

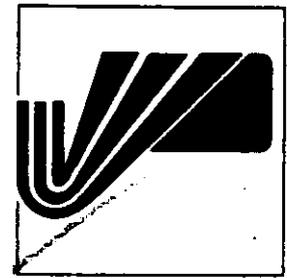
1-645.

# Verband des privaten gewerblichen Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen e.V.

Verband des privaten gewerblichen Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen  
Postfach 104144 · 4600 Dortmund 1

Präsidentin des Landtags  
Nordrhein-Westfalen  
z. H. Herrn Hoffmann  
Postfach 10 11 43

4000 Düsseldorf 1



**Omnibusverkehr  
Taxi- und  
Mietwagenverkehr  
Krankentransport-  
und Rettungsdienst  
auf Bundesebene**

Ihre Nachricht vom

Ihre Zeichen

Unsere Zeichen

Tag

He/Ke

22. Mai 1992

Gesetz über den Rettungsdienst sowie die Notfallrettung und den Kranken-  
transport durch Unternehmer (RettG)

hier: Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 11/3181

Sehr geehrter Herr Hoffmann,

Bezug nehmend auf Ihr Schreiben vom 5. Mai 1992 wollen wir im folgenden  
wunschgemäß zu einigen von Ihnen noch aufgeworfenen Fragen Stellung nehmen.

Zu Frage I. 1.

Wir erachten es als sinnvoll, daß freiwillige Hilfsorganisationen für Aufgaben  
nach § 2 des Gesetzentwurfes grundsätzlich einer Genehmigungspflicht unter-  
liegen.

Zu Frage I. 2.

Wir halten es für richtig, daß der Sanitätsdienst nicht im Rettungsdienstgesetz  
geregelt wird, da dieses lediglich den Bereich der Daseinsvorsorge abdecken  
sollte. Eine Integration des Sanitätsdienstes im neuen Rettungsdienstgesetz  
hätte möglicherweise die Auswirkung, daß es zu einer deutlichen Einschränkung  
des Wettbewerbs in diesem Bereich kommen würde.

Auswirkungen auf die sanitätsdienstliche Versorgung bei Veranstaltungen, das  
ehrenamtliche Engagement der Helferinnen und Helfer im Sanitätsdienst, die

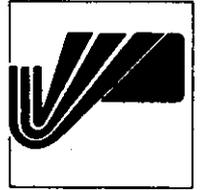
- 2 -

**Hausanschrift**  
Westfalendamm 78  
Postfach 104144  
4600 Dortmund 1

**Telefon** (0231) 528227  
**Telefax** (0231) 521117

**Geschäftszeiten**  
montags - freitags 8.00 - 12.00 Uhr und 13.00 - 16.30 Uhr

**Bankverbindung**  
Volksbank Neheim-Hüsten eG, 5760 Arnsberg 1  
(BLZ 46660022)  
Konto-Nr. 113100200



notwendige Aus- und Fortbildung des Sanitätspersonals sowie die sanitätsdienstliche Versorgung im Katastrophenfall sehen wir von unserer Seite aus nicht. Diese Dienste sollten wie bisher von den freiwilligen Hilfsorganisationen wahrgenommen werden.

Zu Frage I. 3.

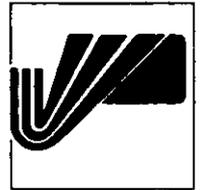
Wir vertreten seit vielen Jahren die Auffassung, daß die Durchführung von Aufgaben nach § 9 Abs. 1 des Gesetzentwurfes durch Vereinbarungen auf freiwillige Hilfsorganisationen und private Unternehmer übertragen werden sollten, sofern deren Leistungsfähigkeit gewährleistet ist.

Zu Frage I. 4.

Wir haben bereits in unserer Stellungnahme vom 03.04.1992 zum Ausdruck gebracht, daß bei der Erstellung von Bedarfsplänen auch die freiwilligen Hilfsorganisationen und die privaten Unternehmer berücksichtigt werden sollten. Eine Einbindung kann u. E. über § 13 Nr. 1 des Gesetzentwurfes erreicht werden. Die Formulierung müßte wie folgt geändert werden: Die Kreise und kreisfreien Städte stellen Bedarfspläne unter Mitwirkung der örtlichen Krankenkassen, der freiwilligen Hilfsorganisationen sowie der privaten Unternehmer auf. Einvernehmliche Regelungen sind anzustreben.

Zu Frage II. 1.

Das ehrenamtliche Engagement im Sanitäts- und Rettungswesen wird in Zukunft sicherlich eingeschränkt werden. Neben dem Rettungsdienstgesetz trägt hierzu u. E. auch das neue Rettungsassistentengesetz maßgeblich bei. Aufgrund der immer höheren Ansprüche hinsichtlich der Qualifikation der Mitarbeiter wird die Mitwirkung ehrenamtlicher zwangsläufig zurückgehen. Auch der Einsatz von Zivildienstleistenden wird zukünftig in dem bisherigen Umfang nicht mehr möglich sein. Zivildienstleistende können während ihrer normalen Dienstzeit nicht zu Rettungsassistenten ausgebildet werden, da diese Ausbildungszeit rund zwei Jahre beträgt.



Zu Frage II. 2 a.

Die in § 4 des Gesetzentwurfes aufgestellten Anforderungen an die Qualifikation des Personals halten wir grundsätzlich für sachgerecht. Allerdings sagt § 4 des Gesetzentwurfes nichts über Aus- und Weiterbildung aus.

Zu Frage II. 2 b.

Selbstverständlich wird die höhere Qualifikation Mehrkosten verursachen. Diese dürften zum einen in der Aus- und Weiterbildung des Personals liegen, zum anderen aber auch darin begründet sein, daß höher qualifiziertes Personal entsprechend höhere Lohnforderungen stellen wird.

Zu Frage II. 3.

Die Auswirkungen der Öffnung des EG-Binnenmarktes auf die Umsetzung des Rettungsdienstgesetzes kann derzeit noch nicht klar umrissen werden. Sicher dürfte allerdings sein, daß es im Krankentransport- und Rettungsdienst darauf hinausläuft, daß es demnächst unterschiedliche Fahrzeugtypen nicht mehr geben wird. Die zukünftig zum Einsatz gelangenden Fahrzeugtypen werden so ausgerüstet sein, daß sie sowohl als Rettungstransportwagen als auch als Krankentransportwagen eingesetzt werden können. Unterschiedliche Qualifikationsmerkmale beim Personal wird es sicherlich zunächst weiterhin geben. Inwieweit sich in den Grenzgebieten Unternehmer aus den Anliegerstaaten in der Bundesrepublik stärker betätigen werden als bisher, hängt in erster Linie von einer Harmonisierung der unterschiedlichen Standards ab.

Zu Frage III. 1.

Aus unserer Sicht ist bei der im Gesetzentwurf vorgesehenen Reduzierung des Landesanteils an den Investitionskosten von 100 % auf 80 % eine effektive Rettung weiterhin möglich. Eine Beeinträchtigung kann allein aufgrund der gesetzlichen Vorgaben nicht eintreten, da das Anforderungsprofil vom Träger des Rettungsdienstes umgesetzt werden muß und sich letztlich allenfalls auf die Gebühr auswirken kann.



Zu Frage III. 2.

Konkrete Angaben können von hier aus nicht gemacht werden, da uns die Höhe des Investitionsvolumens nicht bekannt ist. Wir bitten von daher vorab um eine entsprechende Information.

Zu Frage III. 3.

Die Rettungsdienstgebühren sind in Nordrhein-Westfalen sehr unterschiedlich. Sie können dies aus den als Anlage beigefügten Beispielen erkennen. Um einen genaueren Überblick zu erhalten, empfehlen wir der Landesregierung, die Gebühren der Kreise und kreisfreien Städte anzufordern.

Zu Frage III. 4.

Die Frage müßte u. E. wie folgt umformuliert werden: Würden die Beitragszahler eine Erhöhung der Rettungsdienstgebühren mit tragen? Unsere Antwort lautet hierzu nein.

Zu Frage III. 5.

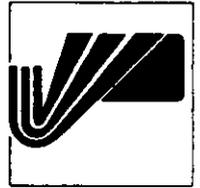
Wir hätten gegen eine Streichung der Betriebskostenzuschüsse nichts einzuwenden. Allerdings sollte eine solche dazu führen, daß Leistungen mehr als bisher unter Kostengesichtspunkten erbracht werden.

Zu Frage IV. 1.

In Nordrhein-Westfalen gibt es derzeit ca. 60 private Unternehmer, die im Schnitt sechs Fahrzeuge zum Einsatz bringen.

Ca. 80 - 85 % dieser Unternehmer verfügen auch über Rettungswagen. Die meisten der privaten Unternehmer arbeiten inzwischen rund um die Uhr.

Der Marktanteil dürfte inzwischen bei 20 - 30 % liegen. Rechnet man den Bereich der freiwilligen Hilfsorganisationen, in welchem sie sich wirtschaftlich betätigen (also außerhalb des sog. hoheitlichen Verkehrs) hinzu, dürften insgesamt 50 % aller Rettungs- und Krankentransporte von privaten Unternehmern und Hilfsorganisationen in Nordrhein-Westfalen abgedeckt werden.



Zu Frage IV. 2.

Daß private Unternehmer mit gleicher Qualität wie das öffentliche Rettungswesen die Aufgaben im Rettungsdienst wahrnehmen können, beweisen sie seit vielen Jahren in den Städten und Gemeinden unseres Landes. Leider haben sich die Träger des öffentlichen Rettungsdienstes bislang gescheut, auf die Unterstützung der Privatunternehmer zurückzugreifen. Bereits im Jahre 1987 haben der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr sowie der Minister für Arbeit, Gesundheit und Soziales in einem gemeinsamen Runderlaß Regelungen für den Gelegenheitsverkehr zum Zwecke des Krankentransports mit Krankenkraftwagen festgelegt. Diese basierten auf den Bestimmungen des bislang gültigen Gesetzes über den Rettungsdienst. Den Inhalt dieses Erlasses haben wir seinerzeit mit getragen.

Private Unternehmer bieten stets eine gleiche, sehr oft aber eine höhere Qualität als die öffentlichen Rettungsdienste. Für unsere privaten Unternehmer ist es i. d. R. eine Herausforderung, stets auf dem technisch höchsten Stand zu sein.

Zu Frage IV. 3.

Privatunternehmer bieten ihre Leistungen von jeher billiger an als das öffentliche Rettungswesen. Dies hängt in erster Linie damit zusammen, daß private Unternehmer i. d. R. bedarfsorientiert arbeiten. Die Anzahl der Fahrzeuge sowie des Personals werden den tatsächlichen Bedürfnissen angepaßt. Ein weiterer entscheidender Faktor dürfte das Fehlen der Finanzierung eines "Wasserkopfes" seitens der Privatunternehmer sein. Außerdem besteht bei Privatunternehmern nicht die Gefahr einer Vermischung der Bereiche Brandschutz sowie Krankentransport- und Rettungsdienst.

Zu Frage IV. 4.

Die Einsparungen für die öffentliche Hand dürften bei gleicher Qualität und gleichen Eintreffzeiten am Unfallort im Bereich des Rettungsdienstes bei etwa 25 % liegen. Gebührenvergleiche zwischen Kommunalbetrieben und Privatunternehmern spiegeln dies wider.



Zu Frage IV. 5.

Wir halten es für bedenklich, wenn die in § 19 Nr. 3 geregelte Genehmigungsbehörde selbst die Prüfung für den Qualifikationsnachweis der fachlichen Eignung abnimmt. Hier sollten wie in der Vergangenheit die Industrie- und Handelskammern als kompetente Institutionen eingebunden bleiben.

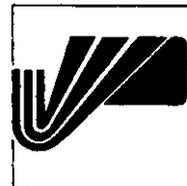
§ 19 Nr. 4 könnte bei der jetzigen Formulierung zu einer Monopolisierung der Notfallrettung und des Krankentransportes führen. Da die zuständige Genehmigungsbehörde i. d. R. auch Trägerin des Rettungsdienstes ist, liegt die Gefahr nahe, daß objektive Entscheidungen unterbleiben und das eigene Interesse im Vordergrund steht.

Hier melden wir ebenso wie bei der Regelung des § 29 Nr. 1 (festgelegte Frist 30.07.1989) sowie des § 23 Abs. 3 (Einschränkung des Betätigungsfeldes) schon heute rechtliche Bedenken an.

Aus den vorgenannten Gründen erlauben wir uns, zu der Begründung des Gesetzesentwurfes im folgenden noch explizit Stellung zu nehmen.

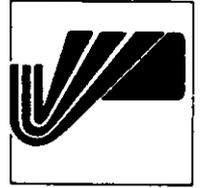
Zu Frage V. 1.

Eine einheitliche Leitstelle und einheitliche Rettungsstandards für Notfallrettungen sind sinnvoll und begrüßenswert. Eine einheitliche Leitstelle kann für den optimalsten Einsatz der Fahrzeuge und des Personals Sorge tragen. Durch die entsprechenden DIN-Vorschriften und den gemeinsamen Runderlaß aus dem Jahre 1989 sind die Rettungsstandards sowohl was Fahrzeuge als auch Personal angeht vereinheitlicht worden. In der Praxis sieht es heute so aus, daß der Rettungsstandard für Notfallrettungen bei Privatunternehmern größtenteils höher ist als bei Kommunalbetrieben und freiwilligen Hilfsorganisationen. Allerdings muß beachtet werden, daß Privatunternehmer häufig den ärztlichen Notdienst sowie Hausnotrufzentralen betreiben. Diese lassen sich nicht über eine einheitliche Leitstelle mit bedienen und müßten von daher ausgeklammert werden.



Zu Frage V. 2.

Neben den in den jeweiligen DIN-Vorschriften angeführten Ausstattungen erscheinen folgende notfallmedizinische Gerätschaften sinnvoll: Pulsoxymeter, Spritzenpumpe für zwei Spritzen, Kühlbox für Medikamente, Vakuumschienen, Defibrillator, elektronisches Blutzuckermeßgerät und eine tragbare elektrische Absaugpumpe. Eine Vielzahl unserer Privatunternehmer bietet diese Ausstattung in den Fahrzeugen.



