



HTV - Hamburger Taxenverband e. V.

c/o Clemens Grün
Eppendorfer Weg 157
20253 Hamburg

HTV - Hamburger Taxenverband e.V.

BWVI
Abt. Taxenstelle, Hr. Meyenborg
Alter Steinweg 4

20459 Hamburg

Hamburg, 19. Januar 2018

Stellungnahme im Anhörverfahren gemäß § 14 PBefG

Ihr Aktenzeichen: RV 211 / § 2 Abs.7 PBefG

Sehr geehrter Herr Meyenborg,

mit Schreiben/eMail vom 2.12.2017 baten Sie um gutachtliche Stellungnahme zu dem Konzessionsantrag der Fa. Moia GmbH.

Das vorgelegte Konzept enthält zahlreiche zielführende Ansätze zur Weiterentwicklung der Mobilitäts-Grundversorgung in der Freien und Hansestadt Hamburg, welche die daran beteiligten Systeme ÖPNV und Taxi seit Jahrzehnten zuverlässig sicherstellen. Leider enthält das Moia-Konzept aber eine Reihe von elementaren konzeptionellen Fehlern, welche in der Folge zu zahlreichen und erheblichen Rechtsverstößen führen und die durch eine Ausnahmegenehmigung nach § 2 Abs.7 PBefG nicht zu heilen sind. Der HTV - Hamburger Taxenverband e.V. empfiehlt der „Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation“ (BWVI) die Ablehnung des Moia-Antrages.

1. Vorbemerkung

Das Moia-Konzept ist eingebettet in mehrere Strategien und Projekte, von denen nur die wichtigsten hier stichwortartig aufgelistet werden sollen:

- Luftreinhaltung durch emissionsärmere Antriebe (z.B. akkugespeiste Elektromobilität)
- Lärmreduzierung durch Umstellungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung (z.B. Sharing)
- Abnahme von motorisiertem Individualverkehr in einer wachsenden Stadt
- Sicherstellung und Verbesserung der Mobilitäts-Grundversorgung in Zeiten der Digitalisierung
- Memorandum of Understanding zwischen Freie und Hansestadt Hamburg und VW AG
- Planung und Ausrichtung von ITS World Conference 2021

Deshalb verbietet sich eine Bewertung des Moia-Konzepts nur und ausschließlich mittels Berufens auf die Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Vielmehr wird in dieser Stellungnahme zuerst der Antrag aus verkehrspolitischer Perspektive betrachtet und dann das Konzept im Detail auf Ziel- und Umsetzung sowie auf Rechtsverträglichkeit untersucht und bewertet.

Die Zeit, die Moia zur Beseitigung der fehlenden Barrierefreiheit benötigt (ca. 2019), kann genutzt werden für angesichts der Größe und Bedeutung des Projekts notwendige gesellschaftliche Erörterungen, fachpolitische Bewertungen und parlamentarische Beratungen. Nach der Beseitigung der konzeptionellen Fehler bleibt ausreichend Zeit, das überarbeitete Projekt rechtzeitig vor dem ITS-Kongress zu realisieren. Der HTV - Hamburger Taxenverband wird sich an der zu leistenden Arbeit gerne, auch als Brückenbauer, beteiligen.

Anlage: Der Stellungnahme beigelegt wird ein Artikel aus der im Oktober 2016 erschienenen Ausgabe der Taxi-Times (Deutschland-Ausgabe). Dort wird ein dem Moia-System sehr ähnliches Verkehrsmittel vorgestellt. Allerdings ist das dort beschriebene System barrierefrei und fährt gesetzeskonform sowohl als konzessioniertes (Sammel-)Taxi als auch als on-demand-Bus innerhalb des örtlichen Verkehrsverbundes.

2. Verkehrspolitische Betrachtung

Das PBefG regelt in einer sehr klugen Ausbalancierung zwischen Linien- und Gelegenheitsverkehren die Grundversorgung mit Mobilität im Rahmen der Staatsaufgabe Daseinsvorsorge. Dabei wird die Grundversorgung seit Jahrzehnten rund um die Uhr und an 365 Tagen im Jahr von den Systemen ÖPNV und Taxi erfüllt und die Bezahlbarkeit durch staatlich verordnete Tarife vom Staat gewährleistet. Deshalb hat der Gesetzgeber entschieden, dass zusätzliche Ergänzungsverkehre (z.B. Limousinenservices in der Rechtsform als Mietwagen) nur soweit zulässig sind, dass sie die Grundversorgung durch ÖPNV und Taxi nicht gefährden. Damit folgte das 1961 geschaffene PBefG auch höchstrichterlichen Grundsätzen aus einer bis heute gültigen Entscheidung des Bundesverfassungsgerichtes aus 1960.

Ein zentraler Fehler in der Moia-Konzeption ist die Schaffung eines dritten Verkehrssystems, das sowohl zum ÖPNV als auch zum Taxi inkompatibel ist, und zwar sowohl physisch als auch tariflich. Das Moia-Konzept macht damit den gleichen Fehler, welches ein anderes Verkehrsprojekt einst scheitern ließ: Auch beim Moia-Konzept wird ebenfalls technikverliebt und gänzlich ohne jegliche intermodale Verkehrs-Eigenschaften an den realen Bedarfen vorbeikonzipiert - wie vor Jahren bei der Magnetschwebbahn.

Zu den schätzungsweise 1.200 Bussen, davon 820 von HHA als mit Abstand größtem ÖPNV-Busbetreiber auf dem Gebiet der FHH, sowie den gut 3.000 Taxis sollen nach den Planungen von Moia weitere bis zu 1.000 Kleinbusse mit einem „linienähnlichen“ Verkehr auf Hamburgs Straßen kommen. Während die Aufgaben der ÖPNV-Betreiber sowie der Taxi-Unternehmer mit staatlich verordneten Preisen erledigt werden müssen, möchte sich Moia den ganzen Regulierungen möglichst weitreichend nicht unterwerfen. Damit wären trotz aller gegenteiligen Moia-Versprechungen teils erhebliche Kannibalisierungseffekte zu erwarten, und zwar sowohl beim schienengebundenen wie bei den Bus-Verkehren des ÖPNV wie auch bei den Taxis. Im Ergebnis werden die Subventionsbedarfe des ÖPNV ansteigen oder alternativ die ÖPNV-Angebote verringert und verschlechtert werden müssen. Das ganz überwiegend kleinteilig organisierte Taxigewerbe hat den 50 Millionen Euro, die sich der VW-Konzern das Projekt seiner Moia-Tochter jährlich alleine in Hamburg kosten lassen will, nichts Adäquates entgegenzusetzen.

