

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Prof. Dr. Jörn Kruse und Detlef Ehlebracht (AfD) vom 28.03.18

und Antwort des Senats

Betr.: Neues MOIA-Mobilitätsangebot für Hamburg

Presseberichten zufolge beabsichtigt die VW-Tochter „MOIA“, ab dem vierten Quartal des Jahres eine auf drei Monate ausgelegte Probephase eines neuartigen Shuttle-Services mit speziell auf die Situation in Hamburg zugeschnittenen Elektro-Fahrzeugen auf Brennstoffzellen-Basis zu starten und ab dem 1. Quartal 2019 den kommerziellen Betrieb aufzunehmen. Die Planung, Entwicklung und Konstruktion des elektrisch betriebenen Fahrzeugs hat MOIA gemäß Aussagen auf seiner Webseite „in gerade einmal zehn Monaten abgeschlossen“, sodass schon im Herbst 2017 ein Testbetrieb ohne Personenbeförderung aufgenommen werden konnte. Inzwischen ist das für den Probetrieb mit Passagieren erforderliche Genehmigungsverfahren beim Hamburger Senat eröffnet worden.

MOIA positioniert den neuen Service Presseberichten zufolge als „Mietwagen“-Sharing-Angebot zwischen Taxi und öffentlichem Personennahverkehr.

Die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) ist nach Auskunft des Senats (Antwort auf Drs. 21/11861) an diesem Projekt „nicht beteiligt“; allerdings räumt der Senat ein, dass hinsichtlich einer gemeinsamen App-Entwicklung „eine Kooperation mit der HOCHBAHN ... vorgesehen (sei)“, um beide Verkehrssysteme besser zu integrieren. Dem Senat sei jedoch nicht bekannt, „seit wann das Projekt MOIA von der Volkswagen AG(!) verfolgt wird.“

Während des Probetriebes im 4. Quartal 2018 wird der MOIA-Shuttle-Service von Fahrgästen gem. Auskunft des Senats nur ein ermäßigtes Entgelt erheben, das die reinen Betriebskosten decken soll. Auch im kommerziellen Betrieb ab 2019 sollen Presseberichten zufolge die Fahrpreise deutlich unter den Tarifen liegen, die von konkurrierenden Taxibetrieben erhoben werden.

Im Mai vergangenen Jahres hat der Hamburger Senat eine drastische Erhöhung der Taxi-Tarife beschlossen, die seit Juni 2017 Geltung haben. In Hauptverkehrszeiten wurden Presseberichten zufolge Taxifahrten dadurch um bis zu 12,2 Prozent teurer. Zuvor waren schon im Oktober 2014 die Taxipreise erhöht worden. Gegen die Preiserhöhungen gab es im Hamburger Taxigewerbe heftigen Protest, da ein weiterer Verlust an Konkurrenzfähigkeit befürchtet wird. Schon seit geraumer Zeit ist die Taxi-Branche – was die Anzahl der Taxen angeht – von einem deutlichen Schrumpfungsprozess betroffen (vergleiche zum Beispiel „Hamburger Abendblatt“ vom 06.05.2017: „Hamburgs Taxibranche kritisiert höhere Preise“).

Dies vorausgeschickt fragen wir den Senat:

Der öffentliche Personennahverkehr ist und bleibt das Rückgrat der Mobilität in der Stadt. Daneben wächst jedoch der Markt der On-Demand-Mobilität stetig, also der Anbieter, die sich mit der Vermittlung und dem Betrieb von Mobilitätservices beschäftigen. Der Senat begrüßt ausdrücklich, dass neue Marktteilnehmer innovative Konzepte zur Personenbeförderung anbieten. Diese sollen in Hamburg erprobt und bei Erfolg dauerhaft eingeführt werden. Deshalb hat Hamburg sehr früh den Aufbau von Carsharing- und Fahrradverleihsystemen unterstützt. Mobilität in den großen Städten wird zunehmend über digitale Vermittlungsplattformen organisiert werden. Die Digitalisierung ermöglicht es, Mobilitätsangebote und deren Nachfrage in Echtzeit bedarfsgerecht zu koordinieren, Linienverkehre zu individualisieren und die Effizienz des Verkehrssystems insgesamt zu erhöhen. Die neuen Anbieter gehen davon aus, dass viele Menschen in den Innenstädten vom eigenen Fahrzeug auf einen hochwertigen Mix verschiedener Angebote umsteigen werden. Die neuen Angebote setzen auf verbesserten Verkehrsfluss durch weniger, aber besser ausgelastete Fahrzeuge. Zugleich werden lokal emissionsfreie Antriebe schrittweise den Verbrennungsmotor ersetzen und die bestehenden Herausforderungen im Hinblick auf Luftreinhaltung und Lärminderung bewältigen helfen.