Erläuterung der Begründung des Gesetzentwurfes vom 06.02.1992  
Drucksache 11/3881

Kommentar des Verbandes

Textauszüge aus der Begründung

---

**Allgemeiner Teil:**

Investitionskosten:

Zuschuß Land: 100 % -

Kürzung von 20 % ist  
beabsichtigt.

- Erhöhung der Gebühren

Investition Land 80 %.

Bedarf in NRW ist uns nicht  
bekannt.

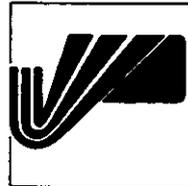
Die restlichen 20 % müssen um-  
gelegt werden auf die Gebühren  
(höhere Kosten ).

Daseinsvorsorge

Investitionsvolumen

Notfallrettung-Steuermittel

Betriebskosten werden gestri-  
chen.



- 2 -

**Kommentar des Verbandes**

**Textauszüge aus der Begründung**

---

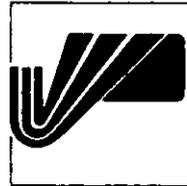
**- Resümee:**

**(Siehe Drucksache 11/1538 11  
Wahlperiode vom 12.04.1991)**

**Wir befürworten einen lei-  
stungsstarken Rettungsdienst  
im Bereich der Notfallrettung**

**NRW-Betriebskosten 380 Mill.  
Landeszuschuß 10 Mill. wurden  
gestrichen.**

**- Krankenbeförderung KTW und  
PKW nicht Aufgabe des Ret-  
tungsdienstes**



**Kommentar des Verbandes**

**Textauszüge aus der Begründung**

**1. Abschnitt**

**Leistungsstarker Rettungsdienst**

Die Anforderungen an den Rettungsdienst (Notfallrettung) sind andere als an den Krankentransport.

Oberbegriff "Rettungsdienst"  
extern - intern Differenzierung

§ 2

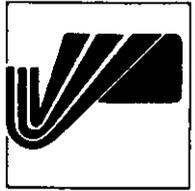
§§ 2 / 3 / 4

In der Begründung ist ausgeführt, daß die für den Notfallrettung- und Krankentransport bestimmten Rettungsmittel, hinsichtlich der jeweiligen Aufgabenteilung, eingesetzt werden.

- Notfallrettung
- Krankentransport
  
- Notfallrettung
- Krankentransport durch Unternehmer.
  
- Personal
- Fahrzeuge

§ 3

Die Ausrüstung von Fahrzeugen für die Notfallrettung und für den Krankentransport ist unterschiedlich.



§ 4

Für die Besetzung der RTW und der KTW gelten unterschiedliche Anforderungen an das Personal. (Qualifikationsunterschiede)

Nach Abschnitt 3 kann der Unternehmer Notfallrettung durchführen. Dieses muß für den öffentlichen "Rettungsdienst" die einzige Aufgabe sein.

Kosteneinsparungen werden erreicht, wenn Unternehmer den Krankentransport und die Patientenbeförderung durchführen.

(S. Gebührenvereinbarungen)



**Kommentar des Verbandes**

**Textauszüge aus der Begründung**

---

**Anlage 1**

Die Definition - Rettungsdienst - Notfallrettung und Krankentransport hat die Zielsetzung, daß Notfallrettung und Krankentransport als eine geschlossene Einheit gesehen werden.

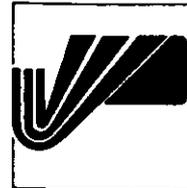
Aus den in diesem Gesetzentwurf festgelegten Anforderungen an das Personal und die Fahrzeuge (Ausrüstung) werden unterschiedliche Anforderungen gestellt (siehe hierzu §§ 2/3/4 des Gesetzentwurfes).

Durch diese unterschiedlichen Anforderungen ist deutlich erkennbar, daß die Ausrüstung und das Personal des Krankentransportes zur Notfallrettung nicht geeignet ist.

Der Bereich Krankentransport muß aus Finanzierungsgründen dem Markt (Wettbewerb) erhalten bleiben.

**Abschnitt 1:**

Definiert Notfallrettung und Krankenförderung als Rettungsdienst



**Kommentar des Verbandes**

**Textauszüge aus der Begründung**

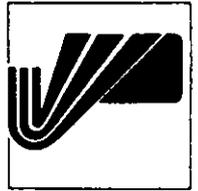
---

Die Notfallrettung soll von den Trägern oder deren Beauftragten 24 Stunden aufrechterhalten werden.

Der Krankentransport wird von den Vorgenannten "nur" von ca. 7.00/8.00 bis 17.00/18.00 Uhr angeboten.

Vor 7.00/8.00 Uhr und nach 17.00/18.00 Uhr werden nur Notfalltransporte von den Trägern oder Beauftragten durchgeführt, das heißt, Krankenförderungen werden zu Notfallbeförderungen und auch entsprechend mit den Kostenträgern abgerechnet.

Siehe hierzu Gebühren und Bedarfsplan der Stadt Arnsberg. Hier Umschichtungen von PKW-Fahrten (Patientenfahrten) auf KTW-Fahrten (Krankenförderung) u. KTW-Fahrten auf RTW-Fahrten (Notfallrettung).



**Kommentar des Verbandes**

**Textauszüge aus der Begründung**

---

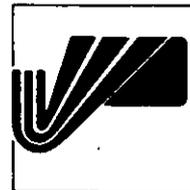
Das Vorgenannte ist Beispielhaft für die Träger und deren Beauftragten im öffentlichen "Rettungsdienst".

(S. Anlage 2: Stadt Arnsberg)

Bei den privaten Unternehmen gibt es diese Differenzierung nicht. Die Abrechnungen der "Privaten" erfolgt nach Anforderungen der Notfalleinsätze und der Krankenbeförderungseinsätze.

Durch diese nicht medizinisch begründete Verlagerung wird ein höheres Gebührenaufkommen erzielt und belastet ohne ersichtlichen Grund die Solidargemeinschaft der Beitragszahler zur Sozialversicherung.

Aus den vorgenannten Gründen ist es unbedingt erforderlich, daß der Bereich Krankentransport aus Finanzierungsgründen dem Markt (Wettbewerb) erhalten bleiben muß. Nur so ist eine Kostendämpfung zu erreichen.



**Kommentar des Verbandes**

**Textauszüge aus der Begründung**

---

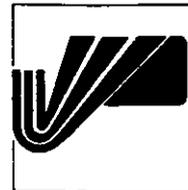
**2. Abschnitt**

Durch die Definition Rettungsdienst soll erreicht werden, daß der Krankentransport ein Bestandteil der Notfallrettung (Rettungsdienst) ist. Ein Schutzbedürfnis der öffentlichen Träger ist u.E. nicht gegeben.

Der Gesetzentwurf macht deutlich, daß unterschiedliche Leistungen durch öffentliche Träger und private Anbieter hinsichtlich des Personals und der Ausrüstungen nicht vorhanden sein dürfen.

Als Ziel der öffentlichen Träger ist erkennbar, daß der gesetzliche Schutz (Rettungsdienst) eine Differenzierung zwischen öffentlichen Trägern und privaten Anbietern herbeiführen soll.

Der Begriff "Rettungsdienst" soll gem. § 6 in der Zukunft ausschließlich dem öffentlichen Rettungsdienst vorbehalten bleiben und gesetzlich geschützt sein.



**Kommentar des Verbandes**

**Textauszüge aus der Begründung**

---

Nach unserem Verständnis hat der Gesetzgeber in besonders hohem Maße darauf zu achten das Abgrenzungen zwischen Notfallrettung und dem Krankentransport nicht dazu führen, daß dadurch eine Diskriminierung der privaten Anbieter entsteht.

Die privaten Anbieter sollen diesem Gesetz unterliegen.

**§ 15**

Die nach § 15 zu erhebenden Gebühren zur Finanzierung des "Rettungsdienstes" - Notfallrettung müssen sich auf diesen Bereich beschränken.

Wesentlich geändert ist die Vorschrift über die Kosten

Die Finanzierung der Notfallrettung muß zu 100 % aus der Daseinsvorsorge erbracht werden und nicht durch Gebührens festsetzungen dem Beitragszahler zur Sozialversicherung (Krankenkassen) abverlangt werden.



**Kommentar des Verbandes**

**Textauszüge aus der Begründung**

---

Die Betriebskosten sind durch Festlegung von Gebühren für die Notfallrettung zu erbringen und den Krankenkassen nach § 14 des Gesetzentwurfes aufzuerlegen.

Durch den Wegfall des durch das Land zu erbringenden Betriebskostenanteils ergeben sich für die Krankenkassen Kosten in Höhe von ca. 10 - 15 Millionen DM.

(S. Drucksache 11 / 1538 11.  
Wahlperiode vom 12.04.1991)



**Kommentar des Verbandes**

**Textauszüge aus der Begründung**

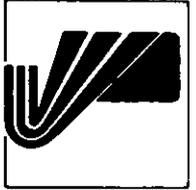
---

**Anlage 3:**

Durch den weiteren Wegfall der Investitionskosten (Daseinsvorsorge) in Höhe von 20% (das Volumen der Investitionen ist nicht bekannt) werden weitere Kosten auf die Krankenkassen (Beitragszahler) verlagert.

Der Wegfall des Betriebskostenanteils und die 20 % - ige Kürzung der Investitionskosten wird dazu führen, daß die Gebühren für die Notfallrettung und für den Krankentransport erheblich steigen werden. Die Beitragszahler werden deutlich höher belastet

Eine Kostendämpfung würde eintreten, wenn die Investitionen des öffentlichen "Rettungsdienstes" zu 100 % weiterhin vom Land im Rahmen der Daseinsvorsorge übernommen würden. Dies gilt sowohl für die Notfallrettung als auch den Krankentransport.



**Kommentar des Verbandes**

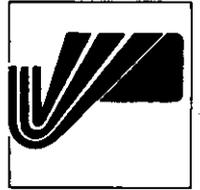
**Textauszüge aus der Begründung**

---

Durch eine Aufgabenteilung (Notfallrettung = Daseinsvorsorge = Aufgabe des öffentlichen Rettungsdienstes und Krankentransport und Patientenfahrten = Aufgabe der privaten Unternehmer) würden Einsparungen in nicht unerheblichem Umfang zu erzielen sein.

Da die privaten Unternehmer weder Investitionskosten - noch Betriebskostenzuschüsse erhalten, ist ersichtlich, daß das Land und die Krankenkassen eine Entlastung erfahren würde.

Obwohl die privaten Unternehmer die vorgenannten Zuschüsse nicht erhalten, bieten sie ihre Leistungen unter gleichen Voraussetzungen wie die öffentlichen Rettungsdienste jedoch preisgünstiger an.



Der Gesetzgeber ist somit aufgerufen im Interesse der Bürger (Daseinsvorsorge) und der Krankenkassen (Beitragszahler) den Leistungen durch privaten Unternehmer den Vorrang einzuräumen.

### **Abschnitt 3**

Die Definition "Rettungsdienst" = Notfallrettung und Krankentransport ist als eine Einheit anzusehen. Der Begriff "Rettungsdienst" soll in Zukunft ausschließlich dem öffentlichen "Rettungsdienst" vorbehalten und gesetzlich geschützt sein.

**Notfallrettung und Krankentransporte durch private Unternehmer - außerhalb des öffentlichen "Rettungsdienstes".**

**S. §§ 13 / 17 / 18**

Es ist jetzt schon erkennbar, daß durch die vorgenannten Gesetzesvorschriften ein Monopol entstehen soll, das eine marktbeherrschende Stellung der öffentlichen Träger der Notfallrettung und des Krankentransports beinhaltet.



**Kommentar des Verbandes**

**Textauszüge aus der Begründung**

---

Dadurch wird der Zugang von privaten Anbietern zur Notfallrettung und zum Krankentransport in absehbarer Zeit nicht mehr möglich sein.

Aus den §§ 13 / 17 / 18 des Gesetzentwurfes ist erkennbar, daß bei der Bedarfsplanung die privaten Anbieter nicht einbezogen werden sollen.

Wenn der Gesetzgeber die privaten Anbieter in das Gesetz mit einbeziehen würde, stünde ihnen bei der Bedarfsplanung auch ein Mitspracherecht zu (s. Anlage 4 - Stellungnahme RA Löhr).

In der Begründung des Gesetzentwurfes zu § 19 Abs. 2 und 3 wird die Berufszugangsverordnung zum Straßenpersonenverkehrsunternehmer zugrunde gelegt.

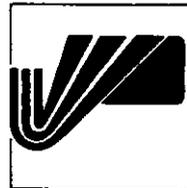
**§ 19 Abs. 4**

**Marktzugangsbeschränkung**  
(vgl. Bundesverfassungsgericht 11/168)

**§ 19**

**Voraussetzungen der Genehmigung**

**Versagung und Genehmigung**



**Kommentar des Verbandes**

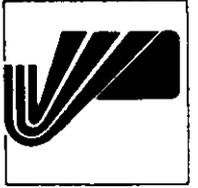
**Textauszüge aus der Begründung**

---

Durch die Berufszugangsverordnung wird u.a. die Sicherheit und Leistungsfähigkeit von Unternehmern festgestellt.

Diese ist bei einem Eigenkapital von mehr als DM 3.000,00 , pro Fahrzeug gegeben.

Dieses Anforderungsprofil hinsichtlich der Sicherheit und Leistungsfähigkeit wird u.E. nicht dazu führen, daß die Anforderungen dieses Gesetzentwurfes durch private Anbieter gewährleistet sind.



**Anlage 5**

**Berufszugangsverordnung**

**§ 18**

Die Funktionsfähigkeit des "Rettungsdienstes" kann nach Auffassung des Gesetzgebers dann gestört sein wenn ein privater Anbieter eine Genehmigung erhält (weitere Erschließung des Marktes durch zusätzliche Genehmigungen des Anbieters).

