



Stadt Leipzig

Verwaltungsrichtlinie

zu den Vorgaben für den Gelegenheitsverkehr in der Stadt
Leipzig

Titel: Verwaltungsrichtlinie zu den Vorgaben für den Gelegenheitsverkehr in der Stadt
Leipzig

Bearbeitung durch: Stadt Leipzig
Der Oberbürgermeister
Verkehrs- und Tiefbauamt
Abteilung Generelle Planung
Fachbereich Nahverkehr
E-Mail: vta-planung@leipzig.de

Abbildungen: Stadt Leipzig

Datum: 16.08.2021

Inhaltsverzeichnis

1 Allgemeine Erläuterungen	1
2 öffentliches Verkehrsinteresse/Verkehrseffizienz	1
2.1 allgemeine Grundsätze	1
2.2 Anforderungen hinsichtlich Nachhaltigkeit und Klimaschutz	2
2.3 Mindestbeförderungsentgelte	3
2.5 Bündelungsquote	5
2.4 Rückkehrpflicht	5
3 Ausblick	5

1 Allgemeine Erläuterungen

Mit der Zustimmung des Bundesrates am 26. März 2021 (Drucksache 200/21) ist die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) abgeschlossen worden. Mit diesem Gesetz wird eine eigene Rechtsgrundlage für neue digitale Mobilitätsangebote/-dienste und Geschäftsmodelle geschaffen. Den Kommunen werden als ÖPNV-Aufgabenträger und Genehmigungsbehörden verschiedene Steuerungsmöglichkeiten und Kontrollinstrumente in Abhängigkeit des jeweils individuellen öffentlichen Verkehrsinteresses übertragen.

Aufgrund der in den §§ 44 und 50 PBefG neu definierten Verkehrsformen (Linienbedarfsverkehr und gebündelter Bedarfsverkehr-gB-), sowie der Änderungen im § 49 (Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen) ist es erforderlich, die bestimmten Rechtsbegriffe zu untersetzen. Dazu besteht seitens der Stadt Leipzig, des Verkehrs- und Tiefbauamts als ÖPNV-Aufgabenträger die Notwendigkeit, unter anderem die Begriffe des öffentlichen Verkehrsinteresses sowie der Verkehrseffizienz konkret zu untersetzen – nur so können die Vorgaben des Gesetzgebers erfüllt werden. Dazu hat der Aufgabenträger diese Verwaltungsrichtlinie erstellt.

Die Verwaltungsrichtlinie schreibt den vom Aufgabenträger vorgegebenen Rahmen und die Vorgaben für den zukünftigen Betrieb von Gelegenheitsverkehren in der Stadt Leipzig fest. Dadurch werden Vorgaben geschaffen, auf deren Grundlage die Genehmigungsbehörde in die Lage versetzt wird, Regelungen für diese Verkehre hinsichtlich maximaler Fahrzeuganzahl, Rückkehrpflicht und Preisgestaltung sowie der Umsetzung von Klimaschutz und Nachhaltigkeit rechtssicher anzuwenden. Dies trägt somit zur Erreichung der klima- und umweltpolitischen Ziele der Stadt bei.

Mit der Selbstbindung der Verwaltung durch diese Verwaltungsrichtlinie zum Umgang mit Gelegenheitsverkehren wird eine einheitliche Regelung geschaffen, die bei allen Unternehmen angewandt wird, denen diese Verkehre durch die Stadt Leipzig genehmigt werden.

2 öffentliches Verkehrsinteresse/Verkehrseffizienz

2.1 allgemeine Grundsätze

Grundsätzlich gilt nach der Mobilitätsstrategie 2030 in Bezug auf das öffentliche Verkehrsinteresse, dass Mobilität **sicher, zuverlässig, sauber** und **bezahlbar** sein und allen Bevölkerungsgruppen die Teilhabe ermöglichen soll (vgl. VI-DS-03902-NF-02). Das in diesem Zusammenhang als Planungsgrundlage beschlossene Nachhaltigkeitsszenario, legt folgerichtig das Ziel fest, den Umweltverbund zu stärken, was unter anderem durch eine **Steigerung der Fahrgastzahlen und Auslastung im öffentlichen Personennahverkehr** ermöglicht werden soll.

