

### **Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung mit Antwort der Landesregierung**

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

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

#### **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), eingegangen am 11.04.2018 - Drs. 18/786  
an die Staatskanzlei übersandt am 03.05.2018

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 02.07.2018,

gezeichnet

Dr. Bernd Althusmann

#### **Vorbemerkung der Abgeordneten**

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).

#### **Vorbemerkung der Landesregierung**

Die bisher von der MOIA GmbH im Stadtgebiet von Hannover im Rahmen einer sogenannten Servicetestphase betriebene Personenbeförderung unterliegt aufgrund der ausdrücklichen gesetzlichen Ausnahmeregelung hinsichtlich des sachlichen Geltungsbereichs in § 1 Abs. 2 Ziffer 1, 2. Variante des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) nicht den Regelungen des PBefG und bedarf deshalb keiner personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung. Hintergrund ist, dass bei dem bislang von MOIA für die Beförderung erhobenen Entgelt von 6 Cent/Kilometer pro Person das maximale Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt. Ein Anwendungsfall der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsrechts (Freistellungs-Verordnung) liegt dagegen nicht vor.

Die Landesregierung geht davon aus, dass mit dem Begriff „Regelbetrieb“ nach der zitierten Presseveröffentlichung der Betrieb auf Basis einer Genehmigung nach dem PBefG gemeint ist.

Am 17.01.2018 hat die MOIA GmbH bei der Landeshauptstadt Hannover als zuständiger Genehmigungsbehörde für den Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen einen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung nach § 2 Abs. 7 PBefG für das von ihr im Stadtgebiet Hannover geplante künftige Mobilitätsangebot mit Shuttle-Fahrzeugen gestellt. Die sogenannte „Experimentierklausel“ des § 2 Abs. 7 PBefG ermöglicht es der Genehmigungsbehörde, zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel auf Antrag im Einzelfall Abweichungen von Vorschriften des PBefG oder von aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften für die Dauer von höchstens vier Jahren zu genehmigen, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen. Die rechtliche

Prüfung, ob diese Voraussetzungen im konkreten Fall erfüllt sind, obliegt der Landeshauptstadt Hannover im Rahmen des Genehmigungsverfahrens. Der Genehmigungsantrag wurde später auf die MOIA Operations Germany GmbH (MOIA) umgestellt. Die Landeshauptstadt Hannover hat in der Folge das nach dem PBefG vorgesehene Anhörverfahren durchgeführt und u. a. der Region Hannover als Aufgabenträgerin für den straßengebundenen ÖPNV, der Industrie- und Handelskammer, dem Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) e. V., dem zuständige Gewerbeaufsichtsamt, der Vereinigten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) sowie den Verkehrsunternehmen ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG und regiobus Hannover GmbH Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme zu dem Genehmigungsantrag gegeben.

Aufgrund der von ihr im Rahmen des Genehmigungsverfahrens vorgenommenen Prüfungen und Beurteilungen hat die Landeshauptstadt Hannover der MOIA am 22.06.2018 für einen Zeitraum von vier Jahren ab dem 01.07.2018 eine Genehmigung erteilt für die Erprobung einer neuen Verkehrsart nach § 2 Abs. 7 PBefG für die Bündelung von Fahrtanfragen von Fahrgästen mit ähnlichem Fahrweg zwischen in einem engmaschigen Netz über das Stadtgebiet verteilten sogenannten virtuellen Haltepunkten in einem Shuttle (Pooling) sowie für die Reduzierung des Poolings gegen einen Aufpreis, die die Beförderung eines Fahrgasts auf schnellstmöglichem Weg zu seinem virtuellen Zielhaltepunkt ermöglicht (Pooling Shuttle). In der Begründung des Genehmigungsbescheides der Landeshauptstadt Hannover wird bezüglich des Pooling-Verkehrs ausgeführt: „Die Fahrzeuge fahren nicht nach Fahrplan, sondern werden bedarfsgerecht auf Kundennachfrage eingesetzt. Die Fahrtanfragen werden durch computergestützte Algorithmen automatisch so gebündelt, dass Fahrgäste mit einem ähnlichen Fahrweg mit dem gleichen Shuttle befördert werden können. Die Fahrgäste müssen die Fahrt vor Antritt zu einem bestimmten Preis mithilfe der App buchen und bezahlen. Während der Fahrt können weitere Personen vom Starthaltepunkt oder von anderen Haltepunkten nach vorheriger Buchung zusteigen. Das Fahrzeug benutzt hierbei keine festgelegten Strecken, sondern wird entsprechend der vorliegenden Fahrtbuchungen über die jeweiligen Haltepunkte geleitet.“ Hinsichtlich des Pooling Shuttle heißt es in der Begründung des Genehmigungsbescheides: „Das unter Pooling beschriebene System kann gegen einen Aufpreis reduziert werden, sodass die Beförderung eines Fahrgastes zwischen der virtuellen Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle auf schnellstmöglichem Weg erfolgen kann.“ Die Genehmigung für das Pooling und das Pooling Shuttle ist dabei hinsichtlich der Anzahl der einsetzbaren Fahrzeuge nur in eingeschränktem Umfang mittels einer aufschiebenden Bedingung und versehen mit einer Reihe von Auflagen erteilt worden. Die Nebenbestimmungen sollen u. a. der Sicherung der öffentlichen Verkehrsinteressen dienen, die der Erteilung einer Genehmigung nach § 2 Abs. 7 PBefG nicht entgegenstehen dürfen. Zusätzlich hat die Landeshauptstadt Hannover eine Genehmigung für den Verkehr mit Mietwagen nach § 49 Abs. 4 PBefG für das MOIA Shuttle exklusiv erteilt, das Fahrgäste von einem selbst bestimmten Start- zu einem selbst bestimmten Zielort unabhängig von den virtuellen Haltestellen befördert (Exklusiv-Shuttle).