Das Taxengewerbe stellt eine wichtige Säule des Verkehrsangebots in Hamburg dar. Es bietet insbesondere eine sehr hohe Verfügbarkeit und direkte Start-Ziel-Verbindungen. Der Senat setzt sich deshalb dafür ein, gute Bedingungen für das Taxengewerbe zu gewährleisten. Dazu gehören neben einem fairen Wettbewerb auch die Überwachung der Zuverlässigkeit und die Gewährleistung auskömmlicher Tarife, aber auch die Ermöglichung flexibler Angebotsformen im Bereich des Ride-Sharing.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf Grundlage von Auskünften der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) wie folgt:

1. *Seit wann genau ist der Senat über die Hamburg-Pläne von MOIA informiert?*

Erste Informationen über die Pläne von MOIA stammen aus der ersten Jahreshälfte 2017. Der Genehmigungsantrag wurde im Dezember des Jahres 2017 gestellt.

2. *Das Genehmigungsverfahren für MOIA läuft aktuell. Auf welcher Rechtsgrundlage wird entschieden? Wie wird der MOIA-Shuttle-Service gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) eingeordnet?*

Der sogenannte Shuttle-Service wird als neue Verkehrsform eingeordnet, die gemäß § 2 Absatz 7 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erprobt werden soll. Darüber hinaus ist die Genehmigung für den Verkehr mit Mietwagen gemäß § 49 Absatz 4 PBefG beantragt worden.

3. *Welche zusätzlichen betriebswirtschaftlichen Vorteile genau verspricht sich die HOCHBAHN durch das Kooperationsprojekt mit MOIA? Bitte detailliert erläutern.*

Es handelt sich nicht um ein Kooperationsprojekt zwischen der HOCHBAHN und MOIA.

4. *Welche konkreten Entlastungen/Verbesserungen für den Personennahverkehr in Hamburg erwarten HOCHBAHN beziehungsweise der Senat durch den MOIA-Shuttle-Service? Wo genau liegen die Vorteile gegenüber dem öffentlichen Personennahverkehr beziehungsweise den schon vorhandenen Taxidiensten? Bitte detailliert erläutern.*

Siehe Drs. 21/11861.

5. *Welche Auswirkungen und Verdrängungseffekte erwartet der Senat durch den von MOIA – Presseberichten zufolge – mittelfristig geplanten Einsatz von bis zu 1.000 Fahrzeugen auf die Taxi-Branche, deren Fuhrpark in der Hansestadt schon jetzt auf rund 3.000 Taxen geschrumpft ist?*

Der Senat geht davon aus, dass durch neue Angebotsformen die Bereitschaft der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, auf das eigene Auto zu verzichten,

deutlich erhöht wird. Von der wachsenden Nachfrage werden alle Anbieterinnen und Anbieter, auch die Taxen profitieren.

Die Auswirkungen auf den Taxenverkehr und auch auf die weiteren bereits am Markt befindlichen Beförderungsangebote werden im Rahmen der Erprobung einer neuen Verkehrsart intensiv untersucht.

6. *Für das 4. Quartal 2018 plant MOIA Presseberichten zufolge in Hamburg zunächst eine Erprobungsphase. Handelt es sich dabei um einen Betrieb im Sinne der „Experimentierklausel“ gemäß § 2 Absatz 7 PBefG, die auf maximal vier Jahre ausgelegt ist?*

Falls ja, würde der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde gegebenenfalls erwägen (und unter welchen Bedingungen), den Probebetrieb über die zunächst von MOIA geplanten drei Monate hinaus zu verlängern?

