

Information über Beschluss mit zusätzlich notwendigen Bedarfen

Referat: KVR	Haupt-/Abteilung(en) (Bereich): HA-III/23	betroffene Referate: KVR
Öffentliche BV: <input checked="" type="checkbox"/>	Nicht-Öffentliche BV: <input type="checkbox"/>	Federführung: KVR
Arbeitstitel geplanter Beschluss:		
Personalbedarf im Gewerblichen Kraftverkehr (KVR-III/23)		

1. Aufgabe**1.1 Kurze Beschreibung der Aufgabe:**

Die Beförderung von Personen im Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen (Taxi, Mietwagen, gebündelter Bedarfsverkehr, Ausflugsfahrten, Ferientouristen) erfordert eine Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz. Für die unterschiedlichen Genehmigungsarten gelten differenzierte Regelungen. Um das Wirtschaftsgefüge nicht zu schädigen und um die Mobilität der Münchner*Innen sicherzustellen, muss die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben überwacht werden.

1.2 Aufgabenart

Pflichtaufgabe <input checked="" type="checkbox"/>	freiwillige Aufgabe <input type="checkbox"/>	bürgernahe Aufgabe <input checked="" type="checkbox"/>
Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/>	zeitlich begrenzte Aufgabe <input type="checkbox"/>	

Kurze Begründung:

Wer gewerbliche Personenbeförderung ausüben möchte, muss grundsätzlich im Besitz einer entsprechenden Genehmigung sein. Der Taximarkt trägt wesentlich zur Sicherung der allgemeinen Infrastruktur des ÖPNV-Netzes bei, indem er Schienenersatzverkehre für die MVG übernimmt und damit auch bei Störungen im Schienennetz die Versorgung der Bevölkerung im ÖPNV gewährleistet. Gerade die Beförderung von schutzbedürftigen Personengruppen wird auch durch den Taxi- und Mietwagenverkehr sichergestellt. So verbesserte sich über die letzten Jahre die Möglichkeit für mobilitätseingeschränkte Menschen, auch an der spontanen Mobilität teilzuhaben. Neben dem Inklusionstaxi und den Inklusionsmietwagen nehmen der Taxi- und Mietwagenmarkt auch bei der Schülerbeförderung einen hohen Stellenwert ein. Der Schutz dieser Verkehrsformen ist daher zwingend durchzusetzen. Derzeit schwächen jedoch insbesondere plattformbasierte Mietwagen (z.B. Uber, FreeNow) den Taximarkt.

Am 01.08.2021 trat das novellierte Personenbeförderungsgesetz in Kraft. Mit der Gesetzesnovelle kommt durch den gebündelten Bedarfsverkehr (Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, bei der mehrere Beförderungsaufträge entlang ähnlicher Wegstrecken gebündelt ausgeführt werden) eine neue, weitere Verkehrsart hinzu. Diese stellt eine weitere Gefahrenquelle für den Mobilitätsmarkt dar, wenn die Einhaltung der hierfür vorgesehenen Pflichten nicht ausreichend überwacht wird. Könnten keine zusätzlichen Stellen eingerichtet werden, sind insbesondere die umweltpolitischen Ziele des PBefG nicht zu erreichen. Zudem würde sich der Personenbeförderungsmarkt weiterhin zu einem Sektor entwickeln, in dem technischer Fortschritt und die Klimaschutzziele über Lohndumping und Einsparungen im Arbeitsschutz finanziert werden.

1.3 Auslöser des Mehrbedarfs

inhaltlich / qualitative Veränderung der Aufgabe <input checked="" type="checkbox"/>	neue Aufgabe <input checked="" type="checkbox"/>	quantitative Aufgabenausweitung <input type="checkbox"/>
---	--	---

kurze Erläuterung:

Neben einer weiteren Verkehrsform (gebündelter Bedarfsverkehr) schafft die Gesetzesänderung eine Vielzahl neuer Regeln zur Gewährleistung der Mobilitätsvielfalt. Schärfere Regelungen zu Sozialstandards, Tarifregelungen zur Unterbindung von Dumpingpreisen und auch Marktzugangsbeschränkungen für Mietwagen und den gebündelten Bedarfsverkehr stellen neue Aufgaben dar. Die Überwachungsmöglichkeiten werden durch die Schaffung einer bundesweiten Datenplattform verbessert und bringen die Intensivierung der gesetzlichen Aufsichtspflicht mit sich. Das Personenbeförderungsrecht verfolgt künftig ausdrücklich die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit. Ein weiteres Ziel der Gesetzesnovelle ist die Inklusion von mobilitätseingeschränkten Personen.

