

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung**

Abgeordnete Jörg Bode, Sylvia Bruns, Björn Försterling, Dr. Marco Genthe und Dr. Stefan Birkner (FDP)

**VW-Tochter MOIA: Welchen Spielraum bietet das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)?**

Anfrage der Abgeordneten Jörg Bode, Sylvia Bruns, Björn Försterling, Dr. Marco Genthe und Dr. Stefan Birkner (FDP) an die Landesregierung, eingegangen am 11.04.2018

Die VW-Tochter MOIA betreibt seit dem 4. Oktober 2017 im Stadtgebiet von Hannover die Beförderung von Personen mit handelsüblichen Fahrzeugen des VW-Konzerns. Auf der Grundlage der Freistellungsverordnung - einer Ausnahme vom Personenbeförderungsgesetz (PBefG) - hat MOIA in sechs Monaten mit ca. 2 000 angemeldeten Kunden über 100 000 Fahrten zu 6 Cent pro Kilometer durchgeführt. Die Fahrzeugflotte wurde kurzfristig auf 35 „schwarze Sammeltaxis vom Typ VW-T6“ (HAZ, 4. April 2018) aufgestockt. Der Kundenstamm soll auf 3 500 Teilnehmer aufgestockt und das Testgebiet auf die gesamte Stadt und auf Umlandkommunen ausgedehnt werden. Ab Sommer 2018 möchte MOIA den Ridepooling-Service mit 250 Fahrzeugen „massiv ausbauen“ (*car it*, 02-2018, Seite 8). „Ab Sommer wollen wir (...) in Hannover den Regelbetrieb starten“ (ebenda).

1. Was ist unter dem „Regelbetrieb“ (*car it*, 02-2018, Seite 8) der VW-Tochter MOIA, der ab dem Sommer 2018 in Hannover und Umgebung starten soll, zu verstehen, und wie wird sich der Regelbetrieb in Bezug auf die Kundenzahl, die Gebietsgröße und die Anzahl der Fahrzeuge etc. voraussichtlich darstellen?
2. Wird es für den „Regelbetrieb“ (*car it*, 02-2018, Seite 8) der VW-Tochter MOIA ab dem Sommer 2018 irgendwelche Auflagen oder Beschränkungen geben, die eine Erteilung einer Genehmigung zur Erprobung einer neuen Verkehrsart rechtfertigen?
3. Worin unterscheidet sich der „Regelbetrieb“ (*car it*, 02-2018, Seite 8) der VW-Tochter MOIA ab dem Sommer 2018 von anderen Gelegenheitsverkehren mit Kraftfahrzeugen, die vollständig unter das Personenbeförderungsgesetz fallen?
4. Wie beurteilt die Landesregierung die Auswirkungen des von MOIA beabsichtigten „Regelbetriebes“ (*car it*, 02-2018, Seite 8) ab dem Sommer 2018 auf die in Hannover lizenzierten Taxis?
5. Wird der „Regelbetrieb“ (*car it*, 02-2018, Seite 8) der VW-Tochter MOIA auf der Grundlage der geltenden Gesetze zur Personenbeförderung stattfinden oder weiterhin als Ausnahme gemäß Erprobungsklausel des § 7 Abs. 2 PBefG in Form einer mehrjährigen Erprobungszeit?
6. Hält die Landesregierung einen mehrjährigen „Regelbetrieb“ (*car it*, 02-2018, Seite 8) zur „Erprobung einer neuen Verkehrsart“ (Drucksache 18/317), wie ihn MOIA beabsichtigt, für nachvollziehbar und begründet (bitte mit Erläuterungen inkl. der möglichen Zeitdauer)?
7. Sind bzw. wären die sich gerade entwickelnden neuen Beförderungsformen und -arten (Ridepooling, Ridehailing, Shuttle-on-demand-Angebot etc.) mit dem aktuellen Personenbeförderungsgesetz vereinbar?
8. Wenn nicht, weshalb nicht und, wenn doch, bitte mit Begründung?
9. An welchen Stellen muss das Personenbeförderungsgesetz an die neuen Beförderungsformen gegebenenfalls angepasst werden?
10. Wird sich die Landesregierung für eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes im Sinne der VW-Tochter MOIA einsetzen?
11. Wenn ja, aus welchen Gründen wird sich die Landesregierung für eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes einsetzen?