7. *Welche Vorteile genießt MOIA während der oben genannten dreimonatigen Probephase im Vergleich zu den Anforderungen im späteren regulären Betrieb?*

Der Antrag von MOIA zielt darauf ab, festzustellen, dass die Erprobungsphase im 4. Quartal des Jahres 2018 gemäß § 1 Absatz 2 PBefG genehmigungsfrei ist, da das Gesamtentgelt die Betriebskosten nicht übersteigt. Eine Verlängerung ist nicht beantragt.

8. *Ab wann spätestens erwartet MOIA, dass sein Shuttle-Service in Hamburg Gewinne abwerfen wird?*

Die Ertragsplanung ist Sache des Betreibers; es handelt es sich um Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse.

9. *Wie soll der MOIA-Shuttle-Service zukünftig tarifmäßig eingeordnet werden? Kann MOIA selbst über die Preise – während beziehungsweise außerhalb des Probebetriebs – frei entscheiden oder bestimmt der Senat die Tarife? Welcher Mehrwertsteuersatz wird Anwendung finden?*

Eine Pflicht zur Anwendung eines staatlich kontrollierten oder festgesetzten Tarifs kennt das PBefG nur für den Taxen- und für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Preisbestimmung im beabsichtigten Regelbetrieb ist grundsätzlich Sache der Unternehmerin oder des Unternehmers. Zur Wahrung des öffentlichen Verkehrsinteresses am ÖPNV soll allerdings eine Auflage erfolgen, die sicherstellt, dass das Preisniveau für HVV-Fahrkarten nicht unterschritten wird. Ob eine Tarifpflicht für den neuartigen Verkehr künftig sinnvoll und notwendig ist, wird sich im Rahmen der Erprobung erweisen. Die Festsetzung des maßgeblichen Steuersatzes erfolgt im Besteuerungsverfahren, das mangels Betriebsaufnahme noch nicht eingeleitet ist.

10. *Wie beurteilt der Senat die mögliche Gefahr, dass MOIA mittel- bis langfristig nicht kostendeckend arbeitet und von dritter Seite – etwa der Volkswagen AG – subventioniert werden müsste? Würde der Senat ein solches Szenario als „Preisdumping“ werten?*

Falls ja, mit welchen Konsequenzen (auch für die Taxi-Branche)?

Falls nein, warum nicht?

Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit obliegt dem Betreiber. Anhaltspunkte für Preisdumping oder Verstöße gegen andere Vorschriften liegen nicht vor.

11. *Kann sich der Senat gegebenenfalls Ausgleichsmaßnahmen zugunsten der Taxi-Branche im Zusammenhang mit dem Markteintritt der MOIA-Konkurrenz vorstellen?*

Falls ja, wie könnten solche Ausgleichsmaßnahmen aussehen?

Falls nein, warum nicht?

Der Senat hat sich damit nicht befasst.

12. *Hat der Senat – und mit welchem Ergebnis – überprüft, dass MOIA die technischen/technologischen/logistischen Herausforderungen dauerhaft erfüllen kann, die mit dem geplanten Einsatz von bis zu 1.000 mit neuartigen Antriebstechnologien ausgerüsteten und bisher in der Praxis kaum erprobten Fahrzeugtypen auf Dauer verbunden sind? Welche Zusagen zur Betriebsbereitschaft hat MOIA dazu gegeben? Bitte das neue technologische Konzept von MOIA sowie die geplanten Maßnahmen zur Gewährleistung eines dauerhaften Betriebes detailliert erläutern.*

Da die beantragten Genehmigungen nicht zu einer Betriebspflicht führen, liegt die technologische Umsetzung des Vorhabens allein beim Betreiber.

13. *Mit dem Markteintritt von MOIA ist mit einem deutlichen Verdrängungswettbewerb im Hamburger Taxi- und Mietwagensektor zu rechnen. Wie schätzt der Senat die Möglichkeit eines völligen oder teilweisen Scheiterns des auf neuartiger Technologie basierenden MOIA-Projekts ein? Welche Maßnahmen plant der Senat, um im Falle eines möglichen Scheiterns des MOIA-Projektes und vor dem Hintergrund der Folgen eines voraussichtlich vorausgegangenen Verdrängungswettbewerbs am Taxi- und Mietwagenmarkt die „öffentlichen Verkehrsinteressen“ im Sinne des § 2 Absatz 7 PBefG zu gewährleisten?*

Der Senat äußert sich zu hypothetischen Fragen grundsätzlich nicht. Im Übrigen siehe Antwort zu 5.