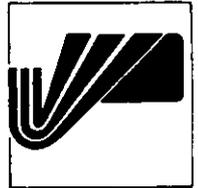
**Genehmigungspflicht für private Anbieter**

**§ 13**

Für die Bedarfspläne sind die Kreise und kreisfreien Städte zuständig. Zugleich sind diese nach dem Gesetzentwurf Träger des öffentlichen Rettungsdienstes, sowie der Notfallrettung und der Krankenbeförderung. Dennoch sollen sie über die Anträge der privaten Anbieter zur Neuerteilung von Genehmigungen oder Betriebserweiterungen entscheiden.

**Bedarfsplan**

**Zuständig für die Prüfung ist die Kreisordnungsbehörde**



**Kommentar des Verbandes**

**Textauszüge aus der Begründung**

Für den Krankentransport ist ausgeführt, daß die Betriebszeiten bestimmbar sind. Dieses ist dann auch für den Bereich "Rettungsdienst" der öffentlichen Betriebe möglich.

§ 23

Betriebs- und Beförderungspflicht

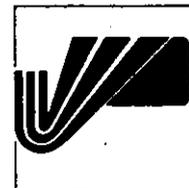
Der Absatz 3 des Gesetzentwurfes stellt eine Einschränkung der Berufsfreiheit der privaten Anbieter dar, da ihnen Kraft Gesetz zur Ausübung des Berufes, räumliche Beschränkungen auferlegt werden sollen.

§ 29

Die Übergangsregelung ist so zu gestalten, daß den privaten Unternehmern, die vor dem 01.01.92 im Besitz von Genehmigungen zum Zweck des Krankentransportes nach dem PBefG waren, auch nach diesem Termin die Genehmigungen ohne vorherige Bedürfnisprüfung wiedererteilt werden.

Übergangsregelung

Der Besitzstandsschutz ist ohne Einschränkungen sicherzustellen.



### Abschließende Betrachtung

Zusammenfassend stellen wir folgendes fest:

Die Bürger des Landes Nordrhein-Westfalen haben einen Anspruch auf eine optimale Versorgung im Bereich der Notfallrettung und des Krankentransportes.

Einzigste Aufgabe der öffentlichen Träger sollte hierbei die Notfallrettung sein. (Daseinsvorsorge).

Der Krankentransport und die Patientenfahrten sollten generell von privaten Anbietern durchgeführt werden.

Durch diese Konzeption könnte u.E. die Finanzierbarkeit durch Beitrags- und Steuerzahler sichergestellt werden.

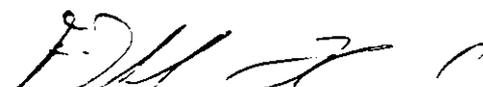
Aus dem Gesetzentwurf ist erkennbar, daß die Voraussetzung für eine Kostendämpfung nicht gegeben ist.

Wir würden es sehr begrüßen, wenn der vorliegende Gesetzentwurf unter Berücksichtigung unserer Ausführungen (s.a. unsere Stellungnahme vom 03. April 1992) überarbeitet würde.

Dortmund, den 22. Mai 1992

Verband des privaten gewerblichen  
Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen e.V.

  
(Klaus Rock)  
1. Vorsitzender

  
(Friedhelm Herwig)  
Geschäftsführer

**Inhalt**

- 1058 9. Änderungssatzung vom 2. Dezember 1991 zur Gebührensatzung zur Satzung über die Abfallbeseitigung in der Stadt Oerlinghausen vom 4. Dezember 1979, S. 904
- 1059 1. Änderungssatzung vom 8. Dezember 1991 zur Hundesteuersatzung für die Stadt Oerlinghausen vom 17. Januar 1980, S. 904/905
- 1060 Gebührensatzung für den Friedhof der Stadt Oerlinghausen vom 3. Dezember 1991, S. 905/906
- 1081 1. Änderungssatzung vom 28. November 1991 zur Gebührensatzung für die Musikschule der Stadt Oerlinghausen vom 27. Juni 1988, S. 908/907

**Stadt Schieder-Schwalenberg**

- 1062 Hebesatzung über die Festsetzung der Anfallsteuerhebesätze der Stadt Schieder-Schwalenberg ab dem Haushaltsjahr 1992 vom 26. November 1991, S. 907
- 1083 Satzung für die Errichtung und Unterhaltung von Übergangsteimen für Aussiedler in der Stadt Schieder-Schwalenberg vom 26. November 1991, S. 907/908
- 1084 3. Satzung zur Änderung der Gebührensatzung zur Satzung über die Abfallentsorgung in der Stadt Schieder-Schwalenberg vom 25. November 1991, S. 909/909

**Kreis Lippe**

- 1011 8. Satzung zur Änderung der Satzung über die Benutzung des Rettungsdienstes des Kreises Lippe und die Erhebung von Gebühren vom 2. Dezember 1991

- 4. KTW (2)-Einsatz
- 4.1 Grundgebühr 143,00 DM
- 4.2 Gebühr für jeden gefahrenen KM des KTW (2) 5,50 DM

§ 2

Die Satzung tritt am 1. Januar 1992 in Kraft.

**Bekanntmachungsanordnung**

Die vorstehende 8. Satzung zur Änderung der Satzung über die Benutzung des Rettungsdienstes und die Erhebung von Gebühren wird beschlossen.

Es wird darauf hingewiesen, daß eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften der Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (KrO NW) beim Zustandekommen dieser Satzung nach Ablauf eines Jahres seit dieser Bekanntmachung nicht mehr geltend gemacht werden kann, es sei denn

- a) eine vorgeschriebene Genehmigung fehlt,
- b) diese Satzung ist nicht ordnungsgemäß öffentlich bekanntgemacht worden,
- c) der Oberkreisdirektor hat den Kreistagsbeschluß vorher beanstandet oder
- d) der Form- oder Verfahrensmangel ist gegenüber dem Kreis vorher gerügt und damit die verletzte Rechtsvorschrift bezeichnet worden, die den Mangel ergibt.

Detmold, den 2. Dezember 1991

Pohl  
Landrat

KrBl Lippe 27.12.1991 S. 858

Aufgrund des § 3 der Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 13. August 1984 in der zur Zeit geltenden Fassung (SGV NW 2021) und der §§ 4 und 6 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21. Oktober 1969 in der zur Zeit geltenden Fassung (SGV NW 610), hat der Kreistag des Kreises Lippe in seiner Sitzung vom 2. Dezember 1991 folgende Änderung der Satzung über die Benutzung des Rettungsdienstes des Kreises Lippe und die Erhebung von Gebühren beschlossen:

**§ 1**

Die Anlage zu der Satzung über die Benutzung des Rettungsdienstes des Kreises Lippe vom 26. März 1976 (Gebührentarif), zuletzt geändert am 28. Mai 1990, erhält folgende Fassung.

**Gebührentarif gemäß § 9 der Satzung**

- 1. NAW-Einsatz
  - 1.1 Grundgebühr (für den gesamten Einsatz) 470,00 DM
  - 1.2 Gebühr für jeden gefahrenen KM des NAW bis 50 KM 17,40 DM
  - 1.3 Gebühr für jeden gefahrenen KM des NAW zwischen 51 KM und 100 KM 8,70 DM
  - 1.4 Gebühr für jeden gefahrenen KM des NAW ab 101 KM 4,35 DM
  - 1.5 Gebühr für jeden gefahrenen KM des Zubringerfahrzeugs 4,20 DM
- 2. RTW-Einsatz
  - 2.1 Grundgebühr 313,00 DM
  - 2.2 Gebühr für jeden gefahrenen KM des RTW bis 50 KM 11,60 DM
  - 2.3 Gebühr für jeden gefahrenen KM des RTW zwischen 51 KM und 100 KM 5,80 DM
  - 2.4 Gebühr für jeden gefahrenen KM des RTW ab 101 KM 2,90 DM
- 3. KTW (1)-Einsatz
  - 3.1 Grundgebühr 92,00 DM
  - 3.2 Gebühr für jeden gefahrenen KM des KTW (1) 2,80 DM

- 1012 Satzung des Kreises Lippe über die Abhaltung des Wilbaser Marktes (Marktsatzung) vom 16. Dezember 1991

Aufgrund des § 3 der Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 13. August 1984 in der z. Z. gültigen Fassung (SGV NW 2021) und der §§ 68 und 70 der Gewerbeordnung vom 1. Januar 1987 in der z. Z. gültigen Fassung (BGBl. III 7100-1), hat der Kreistag des Kreises Lippe in seiner Sitzung am 16. Dezember 1991 folgende Marktsatzung beschlossen:

**§ 1**

**Allgemeines**

Der Kreis Lippe betreibt den Wilbaser Markt als öffentliche Einrichtung. Die Veranstaltung findet auf dem kreiseigenen Marktgelände in Blomberg-Siebenhöfen, Gemar-

Während der Offenlegung können daher Anregungen und Bedenken schriftlich oder zur Niederschrift von jedermann zu den geänderten und ergänzten Teilen des Bebauungsplänenwurfes vorgebracht werden.

Es wird darauf hingewiesen, daß nur fristgerecht vorgebrachte Anregungen und Bedenken geprüft werden.

5760 Arnsberg 1, den 18. Juli 1991

Der Stadtdirektor  
In Vertretung:

Köster  
Techn. Beigeordneter

Lfd. Nr. 85

Bekanntmachung der Satzung der Stadt Arnsberg für die Benutzung des Krankentransport- und Rettungsdienstes und die Erhebung von Gebühren vom 18.07.1991

Aufgrund des § 4 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 13.08.1984 (GV NW S. 475), zuletzt geändert durch Gesetz vom 07.03.1990 (GV NW S. 141) -SGV NW 2023- und der §§ 1, 2, 4, 5 und 6 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG) vom 21.10.1969 (GV NW S. 712), zuletzt geändert durch Gesetz vom 06.10.1987 (GV NW S. 342) -SGV NW 610- in den z. Z. geltenden Fassungen in Verbindung mit § 2 des Gesetzes über den Rettungsdienst (RettG) vom 26.11.1974 (GV NW S. 1481), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24.11.1982 (GV NW S. 699) in der z. Z. gültigen Fassung hat der Rat der Stadt Arnsberg am 18.07.1991 folgende Satzung für die Benutzung des Krankentransport- und Rettungsdienstes und die Erhebung von Gebühren beschlossen:

#### § 1

#### Trägerschaft und Aufgabe

- (1) Die Stadt Arnsberg ist als große kreisangehörige Stadt Träger einer Rettungswache (§ 2 Abs. 2 RetG.).
- (2) Aufgabe des Rettungsdienstes ist es, bei Notfallpatienten lebensrettende Maßnahmen am Notfallort durchzuführen und die Transportfähigkeit herzustellen, sowie diese Personen unter Aufrechterhaltung der Transportfähigkeit und Vermeidung weiterer Schäden in ein geeignetes Krankenhaus zu bringen. Notfallpatienten sind Personen, die sich infolge von Verletzung, Krankheit oder sonstigen Umständen entweder in Lebensgefahr befinden oder deren Gesundheitszustand in kurzer Zeit eine wesentliche Verschlechterung besorgen läßt, sofern nicht unverzüglich medizinische Hilfe eingreift (Notfalltransporte/Rettungstransporte).
- (3) Weiterhin ist es Aufgabe des Rettungsdienstes, Kranke, Verletzte oder sonstige hilfsbedürftige Personen, die keine Notfallpatienten sind, unter sachgemäßer Betreuung zu befördern (Krankentransport).
- (4) Notfallpatienten haben Vorrang.
- (5) Geisteskranke, geistesschwache, suchtkranke und alkoholisierte Personen dürfen nur dann befördert werden, wenn für ausreichenden Schutz des Fahrpersonals gesorgt ist. Die Bestimmungen des Gesetzes über die Hilfen und Schutzmaßnahmen bei psychischen Krankheiten (PsychKG) in der jeweils geltenden Fassung bleiben unberührt.
- (6) Zur Durchführung der Aufgaben nach Abs. 2 und 3 werden je nach Lage des Einzelfalles Rettungstransportwagen (RTW), Krankentransportwagen (KTW) - beide ggf. besetzt mit einem Notarzt - oder Personenkraftwagen (PKW) eingesetzt.

#### § 2

#### Gebührengestand

Für die Inanspruchnahme des Krankentransport- und Rettungsdienstes der Stadt Arnsberg werden Gebühren nach Maßgabe dieser Satzung erhoben.

§ 3  
Gebühren

Es werden folgende Gebühren erhoben:

## 1. Rettungstransportwagen

Montags - freitags (mit Ausnahme von Feiertagen) von 07.00 - 16.00 Uhr

1.1 Gebühr 1.025,00 DM  
innerhalb des Stadtgebietes mit Notarzt

1.2 Gebühr 940,00 DM  
innerhalb des Stadtgebietes ohne Notarzt

## Übrige Zeiten

1.3 Gebühr 1.225,00 DM  
Innerhalb der Stadt mit Notarzt

1.4 Gebühr 1.140,00 DM  
innerhalb der Stadt ohne Notarzt

1.5 Für Fahrten außerhalb des Stadtgebietes wird zusätzlich zu der Pauschalgebühr eine Gebühr pro Kilometer in Höhe von 9,00 DM erhoben.

1.6 Bei gleichzeitiger Beförderung mehrerer Patienten im Rettungstransportwagen (RTW) wird die Gebühr anteilig erhoben.

## 2. Krankentransportwagen

Montags - freitags (mit Ausnahme von Feiertagen) von 07.00 - 18.00 Uhr

2.1 Gebühr 160,00 DM  
innerhalb des Stadtgebietes mit Notarzt

2.2 Gebühr 75,00 DM  
innerhalb des Stadtgebietes ohne Notarzt

## Übrige Zeiten

2.3 Gebühr 360,00 DM  
Innerhalb des Stadtgebietes mit Notarzt

2.4 Gebühr 275,00 DM  
innerhalb des Stadtgebietes ohne Notarzt

2.5 Für Fahrten außerhalb des Stadtgebietes werden zusätzlich zur vorg. Gebühr, Gebühren je Kilometer mit berechnet:

Fahrtstrecke bis 300 km	je km	3,00 DM
Fahrtstrecke ab 301 km	je km	2,50 DM

2.6 Bei gleichzeitiger Beförderung von mehreren Patienten in einem Krankentransportwagen (KTW) wird die Gesamtgebühr anteilmäßig aufgeteilt.