Bei derart gravierenden verkehrspolitischen Entscheidungen kann, ja muss erwartet werden, dass bürokratischen Entscheidungen wie über die Erteilung einer Konzession für 1.000 Fahrzeuge die Ausrichtung von gesellschaftlichen und fachpolitischen Debatten sowie eine parlamentarische Befassung zwingend vorgeschaltet werden. Nicht so hier: Weder gab es bisher im Verkehrsausschuss der Hamburger Bürgerschaft eine Befassung mit dem „Moia Mobilitätskonzept für Hamburg“, welches dem Konzessionsantrag der Moia GmbH zugrunde liegt, noch sonst eine andere parlamentarische Erörterung darüber. Bis zum heutigen Tag erhält man bei einer Datenbankrecherche bei ParIDok, dem Online-Angebot der Hamburger Bürgerschaft, im Bereich "Freie Suche" zum Suchwort "Moia" die Rückantwort: "Keine Dokumente gefunden".

Pointiert formuliert: Man kann wichtige Entscheidungen in der Verkehrspolitik nicht allein ein paar Start-Up-Managern und ein paar jungen Computer-Nerds überlassen.

Denn dann kommt dabei die Konzeption eines Verkehrsmittels heraus, dass weder von nicht-App-affinen Senioren noch von Minderjährigen ohne eigene Kreditkarten und Bankkonten genutzt werden kann. In Zeiten von hohen Ansprüchen an die Möglichkeit zur gesellschaftlichen Teilhabe mobilitätseingeschränkter Bürgern und Bürgerinnen, in Zeiten von hohen Investitionen für den barrierefreie Zugang zu öffentlichen Mobilitätsangeboten wollen die Moia- und VW-Verantwortlichen allen Ernstes ein Verkehrsmittel konzessioniert haben, welches so konzipiert wurde, dass es von Rollstuhlfahrern und Rollstuhlfahrerinnen nicht genutzt werden kann. Als Ersatz will Moia „eine angemessene Anzahl von besonders ausgestatteten, barrierefreien Fahrzeugen mit Benzinmotor“ anbieten.

Noch einmal pointiert formuliert: Selbst zu Zeiten der US-Rassentrennung durften wenigstens alle im gleichen Bus sitzen. Moia fällt zehn Jahre nach der Ratifizierung der UN-Behindertenrechtskonvention durch die Bundesrepublik Deutschland selbst hinter diesen Standard zurück.

Moia räumt ein, dass ihr Angebot „linienverkehrsähnlich“ sei. Damit sortiert Moia selbst sein Verkehrssystem zumindest stark in die Nähe der Mobilitäts-Grundversorgung ein. Doch damit ist allen bisherigen Erfahrungen nach kein Geld zu verdienen, jedenfalls nicht, solange menschliches Fahrpersonal benötigt wird. Der ÖPNV funktioniert so nur dank staatlicher Subventionen, und das Taxigewerbe ringt bei der staatlichen Tarifgestaltung stets darum, dass zumindest Auskömmlichkeit möglich ist. Doch mit solchen Brosamen kann sich ein hohe Renditen gewohnter Konzern wie VW samt seiner Tochterfirma Moia keinesfalls zufriedengeben. Deshalb möchte er mit den genannten hohen Beträgen hinein in die Mobilitäts-Grundversorgung und durch teures Erkaufen von Marktanteilen bei ÖPNV und Taxi für eine Zukunft vorsorgen, wo das Produzieren von Autos nicht mehr sichere und hohe Gewinne verspricht, Personenbeförderung mit autonomen Autos schon. Die Erfahrungen mit jetzt initialisierten Privatisierungen und einhergehenden Liberalisierungen bei der Mobilitäts-Grundversorgung zeigen unter den Bedingungen der heutigen Kostenstrukturen unerwünschte Effekte zu Lasten der Bevölkerung: Es wurde zugleich schlechter und teurer (z.B. Taxi-Liberalisierung in Norwegen) oder gleich auch noch unfallträchtiger (Bahn-Privatisierung in Großbritannien).

Wer von der „Sharing Economy“ wie dem von Moia konzipierten „Ride Sharing“ resp. „Pooling“ größere Umstiegs-Effekte aus dem privaten PKW erwartet, macht die Rechnung ohne die KFZ-Nutzer. Auf größere Umsteuerungseffekte als dann eingetreten hatten schon die Macher der Free-Floating-Flotten von CarSharing-Firmen wie Car2Go (Daimler-Tochter) oder DriveNow (BMW-Tochter) gehofft. Es ist eine bedauerliche Tatsache, dass in den bald zehn Jahren, seitdem es solche Angebote gibt, gleichzeitig die KFZ-Zulassungszahlen und die städtischen Staus zugenommen haben.

Einen wirklichen Bedarf gäbe es für solche on-demand-Kleinbusse, wie sie Moia konzessionieren möchte, tatsächlich: In Zubringer-Verkehren, insbesondere zu schienengebundenen Angeboten gerade in den dünner besiedelten Stadtteilen mit einer naturgemäßen schlechteren ÖPNV-Versorgung - und besondere dann, wenn der Preis im HVV-Ticket inkludiert wäre. Aber bei einem solchen Angebot wären die Gewinnaussichten derart trübe, dass ein solches Angebots-Szenario in dem Moia-Konzept gänzlich fehlt.