Dieses Ziel wird durch den Nahverkehrsplan (NVP) (zweite Fortschreibung - VI-DS-08001 - Kap. 4.4) spezifiziert, wonach perspektivisch mindestens 23% aller Wege der Leipziger mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden sollen. Aus der Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2018“ wird deutlich, dass der Anteil des ÖPNV am Modal Split mit 17,5% noch unter dem Zielwert liegt. Die entsprechenden Maßnahmen zur Zielerreichung müssen also weiter vorangetrieben werden.

Konkrete Vorgaben dazu macht die Mobilitätsstrategie 2030 (Anlage 1, Kap. 3.5) in der es heißt: „Der Umweltverbund erhält bei der Aufteilung des Verkehrsraums insgesamt eine höhere Priorität.“ Das steigende Verkehrsaufkommen soll somit größtenteils im Umweltverbund abgebildet werden.

Weiterhin legt der NVP die folgende Planungsprämisse für das Gesamtverkehrssystem fest: „Ziel der Nahverkehrsplanung ist ein integriertes Gesamtverkehrssystem, in dem die Angebote der Verkehrsunternehmen und anderer Mobilitätsdienstleister sinnvoll und kundenfreundlich aufeinander abgestimmt sind.“ (NVP, Kap. 6.5.1) Um dieses Ziel zu erreichen, soll bei den Anbietern von Gelegenheitsverkehren darauf hingewirkt werden, dass neben der eigenen App eine Integration dieser Dienste in die lokale MaaS-Plattform LeipzigMove vorgenommen und als Hinweis in die Genehmigungsbescheide mitaufgenommen wird.

Aus diesen beiden Zielen können somit einerseits die Chancen von Gelegenheitsverkehren sowie andererseits die Risiken entsprechend abgeleitet werden.

Gelegenheitsverkehre können insbesondere in Gebieten mit geringerem Angebot bzw. geringeren Bedienungshäufigkeiten des ÖPNV für eine bessere Erschließung sorgen, das Mobilitätsangebot sinnvoll erweitern sowie zu einer besseren Verknüpfung aller Verkehrsträger hin zu einem integrierten Gesamtverkehrssystem beitragen. Dieses Potential gilt es gezielt im Sinne der Vorgaben der Mobilitätsstrategie 2030 zu nutzen.

Andererseits gibt es ein entsprechendes Schutzbedürfnis des ÖPNV, da der Umweltverbund durch die neuen Verkehre nicht schlechter gestellt werden darf (ruinöser Wettbewerb des ÖPNV). Konkret bedeutet dies, dass ein Abwandern der Kunden sowie Parallelverkehre durch die konkreten Vorgaben möglichst ausgeschlossen werden sollen. Auch stehen zusätzliche Verkehre im Sinne der Luft- und Lärmbelastung den Klimazielen der Stadt entgegen.

Die beiden Punkte sind somit im Sinne des öffentlichen Verkehrsinteresses bei der Genehmigung von Gelegenheitsverkehren gegeneinander abzuwägen. Dabei soll den Anbietern von Gelegenheitsverkehren die Möglichkeit gegeben werden, Verkehrsleistungen ganztätig im gesamten Stadtgebiet zu erbringen und unter Umsetzung der Vorgaben wirtschaftlich arbeiten zu können. Grundsätzlich muss es das Ziel sein, dass der Gelegenheitsverkehr das ÖPNV-Angebot der Stadt sinnvoll ergänzt und letztendlich Synergien erreicht werden. Dieser Grundsatz soll möglichst bei der Genehmigung von Gelegenheitsverkehren neben den konkreten gesetzlichen Vorgaben des § 13 PBefG in den Vordergrund gestellt werden.

2.2 Anforderungen hinsichtlich Nachhaltigkeit und Klimaschutz

Die Anforderungen an Nachhaltigkeit und Umweltschutz richten sich grundsätzlich nach den umwelt- und klimapolitischen Zielen der Stadt. Um das Ziel der Förderung der stadt- und umweltverträglichen Organisation des Verkehrs zu fördern (vgl. STEP VöR), Mobilität nachhaltig (vgl. INSEK unter dem Handlungsschwerpunkt nachhaltige Mobilität) und sauber (Mobilitätsstrategie 2030) zu gestalten, muss die Flotte der Anbieter von Gelegenheitsverkehren aus Fahrzeugen mit umweltfreundlichen Antrieben im Sinne des § 2 Elektromobilitätsgesetz - EmoG (z.B. Elektroantrieb, Wasserstoffantrieb/Brennstoffzellenfahrzeuge, etc.) bestehen und somit emissionsfreie Verkehre durchführen. Auch der Gesetzgeber legt in diesem Zusammenhang in **§1a PBefG fest, dass bei Anwendung dieses Gesetzes die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen sind. Nur so kann die Verkehrseffizienz in der Stadt Leipzig sichergestellt werden.**

