

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

des Abgeordneten David Stoop (DIE LINKE) vom 09.10.23

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Wie sichert der Senat gute Arbeit bei den „On-Demand-Verkehren der Zukunft“ durch MOIA?**

**Einleitung für die Fragen:**

*Die VW-Tochter MOIA ist ein wichtiger Partner der Stadt Hamburg, wenn es um die Bereitstellung von On-Demand-Verkehren geht, die insbesondere schlecht vom ÖPNV angebundene Stadtteile erschließen sollen. Auch für VW ist MOIA in Hamburg ein wichtiges Pilotprojekt, das On-Demand-Verkehre als zukünftiges Geschäftsfeld erschließen soll.*

*Anders als im Mutterkonzern profitieren die Beschäftigten von MOIA in Hamburg nicht von einem Tarifvertrag. Die Beschäftigten sollen die Grundlage für fette Gewinne in der Zukunft und die flächendeckende Bereitstellung von On-Demand-Verkehren in Hamburg legen. Zum Dank werden sie mit Niedriglöhnen abgespeist und auch in der Corona-Krise haben sie nicht die volle Inflationszahlung erhalten, von der andere Beschäftigte im Konzern profitieren konnten.*

*Die Fahrer\*innen sind während ihrer Schicht durch die VGA (Vehicle Guidance Assistance) fremdbestimmt und können nicht selbstständig entscheiden, wann sie eine Toilettenpause machen. Diese Pinkelpausen müssen während der Fahrt beantragt werden und der Computer entscheidet, wann und wo die Pause gemacht wird. Es kann vorkommen, dass der Antrag auf eine Pinkelpause abgelehnt wird. Einige Fahrer\*innen verzichten deshalb gar auf Trinken während der Arbeitszeit.*

*Angesichts dieser Zustände ist es mehr als berechtigt, wenn die Beschäftigten in den Streik treten. Der Senat muss sich allerdings die Frage stellen, wie er sicherstellt, dass die von ihm proklamierten Prinzipien guter Arbeit auch bei der Erbringung von On-Demand-Verkehren gelten.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

**Einleitung für die Antworten:**

Der Senat setzt sich auf Landes- und Bundesebene auf vielfältige Weise für attraktive Arbeitsbedingungen ein (siehe unter anderem Drs. 22/7185). Alle genehmigten Verkehrsangebote sind verpflichtet, sich an die gesetzlichen Regelungen, insbesondere die Einhaltung der Vorgaben des Mindestlohngesetzes und des Arbeitszeitgesetzes, zu halten. Mögliche betriebliche Tarifvereinbarungen bleiben hiervon unberührt.

Für die Fahrer:innen der MOIA GmbH (MOIA) besteht jederzeit die Möglichkeit, Sonderpausen zu machen. Diese müssen aus betrieblichen Gründen vor der Durchführung beantragt werden, damit ab diesem Zeitpunkt durch das Pooling-System keine weiteren Fahrgäste hinzugebucht werden und Wartezeiten für diese vermieden werden. MOIA hat für die Durchführung von Sonderpausen neben den Pausenorten auf dem Betriebs- hof zusätzliche Pausenorte bei Partnerunternehmen im ganzen Stadtgebiet organisiert.

Zusätzlich wurde eine Betriebsvereinbarung zur Regelung von Pausenzeiten abgeschlossen.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften von MOIA wie folgt:

**Frage 1:** *Wie viele Haltepunkte bedient MOIA derzeit in Hamburg und welches Gebiet wird damit abgedeckt?*

**Antwort zu Frage 1:**

Mit der neuen Genehmigung als Linienbedarfsverkehr nach § 44 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) hat MOIA zu Beginn des Jahres 2023 den Sprung über die Elbe vollzogen und konnte das Geschäftsgebiet in Hamburg von 200 Quadratkilometern auf eine Fläche von rund 270 Quadratkilometer und 12.500 virtuelle Haltepunkte vergrößern. Mit der Erweiterung in die Stadtteile Wilhelmsburg, Lurup, Osdorf, Billstedt, Billbrook und Rahlstedt reicht das Geschäftsgebiet vor allem im Osten und Westen bereits in weiten Teilen bis an die Stadtgrenzen und steht insgesamt 1,3 Millionen Menschen zur Verfügung.

**Frage 2:** *Wie viele Fahrgäste wurden im Jahr 2022 und im ersten Halbjahr 2023 mit MOIA transportiert?*

**Antwort zu Frage 2:**

Im Jahr 2022 wurden circa 1.400.000 Menschen befördert, bis September 2023 bereits über 2.000.000.