### 3. Personenwagen

#### 3.1 Gebühr

innerhalb des Stadtgebietes 30,00 DM

3.2 Bei Fahrten außerhalb des Stadtgebietes wird zusätzlich zur vorg. Gebühr eine Kilometer-Gebühr erhoben:

Fahrtstrecke bis 300 km	je km	0,80 DM
Fahrtstrecke ab 301 km	je km	0,65 DM

### 4. Notarzt-Einsatzfahrzeug

#### 4.1 Gebühr

innerhalb des Stadtgebietes mit Notarzt 115,00 DM

#### 4.2 Gebühr

innerhalb des Stadtgebietes ohne Notarzt 30,00 DM

4.3 Für Fahrten des NEF (Notarzteinsatzfahrzeug) außerhalb des Stadtgebietes wird zusätzlich zur vorg. Gebühr eine Gebühr je Kilometer erhoben:

Fahrtstrecke bis 300 km	je km	0,80 DM
Fahrtstrecke ab 301 km	je km	0,65 DM

### 5. Sondergebühren

#### 5.1 Wartezeiten

Wartezeiten bis zu einer Dauer von einschl. 30 Minuten werden nicht berechnet. Für jede weiteren angefangenen 30 Minuten beträgt die Gebühr 25,00 DM.

#### 5.2 Reinigung

Ist eine über die allgemeine Säuberung hinausgehende besondere Reinigung des eingesetzten Fahrzeuges erforderlich, so werden vom Verursacher erhoben:

a) für die besondere Reinigung	50,00 DM
b) für die Desinfektion des Fahrzeuges	50,00 DM
c) für die Säuberung des Fahrzeuges aufgrund von Trunkenheit eines Patienten	80,00 DM

### 5.3 Transport von Blutkonserven

Für die Beförderung von Blutkonserven wird die vorg. Gebühr für einen PKW berechnet.

## 6. Sonstiges

- 6.1 Für Fahrten außerhalb des Stadtgebietes wird die auf volle Kilometer aufgerundete Fahrtstrecke zugrunde gelegt. Als Fahrtstrecke in diesem Sinne gilt der Weg von der Stadtgrenze bis zum Zielort des Transportes und zurück. Für die innerstädtisch zurückgelegte Entfernung wird die entsprechende Gebühr zusätzlich erhoben. Für die Ermittlung der Kilometerzahl ist das Ergebnis des Tachographen bzw. des Kilometerzählers maßgebend. Im Falle ihres Versagens gelten die Entfernungen von der Stadtgrenze bis zur Ortsmitte nach der amtlichen Entfernungskarte.
- 6.2 Die Erstattung der Kosten für den Einsatz eines Rettungshubschraubers bleibt von dieser Satzung unberührt.
- 6.3 Sachleistungen werden nur erhoben, sofern sie einen Betrag von 75,00 DM übersteigen.

### § 4

#### Entstehung und Fälligkeit der Gebührenschuld

- (1) Die Gebührenschuld entsteht mit der Inanspruchnahme des Krankentransport- und Rettungsdienstes der Stadt Arnsberg. Sie entsteht nicht, wenn die Fahrt zur Einsatzstelle abgebrochen wird, weil ein Tätigwerden nicht mehr notwendig ist.
- (2) Die Gebühren sind innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe des Gebührenbescheides fällig.
- (3) In den Fällen des § 5 Abs. 2 wird die Gebühr sechs Wochen nach Bekanntgabe des Gebührenbescheides fällig.

### § 5

#### Gebührensschuldner

- (1) Zur Zahlung der Gebühren ist verpflichtet,
  1. zu dessen Gunsten die Amtshandlung vorgenommen wird oder wer sie veranlaßt hat,
  2. wer aufgrund gesetzlicher oder sonstiger Verpflichtungen haftet bzw. aufzukommen hat.
- (2) Für Gebührenschuldner, die bei einer gesetzlichen Krankenkasse versichert sind, wird direkt mit dieser Krankenkasse abgerechnet, sofern eine ärztliche Notwendigkeitsbescheinigung für die in Anspruch genommenen Dienste vorliegt.
- (3) Als Gebührenschuldner wird nicht herangezogen, wer als Geschäftsführer ohne Auftrag gehandelt hat.
- (4) Gebührenschuldner ist auch derjenige, der den Krankentransport- und Rettungsdienst mißbräuchlich angefordert hat.

### § 6

#### Gebührengläubiger

- (1) Gebührengläubiger ist die Stadt Arnsberg.
- (2) Aus Gründen der Billigkeit (Vermeidung von Härtefällen; Handlungen, an denen ein besonderes öffentliches Interesse besteht), kann auf Antrag des Gebührenschuldners Gebührenermäßigung bzw. Gebührenbefreiung gewährt werden.
- (3) Bei regelmäßig wiederkehrenden Fahrten sowie bei Fahrten über größere Entfernungen sind Sondervereinbarungen hinsichtlich der Gebühren in Ausnahmefällen möglich.
- (4) Die Entscheidung in den Fällen der Abs. (2) und (3) trifft der zuständige Dezernent.

**§ 7**  
**Inkrafttreten**

Diese Satzung tritt am 01.08.1991 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Gebührensatzung der Stadt Arnberg für die Benutzung des Krankentransport- und Rettungsdienstes und die Erhebung von Gebühren vom 20.09.1984 sowie die erste Änderungssatzung vom 12.12.1985 und 2. Änderungssatzung vom 22.10.1987 sowie 3. Änderungssatzung vom 15.12.1988 außer Kraft.

**Bekanntmachungsanordnung:**

Die vorstehende Satzung der Stadt Arnberg für die Benutzung des Krankentransport- und Rettungsdienstes und die Erhebung von Gebühren wird hiermit öffentlich bekanntgemacht.

Es wird darauf hingewiesen, daß eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NW) beim Zustandekommen dieser Satzung nach Ablauf eines Jahres seit dieser Bekanntmachung nicht mehr geltend gemacht werden kann, es sei denn,

- a) eine vorgeschriebene Genehmigung fehlt,
- b) diese Satzung ist nicht ordnungsgemäß öffentlich bekanntgemacht worden,
- c) der Stadtdirektor hat den Satzungsbeschluß vorher beanstandet,
- d) oder der Form- oder Verfahrensmangel ist gegenüber der Stadt Arnberg vorher gerügt und dabei die verletzte Rechtsvorschrift und die Tatsache bezeichnet worden, die den Mangel ergibt.

5760 Arnberg 1, den 18. Juli 1991

Hölscher  
Stellv. Bürgermeister

Lfd. Nr. 86

**Bekanntmachung der Satzung zur Änderung der Satzung über die Straßenreinigung und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren in der Stadt Arnberg vom 18.07.1991**

Aufgrund des § 4 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 13.08.1984 (GV. NW. S. 475), zuletzt geändert durch Gesetz vom 07. März 1990 (GV. NW. S. 141) -SGV. NW. 2023-, der §§ 3 und 4 des Straßenreinigungsgesetzes NW (StrReinG NW) vom 18.12.1975 (GV. NW. S. 706) -SGV. NW. 2061- und der §§ 4 und 6 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21.10.1969 (GV. NW. S. 712), zuletzt geändert durch Gesetz vom 06.10.1987 (GV. NW. S. 342) -SGV. NW. 610-, in den zur Zeit geltenden Fassungen hat der Rat der Stadt Arnberg in seiner Sitzung am 16.07.1991 folgende Änderung zur Satzung über die Straßenreinigung und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren in der Stadt Arnberg vom 06.12.1978 beschlossen:

**§ 1**

§ 6 erhält folgende Fassung:

**§ 6**

**Gebührenmaßstab und Gebührensatz**

- (1) Maßstab für die Benutzungsgebühr (ausgenommen Winterwartungsgebühr) sind die Grundstücksseite entlang der Straße, durch die das Grundstück erschlossen ist (Frontlänge), die Straßenart (Abs. 4) und die Zahl der wöchentlichen Reinigungen. Maßstab für die Winterwartungsgebühr ist die Grundstücksseite entlang der Straße, durch die das Grundstück erschlossen ist (Frontlänge). Grenzt ein durch die Straße erschlossenes Grundstück nicht oder nicht mit der gesamten der Straße zugewandten Grundstücksseite an diese Straße, so wird an Stelle der

Anlage 2

Stadt Arnsberg  
Dezernat II  
z. H. Herrn Dr. Bühren  
Rathausplatz 1

5760 Arnsberg 1

He/Nö

27. Mai 1991

Krankentransport- und Rettungsdienst der Stadt Arnsberg

Sehr geehrter Herr Dr. Bühren,

hierdurch bestätigen wir den Eingang Ihres Schreibens vom 16.05.1991.

Wir erlauben uns im folgenden, den zeitlichen Ablauf der Angelegenheit noch einmal wiederzugeben.

Der Verband hat mit Schreiben vom 08.09.1989 an den Fraktionsvorsitzenden der SPD-Fraktion der Stadt Arnsberg, Herrn Schwartekopp, um ein Gespräch nachgesucht. Hierbei ging es uns darum, zu klären, inwieweit die Firma Hagelstein in die Krankenförderung der Stadt Arnsberg eingegliedert werden kann. Es wurde anschließend ein Gespräch für den 21.11.1989 vereinbart. Zu dem vorgenannten Termin wurde uns durch Herrn Schwartekopp mitgeteilt, daß er Sie als zuständigen Dezernenten gebeten hat, an dem Gespräch teilzunehmen. Eine Gebührenbedarfsberatung, wie in Ihrem vorgenannten Schreiben ausgeführt, hat nicht stattgefunden. Beratungsgegenstand war die Einbindung der Firma Hagelstein in den städtischen Krankentransportdienst und die hierdurch u. E. zu erzielende Senkung des Zuschußbedarfs der Stadt.

Weiterer Gesprächsgegenstand war, daß die Einbindung von Privatunternehmern gem. § 9 des Rettungsdienstgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen möglich ist.

Nach Erörterung sowohl der Rechtslage als auch der Kostensituation sicherten Sie uns zu, die von uns anhand der Gebührenbedarfsrechnung der Stadt vom 09.11.1988 erstellte Kostenanalyse sorgfältig zu überprüfen und im Falle einer fehlerhaften Berechnung uns hiervon in Kenntnis zu setzen. Sie sicherten weiterhin zu uns im Frühjahr des Jahres 1990 über die aktuellen Ist-Zahlen der Kosten des Rettungsdienstes und Krankentransportes der Stadt zu unterrichten.

Nachdem wir Sie im Laufe des Jahres 1990 mehrfach an die gegebene Zusage erinnerten, teilten Sie uns mit Schreiben vom 19.11.1990 mit, daß sich die Überprüfung der von uns vorgelegten Kalkulation aufgrund der Einrichtung eines neuen Leitstellensystems verzögert hat. Die genaue Gebührenkalkulation sollte uns Anfang 1991 zugehen.

Diese Gebührenkalkulation liegt uns bis zum heutigen Tage nicht vor. Mit Schreiben vom 29.04.1991 ist uns lediglich eine Gebührenbedarfsrechnung übersandt worden, die dem Ausschuß für Vergaben und kommunaler Einrichtungen in seiner Sitzung am 28.04.1991 vorgelegen hat.

Die vorgenannte Gebührenbedarfsrechnung sollte am 13.05.1991 im Haupt- und Finanzausschuß sowie am 15.05.1991 im Rat der Stadt behandelt werden. Hierzu ist es allerdings nicht gekommen.

Zum Inhalt Ihres vorgenannten Schreibens wollen wir nur auf drei Punkte näher eingehen.

Nach wie vor ist uns nicht schlüssig, wie das Fahrtenvolumen laut Gebührenbedarfsrechnung vom Jahre 1988 mit 4 857 Fahrten im Jahre 1991 auf 5 607 steigen soll. Es handelt sich hier um einen Zuwachs von 750 Fahrten. Auffällig ist, daß es hier zu einer Umschichtung der Fahrten hin zum RTW-Bereich gekommen ist. Hieraus resultiert auch das zusätzlich zu erwartende Gebührenaufkommen.

Im Pkw-Bereich ist die Gebühr für Stadtfahrten (Grundgebühr) von DM 10.-- auf DM 30.-- angehoben worden. Die Kilometergebühr für Fahrten über das Stadtgebiet hinaus und sog. Fernfahrten wurde demgegenüber deutlich gesenkt. Es ist sicherlich klar, daß der Anteil der Stadtfahrten am Gesamtfahrtenaufkommen im Pkw-Bereich deutlich höher ist und somit die Gebührenerhöhung für die Stadtfahrt deutlich zu Buche schlägt. In der Vergangenheit wurde für eine Stadtfahrt

eine Grundgebühr von DM 10.-- erhoben sowie eine Gebühr für jeden gefahrenen Kilometer von DM 0,90. Rein rechnerisch könnte bei einer Pauschale von DM 30.-- eine Strecke von 22 km in der Rundfahrt zurückgelegt werden. Es wäre hierbei sicherlich einmal interessant zu erfahren, wie hoch die durchschnittliche Wegstrecke einer Stadtfahrt mit dem Pkw ist.

Ihr Hinweis auf das hochqualifizierte Personal, welches im Krankentransport- und Rettungsdienst zum Einsatz gelangt, stimmt uns nachdenklich. U. E. wird hierdurch der Personalkostenanteil ohne Not in die Höhe getrieben. Die Mitarbeiter im Krankentransport- und Rettungsdienst benötigen sicherlich keine Ausbildung zum Feuerwehrmann. Hier spiegelt sich die von uns schon vielfach kritisierte Personalunion zwischen Krankentransport/Rettungsdienst und Brandschutz wieder.