Dabei soll es im Rahmen einer Übergangsregelung einen Bestandsschutz für die vorhandene Flotte der Unternehmen geben. Im Rahmen von Neubeschaffungen ist jedoch unter anderem nach der Maßnahme C.12 100% „Elektrische Mobilität im ÖPNV bis 2030“ als Bestandteil des Maßnahmen- und Umsetzungskonzeptes „Leipzig – Stadt für intelligente Mobilität“ (Vorlage - VI-DS-03289-NF-02) und den eingangs genannten umwelt- und klimapolitischen Zielen der Stadt möglichst bis 2030 (oder früher) eine Fahrzeugflotte bereitzustellen, die Verkehre 100% emissionsfrei durchführen kann. Dies begründet sich weiterhin durch die folgende Formulierung im NVP: „Während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans soll der Einsatz alternativer, emissionsarmer Fahrzeugantriebe mit dem Ziel eines bis 2030 vollständig elektrisch angetriebenen ÖPNV weiter vorangebracht werden.“ Die Nutzung von klassischen Verbrennungsmotoren würde diesen Zielen entgegenstehen.

Demzufolge hat mit sofortiger Wirkung bei Neuanschaffungen jedes zweite neu angeschaffte Fahrzeug im Gelegenheitsverkehr den Maßgaben des § 2 Elektromobilitätsgesetz zu entsprechen. Dies gilt für alle Anbieter von Gelegenheitsverkehren. Ab 2025 hat jedes neu angeschaffte Fahrzeug im Gelegenheitsverkehr den Maßgaben des § 2 Elektromobilitätsgesetz zu entsprechen. Bei neuen Anbietern im Gelegenheitsverkehr ab dem 01.08.2021 müssen mindestens 50 % der beantragten Fahrzeuge den Vorgaben des § 2 Elektromobilitätsgesetz entsprechen.

Bei der Nutzung von Elektroantrieben gilt es zusätzlich zu beachten, dass der Strom aus regenerativen Energiequellen stammt. Eine Nutzung der öffentlichen Ladeinfrastruktur ist grundsätzlich nicht gestattet und lediglich in Ausnahmesituationen möglich, falls eine Rückkehr zum eigenen Ladepunkt nicht sichergestellt werden kann. Dies soll jedoch auf ein minimales Maß reduziert werden. Der Grund dafür ist, dass die Ladestationen im öffentlichen Verkehrsraum dem Individualverkehr vorbehalten sind.

Deshalb sind die Ladestationen im öffentlichen Verkehrsraum der Stadt Leipzig hierfür nicht zu nutzen, um diese für Dritt-Nutzer nicht zu blockieren und indirekt auch eine Vorhaltung von Leistungsangeboten außerhalb des Betriebssitzes auszuschließen.

Bei der Ausstattung der Fahrzeuge muss außerdem die Barrierefreiheit sichergestellt werden (NVP, Kap. 4.4). Anwendung findet hier die Vorgabe aus § 64c Abs. 1 PBefG (5 Prozent der betriebenen Fahrzeuge müssen barrierefrei sein) unter Beachtung des § 64c Abs. 2 PBefG.

In diesem Zusammenhang soll außerdem auf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Anbieter von Gelegenheitsverkehren eingegangen werden. Der NVP definiert im Ziel 9 (Kap. 4.4) als Grundlage für ein erfolgreiches öffentliches Nahverkehrssystem motivierte, kundenorientierte, gut ausgebildete und angemessen bezahlte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Für die Beschäftigten im öffentlichen Personennahverkehr in Leipzig sind unter Berücksichtigung der jeweiligen Tätigkeiten und Wertschöpfungsstufen einheitliche Standards anzustreben.

Dazu gehören ein zugewandter und sprachlich kompetenter Umgang mit den Fahrgästen und eine umfassende Hilfs- und Auskunftsbereitschaft, unter besonderer Berücksichtigung auch der Belange von Fahrgästen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Dies ist durch Ausbildungs- und Schulungsangebote zu unterstützen.

