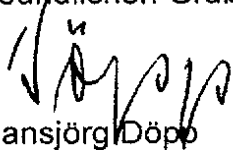
**Anlage I: *Stellungnahme des Verbandes nordrhein-westfälischer
Omnibusunternehmen e.V.***

Der Verband wendet sich gegen eine Änderung des § 107 GO. Aufgrund der bestehenden Gemeindeordnung beschränkt sich die Tätigkeit der Kommunen auf den ÖPNV. Die vorgesehene Gesetzesänderung würde zu einem Eindringen der kommunalen Verkehrsbetriebe in den Markt für „Tages- und Zwischenfahrten“ führen. Der ohnehin schon ruinöse Wettbewerb würde weiter verschärft, da die hochsubventionierten kommunalen Wettbewerber mit Deckungsbeitragspreisen kalkulieren könnten.

**Anlage II: *Stellungnahme der Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein
Taxi-Mietwagen e.V.***

Der Verband lehnt eine Ausweitung der wirtschaftlichen Betätigung der Kommunen ab. Er sieht Tendenzen, dass Schülerverkehre, Behindertentransporte und sogar Taxidienste von den Kommunen erbracht werden. Dies würde zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen führen. Eine solche Entwicklung ist auch deshalb abzulehnen, weil sich erwiesen hat, dass bei Ausführung solcher Dienste durch private Anbieter erhebliche Einsparungen für die Kommunen möglich sind.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Hansjörg Döpp

Anlagen

NWO

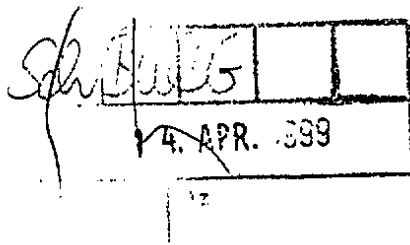
Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e.V.



NWO · Postfach 13 25 · D-40735 Langenfeld

Landesvereinigung der
Arbeitgeberverbände
Nordrhein-Westfalen e.V.
Postfach 30 06 43

D-40406 Düsseldorf



12.04.1999
Kr/we-1316

Anhörung im Landtag zur wirtschaftlichen
Betätigung der Kommunen am 28.04.1999
Ihr Zeichen: Bu/ve

Sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 07.04.1999 teilen wir Ihnen mit, daß wir durch keinen Fachverband vertreten sind. Daher bitten wir Sie, unsere nachfolgende Stellungnahme in die Anhörung einzubringen.

Wir gehen davon aus, daß in Ihre Stellungnahme die allgemeinen Erwägungen, wie Beschränkung der Staatstätigkeit und kein ungleicher Wettbewerb durch öffentliche Unternehmen, die keinem Konkursrisiko ausgesetzt sind, Eingang finden werden.

Wir beschränken uns daher als Verband, der die Interessen der privaten Omnibusunternehmer vertritt, auf die uns spezifisch berührenden Belange. Für unsere Mitgliedsbetriebe galt schon immer, daß sie im Wettbewerb zu den kommunalen Verkehrsunternehmen standen. Aufgrund der bestehenden Gemeindeordnung beschränkte sich die Tätigkeit der kommunalen Verkehrsunternehmen auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Eine Tätigkeit im touristischen Verkehr = Gelegenheitsverkehr im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes unterblieb aufgrund der bestehenden Gemeindeordnung.

...

Die Änderung des § 107 GO wird nach unseren Einschätzungen zumindest in dem Bereich von Tages- und Zwischenfahrten zu einem Eindringen der kommunalen Verkehrsunternehmen auf diesen Markt führen. Denn der ÖPNV ist durch sogenannte Spitzenverkehre gekennzeichnet. Damit ist gemeint, daß zu bestimmten Zeiten eine sehr hohe Fahrzeugkapazität erforderlich ist. Dies sind der morgendliche und abendliche Berufsverkehr sowie die Beförderungszeiten der Schüler. Die dafür erforderlichen Fahrzeuge werden zu den anderen Zeiten nicht benötigt. Wir befürchten, daß diese Fahrzeuge für Zwischenfahrten verwendet werden. Dabei würden keine Vollkosten, sondern lediglich Deckungsbeitragspreise gefordert, da ja die Fahrzeuge ohnehin vorgehalten werden. Dies würde den sowieso schon ruinösen Preiswettbewerb verschärfen.