12. Wie kann aus Sicht der Landesregierung das Taxigewerbe vom Ridepooling oder Shuttle-on-demand-Angebot profitieren?
13. Kann die Landesregierung ausschließen, dass das Taxi- und Mietwagengewerbe durch die neuen Verkehrsangebote auf der Grundlage von Ausnahmegenehmigungen wirtschaftlich geschädigt wird?
14. Ist es aus Sicht der Landesregierung marktwirtschaftlich vertretbar, dass der größte Automobilhersteller der Welt durch das Nutzen der Freistellungsverordnung bzw. von Ausnahmegenehmigungen unwirtschaftliche Personenbeförderungsangebote zulasten von öffentlich bestellten Taxiunternehmen anbietet?
15. Stellt das Ridepooling- oder Shuttle-on-demand-Angebot von MOIA einen Eingriff in die begrenzt und mit Auflagen vergebenen Taxilizenzen dar (bitte mit Begründung)?
16. Stellt die mehrjährige „Ausweitung des Servicetests“ (*car it*, 02-2018, Seite 8) der VW-Tochter MOIA zur effektiven Weiterentwicklung ihres Pooling-Algorithmus (*car it*, 02-2018, Seite 8) auf der Grundlage von Ausnahmeregelungen, die MOIA von „den Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes“ (Drucksache 18/317) und von der „Beförderungs- und Betriebspflicht“ (Drucksache 18/317) befreien, eine Wettbewerbsverzerrung zulasten des mittelständisch geprägten Gelegenheitsverkehrs mit Taxen, Mietomnibussen und Mietwagen dar?
17. Nimmt die Landesregierung gegebenenfalls eine Verzerrung der Wettbewerbs zulasten von Taxi- und Mietwagenunternehmen in Hannover billigend in Kauf und wenn ja, weshalb?
18. Welche Chancen und/oder Risiken sieht die Landesregierung in den neuen verkehrlichen Möglichkeiten/Fahrdiensten, die auf einer Vernetzung von Smartphones, Geodaten und Algorithmen basieren?
19. Welche Auflagen oder Einschränkungen muss es aus Sicht der Landesregierung für die neuen verkehrlichen Möglichkeiten/Fahrdienste, die auf der Vernetzung von Smartphones, Geodaten und Algorithmen basieren, geben, damit eine sinnvolle Ergänzung oder Verknüpfung des vorhandenen ÖPNV inkl. Taxen gewährleistet ist, ohne dass öffentliche Verkehrsinteressen gestört werden?
20. Welche „Lücke zwischen dem Nahverkehr und den Taxis“ (*HAZ*, 4. April 2018) soll konkret durch das Angebot von MOIA in der Stadt Hannover, im Umland von Hannover und für Pendler ab dem Sommer 2018 geschlossen werden?
21. Wird MOIA im „Regelbetrieb“ ab dem Sommer 2018 vergleichbar den Taxis in Hannover lizenziert und überwacht und somit auch Bestandteil des organisierten und geregelten ÖPNV, einschließlich Betriebs- und Beförderungspflicht, von Hannover?
22. Betreibt die VW-Tochter MOIA aus Sicht der Landesregierung kein mehrjähriges „Rosinenpicken“ im Sinne der Definition, „sich von etwas Bestimmten nur die attraktivsten Teile zu sichern, um die eher unattraktiven anderen zu überlassen“ (<https://de.wikipedia.org/wiki/Rosinenpicken>) (bitte mit Begründung)?
23. Welche Personen können unter welchen Voraussetzungen am „Regelbetrieb“ (*car it*, 02-2018, Seite 8) bzw. „nach Abschluss der Servicetestphase“ (Drucksache 18/317) und im anschließenden „vierjährigen Erprobungszeitraum“ (Drucksache 18/317) ab dem Sommer 2018 MOIA nutzen, und welche Personen werden für den Zeitraum 2018 bis 2022 an der Nutzung von MOIA ausgeschlossen?
24. Wird, gegebenenfalls inwiefern und wann, die Landesregierung sich für Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes in der Art einsetzen, dass für Taxen und Mietwagen vergleichbare Bedingungen eintreten wie sie für MOIA im „Regelbetrieb“ gelten?
25. Wird, gegebenenfalls inwiefern und wann, die Landesregierung sich für Änderungen bei den von ihr erlassenen Rechtsverordnungen, die u. a. den Umfang der Betriebspflicht sowie Einzelheiten des Dienstbetriebes von Taxen regeln, in der Art einsetzen, dass vergleichbare Bedingungen mit der Betriebsart und -führung wie für MOIA im „Regelbetrieb“ gelten?