3. Die Einwendungen im Detail

3.1. Virtuelle Haltepunkte

Einer der Kernpunkte des Moia-Konzeptes sind ca. 3000 „Virtuelle Haltepunkte“ für den Ein- und Ausstieg von Fahrgästen. Die Antragstellerin weiß selbst um die sowohl rechtlichen als auch praktischen Probleme und schreibt auf S. 6:

„In Anlehnung an § 12 Abs. 1 StVO finden sich daher keine Haltepunkte:

- *An engen oder unübersichtlichen Straßenstellen*
- *Im Bereich von scharfen Kurven*
- *Auf Ein- oder Ausfädelungstreifen*
- *Auf Bahnübergängen*
- *Vor und in amtlich gekennzeichneten Feuerwehrezufahrten.*

Weiterhin werden grundsätzlich keine Haltepunkte in folgenden Bereichen eingerichtet:

- *Im Bereich von Kreuzungen, Zebrastreifen und Einmündungen bis zu je 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten*
- *Im Bereich von absoluten Halteverboten*
- *Vor und hinter Ampeln bis zu je 10 m, sofern die begründete Gefahr besteht, dass durch das Fahrzeug die Ampel verdeckt werden könnte*
- *im Abstand von 15m von Haltestellen des HVV*
- *im Abstand von 10m oder weniger zu Taxenständen.“*

Vor dem Hintergrund des schon jetzt tobenden Kampfes um Platz für Mobilität im öffentlichen Raum zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, Bevölkerungsgruppen und Wirtschaftszweigen ist es in einer hochverdichteten Stadt wie Hamburg ausgeschlossen, dass eine derart große Zahl „virtueller Haltepunkte“ in der oben beschriebenen Qualität definiert werden könnte, insbesondere nicht in der Innenstadt innerhalb des Ring 1 sowie den dichtbesiedelten, innenstadtnäheren Stadtteilen, wo die Nachfrage nach Mobilitätsdienstleistungen angesichts der Bevölkerungsstruktur, vielfach beengter Straßenverhältnisse und damit einhergehender Parkplatz-Knappheit besonders hoch ist.

Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, dass die von Moia definierten Haltepunkte zum einen öffentlich bekannt gemacht werden und zum anderen von zuständigen staatlichen Stellen überprüft und nur bei Eignung gemäß StVO sowie den og. Kriterien-Katalog freigegeben werden. Sollten nach einer Moia-Konzessionierung gemäß Gleichheitsgrundsatz weitere Mobilitätsdienstleister in Hamburg vergleichbare Angebote etablieren wollen, müssten diese die schon genehmigten und bekannten Haltepunkte ebenfalls nutzen können.

Bei den festen Bushaltestellen steht beispielsweise betroffenen Anwohnern ein Klagerecht zu (vgl. laufendes Verfahren um Bushaltestelle Goebenstraße), dieses müsste den Anwohnern eines „virtuellen Haltepunktes“ ebenfalls eingeräumt werden, weshalb sich auch aus diesem Grund eine Veröffentlichungspflicht aller solcher Haltepunkte aufdrängt.

Jetzt soll das Konzept der „virtuellen Haltepunkte“ einmal von der praktischen Seite aus betrachtet werden: Im Straßenverlauf Stephansplatz – Dammtorstraße – Gänsemarkt – Jungfernstieg – Bergstraße findet sich keine einzige Möglichkeit, gemäß StVO und dem zitierten Kriterienkatalog zu halten, um Fahrgäste ein- und aussteigen zu lassen. Die anschließende Mönckebergstraße ist für den Moia-Kleinbus ebenfalls tabu, diese darf polizeilicherseits nur von Lieferverkehren, Bussen, und Taxis befahren werden. Eine „virtuelle Haltestelle“ spätestens alle 250 Meter, wie im Moia-Konzept beschrieben, ist in den hier beispielhaft genannten Bereichen in Neu- und Altstadt ausgeschlossen.

Das vom Gesetzgeber den Taxis eingeräumte Sonderrecht, nahezu überall für das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste halten zu können, geht einher mit Sonderpflichten für Taxis, insbesondere Tarif-, Beförderungs- und Betriebspflicht. Es ist für Moia ausgeschlossen, zugleich Sonderrechte in Anspruch nehmen und keine Sonderpflichten eingehen zu wollen.

Es spricht alles für die Projektion, dass dem Moia-Konzept der permanente Bruch der StVO samt größerer Beeinträchtigungen von anderen Verkehrsteilnehmern systemimmanent innewohnt. Eine Genehmigungs- und Transparenzpflicht solcher „virtueller Haltepunkte“ ist schon von daher angezeigt, was eine Meldepflicht bei Veränderungen mit einschließt.

Ein Verkehrsmittel, dessen Funktionsfähigkeit täglich den hundert- oder tausendfachen Bruch der StVO voraussetzt, ist nicht genehmigungsfähig.

3.2. Moia schließt große Bevölkerungsschichten aus

Im „Moia Mobilitätskonzept für Hamburg“ wird das „grundlegend neue Mobilitätsangebot“ (S. 1) angepriesen als „der breiten Bevölkerung zugänglich“ (S. 2), es hätten „alle Teile der Bevölkerung Zugang“ (S. 2) im „gesamten Stadtgebiet der Freien und Hansestadt Hamburg“ (S. 5).

Tatsächlich schließt Moia faktisch mehr als die Hälfte der Hamburger Bevölkerung von seinem Mobilitätsangebot aus, und zwar durch einen Mangel an Barrierefreiheit, durch einen Zwang zur App-Nutzung, durch einen Zwang zum bargeldlosen Bezahlen und durch die ausschließlich nachfrageorientierte Bereitstellung seiner Dienste.

3.2.1. Mangelnde Barrierefreiheit schließt mobilitätseingeschränkte Bürger aus

Aufgrund einer Fehlplanung beim E-Mobilbaukasten des VW-Mutterkonzerns wird die „große Batterie im Fahrzeugboden“ (S.12) installiert. Offensichtlich haben die Ingenieure keine Möglichkeit vorgesehen, die Unterbringung der Akkus in Ein- und Ausstiegsbereichen zu unterbrechen.

Gerade Fahrzeuge mit einem Elektroantrieb ermöglichen systembedingt besonders tiefe Einstiege, wenn die Elektromotoren in die Räder eingebaut werden und so beispielsweise auf eine Antriebswelle im Bodenbereich verzichtet werden kann.