Wir halten diese Kostenverteilung nach wie vor für bedenklich.

Wir erneuern hierdurch noch einmal unser Angebot, die Angelegenheit in einem persönlichen Gespräch mit Ihnen zu erörtern. Detailfragen lassen sich u. E. nicht durch langwierige Briefwechsel klären.

Mit freundlichen Grüßen

Verband des privaten gewerblichen  
Straßenpersonenverkehrs  
Nordrhein-Westfalen e.V.

  
Herwig  
Geschäftsführer

Anlagen

Verteiler: Fraktionen des Rates der Stadt Arnsberg



Beschlußvorlage

öffentlich  nicht-öffentlich

Amt/Aktenzeichen -37-, 37.40.01	Beteiligte Ämter -20-, -30-	Datum 14.11.88	Drucksache Nr. (ggf. Nachtragvermerk) 3/88/370/1561
------------------------------------	--------------------------------	-------------------	--

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuß für öffentliche Ordnung und Verkehr	24.11.1988
Haupt- und Finanzausschuß	12.12.1988
R a t	14.12.1988

Betreff 3. Satzung zur Änderung der Satzung der Stadt Arnsberg für die Benutzung des Krankentransport- und Rettungsdienstes und die Erhebung von Gebühren vom 20.09.1984

- Anlg. 1. Entwurf der 3. Änderungssatzung
- 2. Gebührenbedarfsberechnung
- 3. die z.Zt. gültige 2. Änderungssatzung

Beschlußvorschlag

Der Ausschuß für öffentliche Ordnung und Verkehr und der Haupt- und Finanzausschuß empfehlen dem Rat folgende Beschlußfassung:

"Der Rat beschließt

- a) die von der Kämmerei aufgestellte Gebührenbedarfsberechnung für die Benutzung des Krankentransport- und Rettungswesen vom 09.11.1988
- b) folgende
  - 3. Satzung zur Änderung der Satzung der Stadt Arnsberg für die Benutzung des Krankentranspost- und Rettungsdienstes und die Erhebung von Gebühren vom mit den darin enthaltenen neuen Gebührensätzen (siehe Anlagen)."

Beratungsergebnis

Gremium					Sitzung am	TOP
<input type="checkbox"/> Einstimmig	<input type="checkbox"/> Mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung	<input type="checkbox"/> Laut Beschlußvorschlag	<input type="checkbox"/> Abweichender Beschluß
Befangene Rats-/Ausschußmitglieder:						

Sachdarstellung/Inhalt

Seit der letzten Festsetzung der Gebühren im Jahre 1987 hat sich der Fehlbedarf von 1.861.840,-- DM um 87.744,-- DM auf 1.949.584,-- DM erhöht. Diese Erhöhung ist im wesentlichen auf eine Personalkostensteigerung von rd. 26.000,-- DM, auf die Einbeziehung der Unterhaltungskosten des Wachenleitsystems in Höhe von 18.000,-- DM und auf die Kürzung der Landeszuweisungen in Höhe von rd. 33.000,-- DM zurückzuführen.

Die als Anlage beigefügte Änderungssatzung sieht vor, daß zukünftig während der gesamten Dienstzeit Rettungstransport- und Krankentransportwagen eingesetzt werden können. Diese Regelung wird zu erheblich geringeren Einsatzzahlen für die Rettungstransportwagen führen. Die hierdurch entstehenden Gebührenaufschläge sowie die o.a. Kostensteigerungen können nur durch eine Anhebung der Gebührensätze aufgefangen werden.

Die vorgeschlagenen Gebührenänderungen sind der beiliegenden Änderungssatzung zu entnehmen.

Durch den Zuschlag in Höhe von 200,-- DM an Feiertagen, Wochenenden und bei Nachteinsätzen soll den erhöhten Aufwendungen während dieser Dienstzeiten Rechnung getragen werden.

Durch die vorstehende Gebührenänderung wird ein Kostendeckungsgrad von rd. 85 % erreicht (vgl. beiliegende Gebührenbedarfsberechnung).

Fortsetzung  
Ergänzungsblatt  
Nr.

siehe Sachdarstellung

Auswirkungen auf den Haushalt <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
HHJ. 1989	Gesamtmaßnahme	Abwicklung lfd. HHJ.	Sichtvermerk der Kämmerei  <i>f. 25/11.88</i>
Haushaltsstelle 1.160.1100/0	Kosten: _____ DM	Kosten: _____ DM	
<input checked="" type="checkbox"/> Verw. H.H.	objektbezogene Einnahmen _____ DM	verfügbare Mittel _____ DM	
<input type="checkbox"/> Verm. H.H.	Eigenanteil _____ DM	Mehrausgabe (über-/außerplanmäßig) _____ DM	
Vergabepfung durch RPA: <input type="checkbox"/> erfolgt <input type="checkbox"/> nicht erfolgt <input type="checkbox"/> nicht erforderlich		Deckungsvorschlag: _____	
Jährliche Folgekosten/-lasten DM <input type="checkbox"/> keine	Art/Beschreibung	Einmalige oder jährliche laufende Haushaltsbelastung (Mittelabfluß, Kapitalsdienst, Folgekosten ohne kalkulatorische Kosten) DM	Art/Beschreibung
Personelle Auswirkungen? <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			

*Miny*



übrige Zeiten

Grundgebühr mit Notarzt	400,-- DM
Grundgebühr ohne Notarzt	240,-- DM
1.2.2 Gebühr je km	4,-- DM

Bei gleichzeitiger Beförderung von 2 Patienten (liegend) in einem Krankentransportwagen (KTW) werden auf die Grundgebühr 20,-- DM und auf die km-Gebühr 2,-- DM je km aufgeschlagen. Die Gesamtgebühr wird anteilmäßig verteilt. Bei der zusätzlichen Beförderung eines sitzenden Patienten im Krankentransportwagen (KTW) wird die Pkw-Gebühr berechnet.

Artikel II

Diese 3. Änderungssatzung tritt am 01.01.1989 in Kraft.

Gebührenbedarfsberechnung

für die Benutzung des Krankentransport- und Rettungswesens

I. Vorbemerkungen

Diese Gebührenbedarfsberechnung basiert auf den Haushaltsansätzen 1989; sie hält außerdem fest an dem bisherigen System der Aufteilung in Grundgebühren und Gebühren je km.

II. Berechnung der Grundgebühren

<u>Fixe Kosten</u>	<u>DM</u>
Personalkosten (80 % - entstehen unabhängig von der Anzahl der Einsätze)	1.269.808 <i>1.587,21</i>
Sächl. Kosten	8.850
Neuanschaffung und Ergänzung von beweglichem Vermögen, soweit nicht Vermögenshaushalt	8.000
Laufende Unterhaltung der Ausrüstung, Geräte und Einrichtungen	15.000
Laufende Unterhaltung des Wachenleitsystems einschl. Wartung	18.000
Instandhaltung Fahrzeuge	20.000
Versicherung Fahrzeuge	11.500
Ausbildungskosten der Rettungssanitäter	300 <i>?</i>
Dienst- und Schutzkleidung	16.000
Unfallversicherung	1.400
Kalkulatorische Kosten - Abschreibungen	19.156
Kalkulatorische Kosten - Verzinsung des Anlagekapitals	34.404
Erstattung von Personal- u. Sachaufwendungen im Rahmen des Rettungsdienstes an die Krankenhäuser	<u>135.000</u> <i>Notarzt</i>
	1.557.418
	=====
<u>Einnahmen</u>	
Zahlungen f. Schadensfälle aus eigenen Versicherungsverträgen und aus der Inanspruchnahme Dritter	200
Erstattung von Versicherungsbeiträgen	200
Zuweisungen d. Landes zu den Betriebskosten des Rettungsdienstes	<u>66.820</u>
	67.220
	=====
<u>Durch Gebühren zu deckender Fehlbedarf</u>	<u>1.490.198</u>
	=====

Gebührenberechnung

Die fixen Kosten teilen sich wie folgt auf:

	PKW	KTW	KTW	KTW	KTW	KTW	KTW	KTW	KTW	KTW	RTW	RTW	RTW
	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM
	7.271,00	2.118,00	114.824,00	2.353,00	247.059,00	780.008,00	78.918,00	233.953,00	23.694,00				
davon 85 % rd.	6.180,00	1.800,00	97.600,00	2.000,00	210.000,00	663.007,00	67.080,00	198.860,00	20.140,00				
: Anzahl der Einsätze	618	9	2.440	5	875	650	78	163	19				
= Grundgebühr je Einsatz rd.	10,00	200,00 *)	40,00	400,00 *)	240,00	1.020,00 *)	860,00	1.220,00 *)	1.060,00				
Das ergäbe ein Gebührenaufkommen	6.180,00	1.800,00	97.600,00	2.000,00	210.000,00	663.000,00	67.080,00	198.860,00	20.140,00				
													1.266.660,00
													-----
													= 84,99 %
													-----

\*) Grundgebühr zusätzlich Gebühr für den Notarzt in Höhe von 160,00 DM

III. Berechnung der Gebühren je km

Variable Kosten

DM

Personalkosten (20 % - abhängig von der Anzahl der Einsätze) 317.452

Innere Verrechnungen (Verwaltungskostenbeitrag, Kostenanteile Betriebsstoffe und Werkstattbenutzung) 141.934

459.386 / 8352 km

5,43

Einnahmen

0

Durch Gebühren zu deckender Fehlbedarf 459.386

Gebührenberechnung

Die variablen Kosten teilen sich wie folgt auf:

	PKW	KIW	RTW
davon 85 %	16.083,00 DM 13.670,00 DM	352.721,00 DM X 299.813,00 DM	90.582,00 DM 76.995,00 DM
Anzahl der über km-Gebühr abzurechnender km	bis 100 km 7.781 km ab 101 km 6.544 km	74.953 km	8.555 km
km-Gebühr	bis 100 km je 1,00 DM ab 101 km je 0,90 DM	4,00 DM	9,00 DM
Das ergäbe ein Gebührenaufkommen	13.670,60 DM	299.812,00 DM	76.995,00 DM
			rd. 390.478,00 DM
			= 84,99 %

IV. Berechnung Sondergebühren

a) Wartezeiten

Mit der Gebühr für Wartezeiten soll der Personaleinsatz sowie die Bindung des Fahrzeugs an den jeweiligen Einsatz abgegolten werden. Die z. Z. erhobene Gebühr steht noch im Verhältnis zum tatsächlichen Aufwand.

durchschnittlicher Personalaufwand je Std. 35,00 DM

Kosten durch Bindung des Fahrzeugs an den jeweiligen Einsatz je Std. 15,00 DM

50,00 DM

b) Reinigung

Die z. Z. gültigen Gebühren für die Reinigung der Fahrzeuge,

Desinfektion	50,00 DM
Säuberung nach Transport eines Verletzten	50,00 DM
Säuberung nach Transport eines trunkenen Patienten	80,00 DM

decken noch die tatsächlich entstehenden Kosten.

c) Beförderung von Blutkonserven

Für die Beförderung von Blutkonserven werden je km 1,00 DM berechnet.

Gebührenaufkommen

Da die Tatbestände zur Erhebung der Sondergebühren selten und sehr unregelmäßig auftreten, haben die Einnahmen aus diesem Bereich keine entscheidende Bedeutung für das Gesamtgebührenaufkommen.

V. Gebührenaufkommen insgesamt

Mindestgebühren	1.266.660,00 DM
km-Gebühr	<u>390.478,00 DM</u>
	1.657.138,00 DM
	=====

Durch Gebühren zu deckender Fehlbedarf insgesamt	<i>h</i> 1.949.584,00 DM <i>h</i>
	=====

Kostendeckungsgrad	<u>84,99 %</u>
	=====

Aufgestellt:



(Mutzenbach)

2. Satzung vom 22.10.1987 zur Änderung der Satzung der Stadt Arnsberg für die Benutzung des Krankentransport- und Rettungsdienstes und die Erhebung von Gebühren vom 20.09.1984

Aufgrund des § 4 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 13.08.1984 (GV NW S. 475) und der §§ 1, 2, 4 und 6 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG) vom 21.10.1969 (GV NW S. 712), zuletzt geändert durch Gesetz vom 06.11.1984 (GV NW S. 663), in Verbindung mit § 2 des Gesetzes über den Rettungsdienst (RettG) vom 26.11.1974 (GV NW S. 1481), zuletzt geändert durch das Zweite Funktionalreformgesetz vom 18.09.1979 (GV NW S. 552), hat der Rat der Stadt Arnsberg am 21.10.1987 folgende 2. Satzung zur Änderung der Satzung der Stadt Arnsberg für die Benutzung des Krankentransport- und Rettungsdienstes und die Erhebung von Gebühren vom 20.09.1984 beschlossen:

Artikel I

1. § 1 erhält folgende Fassung:

" § 1

(Trägerschaft, Aufgabe)

Die Stadt Arnsberg ist gemäß § 7 des Gesetzes über den Rettungsdienst vom 26.11.1974 (GV NW S. 1481), zuletzt geändert durch das 2. Gesetz zur Funktionalreform vom 18.09.1979 (GV NW S. 552) Träger einer Rettungswache.

Aufgabe der Rettungswache ist es, bei Notfallpatienten lebensrettende Maßnahmen am Notfallort durchzuführen und die Transportfähigkeit herzustellen sowie diese Personen unter Aufrechterhaltung der Transportfähigkeit und Vermeidung von weiteren Schäden in ein geeignetes Krankenhaus zu bringen (Rettungstransport). Notfallpatienten sind Personen, die sich infolge von Verletzung, Krankheit oder sonstigen Umständen entweder in Lebensgefahr befinden oder deren Gesundheitszustand in kurzer Zeit eine wesentliche Verschlechterung besorgen läßt, sofern nicht unverzüglich medizinische Hilfe eingreift.

