

# Ergänzende Stellungnahme

zum

Ersten Gesetz zur Modernisierung von Regierung und  
Verwaltung in NRW zu Art. 17 "Gesetz über den  
Rettungsdienst sowie die Notfallrettung und den  
Krankentransport durch Unternehmen"  
(Rettungsgesetz NRW - RettG NRW)



zu Zuschrift 12/2890

Zudem besteht bei den Hilfsorganisationen die Gefahr, vermehrt ehrenamtliche Mitarbeiter einzusetzen. Diese "legale Schwarzarbeit" würde eine erhebliche Anzahl von Arbeitsplätzen gefährden. Hierdurch besteht für sie ein erheblicher Kostenvorteil gegenüber der Kommune, durch den die Kosten verzerrt werden. Der Rettungsdienst gehört jedoch in professionelle Hände. Private Unternehmen haben vorrangig nur ihre Gewinne im Auge. Somit kommen für sie auch nur die intensiven Einsatzzeiten während des Tages in Betracht. Für den öffentlichen Rettungsdienst bleibt dann aber der kostenintensive Bereich der Abend- und Nachtstunden übrig. Durch keine solche Regelung kommt es zu einer Aushöhlung des öffentlichen Rettungsdienstes, die nicht vertretbar erscheint.

#### § 14:

Bei der Festsetzung der Benutzungsgebühren muss man sich darüber im Klaren sein, daß variable Kosten bei gleicher Leistung nur im Personalbereich bestehen. Dies kann dazu führen, daß Personal gezielt für die Fahrzeuge eingestellt wird, d.h. für den Krankentransportwagen (KTW): 1 Rettungshelfer/in (BAT VIII) und 1 Rettungssanitäter/in (BAT VII) und nicht wie bisher Usus Rettungsassistenten, die universell auf allen Fahrzeugen einsetzbar sind. Durch solche Kostenersparnismöglichkeiten könnten die Krankenkassen zu einem starken Verbündeten der Hilfsorganisationen werden. Zudem ist es dann nicht mehr möglich, KTW's bei Großschadensereignisse auch bei der Notfallrettung mit einzusetzen.

#### § 19 Abs. 4:

In ländlichen Strukturen ist die Vorhaltung oft schon minimal. Jede weitere Reduzierung würde die Versorgung in dünn besiedelten Bereichen erheblich beeinträchtigen.

Die Genehmigungen sind zu versagen, da die rettungsdienstliche Versorgung in ländlichen Strukturen nur von ausreichend besetzten Wachen erbracht werden können. Jede Reduzierung der Fahrzeuge durch Dritte (private KTW) würde zwangsläufig eine Minderversorgung auf dem Lande mit sich bringen.

Zum Schluß soll auf die bestehenden Besoldungs- und Vergütungsregelungen im Rettungsdienst eingegangen werden. Hier bedarf es auf jeden Fall dringend und umgehend einer Nachbesserung. Die Kollegen sind mit A 7 BAT VI b auf jeden Fall für ihre nicht leichten Aufgaben unterbezahlt.

### Anmerkungen zu § 4 Abs. 3:

Nach Ansicht des DGB sollte der Fahrer/ die Fahrerin des Noteinsatzfahrzeuges auf jeden Fall ein/e Rettungsassistent/in sein, um es nicht zu einer weiteren Aushöhlung des Standards kommen zu lassen, so daß bei einem Notfall an der Einsatzstelle dann 1 Notarzt/-ärztin, 2 Rettungsassistenten/innen und 1 Rettungssanitäter/in zur Versorgung des/der Patienten zur Verfügung stehen. Zudem wäre bei einem Ersteintreffen des Notarztes gewährleistet, daß adäquate Hilfe geleistet werden kann.

### Zu § 4 Abs. 6:

Aus Sicht des DGB NRW ist es zwingend erforderlich, die Ausbildung der Rettungssanitäter/innen und der Rettungshelfer/innen in einer Ausbildungs- und Prüfungsordnung zu regeln. Nur so ist gewährleistet, daß landeseinheitlich ein gleicher adäquater Standard im Rettungsdienst vorhanden ist.

### Zu § 12:

Bei der Erstellung der Rettungsbedarfspläne geht es um eine einschneidende Änderung gegenüber dem alten Gesetz. Es besteht nun theoretisch die Möglichkeit, daß bei der Erstellung des Rettungsbedarfsplanes die Krankenkassen, Hilfsorganisationen etc. verstärkt Einfluß auf die Struktur des Rettungsdienstes nehmen können, Es ist mehr als zweifelhaft, ob dieses für einen funktionierenden Rettungsdienst von Vorteil ist.

Zudem ist das sehr umständliche Verwaltungsverfahren bei der Aufstellung zu bemängeln. Dieses ist, bedingt durch die festgelegten Fristen sehr zeitintensiv und birgt die Gefahr, im Rettungsdienst einiges zu verwässern. Dieses kann und darf nicht im Interesse der Hilfesuchenden sein.

### Zu § 13:

Bei der geplanten stärkeren Einbindung von Hilfsorganisationen oder privaten Unternehmen ist grundsätzlich die Frage zu stellen, ob dieses der richtige Weg ist und es dadurch wirklich zu einer Steigerung der Wirtschaftlichkeit und Transparenz im Rettungsdienst kommt. Der DGB NRW vertritt die Ansicht, dass die Notfallrettung in öffentlicher Hand bleiben muss.

