

CDU-Ortsverband Wilstedt, Auf dem Hollacker 8, 27412 Wilstedt

An die
Abgeordneten des Kreistages
an den
Landrat, Herrn Luttmann o.v.i.A.

Hopfengarten 2
27356 Rotenburg (Wümme)

Wilstedt, den 25.10.08

Bedarfsgutachten für den Rettungsdienstbereich Landkreis Rotenburg (Wümme)
Abschlussbericht vom 10.07.08

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,
sehr geehrter Landrat, Herr Luttmann,

der Vorstand des CDU-Ortsverbands hat sich –da für uns in der Gemeinde Wilstedt und somit in der Samtgemeinde Tarmstedt hervorgehoben wichtig- eingehen mit dem Gutachten beschäftigt und reicht Ihnen unser Ergebnis zur gefälligen Kenntnisnahme.

Ausgangssituation

Unter dem 15.01.08 erteilte der Landkreis mit den beteiligten Kostenträgern dem Gutachter "Forplan Dr. Schmiedel GmbH", 53111 Bonn den Auftrag zur Erstellung eines Bedarfsgutachtens für den Rettungsdienstbereich im Landkreis.

Das Bedarfsgutachten hat eine Überprüfung der rettungsdienstlichen Strukturen des Rettungsdienstbereiches zum Inhalt. Die vorhandenen Formationen (IST-Zustand) sind dabei nicht als feste Größen anzusehen.

Die gesetzlichen Anforderungen :

- a) Der Bedarf an Einrichtungen des Rettungsdienstes ist so zu bemessen, dass in jedem Rettungsdienstbereich eine flächendeckende und bedarfsgerechte Versorgung der Bevölkerung mit Leistungen des Rettungsdienstes gewährleistet ist.
Der Zeitraum zwischen dem Beginn der Einsatzentscheidung durch die zuständige Rettungsleitstelle bis zum Eintreffen des ersten Rettungsmittels am Einsatzort (Eintreffzeit) soll in 95 von Hundert der in einem Jahr im Rettungsdienstbereich zu erwartenden Notfalleinsätze 15 Minuten nicht übersteigen.
Können Teile eines Rettungsdienstbereichs durch einen benachbarten Träger des Rettungsdienstes schneller versorgt werden, ist dies bei der Planung zu berücksichtigen.
Hierzu sind die Bedarfspläne benachbarter Träger des Rettungsdienstes aufeinander abzustimmen. (§ 2 BedarfVORettD)
- b) Für die Bemessung der erforderlichen Anzahl an Rettungswachen sind insbesondere folgende Einflussgrößen maßgebend:
1. die Fläche des Rettungsdienstbereiches,
 2. die Eintreffzeit –siehe zu a-,