14. *Wird es MOIA – Betriebsgenehmigung vorausgesetzt – gestattet sein, den Umfang und die kalendermäßige (zeitliche) Ausgestaltung seiner Personenbeförderungsdienste in eigener Regie zu gestalten?*

Falls ja, in welchem Rahmen?

Falls nein, warum nicht?

Ja, es gibt auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) keinen eingrenzenden Rahmen. Vorbedingung ist die Einrichtung sogenannter virtueller Haltestellen, deren Standorte aus der App ersichtlich sein müssen.

15. *Wie beurteilt der Senat die vom Taxigewerbe erhobenen Bedenken, dass MOIA über die Verwendung der mit der HOCHBAHN gemeinsam entwickelten App trotz der voraussichtlich erfolgenden Einordnung als „Mietwagenservice“ dennoch faktisch Taxidienste anbieten kann? Wie beurteilt der Senat die sich in diesem Falle für MOIA bietende Gelegenheit des sogenannten Rosinenpickens, das heißt einer Konzentration auf lukrativ erscheinende Beförderungsleistungen, ohne der für Taxibetriebe gemäß § 47 PBefG bestehenden Beförderungspflicht unterworfen zu sein?*

Das Angebot unterscheidet sich im Hinblick auf die Verfügbarkeit deutlich vom Taxenverkehr, insbesondere wird es keine Möglichkeit geben, Kundenaufträge ohne Vermittlung durch die App unmittelbar im Verkehr aufzunehmen. Die lückenlose Bedienung von Kundenaufträgen rund um die Uhr von jedem Ort zu jedem Fahrtziel in Hamburg ist ein unverzichtbarer Vorteil des Taxenverkehrs. Im Übrigen siehe Vorbemerkung und Antwort zu 19.

16. *Welche zusätzlichen Investitionen plant der Senat beziehungsweise die HOCHBAHN, um die für das MOIA-Projekt voraussichtlich notwendigen Infrastrukturvoraussetzungen zu schaffen? Welche Infrastrukturmaßnahmen plant MOIA? Bitte die erforderlichen Maßnahmen, den zeitlichen Ablauf und die dafür voraussichtlich erforderlichen Kosten – getrennt nach Investoren – detailliert auflisten.*

Weder der Senat noch die HOCHBAHN planen Investitionen für die notwendigen Infrastrukturvoraussetzungen von MOIA. MOIA wird die notwendige Anzahl von Stellplätzen einschließlich der Einrichtungen für Pflege und Wartung der Fahrzeuge samt der erforderlichen Ladeinfrastruktur einrichten oder anmieten müssen. Dazu finden Gespräche über eine eventuelle Anmietung freier Teilflächen der HOCHBAHN für die

Abstellung von Fahrzeugen statt, die nach den Maßstäben eines Dritt-Markt-Vergleichs geführt werden. Investitionsplanungen des Betreibers sind im Übrigen nicht bekannt.

17. *Können über Punkt 16. hinausgehende wirtschaftliche/finanzielle Risiken aus der Kooperation der HOCHBAHN mit MOIA für die Freie und Hansestadt Hamburg resultieren?*

Falls ja, in welcher Form und in welchem Umfang?

Falls nein, warum nicht?

Nein, im Übrigen siehe Antwort zu 3.

18. *Welche Umwelt- und Sicherheitsrisiken sieht der Senat für Hamburg im von MOIA geplanten Betrieb von bis zu 1.000 Fahrzeugen mit neuen Antriebstechnologien und wie und mit welchen Maßnahmen genau gedenkt der Senat auf diese neuen Herausforderungen zu reagieren?*

Die Fahrzeuge werden emissionsfrei betrieben, sodass besondere Umweltrisiken nicht zu erwarten sind. Sicherheitsrisiken werden dadurch ausgeschlossen, dass sämtliche Fahrzeuge zum Verkehr zugelassen und die Nachweise über die Abnahme nach § 42 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrzeugen im Personenverkehr (BOKraft) vorhanden sein müssen.