Es werden zudem die Verkehrsformen priorisiert und der Schutz wichtiger Verkehrsarten geschärft. Hierzu wurden umfassende Regelungen geschaffen, die einen ruinösen Wettbewerb zwischen den gebündelten Bedarfsverkehren und dem klassischen ÖPNV-Markt unterbinden sollen. Mietwagen und gebündelte Bedarfsverkehre können unter bestimmten Voraussetzungen kontingentiert werden. Der Taximarkt ist und bleibt weiterhin zu schützen.

Aus den neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen ergeben sich umfassende Gestaltungsmöglichkeiten, die nur mit den erforderlichen personellen Ressourcen genutzt werden können.

Fazit:

Das novellierte Personenbeförderungsrecht ist geprägt durch eine Verlagerung der Entscheidungskompetenz hin zu den Kreisverwaltungsbehörden. Um die gesetzgeberischen Ziele zu erreichen und einen funktionierenden Verkehrsmarkt zu erhalten, müssen Regelungen nicht nur geschaffen, sondern auch überwacht werden.

Erforderliche Personalkapazitäten

a) Sachgebiet 1 - Genehmigungen, Rettungsdienst, GüKG, Freigestellte Verkehre III/231:

Für die Erledigung der Aufgaben wird im Sachgebiet 1 (KVR-III/231) eine weitere VZÄ in der 3. QE aufgrund der Einführung einer neuen Genehmigungsform sowie der Vielzahl an neuen Regelungen, die im Zusammenhang mit den vorgenannten Zielen der Novelle stehen, benötigt.

Mietwagen können künftig (fahrzeugbezogen) weitere Abstellorte haben. Im Rahmen einer konservativen Schätzung wird bei derzeit 678 Mietwagen davon ausgegangen, dass zu Beginn etwa 20% von dieser neuen Regelung Gebrauch machen werden und somit etwa 136 zusätzliche Prüfungsverfahren entstehen. Aus der durchgeführten Personalbedarfsermittlung im Jahr 2019 ergibt sich eine mittlere Bearbeitungszeit pro Fall von rd. 122 Minuten.

Es werden zudem ca. 10 Antragsverfahren im Bereich des gebündelten Bedarfsverkehrs pro Jahr erwartet. Die mittlere Bearbeitungszeit pro Fall liegt inkl. Betriebssitzüberprüfung bei rd. 337 Minuten.

Allein zur Erfüllung dieser neuen Aufgaben ist eine zusätzliche Kapazität von 0,2 VZÄ erforderlich.

Nicht bemessen, aber als wesentlicher Bestandteil zu berücksichtigen, sind die zu erlassenden Rechtsverordnungen und die Evaluierung derselben in Bezug auf die neu

geschaffenen Möglichkeiten zu den Tarifregelungen (Taxi,- Mietwagen,- und gebündelter Bedarfsverkehr), Sozialstandards und der Barrierefreiheit sowie den Bündelungsquoten. Diese neuen Gestaltungsmöglichkeiten gehen sowohl mit einem beachtlichen Gestaltungspotenzial als auch mit erheblicher Verantwortung einher. Um diesbezüglich den Ansprüchen des Gewerbes, aber auch den politischen Zielen der LH München gerecht zu werden, sind weitere inner- und außerstädtische Schnittstellen erforderlich. Konkret bedeutet dies, dass umfassende behördliche Entscheidungen, insbesondere in Form von Allgemeinverfügungen und Tarifordnungen, nötig werden. Diese Vorgaben müssen unter Achtung der öffentlichen Verkehrsinteressen dauerhaft überwacht und angepasst werden. Zur Abschätzung des Personalbedarfs können diesbezüglich allenfalls die Erfahrungen im Bereich des Erlasses von Taxitarifordnungen bzw. Taxiordnungen herangezogen werden. Solche Verfahren, die regelmäßig mehrere Monate in Anspruch nehmen und in einer Beschlussfassung durch den Stadtrat enden, sind mit dem vorhandenen Personal nicht zu bewältigen. Auch kann die LH München diese Aufgabe nicht vernachlässigen, da beispielsweise im Bereich des gebündelten Bedarfsverkehrs eine gesetzliche Pflicht zum Erlass einer Tarifordnung geschaffen wurde.