3. die Bevölkerungsdichte, auch unter Berücksichtigung der nicht ständigen Bevölkerung,
 4. die örtlichen Gegebenheiten, insbesondere die Topografie, das Straßennetz und der Ausbauzustand der Straßen,
 5. die Anzahl der Einsätze in der Notfallrettung und im qualifizierten Krankentransport,
 6. die Strategien, die beim Einsatz der Krankenkraftwagen anzuwenden sind, um ein schnelles Eintreffen eines geeigneten Rettungsmittels am Einsatzort zu erreichen.
[§ 3 BedarfVORettD]
- c) Für die Auswahl der Standorte der Rettungswachen eines Rettungsdienstbereichs sind insbesondere folgende Einflussgrößen und Planungsziele maßgebend:
1. die Eintreffzeit –siehe zu a)-,
 2. die räumliche Verteilung der Einsatz- und Zielorte sowie die Häufigkeit, mit der sie angefahren werden,
 3. die unterschiedlichen Einsatzanlässe (insbesondere Verkehrsunfälle, Haus- und Sportunfälle, Arbeitsunfälle und akute Erkrankungen) und ihre jeweiligen Anforderungen an den Rettungsdienst,
 4. eine möglichst geringe Überdeckung der Versorgungsbereiche der Rettungswachen,
 5. eine insbesondere für die Notfallrettung günstige Lage im Straßennetz,
 6. eine Anbindung an Krankenhäuser und Berufsfeuerwehren soweit zweckmäßig.
[§ 4 BedarfVORettD]
- d) Für die Bemessung des Bedarfs an einsatzbereit vorzuhaltenden Krankenkraftwagen für die Notfallrettung sind insbesondere folgende Einflussgrößen maßgebend:
1. die Anzahl der Notfalleinsätze in ihrer zeitlichen und räumlichen Verteilung,
 2. der durchschnittliche Zeitraum von der Alarmierung eines Rettungsmittels durch die Rettungsleitstelle bis zu seiner erneuten Einsatzbereitschaft (Einsatzzeit).
 3. Bei der Vorhaltung von Notfallkapazitäten ist die Spitzenbelastung im Notfallaufkommen zugrunde zu legen.
 4. Jede Rettungswache muss mindestens einen einsatzbereiten Rettungswagen vorhalten.
Der Bedarf an einsatzbereit vorzuhaltenden Krankenkraftwagen für den qualifizierten Krankentransport ist so zu bemessen, dass der Zeitraum zwischen dem Eingang einer Anforderung in der zuständigen Rettungsleitstelle und dem Eintreffen eines Krankenkraftwagens am Einsatzort (Wartezeit) in der Regel 30 Minuten nicht übersteigt. Bei der Bedarfsbemessung einsatzbereit vorzuhaltender Krankenkraftwagen ist zu berücksichtigen, dass Rettungswagen auch im qualifizierten Krankentransport einsetzbar sind. Außerdem ist die jeweils zu erwartende Nachfrage nach Leistungen des Rettungsdienstes für verschiedene Wochentage und Tageszeiten mit geeigneten Abstufungen bei der Vorhaltung von Krankenkraftwagen zu beachten.
Für Ausfallzeiten, die insbesondere bei Reparatur, Wartung, Desinfektion oder Umrüstung der Krankenkraftwagen auftreten, sind Reservefahrzeuge vorzuhalten.
[§ 5 BedarfVORettD]
- e) Jede Überlegung zur Optimierung der Rahmenbedingungen ist vor ihrer Umsetzung auf ihre Nachhaltigkeit zu überprüfen. Auf den Rettungsdienst bezogen sind Maßnahmen dann nachhaltig, wenn durch sie die Leistung preiswerter erbracht werden kann, ohne dass das Leistungsniveau sinkt.
Eine Maßnahme ist nachhaltiger als eine andere, wenn, bei einer gleichen Kostenersparnis, durch ihre Anwendung das Versorgungsniveau besser ist, als es vorher war bzw. als es bei Anwendung der anderen Maßnahme wäre. (allgemeiner Wirtschaftlichkeitsgrundsatz)

Problemstellung

1. Die Bevölkerungsdichte, hier auch unter Berücksichtigung der nicht ständigen Bevölkerung, wird im Gutachten augenscheinlich nicht berücksichtigt. Siehe hierzu § 3 BedarfVORettD. Das trifft insbesondere für die „SOLL-Standorte“ Hanstedt/Breddorf sowie „vor Visselhövede“ zu.
2. Die örtlichen Gegebenheiten, insbesondere die Topografie, das Straßennetz und der Ausbauzustand der Straßen werden nicht in allen Fällen berücksichtigt, das trifft z.B. sehr deutlich auf die Verbindung Hanstedt → Gnarrenburg zu.
3. Die im Gutachten genannten Durchschnittsgeschwindigkeiten sind zu hinterfragen. Es besteht der begründete Verdacht, dass unter optimalen Straßenverhältnissen und Fahrbedingungen optimale Geschwindigkeiten gefahren und angesetzt wurden. Als Beispiel seien hier die Geschwindigkeitsangaben Hanstedt → Gnarrenburg genannt, die möglicherweise als fahrlässig einzustufen sind.
4. Es kann nicht nachvollzogen werden, auch die Plausibilität ist nicht erkennbar, dass sich die im Gutachten genannten „SOLL-Standorte“ aus den Bewertungen der Häufigkeit der bisher angefahrenen Zielorte, der bisherigen unterschiedlichen Einsatzanlässe, durch eine insbesondere für die Notfallrettung günstige Lage im Straßennetz und der Bevölkerungsdichte ergeben.
5. Aus dem Gutachten ist nicht ersichtlich, dass der Ausbau der Autobahn (Sittensen) und die Autobahnplanung (Gnarrenburg) angemessen berücksichtigt wurde. Im Hinblick auf den Ausbau der A1 auf sechs Fahrbahnen sowie der Errichtung einer Anschlussstelle in Elsdorf sollte über eine Verlagerung der RW Zeven in südlicher statt in nördlicher Richtung (Richtung A1) nachgedacht werden. Dadurch würde sich die Verlagerung der RW Sittensen erübrigen, zumal durch den Wegfall der RW Lauenbrück eine Unterstützung des RTW Sittensen in Richtung Lauenbrück vom jetzigen Standort aus deutlich schneller möglich ist.
6. Das Gutachten gibt keine Auskunft über eine Nachhaltigkeit und darüber hinaus fehlt eine Aussage über eine begründete und nachvollziehbare Wirtschaftlichkeit.
7. Im Gutachten wird von einer Dispositionszeit der Leitstellen von im Mittel 1 Minute sowie einer Ausrückzeit des Rettungsdienstes von im Mittel ebenfalls 1 Minute ausgegangen. Die Echtzeiten betragen im Jahr 2007 im Durchschnitt für die Disposition 1,3 Minuten und für die Alarmierung im Durchschnitt 1,4 Minuten. Somit geht das Gutachten von 0,7 Minuten mehr für die Erreichbarkeit im Versorgungsgebiet rund um die jeweilige Rettungswache aus, was zur Folge hat, dass die Versorgungsbereiche um die Wachen zu weit gezogen sind und somit nicht der Realität entsprechen.
8. Der „SOLL-Standort“ der neuen RW Hanstedt ist aufgrund der für Einsatzfahrzeuge nicht geeigneten Fahrbahn (Fahrbahnbreite und Beschaffenheit des Fahrbahnoberbaus im Bereich Glinstedt) zu überdenken. Sämtliche Einsätze in Richtung Gnarrenburg laufen über diese problematische Strecke. [Siehe auch zu 3.]
9. Gem. Gutachten ist ohne Verlagerung der RW Bassen nach Ottersberg im Landkreis Verden ein siebter Standort im Landkreis Rotenburg zwingend erforderlich. Die RW Sottrum ist wie bereits erwähnt schon vorhanden und könnte den Bereich komplett abdecken und darüber hinaus die Bereiche Rotenburg und Ottersberg sowie die Autobahn A1 unterstützen.
10. Dem Gutachten ist nicht zu entnehmen, dass die „SOLL-Standorte“ mit den entsprechenden Feuerwehrstützpunkten zusammengelegt werden. Das trifft insbesondere auf die angespro-