Die HHA setzt schon heute ausschließlich von mobilitätseingeschränkten Personen gut nutzbare Niederflurbusse ein und hat auch nicht erklärt oder angekündigt, davon beim laufenden Umstieg auf Elektrobusse abweichen zu wollen.

Es gibt Taxis mit der Möglichkeit einer Beförderung im Rollstuhl, und bei einer großen Anzahl der Hamburger Taxis ist, eine einfache Umsetzbarkeit des männlichen oder weiblichen Fahrgastes vorausgesetzt, eine Mitnahme von Rollstühlen problemlos möglich. Es sei der Vollständigkeit halber angemerkt, dass weitere Verbesserungen möglich wären, könnte sich die FHH entschließen, nach Berliner Vorbild einen millionenschweren Fördertopf für Inklusionstaxis aufzulegen, mit denen beispielsweise die rollstuhlgerechte Umrüstung von Taxis finanziert werden kann (was bei den heutigen Taxitarifen den Taxiunternehmern nicht möglich ist).

Dagegen will Moia regelhaft mobilitätseingeschränkte Personen aus seinem Standardangebot ausschließen und in Sonderfahrzeuge abschieben. Es soll die Moia-Flotte um „eine angemessene Anzahl von besonders ausgestatteten, barrierefreien Fahrzeugen mit Benzinmotor erweitert“ (S. 12) werden. Dieses widerspricht eklatant der auch von der Bundesrepublik Deutschland ratifizierten UN-Behindertenrechtskonvention. Durch die Ratifizierung wird der Grundsatz der Sozialen Inklusion, also der gleichberechtigten Teilhabe in allen gesellschaftlichen Bereichen, zu anwendbarem Recht, welches auch nicht durch fehlerhafte Konstruktionen von VW-Ingenieuren außer Kraft gesetzt wird. Ein regelhaftes Abschieben in Sonderbusse entspricht dem regelhaften Abschieben in Sonderschulen - heutzutage schlicht ein No-Go.

Ein Beförderungssystem, dessen Standardangebot mobilitätseingeschränkte Personen ausschließt, ist nicht genehmigungsfähig.

3.2.2. App-Zwang schließt viele Senioren aus

Senioren, deren Mobilitäts-Budget vielfach sehr begrenzt ist und die aufgrund eingeschränkter physischer Fähigkeiten gerne auf bezahlbare Mobilitätsdienste zurückgreifen möchten, verfügen häufig über gar kein Smartphone oder fühlen sich mit der Nutzung der vielfältigen Apps schnell überfordert. Das trifft in noch einmal stärkerem Maße auf jene Senioren zu, deren Sehfähigkeiten altersbedingt oder deren feinmotorische Fähigkeiten eingeschränkt sind.

Für die Inanspruchnahme ihrer Personenbeförderungs-Angebote macht die Antragstellerin die Nutzung einer App zur zwingenden Voraussetzung: „Hierfür stellt Moia eine App bereit, über die Moia Mobilitätsdienstleistungen erfragt, gebucht und bezahlt werden können.“ (S. 3) Weitere Möglichkeiten zur Nutzung, z.B. ein Web-Angebot oder ein Call-Center, sind nicht vorgesehen.

Diese Begrenzung ist technisch nicht begründbar. Tatsächlich können alle Eingaben, die per App an den Vermittlungsserver übermittelt werden, auch von Disponenten und Disponentinnen in einem Call-Center an Bildschirm-Arbeitsplätzen erfasst und an den Vermittlungsserver übermittelt werden sowie Rückmeldungen (Fahrpreis, Abfahrtzeit usw.) ebenfalls telefonisch übermittelt werden. Ein paralleles Web-Angebot ist ebenfalls einfach zu realisieren.

Selbst in einer Großstadt wie Hamburg ist das Verhältnis von Taxibestellungen per App zu Taxibestellungen per Telefon kleiner als 1:4. Beim HVV ist das Automatenticket aus Papier der Normalfall und das elektronische aus der App der Sonderfall. An dieser Lebenswirklichkeit hat sich ein neues Verkehrsmittel, welches Aufgaben der Mobilitäts-Grundversorgung übernimmt, zu orientieren.

Es sei darauf hingewiesen, dass ein App-Zwang ebenfalls die Rechte von geistig behinderten Bürgern berührt, die heute selbstständig ÖPNV-Angebote nutzen, von der Nutzung der Moia-Angebote durch den App-Zwang aber ausgeschlossen würden. Auch hier liegt ein Diskriminierungs-Tatbestand vor,

Ein Beförderungssystem, dessen Nutzung ausschließlich mit einer App zu bewerkstelligen ist, erfüllt faktisch Diskriminierungs-Tatbestände und ist nicht genehmigungsfähig.

3.2.3. Bargeldlose Zahlung schließt viele Minderjährige aus

Die „Bezahlung der Moia Mobilitätsdienstleistungen können nur elektronisch über eine App erfolgen. Eine Bargeldzahlung ist nicht vorgesehen.“ (S. 10)

Obwohl Moia Aufgaben der Mobilitäts-Grundversorgung übernimmt, möchte die Antragsstellerin die Betriebskosten, welche die Zahlungen mit gesetzlichen Zahlungsmitteln mit sich bringen, nicht tragen. Die im Wettbewerb zu Moia stehenden Verkehrsmittel des ÖPNV und Taxi sind dagegen verpflichtet, ihre Dienste auch Barzahlern anzubieten.

Insbesondere Minderjährige, die häufig weder über ein Bankkonto noch eine Kredit- oder EC-Karte verfügen, werden faktisch von den Moia-Dienstleistungen ausgeschlossen.

Es könnte rechtlich geprüft werden, ob das Gebot der Annahme eines gesetzlichen Zahlungsmittels durchschlägt oder wenigstens durch ein Prepaid-System (welches Moia aber in seinem Konzept gar nicht erwähnt) ersetzt werden könnte.