Hinzu kommen noch Querschnittsaufgaben, aber auch Verwaltungsmaßnahmen wie Ablehnungen, Widerrufe und Sonderfälle. Ebenso fallen noch Fahrzeugzulassungen, Fahrzeugwechsel, Gewerbemeldungen, Zweitschriften, Beratungsgespräche, Aktenanforderungen etc. an, die außerhalb der o.g. Antragsverfahren geführt werden.

Ogleich der Personalbedarf im Sachgebiet 1 grundsätzlich als weitaus höher erachtet wird, wird nach der vorgenannten konservativen Schätzung zunächst nur **1 VZÄ** in der 3. QE beantragt.

b) Sachgebiet 2 Betriebsprüfungen Personenbeförderung III/232:

Quantitative und qualitative Aufgabenausweitung in der Aufsicht von Personenbeförderungsunternehmen:

KVR-III/232 führte im Zeitraum vom 20.01.2020 bis zum 20.03.2020 in Abstimmung mit dem Personal- und Organisationsreferat eine Personalbedarfsermittlung durch. Diese Personalbedarfsermittlung ergab auf Sachbearbeiterebene einen Personalmehrbedarf i.H.v. 3,7 VZÄ sowie einen Personalmehrbedarf für strategisch-konzeptionelle Aufgaben i.H.v. 0,7 VZÄ in den Bereichen Führung und Grundsatz. Das Ergebnis der Personalbedarfsermittlung wurde mit dem POR abgestimmt und besteht i.H.v. **4,4 VZÄ** (3.QE).

Durch die Schaffung weiterer Stellen soll der Kontrolldienst für das Taxi- und Mietwagengewerbe neu strukturiert werden, um die Betriebsprüfungen noch effektiver zu gestalten sowie den Qualitätsstandard insbesondere im Hinblick auf die Prüfungstiefe verbessern zu können. Somit kann wiederum die Anzahl der Kontrollen gesteigert werden, um die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes weiter sichern zu können.

Die Durchführung von Betriebsprüfungen führt zudem zu einer steigenden Zahl an Widerrufs-, Widerspruchs- und Klageverfahren, zu Abmahnungen und Ordnungswidrigkeitenverfahren.

Neue Aufgaben aufgrund der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes vom 01.08.2021:

Wie zuvor dargestellt, ergeben sich durch die neuen Ziele und Vorgaben im Personenbeförderungsrecht Mehraufwände bei den Prüfungen. Allein die zusätzlichen Abstellorte, die Vorgaben zu Sozialstandards, Barrierefreiheit, Klimazielen, Nachhaltigkeit und der Bündelungsquoten sowie die Sicherstellung der ausschließlichen Betätigung im genehmigten Verkehrsbereich lösen einen erhöhten Prüfungsaufwand aus. Betriebsprüfungen in Personenbeförderungsunternehmen müssen somit wesentlich umfangreicher werden, um die Umsetzung und Einhaltung der zahlreichen neuen Vorgaben, die der Gesetzgeber mit der novellierten Fassung des PBefG geschaffen hat, zu überwachen.

Auch die Möglichkeit zusätzlicher Abstellorte im Mietwagenbereich stellen eine wesentliche Herausforderung dar. Mit Blick auf die weiterhin herrschende Rückkehrpflicht für Mietwagen wird die erforderliche Überwachung durch die Schaffung weiterer Abstellorte zusätzlich erschwert. Die ohnehin sehr aufwendige Beweisführung, die zur Ahndung derartiger Verstöße notwendig ist, wird durch diese neu geschaffene Option erheblich erschwert. Hervorzuheben ist, dass im Bereich des Mietwagenverkehrs und insbesondere hinsichtlich der Rückkehrpflicht bisher die Beanstandungsquote bei etwa 85 % liegt und damit eine erhebliche Gefährdung des Taximarktes einhergeht. Zudem ist eine regelmäßige Überwachung der zusätzlichen Abstellorte notwendig, da andernfalls „Scheinabstellorte“ angemeldet werden könnten, um sich damit systematisch der Rückkehrpflicht zu entziehen.