Weiterhin ist es Aufgabe der Rettungswache, kranke, verletzte oder sonstige hilfsbedürftige Personen, die keine Notfallpatienten sind, unter sachgemäßer Betreuung zu befördern (Krankentransport).

Zur Durchführung der Aufgaben nach Abs. 2 und 3 werden je nach Lage des Einzelfalles Rettungstransportwagen (RTW), Krankentransportwagen (KTW) - beide ggf. besetzt mit einem Notarzt - oder Personenkraftwagen (PKW) eingesetzt.

Die in Abs. 1 genannte Rettungswache ist täglich von 0.00 Uhr bis 24.00 Uhr besetzt. Von 0.00 Uhr bis 07.00 Uhr und von 18.00 Uhr bis 24.00 Uhr sowie an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen (ganztägig) ist diese Rettungswache nur für Maßnahme und Einsätze im Sinne von Abs. 2 besetzt. In dieser Zeit bzw. an diesen Tagen wird deshalb für Transporte ausschließlich ein RTW - ggf. mit einem Notarzt - eingesetzt.

Verlegungsfahrten zwischen Krankenhäusern sowie Fahrten von Krankenhäusern zu anderen medizinischen Einrichtungen werden während dieser Einsatzzeiten mit einem KTW durchgeführt, soweit dies aus medizinischen Gründen ausreichend ist."

2. § 3 erhält folgende Fassung:

" § 3

(Gebühren)

1	Beförderungsgebühren	
1.1	Rettungstransportwagen (RTW)	
1.1.1	Grundgebühr mit Notarzt	435,00 DM
1.1.2	Grundgebühr ohne Notarzt	275,00 DM
1.1.3	Gebühr je km	7,00 DM
	Bei gleichzeitiger Beförderung mehrerer liegender Patienten im Rettungstransportwagen (RTW) wird die Gebühr nur einmal anteilmäßig erhoben.	
1.2	Krankentransportwagen (KTW)	
1.2.1	Grundgebühr mit Notarzt	210,00 DM
1.2.2	Grundgebühr ohne Notarzt	50,00 DM
1.2.3	Gebühr je km bis 200 km	5,00 DM
1.2.4	Gebühr je km von 201 km bis 300 km	4,00 DM
1.2.5	Gebühr je km ab 301 km	3,00 DM

Bei gleichzeitiger Beförderung von 2 Patienten (liegend) in einem Krankentransportwagen (KTW) werden auf die Grundgebühr 20,00 DM und auf die km-Gebühr 2,00 DM je km aufgeschlagen. Die Gesamtgebühr wird anteilmäßig verteilt. Bei der Beförderung eines sitzenden Patienten im Krankentransportwagen (KTW) wird die PKW-Gebühr berechnet.

1.3	Personenkraftwagen/PKW	
1.3.1	Mindestgebühr	10,00 DM
1.3.2	Gebühr je km bis 100 km	1,00 DM
1.3.3	Gebühr je km ab 101 km	0,90 DM

Bei der Beförderung mehrerer Patienten in einem Personenwagen (PKW) wird für jede zweite oder weitere Person ein Zuschlag von 0,40 DM/km auf die Gebühr erhoben. Die sich ergebende Gesamtgebühr wird auf alle beförderten Personen im Verhältnis zur jeweils gefahrenen Wegstrecke anteilmäßig aufgeteilt.

2. Eine Begleitperson wird unentgeltlich befördert. Für jede weitere Begleitperson wird eine Gebühr nach Ziff. 1.3 in Höhe der PKW-Gebühr erhoben.
3. Sondergebühren
  - 3.1 Wartezeiten  
Wartezeiten bis zu einer Dauer von einschl. 30 Minuten werden nicht berechnet. Für jede weiteren angefangenen 30 Minuten werden 25,00 DM in Rechnung gestellt.
  - 3.2 Reinigung  
Für die besondere Reinigung der Fahrzeuge, die aufgrund einer Krankheit oder Rettungsfahrt notwendig wird, werden erhoben:
    - 3.2.1 für die Desinfektion des Fahrzeugs 50,00 DM
    - 3.2.2 für die Säuberung des Fahrzeugs beim Transport von Verletzten 50,00 DM
    - 3.2.3 für die Säuberung des Fahrzeugs aufgrund von Trunkenheit eines Patienten 80,00 DM
  - 3.3 Für die Beförderung von Blutkonserven werden je km 1,00 DM berechnet
4. Der Gebühr nach Ziffern 1 und 2 wird die auf volle km aufgerundete Fahrtstrecke zugrunde gelegt. Als Fahrtstrecke in diesem Sinne gilt der Weg vom jeweiligen Standort des Fahrzeuges bis zum Zielort des Transportes und zurück. Für die Ermittlung der km-Zahl ist das Ergebnis des Tachographen bzw. des Kilometerzählers maßgebend. Im Falle ihres Versagens gelten die Entfernungen von Ortsmitte zur Ortsmitte nach der amtlichen Entfernungskarte.
5. Wird für die Beförderung nur deshalb ein Krankentransportwagen (KTW) benutzt, weil zur Einsatzfahrt kein Personenkraftwagen (PKW) zur Verfügung steht, wird die für einen PKW festgesetzte Gebühr berechnet.

6. Die Erstattung der Kosten für den Einsatz eines Rettungshubschraubers bleibt von dieser Satzung unberührt.
7. Sachleistungen sind nach dem tatsächlich entstandenen Aufwand zu ersetzen.

## Artikel II

Diese 2. Änderungssatzung tritt am 01.11.1987 in Kraft.

### Bekanntmachungsanordnung:

Die 2. Satzung zur Änderung der Satzung der Stadt Arnsberg für die Benutzung des Krankentransport- und Rettungsdienstes und die Erhebung von Gebühren wird hiermit öffentlich bekanntgemacht.

Es wird darauf hingewiesen, daß eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NW) beim Zustandekommen dieser Satzung nach Ablauf eines Jahres seit dieser Bekanntmachung nicht mehr geltend gemacht werden kann, es sei denn

- a) eine vorgeschriebene Genehmigung fehlt,
- b) diese Satzung ist nicht ordnungsgemäß öffentlich bekanntgemacht worden,
- c) der Stadtdirektor hat den Satzungsbeschluß vorher beanstandet oder
- d) der Form- oder Verfahrensmangel ist gegenüber der Gemeinde vorher gerügt und dabei die verletzte Rechtsvorschrift und die Tatsache bezeichnet worden, die den Mangel ergibt.

Arnsberg, den 22. 10. 1987



Bürgermeister

# STADT ARNSBERG

DER STADTDIREKTOR

Stadt Arnsberg Postfach 2340 5760 Arnsberg 1

An den  
Verband des Privaten gewerblichen  
Straßenpersonenverkehrs  
Nordrhein-Westfalen e.V.

Postfach 104144  
4600 Dortmund 1

Ihr Zeichen und Nachricht vom

19. Febr. 1991  
He/Ke

Betr.: Krankentransport- und Rettungsdienst der Stadt Arnsberg  
hier: Gebührenbedarfsberechnung  
Bezug: Ihr Schreiben vom 19.2.1991  
Mein Schreiben vom 28.2.1991

Sehr geehrter Herr Herwig!

Unter Bezug auf mein Schreiben vom 28. Febr. 1991 übersende ich Ihnen anliegend die neu erstellte Gebührenbedarfsberechnung für die Benutzung des Krankentransport- und Rettungswesens vom 11. März 1991 zur gefl. Kenntnisnahme.

Die Gebührenbedarfsberechnung liegt den parlamentarischen Gremien der Stadt Arnsberg in Verbindung mit einer neuen Satzung für die Benutzung des Krankentransport- und Rettungsdienstes zwischenzeitlich zur Beschlußfassung vor. Die vorgesehene Satzungsänderung soll zum 1.7.1991 in Kraft treten.

Ich hoffe, Ihnen hiermit gedient zu haben und sehe die Angelegenheit nunmehr als erledigt an.

Mit freundlichen Grüßen  
In Vertretung:

  
(Dr. Bühren)  
Beigeordneter

Überweisungen auf folgende Konten erbeten:

Sparkasse Arnsberg-Sundern Kto. 26 (BLZ 466 800 05)  
PGiro A Dortmund Kto. 22 37-468 (BLZ 440 100 46)

sowie bei allen anderen Geldinstituten zugunsten der o.g. Konten

EINGEGANGEN

03. Mai 1991

Erh. ....



Verwaltungssitz: Rathaus

5760 Arnsberg 1, Rathausplatz 1, Tel. (02932) 2010

Zuständige Stelle / Verwaltungsgebäude:	
Ordnungsamt Alter Graben 15 Hafestelle VGRL: St. Johannes-Kirche	
Aktenzeichen/Kassenzeichen (bei Antwort bitte angeben): - 32 -37	
Auskunft erteilt:	Zimmer-Nr.:
Herr Lutter	
<input checked="" type="checkbox"/> Vermittlung:	<input checked="" type="checkbox"/> Durchwahl:
(02932) 2010	201-416
Telefax: 02932/25250	Telex: 8 47 149 stabg d

Datum

29. April 1991

Sprechzeiten:

Allgemein:	montags - freitags	8.00 - 12.00 Uhr
	dienstags u. donnerstags	14.00 - 16.00 Uhr
Beordnungsamt:	dienstags u. donnerstags	8.00 - 12.00 Uhr
		14.00 - 16.00 Uhr

**G e b ü h r e n b e d a r f s b e r e c h n u n g**  
**für die Benutzung des Krankentransport- und Rettungswesens**  
=====

1. Ausgaben

Personalkosten	2.039.333,00 DM
Sächl. Kosten	10.600,00 DM
Neuanschaffung und Ergänzung von beweglichem Vermögen, soweit nicht Vermögenshaushalt	8.000,00 DM
Laufende Unterhaltung der Ausrüstung, Geräte und Einrichtungen	21.000,00 DM
Laufende Unterhaltung des Wachenleitsystems einschl. Wartung	2.000,00 DM
Instandhaltung Fahrzeuge	20.000,00 DM
Versicherung Fahrzeuge	14.000,00 DM
Ausbildungskosten der Rettungssanitäter	300,00 DM
Dienst- und Schutzkleidung	12.000,00 DM
Unfallversicherung	2.800,00 DM
Erstattung von Personal- und Sachaufwendungen im Rahmen des Rettungsdienstes an die Krankenhäuser	64.940,00 DM
Innere Verrechnungen (Bewirtschaftungskostenanteile Gerätehäuser, Kostenerstattung Fuhrpark, Verwaltungs- kostenbeitrag)	147.694,00 DM
Kalkulatorische Kosten - Abschreibungen	20.418,00 DM
Kalkulatorische Kosten - Verzinsung des Anlagekapitals	33.185,00 DM
	<u>2.396.270,00 DM</u> =====

2. Einnahmen

Zahlungen für Schadensfälle aus eigenen Versicherungs- verträgen und aus der Inanspruchnahme Dritter	200,00 DM
Erstattung von Versicherungsbeiträgen	200,00 DM
Zuweisungen des Landes zu den Betriebskosten des Rettungsdienstes	40.000,00 DM
	<u>40.400,00 DM</u> =====

*Feuerndel p/4 = RTW/RTW ab*      *zu 200.000,-*  
240.400,-

3. Durch Gebühren zu deckender Fehlbedarf

Fehlbedarf (Diff. Ausgaben / Einnahmen)	2.355.870,00 DM
./.. Anteil Stadt (10 %)	235.587,00 DM
Durch Gebühren zu deckender Fehlbedarf (90 %)	<u>2.120.283,00 DM</u> =====

4. Berechnung der Gebühren

a) Berechnung der Gebühren je km für Fahrten außerhalb des Stadtgebietes

	Pkw/NEF		Kfz		RTW
Anzahl der über km-Gebühr	bis 300 km	4.994 km	bis 300 km	49.024 km	3.266 km
abzurechnenden km	ab 301 km	1.834 km	ab 301 km	3.919 km	
km-Gebühr	bis 300 km je 0,80 DM		bis 300 km je 3,00 DM		9,00 DM
	ab 301 km je 0,65 DM		ab 301 km je 2,50 DM		
Das ergäbe ein Gebührens-					
aufkommen:	5.187,30 DM		156.869,50 DM		29.394,00 DM
					rd. 191.451,00 DM
					=====

b) Berechnung der Gebühren für Fahrten innerhalb des Stadtgebietes

	NEF	Pkw	KTW		RTW		RTW	
			montags-freitags m. Ausnahme von Feiertagen von 07.00 - 18.00 Uhr	übrige Zeiten	montags-freitags m. Ausnahme von Feiertagen von 07.00 - 18.00 Uhr	übrige Zeiten	m. Notarzt	o. Notarzt
Anzahl d. Einsätze	650	156	10	741	80	977	20	370
Gebühr im Stadt- gebiet	115,00 DM*)	30,00 DM	160,00 DM*) 157,-	275,00 DM 272,-	1.025,00 DM*) 808,-	940,00 DM 823,-	1.225,00 DM*) 1108,-	1.140,00 DM 1023,-
das ergäbe ein Gebührenaufkommen	74.750,00 DM	4.680,00 DM	1.600,00 DM 1570,-	203.775,00 DM 201552,-	82.000,00 DM 72.640,-	918.380,00 DM 807.071,-	24.500,00 DM 22.164,-	421.800,00 DM 379.510,-
								<u>1.179.361,-</u>

\*) Gebühr im Stadtgebiet zusätzlich Gebühr für den Notarzt in Höhe von 85,00 DM.

**5. Berechnung Sondergebühren**

a) Wartezeiten

Mit der Gebühr für Wartezeiten soll der Personaleinsatz sowie die Bindung des Fahrzeugs an den jeweiligen Einsatz abgegolten werden. Die z.Z. erhobene Gebühr steht noch im Verhältnis zum tatsächlichen Aufwand.