chene Verlagerung von Tarmstedt nach Hanstedt/Breddorf zu.

11. Die Anfahrzeiten aus dem „SOLL-Standort Hanstedt/Breddorf“ ändern sich für die Samtgemeinde Tarmstedt mit den Großveranstaltungen der Tarmstedter Messe, der Großsportveranstaltung „Wilstedt bei Nacht“ [ca. 5.000] und der „Wilstedter Öltage“ [ca. 25.000] wie folgt:

Fahrtzeit zum Ort / Ortsteil	von RW Tarmstedt	von RW Hanstedt/Breddorf	Differenz in Minuszeit	Differenz in Pluszeit
Breddorf	6,3	1,6	4,7	
Breddorfer Moor	11,7	6,9	4,8	
Hanstedt	8,3			
Hepstedt	3,0	4,9		1,9
Tarmstedt Bremer Str.	2,0	9,4		7,4
Tarmstedter Moor	5,4	12,8		7,4
Wilstedt	3,5	10,9		7,4
Wilstedter Moor	5,1	12,5		7,4
Buchholz	6,5	13,9		7,4
Vorwerk	7,4	Angaben	Fehlen,	über 15` ?
Dipshorn	6,3	13,7		7,4
Bülstedt	7,7	13,4		5,7
Steinfeld	8,9	13,6		4,7
Osterbruch	5,6	13,0		7,4
Ostertimke	6,0	10,2		4,2
Kirchtimke	4,2	8,4		4,2
Westertimke	3,0	8,7		5,7

Das kann seitens der Gemeinden und deren Bevölkerung nicht widerspruchlos hingenommen werden.

12. In der IST-Darstellung fehlt eine Aussage über gefahrenen Einsätze der RW Bremervörde im Landkreis Stade.
13. Es fehlt jegliche Ausführung über Kooperationsverträge bezogen auf den Einsatz außerhalb des Landkreises.
14. Die Versorgungsberechnung geht teilweise deutlich über die Grenzen des Landkreises hinaus. Eine Beschränkung auf den Landkreis würde zu einer Verdichtung innerhalb des Landkreises führen.
15. Eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung fehlt.
(u.a. der Bau einer RW durch den Landkreis, bei einer Re-Finanzierung über Miete durch die Träger, kann nicht ernsthaft als gesamtwirtschaftlich angesehen werden).