Der öffentliche Rettungsdienst muss ebenfalls 24 Stunden diesen Dienst sicherstellen, so dass es zu keinen größeren Einsparungen kommen wird und kann.

### Anmerkungen zu § 4 Abs. 3:

Nach Ansicht des DGB sollte der Fahrer/ die Fahrerin des Noteinsatzfahrzeuges auf jeden Fall ein/e Rettungsassistent/in sein, um es nicht zu einer weiteren Aushöhlung des Standards kommen zu lassen, so daß bei einem Notfall an der Einsatzstelle dann 1 Notarzt/-ärztin, 2 Rettungsassistenten/innen und 1 Rettungssanitäter/in zur Versorgung des/der Patienten zur Verfügung stehen. Zudem wäre bei einem Ersteintreffen des Notarztes gewährleistet, daß adäquate Hilfe geleistet werden kann.

### Zu §-4 Abs. 6:

Aus Sicht des DGB NRW ist es zwingend erforderlich, die Ausbildung der Rettungssanitäter/innen und der Rettungshelfer/innen in einer Ausbildungs- und Prüfungsordnung zu regeln. Nur so ist gewährleistet, daß landeseinheitlich ein gleicher adäquater Standard im Rettungsdienst vorhanden ist.

### Zu § 12:

Bei der Erstellung der Rettungsbedarfspläne geht es um eine einschneidende Änderung gegenüber dem alten Gesetz. Es besteht nun theoretisch die Möglichkeit, daß bei der Erstellung des Rettungsbedarfsplanes die Krankenkassen, Hilfsorganisationen etc. verstärkt Einfluß auf die Struktur des Rettungsdienstes nehmen können. Es ist mehr als zweifelhaft, ob dieses für einen funktionierenden Rettungsdienst von Vorteil ist.

Zudem ist das sehr umständliche Verwaltungsverfahren bei der Aufstellung zu bemängeln. Dieses ist, bedingt durch die festgelegten Fristen sehr zeitintensiv und birgt die Gefahr, im Rettungsdienst einiges zu verwässern. Dieses kann und darf nicht im Interesse der Hilfesuchenden sein.

### Zu § 13:

Bei der geplanten stärkeren Einbindung von Hilfsorganisationen oder privaten Unternehmen ist grundsätzlich die Frage zu stellen, ob dieses der richtige Weg ist und es dadurch wirklich zu einer Steigerung der Wirtschaftlichkeit und Transparenz im Rettungsdienst kommt. Der DGB NRW vertritt die Ansicht, dass die Notfallrettung in öffentlicher Hand bleiben muss.

Der öffentliche Rettungsdienst muss ebenfalls 24. Stunden diesen Dienst sicherstellen, so dass es zu keinen größeren Einsparungen kommen wird und kann.

## Änderung des

§ 107 (5) wird unterteilt in Punkt a) b) und c)

DGB

a) Die Kommune hat in einem Branchendialog unter Beteiligung der jeweils betroffenen Gewerke bzw. zuständigen Verbände und Gewerkschaften ihre wirtschaftlichen Absichten frühzeitig vorzustellen. Die Auswirkungen der beabsichtigten Tätigkeit auf die regionale Privatwirtschaft insbesondere auf die mittelständische Wirtschaft und das Handwerk sind darzulegen. Ziel dieses Branchendialoges ist es, einen Konsens zwischen der Kommune und den Vertretern der Privatwirtschaft zu erreichen. //

b) Vor der Entscheidung über die Gründung von bzw. die unmittelbare oder mittelbare Beteiligung an Unternehmen im Sinne des § 107 Abs. 1 ist der Rat auf der Grundlage einer Marktanalyse und des Ergebnisses des Branchendialogs über die Chancen und Risiken des beabsichtigten wirtschaftlichen Engagements und die Auswirkungen auf das Handwerk und die mittelständische Wirtschaft zu unterrichten.

c) Sollte ein Konsens nicht erreicht werden, sind die unterschiedlichen Interessen und Lösungen einer einzurichtenden Landesstelle vorzutragen, die dann verbindlich entscheidet."

### Ergänzung der Allgemeinen Begründung des Artikel 1 - Änderung der Gemeindeordnung, Seite 103

nach dem letzten Absatz soll eingefügt werden:

"Die Ausweitung dieser wirtschaftlichen Betätigung steht jedoch unter dem Vorbehalt, dass hierdurch bestehende Arbeitsplätze und Unternehmen in der regionalen Privatwirtschaft nicht gefährdet werden. Zu begrüßen ist dem gegenüber die Ausweitung von wirtschaftlicher Betätigung der Kommunen, wenn hiermit neben einer Stabilisierung dieser Bereiche auch neue bzw. erweiterte Tätigkeitsfelder/ Marktpotentiale insbesondere für kleinere und mittlere Unternehmen der Privatwirtschaft erschlossen werden."

### Ergänzung des Besonderen Teils, Seite 107 letzter Absatz, nach dem zweiten Satz, einfügen:

"Das Ziel eines Branchendialogs ist die Darstellung bzw. Erarbeitung von konsensfähigen Vorhaben.

Der vorletzte Satz in dem Absatz ist zu streichen und stattdessen einzufügen:

"Die Vorschrift stärkt die Position, aber auch die Verantwortung des Rates für alle Wirtschaftsunternehmen."