Die Vergütung aller Beschäftigten soll sich an den einschlägigen Tarifverträgen für den öffentlichen Nahverkehr in größeren Städten Sachsens orientieren. Die Sicherheit der Arbeitsplätze ist ein hoher Wert, der bei allen Maßnahmen, die den ÖPNV betreffen, zu berücksichtigen ist.

Diese Anforderungen gelten sinngemäß auch im Gelegenheitsverkehr und sind insbesondere auch bei der Neuvergabe von Verkehrsleistungen zu beachten.

2.3 Mindestbeförderungsentgelte

Entgelte sind grundsätzlich für alle Formen von Gelegenheitsverkehren je Fahrt zu erheben. Preisaktionen, Rabatte, Cashback-Systeme und Flatrates sind ausgeschlossen. Im Rahmen der Festlegung von Mindestbeförderungsentgelten muss in Bezug auf das öffentliche Verkehrsinteresse zwischen den Gelegenheitsverkehren gebündelter Bedarfsverkehr, Taxi und Mietwagenverkehr – entsprechend der jeweiligen Eigenschaften - unterschieden werden.

Taxiverkehr

Gemäß § 51 Abs. 1 PBefG können Beförderungsentgelte und -bedingungen für den Taxenverkehr festgesetzt werden. Mit dem ab dem 02.08.2021 geltenden PBefG wurde diese Vorschrift dahingehend erweitert, dass Regelungen zu Festpreisen für bestimmte Wegstrecken, zu Festpreisen bei vorheriger Bestellung und über Mindest- und Höchstpreise, innerhalb derer das Beförderungsentgelt vor Fahrtantritt frei zu vereinbaren ist, getroffen werden können. Hier bedarf es aktuell keiner Änderung der am 21.01.2021 beschlossenen Verordnung über Beförderungsentgelte und -bedingungen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen im Pflichtfahrbereich Leipzig. Die Verordnung stellt einen entsprechenden Abstand zum ÖPNV sicher.

Mietwagenverkehr

Nach §51a, Abs. 1 PBefG kann die Genehmigungsbehörde zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen Mindestbeförderungsentgelte für den Verkehr mit Mietwagen festlegen. In der Verwaltungsrichtlinie zur Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten im gebündelten Bedarfsverkehr und im Gelegenheitsverkehr mit Mietwagen in der Stadt Leipzig wird dies entsprechend umgesetzt. Berücksichtigt wurde hierbei das zu erwartende Serviceniveau im Mietwagenverkehr (Exklusive Beförderung mit Chauffeur, direkte Tür zu Tür – Beförderung, individuelle zeitliche Bestellung). Dadurch können Dumpingangebote und eine Kannibalisierung anderer Verkehrsformen wie dem ÖPNV ausgeschlossen werden.

Gebündelter Bedarfsverkehr

Auch für den gebündelten Bedarfsverkehr gilt die VwRiLi Mindestbeförderungsentgelte. **Hierbei müssen jedoch – wie auch für den Mietwagen- und Taxiverkehr - regelmäßig Evaluierungen in Bezug auf die Wirkungen dieser Richtlinie auf die vorab definierten Ziele des öffentlichen Verkehrsinteresses der Stadt Leipzig durchgeführt werden.** Dabei gelten die folgenden Rahmenbedingungen bzw. Zielstellungen.

Für den gebündelten Bedarfsverkehr sind entsprechende Differenzierungen im Hinblick auf den NVP und dem daraus abzuleitenden öffentlichen Verkehrsinteresse notwendig. Ziel dieser Verkehre ist es, Fahrten von verschiedenen Fahrgästen zu bündeln (Pooling). Daraus ergeben sich Chancen im Sinne eines integrierten Gesamtverkehrssystems, die es über Regelungen zu örtlich und zeitlich differenzierten Mindestbeförderungsentgelten gezielt zu nutzen gilt und im Folgenden vorgestellt werden.

Der NVP definiert im Kapitel 5.5.1 einen Kern- und Stadtrandbereich (siehe auch Karte 8 im NVP). Die dicht genutzten Gebiete mit mittlerer oder hoher Verkehrsbedeutung (Kernbereich) sind durch eine hohe Bedienungshäufigkeit des ÖPNV gekennzeichnet (in Haupt- und Normalverkehrszeit i.d.R. 10-Minuten-Takt, in Schwachverkehrszeit i.d.R. 15-Minuten-Takt). Der Stadtrandbereich ist hingegen durch ein geringeres Angebot charakterisiert. Die Zielstellung in Bezug auf das öffentliche Verkehrsinteresse ist es, über die Mindestbeförderungsentgelte für den gebündelten Bedarfsverkehr zwischen dem Kern- und Stadtrandbereich gemäß NVP Kapitel 5.5 sowie zwischen den Verkehrszeiten gemäß NVP Kap. 5.3 zu unterscheiden.