Ein Verkehrsmittel mit Aufgaben in der Mobilitäts-Grundversorgung, dessen Nutzung ausschließlich bargeldlos nutzbar ist, erfüllt möglicherweise nicht über die Voraussetzungen für eine Genehmigung.

3.2.4. Moia schließt Bewohner dünnbesiedelter Stadtteile faktisch aus

Moia beantragt „eine Genehmigung für das gesamte Stadtgebiet der Freien und Hansestadt Hamburg“, lässt aber offen, ob die Firma überhaupt das gesamte Stadtgebiet bedienen möchte: „(...) denn Moia strebt an, bis Ende 2020 alle Stadtteile in das Bediengebiet einzubeziehen, soweit Interesse der Bevölkerung und tatsächliche Beförderungsnachfrage dies ermöglichen.“

Das ist eine klare Ansage: Moia konzentriert sich erst einmal auf die Stadtteile, welche eine erhöhte Nachfrage versprechen (grob: innerhalb Ring 2). Erinnerung sei an das Vorgehen von

Car2Go, als ein dicht besiedelter Stadtteil wie Niendorf plötzlich aus dem „Bediengebiet“ verschwand. Ein solch unzuverlässiger Umgang mit den Mobilitäts-Bedürfnissen der Bevölkerung kündigt sich auch bei Moia an.

Eine Genehmigung für das ganze Stadtgebiet muss gekoppelt werden mit einer Bedienpflicht im ganzen Stadtgebiet, und zwar zu überall vergleichbaren Bedingungen. Einschränkungen wie „das anfängliche Bediengebiet wird daher zunächst ca. 45% der Gesamtbevölkerung (...) umfassen“ (S.7) müssen mit einer beantragten Konzessionierung für das gesamte Stadtgebiet zurückgewiesen und auf einer Bedienpflicht im ganzen Stadtgebiet bestanden werden. Alternativ sollte die Konzession regional beschränkt werden und erst schrittweise ausgeweitet werden, wenn Moia sich im Gegenzug verpflichtet, uneingeschränkte Bedienpflichten in den genehmigten Stadtteilen zu übernehmen.

4. Verpflichtung zu kostendeckenden Preisen

Vor dem Hintergrund der gewaltigen Investitionssumme von VW für das Moia-Projekt ist der Gedanke naheliegend, dass hier Marktanteile „gekauft“ werden sollen, auch zu Lasten des überwiegend kleinteilig organisierten Taxigewerbes. Das Wettbewerbsrecht verbietet es finanzstarken Firmen, durch Preise unterhalb der Gestehungskosten Konkurrenten zu schädigen und damit den Wettbewerb zu sabotieren.

Deshalb bedarf es bei der Prüfung durch die BWVI einer sachkundigen betriebswirtschaftlichen Analyse, wie hoch basierend auf einer realistischen Schätzung der durchschnittlichen Kapazitätsnutzung die Kosten des Moia-Konzeptes sein werden. Hieraus muss der unterste Moia-Fahrpreis errechnet werden. Auch wenn Moia in der beantragten Konzessionsform keinerlei Tarifpflicht unterliegen sollte, sind ihr wettbewerbsfeindliche Preise zu untersagen. Aus Gründen des Schutzes sowohl des ÖPNV als auch des Taximarktes kann sich hier die BWVI der Erteilung von Auflagen und der permanenten Prüfung der Einhaltung nicht entziehen.

Dieses gilt auch für den „nicht-kommerziellen Testbetrieb“, den es aus wettbewerbsrechtlicher Sicht nicht geben kann.

5. „Erprobung“ schließt Regelbetrieb aus

Moia beantragt zwar formal für eine „Erprobung“ nach § 2 Abs.7 PBefG, möchte die Erprobungskonzession aber für 1.000 Fahrzeuge erhalten. Dieser Widerspruch hätte der BWVI schon bei den Vorgesprächen oder spätestens bei der Konzessionsbeantragung auffallen müssen. Es kann nicht bestritten werden, dass bei 1.000 Fahrzeugen nicht mehr von einer „Erprobung“, sondern von einem Regelbetrieb gesprochen werden muss. Alles andere wäre eine grobe Überdehnung der gesetzlichen Ausnahmeregelung und damit rechtsmissbräuchlich.

Es sei an dieser Stelle auch auf die bisherige Rechtspraxis der BWVI verwiesen. Als die Fa. Phaeton-Taxi eine Konzession für 100 Taxis beantragte und sogar die Solvenz dafür nachwies, wurden für die ersten zwei Jahre Konzessionen für lediglich 15 Fahrzeuge genehmigt, spätere

weitere (aus der Erinnerung) 20. Der Grundsatz der Gleichbehandlung gebietet auch im Falle von Moia adäquat zu verfahren. Politische Erwägungen dürfen keinen Vorrang vor einer sauberen rechtlichen Behandlung begründen.

6. Verbot der sitzplatzweisen Vermietung in Mietwagen

Beantragt wird eine Konzession „zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel“ nach § 2 Abs. 2 Punkt 7 PBefG. Damit wollte der Gesetzgeber eine Möglichkeit schaffen, Verkehrsformen auszuprobieren, die zum Zeitpunkt des Entstehens des Gesetzes noch nicht bekannt waren.

Zwar ordnet Moia wiederholt sein Pooling-Angebot dem Linienverkehr ähnlich ein. Tatsächlich entsprechen die geplanten on-demand-Fahrten aber dem Gelegenheitsverkehr, der weder auf festen Routen noch nach festen Fahrplänen fährt, sondern die Fahrtzeiten und Routen ausschließlich nach den Erfordernissen der Besteller ausrichtet. Die ganze Ausrichtung des Projekts ist unzweideutig „Gelegenheitsverkehr“. Dass Moia das nicht anders sieht, ist folgender Passage zu entnehmen: „Die Moia Mobilitätsdienstleistungen werden bedarfsgerecht auf Bestellung („on demand“) angeboten (...)“ (S.3)

Beim Gelegenheitsverkehr mit PKWs kommt neben dem Taxi nur die Kategorie Mietwagen in Betracht. Für diese Kategorie hat der Gesetzgeber in § 49 Abs. 4 ausdrücklich nur „Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, die nur im ganzen zur Beförderung gemietet werden“ erlaubt, also eben nicht die für das „Pooling“ notwendige sitzplatzweise Vermietung. Bei der sitzplatzweisen Vermietung eines des ganzen Charakters nach nur als Mietwagen zu kategorisierenden Verkehrsmittel handelt es sich eben nicht um eine „neue Verkehrsart“, sondern um eine dem Gesetzgeber schon bekannte und von diesem ausdrücklich untersagte.