Weiterhin ist zu befürchten, daß aus wahlpolitischen Erwägungen sich die Gemeinden als Reiseveranstalter für bestimmte Bevölkerungsgruppen, wie z.B. Rentner oder Schüler betätigen werden. Dies sind gerade Bevölkerungsgruppen, die einen überproportionalen Anteil der Busreisegäste darstellt. Auch dies würde wegen der ungleichen Wettbewerbsbedingungen zu einer Benachteiligung unserer Mitgliedsbetriebe führen.

Daher plädieren wir dafür, daß die GO nicht geändert wird.

Mit freundlichen Grüßen

Verband Nordrhein-Westfälischer
Omnibusunternehmen e. V. (NWO)


Johannes Krems
Syndikus

Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein e.V.

Siemensstr. 1 40789 Monheim Telefon (02173/9599-0) Telefax (02173/9599-25)

Landesvereinigung der
Arbeitgeberverbände Nordrhein-
Westfalen e.V.
Uerdinger Str. 58-62

40474 Düsseldorf

Monheim, 29.11.1996/go-re

Anhörung der SPD-Landtagsfraktion am 9. Dezember zum Thema:
Ausweitung der wirtschaftlichen Betätigung der Kommunen

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihr Rundschreiben vom 19.11.1996 zum o.g. Thema. Aus Sicht des privaten Personenverkehrsgewerbes möchten wir dazu wie folgt Stellung nehmen:

Wir beobachten bereits seit einigen Jahren in einigen Städten und Gemeinden unseres Verbandsgebietes (Regierungsbezirke Köln und Düsseldorf), daß eine stärkere Betätigung der Kommunen auf dem Gebiete der Personenbeförderung erfolgt. Wir meinen damit nicht den Bereich des öffentlichen Liniennahverkehrs mit Omnibussen, O-Bussen und Straßen- bzw. U-Bahnen, sondern vielmehr Schülerverkehre, Behindertentransporte mit entsprechenden Fahrzeugen oder auch sogenannte Bürgerbusse. Hier wird mit dem im öffentlichen Dienst bekannten überzogenen Aufwand versucht, bisher von Privatunternehmen im Auftrage der Kostenträger durchgeführte Personenbeförderungen auf die Kommunen zurückzunehmen. Während Taxi- und Mietwagenunternehmen bzw. Busunternehmen morgens und mittags Schülerverkehre durchführen und die Fahrzeuge zwischenzeitlich und an den schulfreien Tagen anderweitig einsetzen, stehen die mit Steuergeldern erworbenen Kraftfahrzeuge auf den Betriebshöfen der Gemeinden ungenutzt herum, das Fahrpersonal wird teilweise nicht einmal zu anderweitigen Arbeiten herangezogen. Hier ist ein erhebliches Einsparungspotential für die Kommunen vorhanden, indem derartige Fahrten an private Anbieter vergeben werden. Dabei ist allerdings zu betonen, daß der überwiegende Teil derartiger Beförderungen auch heute noch bei Privatunternehmen ist. Es sind aber die von Ihnen geschilderten Tendenzen erkennbar. Ähnliches gilt für Behindertentransporte. Während insbesondere in

Stadtparkasse Monheim Kto-Nr. 260885 BLZ 375 516 70
Postscheckamt Köln Kto-Nr. 505054-509 BLZ 370 100 50

Süddeutschland sehr viele Gemeinden und Großstädte dazu übergegangen sind, Behinderte mit Gutscheinen auszustatten und die Beförderungen dann von ortsansässigen Taxi- und Mietwagenunternehmern kostengünstig durchführen zu lassen, kann man in Nordrhein-Westfalen immer wieder beobachten, daß Gemeinden auch eigene Fahrzeuge dafür anschaffen.

Der Ihrem Rundschreiben beigelegte Artikel enthält aber auch einen Passus, der uns ganz besondere Sorgen bereitet. Wenn die Gelsenkirchener Stadtwerke überlegen, ob sie ein Taxiunternehmen betreiben sollen, so tangiert dies das Taxigewerbe besonders. Entgegen der üblicherweise in der Bundesrepublik geltenden Gewerbefreiheit sind im Taxigewerbe die besonderen Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes zu beachten. Danach werden grundsätzlich in Städten und Gemeinden nur eine bestimmte Anzahl von Taxikonzessionen erteilt. Die Grenze liegt da, wo durch die Erteilung weiterer Genehmigungen die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden (§ 13 Absatz 5 Personenbeförderungsgesetz). Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für den Taxiverkehr ist die jeweilige Gebietskörperschaft. Es würde also der Zustand eintreten, daß die Genehmigungsbehörde sich selbst Taxikonzessionen erteilen würde und über diesen Betrieb dann auch noch die Aufsicht zu führen hätte. Wie dies in unseren verfilzten Kommunen im Ergebnis aussehen würde, brauchen wir Ihnen sicherlich nicht zu beschreiben. Hinzu käme aber, daß auch das in diesen Betrieben beschäftigte Personal den teuren Tarifverträgen des öffentlichen Dienstes unterliegen würde. Mit den dort festgeschriebenen Löhnen und zusätzlichen Sozialleistungen wäre kein anderer Taxiunternehmer mehr in der Lage, überhaupt noch Personal einstellen zu können.