**Frage 3:** *Wie viele Fahrzeuge sind derzeit von MOIA im Einsatz?*

**Antwort zu Frage 3:**

Im September 2023 waren in der Spitze bis zu 330 Fahrzeuge im Mobilitätsservice von MOIA im Einsatz. Der über die Tagesbedienzeit gemittelte Fahrzeugeinsatz lag im Schnitt bei mehr als 100 Fahrzeugen.

**Frage 4:** *Wie viele Beschäftigte sind derzeit bei MOIA in Hamburg angestellt? Wie viele davon sind im Fahrdienst, wie viele in der Verwaltung oder anderen Bereichen tätig? Bitte jeweils sowohl die Zahl der Mitarbeitenden als auch die VZÄ angeben.*

**Antwort zu Frage 4:**

MOIA beschäftigt an den Standorten Hamburg, Berlin und Hannover mehr als 1.400 Personen. In Hamburg werden rund 900 Personen als Fahrer:innen beschäftigt. Für die Beschäftigten im Fahrdienst bei MOIA gibt es verschiedene Arbeitszeitmodelle. Knapp 70 Prozent der Fahrer:innen arbeiten in Vollzeit; die übrigen 30 Prozent verteilen sich auf Angestellte in Teilzeit und in geringerem Umfang auf Angestellte mit Minijob (vor allem Rentner:innen und Studierende).

Detaillierte Angaben zur Personalstruktur können mit Verweis auf das Betriebs- und Geschäftsgeheimnis von MOIA nicht erfolgen.

**Frage 5:** *Welche Pflichten sieht die zwischen der Stadt Hamburg und MOIA geschlossene Vereinbarung für MOIA vor?*

**Frage 6:** *Gibt es durch MOIA vertraglich zugesicherte Mindeststandards guter Arbeit?*

*Wenn nein, wie stellt der Senat sicher, dass die „On-Demand-Verkehre der Zukunft“, die einen integralen Bestandteil seines Verkehrskonzeptes darstellen, mit der Zielsetzung der Sicherung „guter Arbeit“ vereinbar sind?*

**Antwort zu Fragen 5 und 6:**

Die personenbeförderungsrechtlichen Pflichten ergeben sich aus dem PBefG und dem Genehmigungsbescheid. Im Antragsverfahren zum Erhalt der Genehmigung sind unter anderem Unbedenklichkeitsbescheinigungen der Sozialversicherungsträger über die

ordnungsgemäße Abführung der Sozialversicherungsbeiträge vorzulegen. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

**Frage 7:** *Mit welchen Einschränkungen rechnen der Senat und MOIA im Falle eines Streiks und welche Maßnahmen werden diesbezüglich ergriffen?*

**Antwort zu Frage 7:**

Es ist nicht mit spürbaren Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrsangebots zu rechnen. MOIA bietet ein zusätzliches eigenwirtschaftliches Verkehrsangebot zum gut ausgebauten Bus- und Bahnangebot sowie der individuellen Beförderung mit Taxen an.

**Frage 8:** *Es ist das strategische Unternehmensziel von MOIA und VW, eines Tages Ridepooling mit autonomen Fahrzeugen in Hamburg anzubieten. Wie weit sind diese Planungen gediehen und welcher Fahrplan ist für die Implementierung mit dem Senat abgestimmt? Welche Rolle spielen dabei die Interessen der Fahrer\*innen? Welche Konzepte existieren, um diese nicht in die Arbeitslosigkeit zu entlassen?*

**Antwort zu Frage 8:**

Hamburg hat sich in den vergangenen Jahren in mehreren Vorhaben zum autonomen Fahren intensiv mit der Entwicklung des Rechtsrahmens, den technischen Grundlagen und des grundsätzlichen Nachweises, dass autonome Fahrzeuge zum Einsatz im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) geeignet sind, auseinandergesetzt. Auf Grundlage des neuen Rechtsrahmens sowie des Technologiesprungs bei der Fahrzeugtechnik intensiviert Hamburg mit den Vorhaben ahoi und Alike die Zielsetzung in den ÖPNV integrierte „On-Demand-Dienste“ mit autonomen Fahrzeugen sukzessive einzusetzen und auszubauen. Nach dem gegenwärtigen Planungsstand ist davon auszugehen, dass ab dem Jahr 2026 erste autonome Fahrzeuge im ÖPNV in den Regelbetrieb aufgenommen werden können.

Unternehmenseitig wird für den zukünftigen Betrieb einer wachsenden Flotte mit teilweise autonomen Fahrzeugen mit einem ansteigenden Personalbedarf gerechnet. Für die Mitarbeiter:innen entstehen neue Rollen im Betrieb von barrierefreien Fahrzeugen, in der Flottenüberwachung oder im Kundenservice.