Die Betriebsart „Pooling“ ist gesetzeswidrig und nicht genehmigungsfähig.

7. Konzession von 1.000 Fahrzeugen steht öffentlichen Verkehrsinteressen entgegen

Der Gesetzgeber erlaubt die „praktische Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel“ nur unter der Einschränkung „soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen“ (§ 2 Abs. 2 Punkt 7, letzter Satz). Das ist aber bei der beantragten Menge an Fahrzeugen zweifelsfrei der Fall.

Sollte die Konzession nicht schon an vorher erörterten Punkten gänzlich scheitern, so ist sie zumindest auf eine Höhe zu begrenzen, die für das unter dem Schutz des PBefG stehende Taxigewerbe ungefährlich wäre. Es wird vorgeschlagen, für ein erstes Jahr max. 50 Fahrzeuge zu konzessionieren und nach einer zweijährigen Erprobung nur einer maßvollen Erhöhung zuzustimmen. Eine höhere Zahl an Fahrzeugen kommt erst mit einer regulären Konzession in

Betracht. Insofern ist die BWVI angehalten, dem Gesetzgeber den Vortritt zu lassen, ob er eine solche Verkehrsart überhaupt rechtlich legitimieren will.

Für eine solche Vorgehensweise spricht auch folgende Überlegung: Sollte dem Antrag von Moia in voller Höhe von 1.000 Fahrzeugen entsprochen werden, könnten weitere Mobilitätsdienstleister, insbesondere Tochterfirmen von Daimler und BMW, auf eine gleiche Rechtsbehandlung pochen und ebenfalls auf die Konzessionierung von jeweils 1.000 Fahrzeugen bestehen. Einer solchen Konstellation kann nur mit einer wie oben vorgeschlagen restriktiven Genehmigungspraxis begegnet und Schaden für die „öffentlichen Verkehrsinteressen“ in Hamburg abgewendet werden.

8. Zuerst zusätzliches Personal für die Kontrolle von Moia einplanen

Für den Fall, dass die BWVI trotz aller vorgetragenen Bedenken und dargestellten rechtlichen Hindernisse der Antragstellerin entspricht, so kann die Behörde dieses erst tun, wenn sie zusätzliches Kontroll-Personal bewilligt, gefunden, eingestellt und eingearbeitet hat. Es wäre grob fahrlässig, ein solches Projekt und die ihm innewohnende Gefährdung der „öffentlichen Verkehrsinteressen“ ohne laufende Kontrolle und Überwachung einfach laufen zu lassen.

Es ist naheliegend, die Kosten für dieses Personal der Antragstellerin aufzubürden.

9. Plan B für den Fall des Scheiterns der Antragstellerin erarbeiten

Die Antragstellerin wünscht eine Konzessionierung für eine „Erprobung“, weil sie sich nicht sicher ist, ob die angebotenen Sammelbeförderungen in der notwendigen Anzahl nachgefragt werden. Auch ist unklar, ob ein solches Angebot überhaupt kostendeckend oder gar rentabel durchgeführt werden kann.

Die BWVI sollte mit der Antragstellerin einen Plan B erörtern, was mit der Fahrzeugflotte, dem Personal und der notwendigen Infrastruktur im Falle eines Scheiterns des Projektes geschehen soll. Wie oben ausgeführt, bestände zweifelsfrei ein Bedarf für Zubringerdienste in dünnerbesiedelten Stadtteilen mit einer unterdurchschnittlichen ÖPNV-Versorgung. Hierfür sollte die BWVI eine Regelung auf Überlassung, Vorkaufsrecht (z.B. für die HHA) oder ähnliches vereinbaren im Gegenzug zu einer Konzessionierung. Zeitgleich sollte vertraglich geregelt werden, mit welchem zeitlichen Vorlauf die Antragstellerin das vorzeitige Ende des Probetriebes oder die Nicht-Fortführung des Probetriebes über das Ende der max. gesetzlich zulässigen vierjährigen Erprobungsphase anzukündigen hat.

10. Meldung der Kannibalisierungskosten zulasten ÖPNV und Taxigewerbe

Vor der Erteilung einer Konzession, zumindest wenn diese eine drei- oder gar vierstellige Höhe an Fahrzeugen betrifft, ist die BWVI gehalten, den Verkehrs- und den Haushaltsausschuss der Hamburger Bürgerschaft über die vermutlichen und auch die maximal denkbaren (Folge-)Kosten

für den Staatshaushalt zu informieren.

Im Falle der Beeinträchtigung des staatlich subventionierten ÖPNV sind hier die vermutlichen und die maximal denkbaren Einnahmeausfälle zu benennen, weil diese korrespondieren mit zusätzlichen Subventionsbedarfen.

Im Falle der Beeinträchtigung des Taxigewerbes sind die vermutlichen und die maximal denkbaren Steuerausfälle zu benennen. Da ein Moia-Kleinbus mit Sammelbeförderung potentiell zur Substituierung mehrerer Taxis geeignet erscheint, kann der Steuerausfall höher ausfallen als die zusätzlichen Moia-Einnahmen, zumal die dann betroffenen Taxibetriebe sämtlichst ihren Betriebssitz in Hamburg haben, die Moia GmbH aber nicht.

11. Gefahr sozialer Spannungen

Die Konzessionierung der Moia-Wagen, zumal in der beantragten Höhe, birgt die Gefahr sozialer Spannungen in der Stadt, welche sich im schlimmsten Fall auch gewalttätig äußern könnten. Vorfälle in anderen europäischen Städten wie Paris und London im Zusammenhang mit dem Taxi-Konkurrenten Uber waren von einer solchen Wucht und Dramatik, dass sich die französische Regierung zur Verabschiedung neuer Schutzgesetze für das Taxigewerbe gezwungen sah, und erst kürzlich verbot die Londoner Transportbehörde Uber zur Gänze.