Im Bereich des Omnibus-Liniennahverkehrs werden seit einiger Zeit immer mehr Joint-Ventures geschlossen, um in privatisierten Omnibusbetrieben eben nicht mehr die hohen tariflichen Voraussetzungen des öffentlichen Dienstes anwenden zu müssen (Beispiel in Düsseldorf: Rheinbus, eine Tochtergesellschaft der Rheinbahn AG und des privaten Omnibusunternehmers Teter aus Aachen).

Wie Sie aus unseren Ausführungen entnehmen können, bestehen unsererseits erhebliche Bedenken einer Ausweitung der gewinnorientierten Betätigung von Kommunen in Nordrhein-Westfalen. Unsererseits bestehen selbstverständlich auch erhebliche Zweifel an der dafür notwendigen Qualifikation. Läge diese nämlich vor, wären die finanziellen Verhältnisse der Städte und Gemeinden sicherlich erheblich besser als dies heute der Fall ist. Wir bitten Sie daher, den „unternehmerischen“ Bestrebungen entsprechend entgegenzutreten.

Mit freundlichen Grüßen

FACHVEREINIGUNG PERSONENVERKEHR NORDRHEIN e.V.

Goldberg



FACHVEREINIGUNG PERSONENVERKEHR NORDRHEIN

Taxi-Mietwagen e.V.

Siemensstr. 1 40789 Monheim Telefon (02173/9599-0) Telefax (02173/9599-25)

E-Mail: FP-Nordrhein@t-online.de <http://www.eurotaximesse.de>

Ministerium für Frauen,
Jugend, Familie und Gesundheit
des Landes Nordrhein-Westfalen

40190 Düsseldorf

vorab: per E-Mail: poststelle@mags.nrw.de

Monheim, 10.02.1999/go-re

Gesetzentwurf zur Änderung des Gesetzes über den Rettungsdienst sowie die Notfallrettung und den Krankentransport durch Unternehmer (RettG)
Az.: IIC60712.1.1; Ihre Anhörung vom 28. Januar 1999-02-10

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, zu dem vorgegebenen Gesetzentwurf Stellung nehmen zu können. Wir bitten aber für die Zukunft, einen angemessenen Zeitrahmen für die Anhörungen einzuräumen. Im Einzelnen nehmen wir wie folgt Stellung:

Zu § 1 Absatz 2 Nr. 5

Nach unserer Auffassung sollte der Text dahingehend geändert werden, daß auch Rückholungen von Patienten, die aus Nordrhein-Westfalen in ein anderes Bundesland transportiert wurden und üblicherweise von den gleichen Unternehmern zurückgeholt werden, auch den Vorschriften dieses Gesetzes unterliegen. Dies dürfte auch im Sinne der Kostenträger sein, da häufig solche Fahrten durch den Leistungserbringer als eine Beförderungsleistung abgerechnet werden.

Zu § 4 Absatz 6

Unseres Erachtens sollte die Ausbildung von Rettungshelfern/innen bundeseinheitlich geregelt werden. Die theoretische Ausbildung beträgt in den meisten Bundesländern 160 Stunden und ist verknüpft mit einem jeweils 14-tägigen Praktikum in einem Krankenhaus und auf einer Rettungswache. Außerdem sollte ein derartige Rechtsverordnung nur in Abstimmung mit allen Beteiligten erlassen werden.

Zu § 6 Absatz 4

Hier regen wir an, daß eine Zusammenarbeit mit angrenzenden Kreisen oder kreisfreien Städten nur dann zulässig sein soll, wenn nicht andere örtliche Anbieter im Sinne des § 18 ff vorhanden sind und auf diese zurückgegriffen werden kann. Uns erscheint eine Einbindung örtlicher Anbieter grundsätzlich sinnvoller als eine gebietsübergreifende Regelung.

Zu § 9 Absatz 1

Es muß sichergestellt werden, daß vorgegebene Hilfsfristen stets eingehalten werden. Die Neuformulierung läßt eine indirekte Ausweitung des Betriebsbereiches befürchten.