Durchschnittlicher Personalaufwand je Std.	35,00 DM
Kosten durch Bindung des Fahrzeugs an den jeweiligen Einsatz je Std.	<u>15,00 DM</u>
	50,00 DM
	=====

b) Reinigung

Die z.Z. gültigen Gebühren für die Reinigung der Fahrzeuge, Desinfektion	50,00 DM
Säuberung nach Transport eines Verletzten	50,00 DM
Säuberung nach Transport eines trunkenen Patienten	80,00 DM

decken noch die tatsächlich entstehenden Kosten.

c) Beförderung von Blutkonserven

Für die Beförderung von Blutkonserven werden die bei 4 a) und 4 b) angegebenen Pkw-Gebühren berechnet.

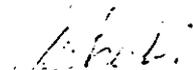
**Gebührenaufkommen**

Da die Tatbestände zur Erhebung der Sondergebühren selten und sehr unregelmäßig auftreten, haben die Einnahmen aus diesem Bereich keine entscheidende Bedeutung für das Gesamtgebührenaufkommen.

**6. Gebührenaufkommen insgesamt**

Fahrten außerhalb des Stadtgebietes	191.451,00 DM
Fahrten innerhalb des Stadtgebietes	<u>1.927.850,00 DM</u>
	2.119.301,00 DM
	=====
Fehlbedarf	2.355.870,00 DM
	=====
Kostendeckungsgrad	89,96 %
	=====

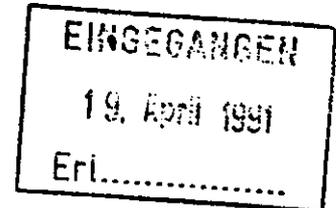
Aufgestellt:

  
(Mutzenbach)

12.04.1991

## Antwort

der Landesregierung



auf die Kleine Anfrage 552  
des Abgeordneten Giltjes CDU  
Drucksache 11/1257

Kosten des Rettungsdienstes  
hier: Streichung der Betriebskostenzuschüsse durch das Land

Wortlaut der Kleinen Anfrage 552 vom 14. Februar 1991:

Ohne nähere Begründung soll beabsichtigt sein, die Betriebskostenzuschüsse des Landes, die seit 1975 zu den Kosten des Rettungsdienstes gezahlt werden, zu streichen.

Das würde z. B. für den Kreis Kleve bedeuten, daß der Anteil der Zuschüsse des Landes von 637 000 DM (1978) über 223 700 DM (1990) in Zukunft auf 0 DM zurückgeführt wird. Das wiederum würde höhere Gebührensätze im Rettungswesen nach sich ziehen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Welches sind die Gründe der Streichung der Betriebskostenzuschüsse, falls die Landesregierung diese Streichung beabsichtigt?
2. Teilt die Landesregierung die Auffassung, daß der Wegfall der Zuschüsse eine deutliche Gebührenerhöhung nach sich ziehen würde?
3. Sieht die Landesregierung, daß bei einer evtl. beabsichtigten Streichung der Zuschüsse die Flächenkreise wieder einmal erheblich benachteiligt sind, weil bei einer großen zu versorgenden Fläche die Aufwendungen zur Vorhaltung des erforderlichen Personals und der Sachmittel in einem krassen Verhältnis zu den Einsätzen stehen?
4. Wird die Landesregierung aus diesem Grund den Kreisen eine neue Form der Beteiligung an den Betriebskosten für das Rettungswesen gewähren?

Datum des Originals: 11.04.1991/Ausgegeben: 15.04.1991

5. Wann ist mit einer abschließenden Neuregelung zu rechnen?

Antwort des Ministeriums für Arbeit, Gesundheit und Soziales vom 11. April 1991 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Finanzministerium und dem Innenministerium:

Zur Frage 1

Betriebskosten des Rettungsdienstes werden in den alten Bundesländern in der Regel über Benutzerentgelte abgegolten. Das Land Nordrhein-Westfalen hat seit 1975 als einziger Flächenstaat in der Bundesrepublik Zuschüsse zu den allgemeinen Betriebskosten des Rettungsdienstes gewährt. Den Kreisen und kreisfreien Städten als Trägern des Rettungsdienstes sollte hierdurch der Aufbau eines leistungsfähigen und flächendeckenden Systems der notfallmedizinischen Versorgung der Bevölkerung erleichtert werden.

Nach Abschluß der Aufbauphase des Rettungsdienstes in Nordrhein-Westfalen war es notwendig, die Schwerpunkte der Förderung des Rettungsdienstes durch das Land neu zu bestimmen. Mit der Schwerpunktänderung sollte klarer als bisher die Verantwortung des Landes für einen funktionstüchtigen Rettungsdienst im Bereich der Investitionen herausgestellt werden. Die Betriebskosten des Rettungsdienstes sollen künftig, wie in den anderen Bundesländern auch, über Gebühren und Entgelte der Benutzer, das heißt im wesentlichen von den Krankenkassen finanziert werden.

Zur Frage 2

Die Betriebskosten des Rettungsdienstes betragen im Land Nordrhein-Westfalen gegenwärtig jährlich rd. 380 Mio DM. Dagegen machen die bisherigen Betriebskostenzuschüsse des Landes in Höhe von 10 Mio DM nur einen geringen Teil der Gesamtkosten aus. Ein Wegfall dieser Betriebskostenzuschüsse dürfte damit eine deutliche Gebührenerhöhung nicht nach sich ziehen.

Zur Frage 3

Die Kreise waren bisher bei der Bemessung der Betriebskostenzuweisungen gegenüber den kreisfreien Städten nicht benachteiligt. Der Gesichtspunkt höherer Vorhaltekosten für

den Rettungsdienst in den Kreisen war in der Betriebskostenverordnung bereits insoweit berücksichtigt, als im Verteilerschlüssel neben der Einwohnerzahl zusätzlich der Faktor Fläche zugrundegelegt wurde.

Mit dem Wegfall der Betriebskostenzuschüsse wird eine erhebliche Benachteiligung der Kreise gegenüber den übrigen rettungsdienstlichen Aufgabenträgern nicht gesehen. Die Kreise und kreisfreien Städte sind auf der Grundlage des Gemeindeverfassungsrechts berechtigt, durch Satzungsrecht u. a. auch die Gebührenhöhe für rettungsdienstliche Leistungen eigenverantwortlich unter Berücksichtigung der jeweiligen Verhältnisse und Gegebenheiten anzupassen und festzusetzen.

Zur Frage 4

Nein.

Zur Frage 5

Die abschließende Neuregelung wird derzeit vorbereitet und soll ab 1. Januar 1992 in Kraft treten.

Änderung 4

# KARL-ERNST LÖHR

RECHTSANWALT

RA Karl-Ernst Löhr · Postfach 5410 · 5760 Arnsberg 2

An den  
Verband des privaten gewerblichen  
Straßenpersonenverkehrs NRW e. V.  
Westfalendamm 78  
4600 Dortmund 1

5760 ARNSBERG 2, den 22.05.1992 L/H

Clemens-August-Straße 17

Postfach 5410

Telefon (02931) 21899

Telefax (02931) 21395

**Betr.: Entwurf eines Gesetzes über den Rettungsdienst sowie die Notfallrettung  
und den Krankentransport durch Unternehmer (RettG)  
Landtag NRW Drucksache 11/3181**

Sehr geehrte Damen und Herren,

bei Durchsicht des Gesetzentwurfs und seiner Begründung ist folgendes fest-  
zustellen:

In § 19 IV ist in Zusammenhang mit der Erteilung einer Genehmigung für Not-  
fallrettung und Krankentransport durch Unternehmer eine Zugangsbeschränkung  
in Form einer Bedürfnisprüfung vorgesehen.

Die Begründung stellt zutreffend fest, daß die in dem genannten Absatz vor-  
gesehene objektive Zulassungsvoraussetzung für die betroffenen Unternehmer  
einen Eingriff in das Grundrecht der Berufsfreiheit nach Art. 12 I GG dar-  
stellt. Unter Bezugnahme auf die Entscheidung BVerfGE 11, 168 wird hierzu  
die Auffassung vertreten, der Eingriff in das genannte Grundrecht sei ver-  
fassungsrechtlich zulässig, weil er zur Abwehr höchstwahrscheinlich schwerer  
Gefahren für ein überragend wichtiges Gemeinschaftsgut zwingend geboten sei.  
Die erwähnte Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts ist zutreffend, je-  
doch nur unvollständig zitiert.

Das Bundesverfassungsgericht hat in seiner Entscheidung objektiven Genehmi-  
gungsvoraussetzungen - und damit Einschränkungen des Grundrechts nach Art. 12  
GG - im Bereich des PBefG enge Grenzen gesetzt und die Zulässigkeit der Ein-  
führung von objektiven Genehmigungsvoraussetzungen - um solche handelt es  
sich in § 19 IV des Gesetzentwurfs - für den Gelegenheitsverkehr mit Kraft-  
fahrzeugen grundsätzlich verneint.

Der 1. Leitsatz der Entscheidung lautet:

"Die Frage, ob zum Schutz eines überragend wichtigen Gemeinschaftsgutes ob-

jektive berufliche Zulassungsvoraussetzungen notwendig sind, ist für die verschiedenen Arten der Personenbeförderung gesondert zu prüfen; sie kann nicht unter Berufung auf die "Einheit des Verkehrs" für alle Verkehrsarten einheitlich beantwortet werden."

Das Bundesverfassungsgericht führt hierzu näher aus, daß Bestimmungen, die objektive Genehmigungsvoraussetzungen enthalten, vor Art. 12 I GG nur Bestand haben können, wenn die in ihnen umschriebenen Voraussetzungen für die Zulassung zu einem Beruf der gewerblichen Personenbeförderung zur Abwehr nachweisbarer und höchstwahrscheinlicher schwerer Gefahren für ein überragend wichtiges Gemeinschaftsgut zwingend geboten sind.

Die Frage müsse für die einzelnen Personenbeförderungsberufe gesondert geprüft und beantwortet werden. Es gehe nicht an, unter Berufung auf die "Einheit des Verkehrs", d.h. auf die Zusammenhänge innerhalb des "Verkehrsorganismus", anzunehmen, daß objektive Zulassungsvoraussetzungen nur einheitlich für alle Verkehrsunternehmen zulässig oder unzulässig sein können, also für alle Arten der Personenbeförderung zulässig sein müßten, wenn sie sich auch nur für eine Art als gerechtfertigt und notwendig erweisen.

Diese Auffassung sei nicht bei einem System haltbar, das innerhalb eines großen geordneten Verkehrswesens noch soviel an Freiheit für den einzelnen aufrechterhalten wolle - und im Hinblick auf Art. 12 I GG aufrechterhalten müsse - , als mit den Interessen der Allgemeinheit vereinbar sei.

Wendet man diese Maßstäbe des Bundesverfassungsgerichts auf § 19 IV des Gesetzentwurfs an, so ist festzustellen, daß die erwähnte Vorschrift jedenfalls in ihrer derzeitigen Form einen unzulässigen Eingriff in das Grundrecht der Berufsfreiheit nach Art. 12 GG darstellt.

Nachdem der Rettungsdienst nach dem Gesetzentwurf in Zukunft ausschließlich dem öffentlichen Rettungsdienst vorbehalten und gesetzlich geschützt sein soll, würde § 19 IV in seiner derzeitigen Fassung dazu führen, daß unter pauschalem Hinweis auf einen angeblich gedeckten Bedarf Unternehmen im Dienstleistungsbereich Notfallrettung/Krankentransport die Genehmigung grundsätzlich versagt und somit den mit der Durchführung des Rettungsdienstes Beauftragten ein Beförderungsmonopol im fraglichen Bereich eingeräumt würde. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, daß § 19 IV mit seiner Festlegung objektiver Genehmigungsvoraussetzungen nicht differenziert zwischen den Bereichen Notfallrettung und Krankentransport, obwohl unter Berücksichtigung der nicht unerheblichen Unterschiede der Betätigung in den beiden Gebieten eine Differenzierung unbedingt angebracht wäre. Im Bereich des Krankentransports sind an objektive Genehmigungsvoraussetzungen - sofern überhaupt erforderlich und damit zulässig - sicherlich geringere Anforderungen zu stellen als im Bereich Notfallrettung.

Da der Gesetzentwurf insoweit nicht differenziert und somit ungleiches gleich behandelt, liegt zugleich ein Verstoß gegen das im Grundgesetz verankerte Gleichheitsgebot vor.

Zu berücksichtigen ist hier auch, daß § 19 I - näher definiert in den beiden folgenden Absätzen - so strenge subjektive Zulassungsvoraussetzungen für Unternehmer im Bereich der Notfallrettung und des Krankentransports festsetzt, daß bereits hierdurch dem öffentlichen Interesse an der Sicherung der Funktionsfähigkeit der Notfallrettung bzw. des Krankentransports genüge getan wird. Eine Bedürfnisprüfung wie in Abs. 4 vorgesehen ist somit - zumindest für den Bereich des Krankentransports - nicht mehr erforderlich, greift damit übermäßig in das Grundrecht nach Art. 12 GG ein und ist somit verfassungswidrig.

Art. 19 IV würde in der Praxis dazu führen, daß dem Rettungsdienst ein Monopol im Bereich Notfallrettung/Krankentransport eingeräumt würde, ohne daß hierfür zwingende Gründe des öffentlichen Wohls gegeben sind. § 19 IV des Gesetzentwurfs kann somit jedenfalls in seiner derzeitigen Fassung im Hinblick auf die oben dargelegten verfassungsrechtlichen Bedenken keinen Bestand haben.

Mit freundlichen Grüßen

Rechtsanwalt



Mn Lsg 5

# Verordnung über den Zugang zum Beruf des Straßenpersonenverkehrsunternehmers

Nachdem wir in der Juni-Ausgabe unseres Verbandsorganes eine Kurzinformation zur neuen Verordnung über den Zugang zum Beruf des Straßenpersonenverkehrsunternehmers abgedruckt haben, geben wir im folgenden den vollen Wortlaut dieser Verordnung wieder.