Bei den weiteren o.g. Zielen und Vorgaben handelt es sich um vollkommen neue Bereiche, die bei Betriebsprüfungen zu berücksichtigen sein werden. Diese erhöhen folglich sowohl den Umfang als auch die fachliche Tiefe der Betriebsprüfungen, was zwingend mit einer höheren Bearbeitungszeit pro Fall einhergeht. Gleiches gilt für den Taximarkt, da hier die Betriebsprüfungen aufgrund der Lockerungen im Tarifrecht nun zeitintensiver werden müssen. Die Umsetzung des novellierten Personenbeförderungsrechtes hängt davon ab, ob die geschaffenen Regelungen und Auflagen auch erfüllt bzw. beachtet werden. Vorgaben zu Sozialstandards, Klimaschutz und Bündelungsquoten laufen ins Leere, soweit seitens der Aufsichtsbehörden keine (ausreichende) Überwachung stattfinden kann.

Weiterhin kommt mit der neuen Verkehrsform des gebündelten Bedarfsverkehrs auf absehbare Zeit eine völlig neue Verkehrsform hinzu. Auch wenn die geschätzte Anzahl der Antragssteller (s.o.) etwa 10 Unternehmen umfassen wird, wird es sich wohl um verhältnismäßig große Anbieter handeln, die ihre Beförderungsleistung mit umfangreichen Flotten anbieten werden. Der Prüfungsaufwand solcher Unternehmen übersteigt den Regelfall um ein Vielfaches und bindet erheblicher personelle Ressourcen.

Schließlich erhöht die neu geschaffene Verkehrsform den Abgrenzungsaufwand, der aus dem Spannungsfeld entsteht, dass Taxi-, Mietwagen-, gebündelter Bedarfsverkehr und Anbieter von Ausflugsfahrten allesamt die Leistung „Personenbeförderung“ anbieten, jedoch einem jeweils unterschiedlichen Rechtsrahmen unterliegen. Es ist abzusehen, dass Antragsteller mit Blick auf die Regelungsdichte, die Verkehrsform bevorzugen werden, die den geringsten Aufwand erwarten lässt. Im Rahmen von Betriebsprüfungen gilt es folglich zu überwachen, ob die Genehmigungen für den betriebenen Verkehr ausreichend sind. Etwaige Verstöße sind zu ahnden.

Zusammenfassend ist somit mit einem wesentlichen Anstieg von Verwaltungsmaßnahmen wie Abmahnungen, Widerrufe und Antragsablehnungen auszugehen. Ebenso ist mit einem Anstieg von Ordnungswidrigkeitenverfahren zu rechnen.

Könnten keine Stellen eingerichtet werden, sind insbesondere die umweltpolitischen Ziele nicht zu erreichen. Zudem würde sich der Personenbeförderungsmarkt weiterhin zu einem

Sektor entwickeln, in dem technischer Fortschritt und die Klimaschutzziele über Lohndumping sowie Einsparungen im Arbeitsschutz finanziert werden. Neben einer Stärkung der Schwarzarbeit und zu befürchtende Mindereinnahmen bei der Gewerbesteuer sind hier auch Defizite in der Instandhaltung von Fahrzeugen zu erwarten, wenn keine ausreichende Überwachung stattfinden kann. Technische Mängel bei Fahrzeugen stellen eine nicht unerhebliche Gefahr für die Sicherheit von Verkehrsteilnehmer*innen und Fahrgästen dar.

Im Ergebnis kann somit festgestellt werden, dass ohne das notwendige Personal eine spürbare Beeinträchtigung des Münchner Mobilitätsmarktes zu erwarten ist, da das gesetzlich eingeräumte Potential nicht ausgeschöpft und kein ordnungsgemäßer Wettbewerb zwischen den zahlreichen Verkehrsformen gewährleistet werden kann.

Im Rahmen der PBE wurde 2020 ein Wert von 821.843 Minuten (JAM) ermittelt. Der Mehraufwand aufgrund der gesetzlichen Änderung wird sich nach konservativen Schätzungen auf 35% beziffern (287.645 JAM). Die Gesetzesänderungen lösen demnach einen prognostizierten Mehrbedarf von 3,36 VZÄ aus, wovon bereits 1,0 VZÄ im Rahmen des Beschlusses 20-26 / V 04857 realisiert wurden. Es verbleibt mithin ein Personalbedarf i.H.v. **2,0 VZÄ** (3.QE).

Personalbedarf gesamt KVR-III/23:

Insgesamt ergibt sich daher ein Personalmehrbedarf von **7,4 VZÄ** für die gesamte Unterabteilung Gewerblicher Kraftverkehr (KVR-III/23). Mit Ausnahme des Stellenbedarfs aus der quantitativen und qualitativen Aufgabenausweitung sollen die einzurichtenden Stellen ab Stellenbesetzung für drei Jahre befristet werden. Innerhalb dieser Laufzeit wird eine Personalbedarfsermittlung durchgeführt.