19. *Hat die HOCHBAHN in dieser Sache auch Kooperationsgespräche mit „Hansa-Taxi“ oder anderen vergleichbaren Sharing-Services geführt?*

Falls ja, mit welchem Ergebnis?

Falls nein, warum nicht?

20. *Taxi-Unternehmen wie zum Beispiel „Hansa-Taxi“ verfolgen mit dem MOIA-Shuttle-Service vergleichbare App-gestützte Sharing-Beförderungsdienste, wenn auch mit konventioneller Technologie. Welche Gründe sind dafür verantwortlich, dass die HOCHBAHN stattdessen mit einem neuen Anbieter wie MOIA kooperiert, und dies trotz bislang weitgehend unerprobter Technologien?*

Die HOCHBAHN bietet anderen Vermittlungsdiensten die Integration in die switchh-Plattform ebenso an wie MOIA. Ob diese Integration erfolgt, ist wie im Fall MOIA noch offen.

21. *Hatte der Senat im Rahmen der von ihm im Mai/Juni 2017 beschlossenen Taxi-Tariferhöhungen schon Kenntnis von den MOIA-Plänen für Hamburg?*

Falls ja, hat der Senat die MOIA-Pläne bei seinen Entscheidungen über die Anpassung der Taxi-Tarife berücksichtigt? Falls zutreffend: in welcher Weise? Welche Rolle haben dabei ökologische und umweltstrategische Gesichtspunkte gespielt?

Bei der Entscheidung des Senats über die letzte Anpassung der Taxitarife im Jahr 2017 hatten die Pläne von MOIA noch nicht die erforderliche Konkretisierung, um sie berücksichtigen zu können.

22. *Welche umweltpolitischen Langfristeffekte erwartet der Senat über den MOIA-Shuttle-Service für Hamburg? Sind Synergie- oder – im Gegenteil – gar auch Substitutionseffekte im Zusammenhang mit dem gegenwärtig vorangetriebenen Ausbau der Infrastruktur für Elektromobilität in Hamburg zu erwarten? Bitte detailliert erläutern.*

Die Erprobung dient unter anderem dazu, Erfahrungen zu sammeln, ob ein Angebot zur gemeinsamen Benutzung emissionsfreier Fahrzeuge unter großstädtischen Bedingungen realisierbar ist und insbesondere in welchem Umfang der motorisierte Individualverkehr hierdurch substituiert werden kann. Hiermit soll der Ausbau der Infrastruktur für Elektromobilität ergänzt aber keinesfalls ersetzt werden.

23. *Gibt es mit Volkswagen ein (explizites oder stillschweigendes) „Agreement“ darüber, dass der Autokonzern über MOIA (und gegebenenfalls über das Projekt hinaus) die energie- und umweltpolitischen Ziele des Senats aktiv unterstützt?*

Falls ja, wie sehen diese geplanten Unterstützungsaktivitäten aus?

Zwischen der Volkswagen AG und der Freien und Hansestadt Hamburg gibt es ein am 29. August 2016 unterzeichnetes „Memorandum of Understanding“ (MoU), das unter folgendem Link abrufbar ist:

<http://www.hamburg.de/contentblob/6770750/79dfb53810fce0a30027b01de5160168/data/2016-08-29-pr-mobilitaetspartnerschaft.pdf>

Das Thema „Luftreinhaltung“ ist ein vereinbartes Kooperationsfeld des MoU und ein Kernthema der gemeinsamen strategischen Mobilitätspartnerschaft. Neben dem geplanten Einsatz der vollelektrischen Shuttle-Fahrzeuge von MOIA in Hamburg sind im Rahmen der Mobilitätspartnerschaft bereits verschiedene Aktivitäten begonnen worden. So sind mit Unterstützung des Bundes durch die Förderrichtlinie Eko/Ewi rund 150 elektrifizierte Volkswagen Fahrzeuge auf den Straßen Hamburgs im Einsatz. Am 22. Februar 2018 sind in diesem Rahmen 50 e-Golf unter anderem an Behörden, Landesbetriebe und Hamburger Unternehmen in Hamburg übergeben worden. Die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) und MAN Truck & Bus untersuchen im Rahmen der Mobilitätspartnerschaft gemeinsam die Zweitverwendung von gebrauchten Batteriespeichern aus dem Elektrobuseinsatz.