16. Es fehlt eine Auswertung der Statistiken (über alles) aus 2005 bis 2008. Somit wurden im Gutachten -hier SOLL-Konzept- wesentliche Ausgangsdaten nicht berücksichtigt. Beispielfhaft werden lediglich die Notfalleinsätze 2006 und 2007 aufgezeigt:

Notfalleinsätze	in 2006	in 2007	Steigerung zu 2006
Tarmstedt	451	534	18%
Gnarrenburg	145	166	15%

17. Bei der Versorgung der Samtgemeinde Tarmstedt und der Gemeinde Gnarrenburg mit einem RTW wären bei einem Verbringungsinsatz in die Krankenhäuser Rotenburg oder Stade die Bereiche mindestens zwei Stunden ohne Rettungsdienstversorgung.
18. Ohne Verlagerung der RW Bassen nach Ottersberg (LK Verden) ist gem. Gutachter ein 7. Standort im LK Rotenburg zwingend erforderlich.
19. Unter Berücksichtigung der Verkehrsberuhigungen in Zeven, der „Westumgehung“ , Anschluss Elsdorf und dem Ausbau der A1 wäre eine Verlagerung der RW Zeven nach Süden sehr sinnvoll. Selsingen wäre durch Bremervörde und Zeven erreichbar. Dadurch würde sich eine Verlagerung der RW Sittensen erübrigen. (Wirtschaftlichkeit!)
20. Durch das im Gutachten vorgesehene 3-Schichtensystem sowie durch die im Gutachten ange-dachte Schließung von drei Rettungswachen, wird die Auslastung der Mitarbeiter höher. Die Arbeitsbereitschaft (Zeiten, in denen keine Arbeitsleistung erfolgt) wird dann nicht mehr in bisheriger Höhe von möglichen 48 Std vorliegen. Daraus folgt, eine Senkung der regelmäßigen Arbeitszeit von 48 auf 45 Stunden. Daraus folgt, dass 7 zusätzliche Mitarbeiter eingestellt werden müssten. Die Umsetzung hätte somit auch diese wirtschaftliche Folgen.
21. Das vorgeschlagene 3-Schichtensystem beruht auf 4 Stunden-Schichten, was arbeitsrechtlich als bedenklich einzustufen ist.
22. Gem. Gutachter sollen die KTW`s in Rotenburg ab 7 Uhr eingesetzt werden. Der Transport von (derzeit) drei Dialysepatienten ab 6 Uhr wäre auf 7 Uhr zu verschieben. Würden die Fahrten mit den beiden RTW`s ab 7 Uhr durchgeführt, stünden für den gesamten Bereich Rotenburg in dieser Zeit kein RTW zur Verfügung.
23. Für die Weitergabe eines Einsatzes an eine andere Leitstelle veranschlagt der Gutachter 3 Minuten. Bei den Berechnungen (Übergabe an den Landkreis Verden) werden jedoch nur 2 Minuten in Ansatz gebracht (Widerspruch!).
24. Zur ermittelten Hilfsfristeinhaltung von 86,4 %:
- Gem. Orgakom-Gutachten aus 2002 S. 6.5 werden bei 6 RW a` 24 Std. plus 3 zusätzliche Tagwachen eine Hilfsfristeinhaltung von 98% errechnet.
 - Die Landesschiedsstelle (2003) kommt bei 6 RW ohne Verschiebung auf eine Hilfsfristen-einhaltung von 97,5 %.
 - Das hier vorliegende Gutachten kommt bei 6 RW a` 24 Std. und 3 Tages-RW auf eine Hilfs-fristeinhaltung von 86,4 %
 - Das hier vorliegende Gutachten kommt bei 6 RW a` 24 Std. unter Verschiebung von 5 Standorten und Schließung von 3 Tages-RW auf eine Hilfsfristeinhaltung von 100 % !!!
 - Das Gutachten „Forplan 2003“ geht wiederum davon aus, dass bei 6 RW a` 24 Std und 3 RW tagsüber eine Hilfsfristeneinhaltung von 86,4% erreicht wird.
 - Eine Auswertung des Leitstellenrechners in 2006 hatte eine unbereinigte Hilfsfristenein-

haltung von 92% ergeben.

Diese doch sehr unterschiedlichen gutachterlichen Aussagen bedürfen einer abschließenden Prüfung und einer abschließenden Klärung.

Derzeit kann keine Berechnung als transparent, nachvollziehbar, korrekt und nachhaltig bezeichnet werden.

Problemlösung

Eine Überarbeitung des Gutachtens wird für erforderlich gehalten. Dabei sollte neben den genannten Problemstellungen auch auf eine ausreichende Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit eingegangen werden.

Wir wünschen den Damen und Herren Abgeordneten und dem Landrat zur Lösung dieses komplexen Themas und zur Verhandlung mit den Kostenträgern eine glückliche Hand.

In diesem Sinne verbleiben mit freundlichen Grüßen

Dieter Michelet
(Vorsitzender)