In diesem Zusammenhang soll darauf hingewiesen werden, dass im Untersuchungsauftrag U1a des NVP festgeschrieben ist, dass eine Ausdehnung der Normalverkehrszeit bis 22:00 Uhr zu prüfen ist. Entsprechende Anpassungen im NVP sind somit auch in der VwRiLi Mindestbeförderungsentgelte zu berücksichtigen.

In der Haupt- und Normalverkehrszeit sollten für Fahrten im Kernbereich höhere Mindestentgelte im Vergleich zu Fahrten im Stadtrandbereich, zu Fahrten zwischen den zwei Bereichen und zu den übrigen Verkehrszeiten erhoben werden, da in diesen Zeiten das Angebot des ÖPNV von einer hohen Bedienungshäufigkeit gekennzeichnet ist. Hier ist ein hohes Schutzbedürfnis des ÖPNV festzustellen, weshalb Parallelverkehre und ein Abwandern der Kunden verhindert werden müssen.

Zu den übrigen Zeiten können die Mindestentgeltregelungen Fahrten im Kernbereich mit Fahrten im Stadtrandbereich gleichstellen, da in diesen Zeiten die Bedienungshäufigkeit des ÖPNV deutlich geringer ist und das Angebot somit sinnvoll ergänzt werden kann.

Aufgrund der geringeren Bedienungshäufigkeiten im ÖPNV in den Stadtrandbereichen können Gelegenheitsverkehre und insbesondere gebündelte Bedarfsverkehre hier für eine bessere Erschließung sorgen, das Mobilitätsangebot sinnvoll erweitern, zu einer besseren Verknüpfung aller Verkehrsträger (hin zu einem integrierten Verkehrssystem) führen (vgl. STEP VöR, S. 62) und somit in diesen Gebieten über Mindestentgeltregelungen begünstigt werden.

Den Anbietern von gebündelten Bedarfsverkehren sollte somit insbesondere in Gebieten und Zeiten mit geringerer Bedienungshäufigkeit des ÖPNV die Möglichkeit gegeben werden, durch innovative Tarifmodelle (unter Berücksichtigung der Mindestvorgaben) die Potentiale und Chancen im Sinne des öffentlichen Verkehrsinteresses bestmöglich nutzen zu können und so die eingangs formulierten Ziele zu erreichen.

In einigen dieser Stadtrandbereiche (im Leipziger Norden und Südosten) ist bereits das on-demand Mobilitätsangebot FLEXA der LVB als Verknüpfung zum restlichen Linienverkehr verfügbar. Ziel hierbei ist es, eine Kannibalisierung dieses Angebots durch neue Gelegenheitsverkehre wie dem gebündelten Bedarfsverkehr zu verhindern. Dies soll erreicht werden über die Mindestentgeltregelungen. Diese müssen somit über dem MDV-Tarif – der für FLEXA gilt – liegen.

Wird eine Fahrt vorab von mehreren Fahrgästen gebucht, so ist Degression möglich, da diese Bündelung das Ziel dieser Verkehre ist und somit auf entsprechend hohe Bündelungsquoten (vgl. Kap. 2.5) hingewirkt werden kann.

Grundsätzlich ist durch die Regelungen zu den Mindestbeförderungsentgelten für alle Formen von Gelegenheitsverkehren sicherzustellen, dass ein hinreichend großer Abstand zu den Tarifen des ÖPNV erreicht wird, da ein Abwandern der Kunden und die Kannibalisierung des ÖPNV zwingend vermieden werden müssen.