Bei Personalmehrbedarf:

Erforderliche Personalbedarfsermittlung gem. Leitfaden ist erfolgt? ja nein

Im Rahmen der quantitativen und qualitativen Aufgabenausweitung (KVR-III/232) wurde eine Personalbedarfsermittlung gem. Leitfaden durchgeführt; in Bezug auf die übrigen Stellenbedarfe nicht. Der dauerhafte Personalbedarf dieser übrigen 3,0 VZÄ wird durch eine analytische Personalbedarfsermittlung innerhalb des dreijährigen Befristungszeitraumes überprüft. Nach Feststellung des Personalbedarfs wird eine erneute Stadtratsentscheidung herbeigeführt.

1.4 Bereits eingesetzte Personalkapazitäten und Haushaltsmittel

Konsumtive Auszahlungen (nur Personal):	3.382.500 € (von 2023-27)
Personalkapazitäten in VZÄ:	10,25 VZÄ

Konsumtive Auszahlungen (ohne Personal): 41.000 € (APK von 2023-27)

1.5 Refinanzierung/Kompensation

Refinanzierung (siehe Nr. 4)	Kompensation (siehe Nr. 5)
------------------------------	----------------------------

2. Finanzielle Auswirkungen

2.1 Zahlungen gesamt

2023 - 2027

2.1.1 Gesamteinzahlungen konsumtiv

0 €

2.1.2 Gesamtauszahlungen konsumtiv

1.841.400 €

2.1.3 Gesamteinzahlungen investiv	0 €
2.1.4 Gesamtauszahlungen investiv	0 €

2.2 konsumtiv	Planjahr 2023
2.2.1 Einzahlungen	0 €
2.2.1.1 Zuwendungen und allgemeine Umlagen	
2.2.1.2 Sonstige Transfereinzahlungen	
2.2.1.3 Öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	
2.2.1.4 Privatrechtliche Leistungsentgelte	
2.2.1.5 Kostenerstattungen und Kostenumlagen	
2.2.1.6 Sonstige Einzahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit	
2.2.2 Auszahlungen	264.920 €
2.2.2.1 Personalauszahlungen	244.200 €
2.2.2.2 Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (ohne Arbeitsplatzkosten)	
2.2.2.3 Arbeitsplatzkosten	20.720 €
2.2.2.4 Transferauszahlungen	
2.2.2.5 Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit	
2.3 investiv	Planjahr 2023
2.3.1 Einzahlungen	0 €
2.3.1.1 Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	
2.3.1.2 Einzahlungen aus Investitionsbeiträgen u.ä.	
2.3.1.3 Einzahlungen aus der Veräußerung v. Sachvermögen	
2.3.1.4 Einzahlungen aus der Veräußerung v. Finanzvermögen	
2.3.1.5 Einzahlungen für sonstige Investitionstätigkeit	
2.3.2 Auszahlungen	0 €
2.3.2.1 Auszahlungen für den Erwerb v. Grundst. und Gebäuden	
2.3.2.2 Auszahlungen für Baumaßnahmen	
2.3.2.3 Auszahlungen für den Erwerb von immateriellem und beweglichem Sachvermögen	
2.3.2.4 Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen	
2.3.2.5 Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen	
2.3.2.6 Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit	

3. zusätzlicher Büroraumbedarf		
3.1 Kann der geltend gemachte Personalbedarf in den vorhandenen Bestandsflächen des Referats untergebracht werden?		
Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	Teilweise <input type="checkbox"/>
3.2 Falls „nein“ / „teilweise“ ausgewählt wurde: Für wie viele der zusätzlich angemeldeten VZÄ wird Büroflächenbedarf ausgelöst?		

4. Refinanzierung	
4.1 des geltend gemachten Personalbedarfs:	
Art:	Höhe in %:
4.2 des geltend gemachten Sachmittelbedarfs:	
Art:	Höhe in %:

5. Kompensation (nur zu 100 %)
5.1 des geltend gemachten Personalbedarfs: Eine Kompensation innerhalb des Stellenplans ist für die Erfüllung der neuen Aufgabe nicht möglich. Zu berücksichtigen bleibt eine etwaige Geltendmachung der Kostenerstattung durch die LHM im Rahmen des Subsidiaritätsprinzips.
bei Produkt (Nr. + Bezeichnung):
5.1 des geltend gemachten Sachmittelbedarfs:
bei Produkt (Nr. + Bezeichnung):