Die ca. 3.100 Taxis in Hamburg werden von mehr als 2.000 Taxiunternehmern gehalten. Die große Mehrheit der Taxis werden von ihren Besitzern selbst gefahren. Die ganz überwiegende Mehrheit der Taxibesitzer finanzieren ihre Taxis über die Hausbanken der Hersteller über Zeiträume von zumeist vier oder fünf Jahren. Die Taxitarife ermöglichen für die große Mehrheit der selbstfahrenden Taxiunternehmer nur dann eine Auskömmlichkeit, wenn sie mehr als 60 Stunden pro Woche fahren.

Wenn vor diesem Hintergrund ein Großkonzern mit einer Flotte von 1.000 Fahrzeugen, die wie Sammeltaxis agieren, auftritt und diese Taxi-Konkurrenz mit ca. 50 Millionen Euro pro Jahr in den Beförderungsmarkt drückt, dann produziert das möglicherweise, eher voraussichtlich massive Existenzängste, aus den sich soziale Spannungen speisen können. Würden sich diese von konkreten existentiellen Sorgen gespeisten Spannungen gewalttätig entladen, dürfte sich davon vor dem Hintergrund der Uber-Auseinandersetzungen niemand überrascht zeigen.

Es ist zu wünschen, dass die BWVI diese reale Gefahr bei ihrer Konzessions-Entscheidung berücksichtigt. Die letzten absehbaren gewalttätigen Auseinandersetzungen in der Stadt Hamburg sind noch nicht vergessen, da müssen keine neuen ohne Not geschürt werden.

Für den Vorstand des HTV - Hamburger Taxenverband e.V.
Hochachtungsvoll Clemens Grün

Ein Einheitstaxi, das alles kann. Hier die Idee eines Frankfurter Unternehmers.



Konzepte für neue Verkehrsarten entstehen bereits. Diese Variante nennt sich „Le Cristal“ und wird in Straßburg getestet.

DAS »MULTITAXI« SCHLIESST DIE LÜCKE

Damit sich als neue Verkehrsform das »geteilte Taxi« durchsetzen kann, müssen sieben grundlegende Anforderungen erfüllt sein.

Zahlreiche Städte wachsen – und damit deren Verkehrs- und Luftprobleme. Auf vielen städtischen Straßen stockt zunehmend der Verkehr, gleichzeitig wächst bei der ansteigenden urbanen Bevölkerung die Nachfrage nach Mobilitätsangeboten. Zahlreiche Start-up-Firmen und ihre Investoren wittern Goldadern, neue Trends und Themen werden ausgerufen und ausprobiert: Car- und Ridesharing, Elektromobilität, selbstfahrende Autos und neue Sammel-

beförderungen per App wie allygator und CleverShuttle. Letztere Angebote veranlassen den Taxi-Times-Redakteur Jürgen Hartmann zu dem Kommentar: „Verschläft das Taxigewerbe den nächsten Trend?“ – so wie einst die App-Bestellungen?

Die genannten Angebote werben mit preiswerten Sammelbeförderungen. Tatsächlich klafft zwischen den Verkehrsmitteln Taxi und Linienbus eine Angebotslücke. Deshalb haben die Hamburger Taxenverbände Sammeltouren schon im Tarifierungs-

2014 thematisiert, nämlich die sitz- und nicht wagenweise Vermietung von Taxi und Fahrer. Es sollten die Vorzüge des Taxis (Mobilität von Haustür zu Haustür, Sitzplatzgarantie, hohe Flexibilität durch Fehlen von starren Strecken und Fahrplänen) verbunden werden mit den Preisvorteilen von Busfahrten.

Fahrerlose Taxis könnten individuelle Beförderungen drastisch preiswerter machen. Aber mit einer Realisierung von selbstfahrenden Autos, welche mit den städtischen Herausforderungen wie querenden Verkehren (Fußgänger!) und einer zwingenden Betriebssicherheit auch bei Regen oder Schneefall klarkommen, ist vermutlich erst in Jahrzehnten und keinesfalls in wenigen Jahren zu rechnen. Vermutlich kommen die stadtauglichen selbstfahrenden Autos am gleichen Tag, an denen die ebenfalls von der IT-Industrie versprochenen papierlosen Büros eingeführt werden.

Gegenüber den Wolkenkuckucksheimen der Programmierer wäre ein Verkehrsmittel zwischen Taxi, dem ältesten Carsharing-System der Welt, und dem Linienbus eine mach- und bezahlbare Innovation. Solche multifunktionalen Großtaxi (hier kurz Multitaxi genannt) werden für ein breites

!!! Willkommen im Online-Shop !!!
www.teautoteile.de

TE-Autoteile
Gremien, Filter, Reifen
und vieles mehr

*tener ist woanders
preisgünstiger geht nicht!*

Bestellungen auch telefonisch möglich!
06078-9358-0

Angebotspektrum geplant, sie fahren als Sammeltaxi genauso wie als Busersatz. Folgende grundlegende Anforderungen müssen aus meiner Sicht konzeptionell berücksichtigt werden:

1. Eine funktionierende Sammelbeförderung von Haustür zu Haustür lässt sich nur mit **Bestelltouren** auf die Beine stellen. Egal ob per Telefon oder App, der Vermittlungsserver muss den Fahrwunsch sinnvoll einplanen und dann für die Fahrgäste vorab eine Abhol- und eine Reisezeit sowie einen Fahrpreis errechnen können. Eine Ausnahme vom Bestellzwang können z. B. temporäre Shuttle-Angebote von und/oder zu Hotspots mit einer zeitweilig deutlich erhöhten Nachfrage und tendenzieller Unterversorgung sein (beispielsweise Messeende).