Bonn, den 25. April 1991  
SVV 17/24.05.05-8.6

Hiermit wird der Wortlaut der Verordnung über den Zugang zum Beruf des Straßenpersonenverkehrsunternehmers (Berufszugangs-Verordnung PBefG) vom 9. April 1991 bekanntgegeben. Die Verordnung ist am 24. April 1991 im Bundesgesetzblatt Teil I Nr. 24 auf Seite 896 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr  
Im Auftrag  
Dr. N a u

## Verordnung über den Zugang zum Beruf des Straßenpersonenverkehrsunternehmers (Berufszugangs-Verordnung PBefG) Vom 9. April 1991

Auf Grund des § 57 Abs. 1 Nr. 4 in Verbindung mit § 13 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690) verordnet der Bundesminister für Verkehr:

### § 1 Zuverlässigkeit

(1) Der Unternehmer oder die zur Führung der Geschäfte bestellten Personen sind als zuverlässig im Sinne des § 13 Abs. 1 Nr. 2 des Personenbeförderungsgesetzes anzusehen, wenn davon ausgegangen werden kann, daß sie das Unternehmen unter Beachtung der für den Straßenpersonenverkehr geltenden Vorschriften führen sowie die Allgemeinheit

bei dem Betrieb des Unternehmens vor Schäden und Gefahren bewahren.

(2) Die Zuverlässigkeit des Unternehmers oder der zur Führung der Geschäfte bestellten Personen ist zu verneinen

1. bei einer rechtskräftigen Verurteilung wegen schwerer Verstöße gegen strafrechtliche Vorschriften einschließlich des Wirtschaftsstrafrechts,
2. bei schweren und wiederholten Verstößen gegen
  - a) arbeits- oder sozialrechtliche Pflichten, insbesondere gegen die Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals,
  - b) im Interesse der Verkehrs- und Betriebssicherheit erlassene Vorschriften,
  - c) Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes oder die auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsverordnungen,
  - d) die sich aus unternehmerischer Tätigkeit ergebenden steuerrechtlichen Pflichten,
  - e) § 1 des Pflichtversicherungsgesetzes vom 5. April 1965 (BGBl. I S. 213), das zuletzt durch das Gesetz vom 22. März 1988 (BGBl. I S. 358) geändert worden ist.
  - e) umweltschützende Vorschriften, insbesondere des Abfall- und Emissionsschutzrechts.

### § 2

#### Finanzielle Leistungsfähigkeit

- (1) Die finanzielle Leistungsfähigkeit im Sinne des § 13 Abs. 1 Nr. 1 des Personenbeförderungsgesetzes ist gewährleistet, wenn die zur Aufnahme und ordnungsgemäßen Führung des Betriebes erforderlichen finanziellen Mittel verfügbar sind.
- (2) Die Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit erfolgt anhand des Jahresabschlusses des Unternehmens, für Antragsteller, die

keinen Jahresabschluss vorlegen können, anhand einer Vermögensübersicht. Für die Prüfung sind folgende Merkmale maßgebend:

1. verfügbare Finanzmittel einschließlich Bankguthaben sowie mögliche Überziehungskredite und Darlehen,
2. als Sicherheit verfügbare Mittel und Vermögensgegenstände,
3. Betriebskapital,
4. Kosten einschließlich der Erwerbskosten oder Anzahlungen für Fahrzeuge, Grundstücke, Gebäude, Anlagen und Ausrüstungen,
5. Belastung des Betriebsvermögens insbesondere mit Pfandrechten, Grundpfandrechten, Sicherungs- oder Vorbehaltseigentum.

(3) Die finanzielle Leistungsfähigkeit des Unternehmers ist insbesondere nicht gewährleistet, wenn

1. erhebliche Rückstände an Steuern oder an Beiträgen zur Sozialversicherung bestehen, die aus unternehmerischer Tätigkeit geschuldet werden;
2. beim Linienverkehr mit Kraftomnibussen das Eigenkapital und die Reserven des Unternehmers weniger betragen als 12.000 DM je eingezetzes Fahrzeug oder 600 DM je Sitzplatz der vom Unternehmen eingesetzten Fahrzeuge;
3. beim Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen das Eigenkapital und die Reserven des Unternehmers weniger betragen als 6.000 DM je eingezetzes Fahrzeug oder 300 DM je Sitzplatz der vom Unternehmen eingesetzten Fahrzeuge;
4. beim Verkehr mit Taxen und Mietwagen das Eigenkapital und die Reserven des Unternehmers weniger betragen als 3.000 DM je eingezetstem Fahrzeug.

Beiden in den Nummern 2 und 3 genannten Beträgen ist der niedrigere der beiden Beträge maßgebend. Bei der Ermittlung des erforderlichen Betrages nach Nummer 2 ist die Zahl der Fahrzeuge maßgebend, die einge-

setzt werden müssen, um der Betriebspflicht gemäß dem beantragten Fahrplan zu genügen.

(4) Der Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit kann durch Vorlage eines Prüfungsberichts oder anderer geeigneter Unterlagen einer Bank, einer öffentlichen Sparkasse, eines vereidigten Wirtschaftsprüfers, eines Steuerberaters oder eines vereidigten Buchprüfers geführt werden. Es müssen Angaben zu den in Absatz 2 genannten Merkmalen enthalten sein.

### § 3

#### Fachliche Eignung

(1) Fachlich geeignet ist, wer über die zur ordnungsgemäßen Führung eines Unternehmens des Straßenpersonenverkehrs erforderlichen Kenntnisse auf den Sachgebieten verfügt, die in den Anlagen 1 oder 2 aufgeführt sind.

(2) Die fachliche Eignung wird durch eine Prüfung festgestellt. Sie kann auch durch eine mindestens fünfjährige leitende Tätigkeit in einem Unternehmen des Straßenpersonenverkehrs nachgewiesen werden; zur Führung eines Unternehmens des Taxen- und Mietwagenverkehrs ist mindestens eine dreijährige leitende Tätigkeit in solchen Unternehmen nachzuweisen. Die Tätigkeit muß die erforderlichen Kenntnisse in den in der Anlage 1 oder 2 aufgeführten Sachgebieten vermittelt haben. Sie ist der Genehmigungsbehörde durch schriftliche Zeugnisse der Unternehmen, in denen sie geleistet wurde, nachzuweisen. Waren der Antragsteller oder die zur Führung der Geschäfte bestellte Person selbst Unternehmer, ist der Nachweis in anderer geeigneter Form zu erbringen.

(3) Die Genehmigungsbehörde prüft den Nachweis der fachlichen Eignung, soweit dieser durch eine leitende Tätigkeit erbracht wird.

### § 4

#### Prüfung

(1) Die Prüfung dient der Feststellung, ob der Prüfling nach seinen Kenntnissen die zur

Führung eines Unternehmens des Straßenpersonenverkehrs erforderliche fachliche Eignung besitzt. Beabsichtigt der Prüfling, eine Genehmigung für den Straßenpersonenverkehr, ausgenommen den Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, zu beantragen, oder soll der Prüfling zur Führung der Geschäfte eines solchen Unternehmens bestellt werden, so ist der in der Anlage 1 enthaltene Prüfungsstoff maßgebend. Beabsichtigt der Prüfling, eine Genehmigung für den Verkehr mit Taxen oder Mietwagen zu beantragen, oder soll der Prüfling zur Führung der Geschäfte eines solchen Unternehmens bestellt werden, so ist der in der Anlage 2 enthaltene Prüfungsstoff maßgebend.

(2) Die Prüfung besteht aus einem schriftlichen und einem mündlichen Teil. In begründeten Fällen kann der Prüfungsausschuß von dem mündlichen Prüfung absehen. Die schriftliche Prüfung ist unter Aufsicht abzulegen. Sie dient der Feststellung, ob der Prüfling fähig ist, Fragen aus den Prüfungsgebieten in beschränkter Zeit und mit begrenzten Hilfsmitteln zu beantworten. Das Antwortwahl-Verfahren darf im schriftlichen Prüfungsteil nicht überwogen. Das Prüfungsgepräch dient der Feststellung, ob der Prüfling fähig ist, Fragestellungen aus den Prüfungsgebieten auch mit Verständnis für die wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhänge zu erfassen und zu lösen.

(3) Der Umfang der Prüfung ist nach der Dauer sowie nach dem Inhalt und Schwierigkeitsgrad des Prüfungsstoffes so zu bemessen, daß der Prüfungsausschuß die fachliche Eignung des Prüflings im Sinne des Absatzes 1 mit hinreichender Sicherheit feststellen kann.

(4) Über die Prüfung ist eine Niederschrift anzufertigen. Dem Prüfling wird über das Ergebnis der Prüfung eine Bescheinigung erteilt. Die Prüfung kann nach einer vom Prüfungsausschuß zu bestimmenden, angemessenen Frist wiederholt werden.

(5) Einzelheiten der Durchführung der Prüfung und der Bewertung der Prüfungsleistungen

gen regeln die Industrie- und Handelskammern durch eine Prüfungsordnung.

## § 5

### Prüfungsausschuß

(1) Die Prüfung wird vor der zuständigen Industrie- und Handelskammer abgelegt, die einen Prüfungsausschuß errichtet. Für mehrere Kammerbezirke kann ein gemeinsamer Prüfungsausschuß gebildet werden.

(2) Der Prüfungsausschuß besteht aus einem Vorsitzenden und zwei Beisitzern. Für jedes Mitglied soll mindestens ein Vertreter bestellt werden. Ein Beisitzer soll in einem Unternehmen des Straßenpersonenverkehrs der jeweiligen Prüfungssparte (§ 4 Abs. 1) tätig sein.

(3) Die Industrie- und Handelskammer bestellt die Mitglieder des Prüfungsausschusses und ihre Vertreter. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses und sein Vertreter sollen zur Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer wählbar oder bei einer Industrie- und Handelskammer beschäftigt sein. Die Beisitzer und ihre Vertreter werden auf Vorschlag der Fachverbände des Verkehrsgewerbes bestellt. Die Fachverbände sollen Beisitzern und deren Vertretern mindestens doppelt so viele Personen vorschlagen, wie bestellt werden sollen.

(4) Bei Bedarf muß der Prüfungsausschuß der Industrie- und Handelskammer mindestens einmal im Vierteljahr einen Prüfungstermin festsetzen. Zuständig ist der Prüfungsausschuß, in dessen Bezirk der Prüfling seinen Wohnsitz hat. Die Verweisung des Prüflings an den bei einer anderen Industrie- und Handelskammer gebildeten Prüfungsausschuß ist zulässig, wenn innerhalb eines Vierteljahres weniger als drei Prüflinge zur Prüfung anstehen oder dem Prüfling andernfalls wirtschaftliche Nachteile entstehen.

(5) Die höhere Landesverkehrsbehörde, deren Bereich ganz oder teilweise in den Bezirk eines Prüfungsausschusses einer Industrie- und Handelskammer fällt, kann Beauftragte

zu den Prüfungen entsenden. Die Beauftragten wirken an der Prüfung nicht mit. Die Industrie- und Handelskammer teilt der Behörde nach Satz 1 die Prüfungstermine rechtzeitig mit.

## § 6

Befreiung vom Nachweis der fachlichen Eignung

(1) Die fachliche Eignung im Sinne des § 3 brauchen nicht nachzuweisen

1. Unternehmer, die die erneute Erteilung einer auslaufenden Genehmigung beantragen,

2. Unternehmer, die die Erteilung einer weiteren gleichartigen Genehmigung beantragen,

3. Unternehmer mit einer Genehmigung für den Straßenpersonenverkehr, ausgenommen den Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, die eine Genehmigung für eine andere Verkehrsart oder Verkehrsform beantragen,

4. Unternehmer mit einer Genehmigung für den Verkehr mit Taxen, die eine Genehmigung für den Verkehr mit Mietwagen beantragen.

5. Unternehmer mit einer Genehmigung für den Verkehr mit Mietwagen, die eine Genehmigung für den Verkehr mit Taxen beantragen,

6. Personen, die nachweisen, daß sie mindestens während der Dauer von fünf Jahren nach den Vorschriften der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrzeugunternehmen im Personenverkehr vom 21. Juni 1975 (BGBl. I S. 1573) in der jeweils geltenden Fassung als Betriebsleiter oder als Vertreter des auswärtigen Unternehmers bestellt und bestätigt waren.

7. Personen, die nachweisen, daß sie mindestens während der Dauer von fünf Jahren nach den Vorschriften der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen vom 11. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2648) in der jeweils geltenden Fassung

als Betriebsleiter bestellt und bestätigt waren,

8. Personen, die nachweisen, daß sie eine mit einer Abschlußprüfung erfolgreich abgeschlossene Berufsausbildung in den staatlich anerkannten Ausbildungsberufen »Reiseverkehrskaufmann« oder »Kaufmann im Eisenbahn- und Straßenverkehr« besitzen.

(2) Die Genehmigungsbehörde bescheinigt den in Absatz 1 Nr. 6 bis 8 genannten Personen die fachliche Eignung zur Führung eines Unternehmens des Straßenpersonenverkehrs der jeweiligen Verkehrsart oder Verkehrsform.

## § 7

### Bescheinigung

Die Genehmigungsbehörde erteilt auf Antrag eine Bescheinigung über den Nachweis der fachlichen Eignung nach dem Muster der Anlage 3. Soweit die Fachkunde sich ausschließlich auf den Taxen- und Mietwagenverkehr erstreckt, erteilt sie auf Antrag eine Bescheinigung nach dem Muster der Anlage 4.

## § 8

### Inkrafttreten, abgelöste Vorschriften

Diese Verordnung tritt am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft, § 4 Abs. 2 jedoch erst sechs Monate nach dem ersten Tage des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats. Gleichzeitig tritt die Verordnung über den Nachweis der fachlichen Eignung zur Führung von Unternehmen des Straßenpersonenverkehrs vom 10. April 1979 (BGBl. I S. 458), geändert durch die Verordnung vom 23. Juni 1982 (BGBl. I S. 914), außer Kraft, § 4 Abs. 2 jedoch erst mit dem Inkrafttreten des § 4 Abs. 2 dieser Verordnung.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den 9. April 1991

Der Bundesminister für Verkehr  
Günther Krause