2.5 Bündelungsquote

Bündelungsquote: Verhältnis der gefahrenen Personenkilometer (ohne Fahrer) zu Fahrzeugkilometer

Da es das Ziel von gebündelten Bedarfsverkehren ist, entsprechende Fahrten von verschiedenen Fahrgästen zu bündeln, können hier entsprechend des öffentlichen Verkehrsinteresses Bündelungsquoten gemäß § 50, Abs. 3 festgelegt werden. Grundsätzlich sollten hier Leerfahrten vermieden und eine möglichst hohe Bündelungsquote angestrebt werden. Eine Quote von 1,5 soll hier das Ziel sein (Besetzungsgrad Pkw pro Fahrt in Leipzig 2018 bei 1,3). Da den Anbietern gestattet wird, im privaten Raum im Kernbereich auf neue Fahrgäste zu warten und keine Rückkehrpflicht besteht, können Leerfahrten minimiert werden. Dies ist wiederum den in Kapitel 2.2 beschriebenen Zielen zuträglich und begrenzt die Anzahl zusätzlicher Verkehre auf den Straßen.

2.4 Rückkehrpflicht

Für den Mietwagenverkehr besteht eine Rückkehrpflicht nach der Durchführung von Beförderungsaufträgen gemäß § 49 Abs. 4 PBefG.

Taxis dürfen sich grundsätzlich nur an behördlich zugelassenen Stellen für neue Aufträge bereithalten.

Gemäß § 50 Abs. 4 PBefG kann die Genehmigungsbehörde Regelungen zur Rückkehrpflicht für den gebündelten Bedarfsverkehr auf Grundlage des öffentlichen Verkehrsinteresses erlassen. Haben demnach die Fahrer von gebündelten Bedarfsverkehren vor oder während der Fahrt keine neuen Beförderungsaufträge erhalten, so kann das Fahrzeug im Stadtrandbereich im öffentlichen Verkehrsraum abgestellt werden – eine Rückkehrpflicht entfällt somit. Im Sinne des öffentlichen Verkehrsinteresses, der Verkehrseffizienz und um insbesondere eine Verschärfung des Parkplatzdrucks im Kernbereich zu vermeiden, ist hier ein Abstellen ausschließlich im privaten Raum erlaubt. Die infrastrukturellen Gegebenheiten lassen ein gegenteiliges Handeln nicht zu, da insbesondere der begrenzte Parkraum nicht für die zusätzlichen Fahrzeuge des Gelegenheitsverkehrs konzipiert ist. Zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen im Kernbereich besteht somit für den gebündelten Bedarfsverkehr eine „Rückkehrpflicht“ zu privaten Stellplätzen, die im Rahmen des Genehmigungsantrages benannt werden müssen und zum Betriebsitz.

Da die Unternehmer von Mietwagen- und gebündelten Bedarfsverkehren Aufträge ausschließlich auf vorherige Bestellung ausführen dürfen und um zusätzliche Verkehre zu vermeiden, sind Leerfahrten zur Auftragserwartung grundsätzlich untersagt.

3 Ausblick

Ab dem 01.07.2022 werden die Anbieter von Gelegenheitsverkehren zur Bereitstellung von entsprechenden dynamischen Mobilitätsdaten gemäß § 3a PBefG verpflichtet. Dazu soll 2023 im Rahmen der Vorgaben der Mobilitätsdatenverordnung ein Monitoring durchgeführt werden, wobei unter anderem die Wirkungen der Mindestbeförderungsentgelte sowie der Bündelungsquote untersucht werden sollen. Dies könnte auch im Rahmen eines externen Gutachtens erfolgen, um eine unabhängige Einschätzung zu erhalten.

Sollten sich hierbei entsprechende Änderungsbedarfe auftun, so ist diese Verwaltungsrichtlinie auf Grundlage dessen anzupassen.

Die Ergebnisse können auch dazu führen, dass die Verwaltungsrichtlinie zur Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten im gebündelten Bedarfsverkehr und im Gelegenheitsverkehr mit Mietwagen in der Stadt Leipzig entsprechend der Ergebnisse angepasst werden muss.

Damit diese möglichen Anpassungen auch für die betroffenen Unternehmen wirksam umgesetzt werden können, sind die Genehmigungen im Gelegenheitsverkehr mit Mietwagen und für den gebündelten Bedarfsverkehr ab dem 01.08.2021 nicht mit der nach § 16 Abs. 4 PBefG maximal möglichen Genehmigungsdauer von 5 Jahren zu erteilen.

Dies sollte bei allen Unternehmen so lange erfolgen, bis das Monitoring abgeschlossen ist und eine Aussage zur Notwendigkeit der Anpassung der Verwaltungsrichtlinie für die Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten im Gelegenheitsverkehr mit Mietwagen und im gebündelten Bedarfsverkehr in der Stadt Leipzig getroffen wurde.