26. War die VW-Tochter MOIA schon einmal Gesprächsgegenstand im VW-Aufsichtsrat?
27. Wann und wie hat sich die Landesregierung mit der VW-Tochter MOIA beschäftigt?
28. Wie beurteilt die Landesregierung die aktuellen Forderungen aus der Stadt und dem Umland von Hannover bezüglich einer Ausdehnung des VW-Shuttleservice?
29. Wie viele lizenzierte Taxen sowie wie viele Mietwagen sind aktuell in der Stadt Hannover und in der Region Hannover zugelassen?
30. Wie beurteilt die Landesregierung die Anzahl der lizenzierten Taxen und deren Qualität der erbrachten Dienstleistungen in der Stadt Hannover und der Region Hannover in Bezug auf die Versorgung der Bevölkerung mit Fahrdiensten rund um die Uhr und in Bezug auf die Ergänzung des ÖPNV in der Stadt Hannover und der Region Hannover?
31. Ist der Landesregierung bekannt, ob und ab wann und wie MOIA den ÖPNV im ländlichen Raum von Niedersachsen sinnvoll ergänzen möchte?
32. Ist der Eindruck zutreffend, dass sich MOIA und andere Fahrdienste mit ihren Dienstleistungen ausschließlich auf urbane Agglomerationen und gegebenenfalls auf suburbane Teilräume fokussieren und der ländliche Raum, ähnlich wie bei der Versorgung mit Breitband, das Nachsehen hat (bitte mit Begründung)?
33. Sieht die Landesregierung Möglichkeiten, Shuttle-on-demand-Angebote auch in den ländlichen Raum zu bringen oder sie hier sogar prioritär anzubieten und auszubauen?
34. Wie beurteilt die Landesregierung das aktuelle Taxigutachten für die Landeshauptstadt Hannover bezüglich der Beurteilung der Auswirkungen des beantragten MOIA-Fahrdienstes auf das hannoversche Taxigewerbe?
35. Sieht die Landesregierung angesichts der Finanzkraft der VW-Tochter MOIA keine Gefahr eines massiven Eingriffs in den Wettbewerb bis hin zu Dumpingpreisen und Marktverdrängung (bitte mit Begründung)?
36. Sieht die Landesregierung in der Tatsache, dass die Nutzung von MOIA die Bezahlung per Kreditkarte voraussetzt, einen Ausschluss bestimmter Bevölkerungs-/Nutzergruppen (bitte mit Begründung)?
37. Inwieweit ist/wäre es zulässig, gesetzliche Zahlungsmittel auszuschließen?
38. Welchen Unterschied sieht die Landesregierung zwischen dem von MOIA geplanten Exklusiv Shuttle und den Beförderungen per Mietwagen gemäß § 49 PBefG?
39. Hält die Landesregierung die von MOIA im Rahmen der beantragten Genehmigung inkludierten sogenannten Exklusiv Shuttle für vereinbar mit der beantragten Genehmigung (bitte mit Begründung)?
40. Falls nicht, hält die Landesregierung die Inkludierung und Genehmigung des Exklusiv Shuttles trotzdem aus betriebswirtschaftlicher Sicht für sinnvoll und erforderlich?