2. Für den Fahrkomfort sind Limousinen das Vorbild (z. B. richtige Einzelsitze, weiche Federung), aber das **Platzangebot** und damit die Variabilität des Fahrzeugs muss sich stärker an Bussen orientieren. Für die Kundenakzeptanz wird es nötig sein, jeden Sitz ohne Aufstehen anderer Fahrgäste oder gar Umklappen von Sitzen erreichen und verlassen zu können, am besten stehend und nicht gebückt. Für das Gepäck werden die Fahrgäste selber Sorge tragen müssen, es muss am oder in der Nähe des Sitzplatzes sicher unterzubringen sein (siehe Gepäckfächer im ICE). Die problemlose Mitnahme mindestens eines Elektro-Rollstuhles wäre heutzutage Pflicht und nicht nur Kür, folgerichtig muss eine niederflurige oder zumindest eine Low-Entry-Bauweise genutzt werden.

3. Für die Akzeptanz eines neuartigen Verkehrsmittels muss es einen modernen, leisen und **umweltfreundlichen Antrieb** aufweisen. Selbst ein reiner Elektroantrieb wäre durch die vorgeplanten Touren machbar.

4. Der **Fahrpreis** berechnet sich nach der kürzesten Strecke zwischen dem Abhol- und Zielort des jeweiligen Kunden und beträgt maximal die Hälfte des normalen Taxi-preises. Es gibt Mengenrabatte, wenn eine zeit- und streckengleiche Tour für mehrere Personen gebucht wird, ansonsten würde der Fahrpreis einer Gruppe von drei oder vier Personen hier teurer werden als im normalen Taxi. Weil die Bezahlung aus Zeitgründen unbar erfolgt, müssen auch Prepaid- sowie allerlei gängige Formen des bargeldlosen Zahlens angeboten werden.

5. Es stellt sich längerfristig die Frage der **Betreiberschaft** der neuen Multitaxis: Taxi-unternehmer oder ÖPNV-Anbieter? Für Erstere spricht die Erfahrung des Taxigewerbes mit Free-Floating-Angeboten ohne Streckennetz und ohne Fahrplan-Taktung. Andererseits ist das neue Verkehrsmittel geeignet, Buslinien an Orten oder zu Zeiten zu ersetzen, welche nachfrageschwach

sind. Ein z. B. genossenschaftlicher Zusammenschluss von Multitaxi-Unternehmern müsste mit dem Verkehrsverbund intensiv kooperieren oder sogar Teil eines solchen Verkehrsverbundes werden.

6. Multitaxis sind auf **Flexibilität** konzipiert und können die unterschiedlichsten Funktionen ausfüllen, um den je nach Wochentag und Uhrzeit wechselnden Kundenbedürfnissen gerecht zu werden: Mal als ÖPNV unterwegs (dann subventioniert), mal als Taxi (dann nicht subventioniert). Multitaxis können sowohl rein nachfrageorientiert fahren (wie beim Taxi) als auch Shuttlefahrten von einem festen Startplatz und/oder zu einem festen Zielort anbieten (wie beim Bus). Sie fahren von Tür zu Tür (wie beim Taxi), warten aber nicht auf Fahrgäste, welche nicht zur vereinbarten Zeit am Abholort einsteigen (wie beim Bus). Fahrgäste haben eine Sitzplatz-Garantie (wie beim Taxi), kümmern sich um ihr Gepäck aber selber (wie beim Bus).

7. Multitaxis können nicht nur im städtischen, sondern auch im **ländlichen Bereich** sinnvoll eingesetzt werden. In Gebieten mit sinkenden Bevölkerungszahlen ist die Finanzierung von zwei weitgehend inkompatiblen Verkehrssystemen (Bus und Taxi) zunehmend schlechter zu stemmen. Multitaxis, die sowohl die Aufgaben der heutigen Linienverkehre als auch die der klassischen Taxis übernehmen, lassen sich zumeist kostengünstiger betreiben als in Summe die beiden bisher getrennten Systeme. Im Ergebnis könnte man in schwächer besiedelten Gebieten im Rahmen bisheriger Budgets mehr Mobilität anbieten.

Fazit: Mit einem neuen Verkehrsmittel zwischen Taxi und Linienbus ließen sich zahlreiche Verkehrsprobleme, sowohl städtische als auch ländliche, lösen oder zumindest mildern. Mit den gleichen Fahrzeugen werden zeitweilig subventionierte ÖPNV-Angebote und zu anderen Zeiten privatwirtschaftliche Taxi-Sammelbeförderungen angeboten. Die notwendige Flexibilität wird durch eine kleinteilige Betreiberschaft erreicht, in welcher Mobilität günstiger organisiert werden kann als bei den größeren ÖPNV-Anbietern. Den Subventionsgebern des ÖPNV können in enger Kooperation mit lokalen Verkehrsverbänden Mobilitätsangebote dort gemacht werden, wo zu nachfrageschwächeren Zeiten der Betrieb klassischer Linienbusse zu teuer ist. Mit den deutlich preiswerteren Taxi-Sammel-touren erreicht das Taxigewerbe zudem neue Kundenschichten, die für eine bequeme und sichere Fahrt von Tür zu Tür einen höheren Preis als beim ÖPNV, aber unterhalb von Taxi zu zahlen bereit oder in der Lage sind. ■

Ein Gastkommentar von Clemens Grün

CLEMENS GRÜN ...



... ist Vorsitzender des HTV - Hamburger Taxenverbands e. V. Mit seinen HTV-Mitstreitern organisierte er für alle Hamburger

Gewerbeverbände die letzten beiden Hamburger Taxidemos 2012 und 2014, Letztere gegen illegale Taxikonkurrenten wie Uber. Im Dezember 2014 führte Grün im Nachrichtenmagazin „Spiegel“ ein Streitgespräch mit dem damaligen Deutschland-Chef von Uber.

Aktuell ist er Teil einer Arbeitsgruppe, die zusammen mit der Hamburger Handelskammer einen innovativen Dreijahresplan für das Hamburger Taxigewerbe erstellt.

Wenn Zeit bleibt, schreibt er für seinen Blog „Taxi-Magazin.de“.

ALTEC
Tel.: +49 7731 8711-0
info@altec.de www.altec.de

Rampen und Verladetechnik