Zu § 12 Absatz 2

Vorgegebene Eintreffzeiten für Notfall-, Rettung- und Krankentransport sind zu beachten. Im Bedarfsplan sollte weiterhin das Mitwirken der nach § 18 vorhandenen Unternehmen berücksichtigt werden. Deren Betriebe sollten mit Standort, Art und Anzahl der Fahrzeuge sowie Einsatzzahlen erfaßt werden. Dann wäre ein realistischer Bedarfsplan zu erstellen.

Zu § 12 Absatz 4

Es fehlt ein Anhörrecht für die nach § 21 Anhörberechtigten sowie die Fachverbände des Krankentransportgewerbes und der Notfallrettung. Diese sind notwendigerweise einzubinden, damit sie in Kenntnis der Bedarfspläne qualifizierte Stellungnahmen abgeben können.

Zu § 13 Absatz 1

Die in § 13 Absatz 1 Satz 2 gewählte Formulierung bei gleichem Leistungsangebot muß konkretisiert werden. Hierzu gehören unseres Erachtens Vergleiche des zeitlichen Einsatzes, des vorhandenen Fahrzeugsparks und des beschäftigten Personals. Die Bevorzugung freiwilliger Hilfsorganisationen können wir nicht akzeptieren. Gerade diese Organisationen sind in der Vergangenheit nach unserem Kenntnisstand in vielen Fällen ihren steuerlichen und sozialversicherungsrechtlichen Verpflichtungen nicht ordnungsgemäß nachgekommen. Außerdem sind unseres Erachtens die privaten Anbieter in jedem Fall zu berücksichtigen, die am Katastrophenschutz beteiligt sind.

Zu § 16 Absatz 2

Wir regen an, auch die Industrie- und Handelskammern am Landesfachbeirat zu beteiligen. Dies wäre nur eine logische Konsequenz, da sie ja anhörberechtigte Stelle sind.

Zu § 18 Absatz 2

Es ist sicherzustellen, daß bereits vorhandene Unternehmen einen Bestandschutz bekommen.

Zu § 19 Absatz 3

Im Rahmen der Verwaltungsvereinfachung sollte die Prüfung den Industrie- und Handelskammern übertragen werden. Diese verfügen aufgrund der Berufszugangsverordnung zum PBefG und zum GüKG über ein entsprechende Erfahrung. Die fachspezifischen Fragen für den Bereich der Notfallrettung sowie des Krankentransportes könnten ohne größere Probleme als Zusatzteil in die Prüfung integriert werden. Der Inhalt der Prüfung sollte nach unserer Auffassung von der Landesregierung bzw. dem zuständigen Fachministerium festgelegt werden.

Zu § 19 Absatz 4 Satz 1

Die Formulierung halten wir für praxisfremd. Wir schlagen daher vor, daß die Genehmigung zu versagen ist, wenn der aktuelle Bedarfsplan keinen zusätzlichen Bedarf ausweist.

Zu § 21 Absatz 1

Die zuständigen Fachverbände des Krankentransportgewerbes und der Notfallrettung sind hier ebenfalls als anhörberechtigte Stellen aufzunehmen. Einmal müssen die berechtigten Interessen derer Verbandsmitglieder berücksichtigt werden, außerdem können durch die Erfahrungen im Anhörverfahren zum PBefG häufig wichtige Kenntnisse eingebracht werden.

Zu § 22 Absatz 3 Nummer 4

Hier fehlt eine Regelung über den Bestandsschutz bereits vorhandener Unternehmen.

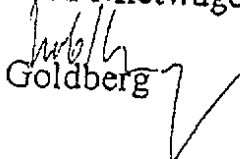
Zu § 22 Absatz 3 Nummer 5

Um Kosten zu senken und eine bessere Auslastung teurerer Geräte zu erzielen, werden zwischenzeitlich zum Beispiel Dialysen, Bestrahlungen usw. nicht mehr nur wie früher üblich zwischen 6.00 Uhr und 19.00 Uhr durchgeführt, sondern bis in die späten Abend- und Nachtstunden. Insofern muß für die Betriebszeiten eine flexible Regelung möglich sein.

Wir wären Ihnen dankbar, wenn Sie unsere Anregungen im Gesetzgebungsverfahren verwirklichen würden.

Mit freundlichen Grüßen

FACHVEREINIGUNG PERSONENVERKEHR NORDRHEIN
Taxi-Mietwagen e.V.


Goldberg