Den von der Landeshauptstadt Hannover erteilten Genehmigungsbescheid vom 22.06.2018 hat diese allerdings zusätzlich mit der aufschiebenden Bedingung versehen, dass der Suspensiveffekt nach § 169 Abs. 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) aufgrund eines am 22.05.2018 bei der Vergabekammer Niedersachsen eingereichten vergaberechtlichen Nachprüfungsantrags entfallen ist. Mit diesem Nachprüfungsantrag wird begehrt, der Landeshauptstadt Hannover zu untersagen, eine Genehmigung an die MOIA ohne vorherige Durchführung eines förmlichen Vergabeverfahrens zu erteilen. Die Vergabekammer hat den Nachprüfungsantrag mit Beschluss vom 19.06.2018 als unzulässig zurückgewiesen. Der Beschluss ist derzeit allerdings noch nicht rechtskräftig, da gegen die Entscheidung sofortige Beschwerde beim Oberlandesgericht Celle eingelegt worden ist. Das abschließende Ergebnis des Nachprüfungsverfahrens bleibt insoweit abzuwarten, ebenso ob sich daraus gegebenenfalls noch Auswirkungen hinsichtlich der Wirksamkeit der erteilten Genehmigung oder deren Regelungsinhalten ergeben.

Vor diesem Hintergrund sind der Landesregierung abschließende Aussagen über die tatsächliche künftige Ausgestaltung des Mobilitätsangebots von MOIA im Stadtgebiet Hannover nicht möglich. Die Beantwortung beschränkt sich vielmehr auf den derzeit bekannten Stand der Inhalte des Genehmigungsbescheides der Landeshauptstadt Hannover. Die Antworten der Landesregierung stehen insoweit unter dem Vorbehalt des abschließenden Ausgangs des Nachprüfungsverfahrens.

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?**

Auf die Ausführungen in der Vorbemerkung wird verwiesen. Informationen zu etwaigen Kundenzahlen liegen der Landesregierung nicht vor. Hinsichtlich der Gebietsgröße umfasst die von der Landeshauptstadt Hannover erteilte Genehmigung für das Pooling und das Pooling Shuttle nach § 2 Abs. 7 PBefG das gesamte Stadtgebiet Hannover. Zunächst möchte MOIA die Pooling-Verkehre nur für einen Teilbereich des Stadtgebiets von ca. 90 km<sup>2</sup> anbieten, das Angebot soll aber später auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet werden können. Von über das Stadtgebiet hinausgehenden Genehmigungsanträgen der MOIA für das Pooling oder das Pooling Shuttle im Umland hat die Landesregierung keine Kenntnis. Die erteilte Mietwagengenehmigung für das MOIA Shuttle exklusiv nach § 49 Abs. 4 PBefG ermöglicht dagegen entsprechend der gesetzlichen Regelungen die Durchführung von Beförderungen im Mietwagenverkehr auch außerhalb des Gebiets der Landeshauptstadt Hannover. Hinsichtlich der Anzahl der Fahrzeuge für das Pooling und das Pooling Shuttle hat die Landeshauptstadt Hannover, die Genehmigung mit einer aufschiebenden Bedingung versehen, wonach nicht die von MOIA beantragten 250 Fahrzeuge, sondern in den ersten 23 Monaten maximal bis zu 150 Fahrzeuge eingesetzt werden dürfen. MOIA darf den Fahrzeugbestand in der Folge nur dann auf bis zu 250 Fahrzeuge erweitern, wenn die Landeshauptstadt Hannover in ihrer Eigenschaft als Genehmigungsbehörde für den Gelegenheitsverkehr nach Ablauf der 23 Monate feststellt, dass öffentliche Verkehrsinteressen durch ein Mobilitätsangebot von MOIA mit bis zu 250 Fahrzeugen nicht beeinträchtigt werden, insbesondere dass nach den vorliegenden Erfahrungen die Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes nicht bedroht wird und dass die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen des öffentlichen Personennahverkehrs keine Nachteile erleidet.

Hinsichtlich des Fahrzeugbestandes enthält die erteilte Genehmigung der Landeshauptstadt Hannover außerdem die Auflage, dass der Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen sukzessive erhöht wird und bis zum 31.12.2020 mindestens 50 % der gesamten Fahrzeugflotte umfassen muss. Ab diesem Zeitpunkt zusätzlich eingesetzte Fahrzeuge müssen ausschließlich über einen emissionsfreien Antrieb verfügen. Bis zum Ende des Genehmigungszeitraumes müssen darüber hinaus alle eingesetzten Fahrzeuge emissionsfrei betrieben werden. Ausnahmen von diesen Vorgaben gelten nur für Fahrzeuge, die zur Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität eingesetzt werden, über eine entsprechende konstruktive Sonderausstattung verfügen und mit besonders geschultem Personal besetzt sind.

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?**

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Die Landeshauptstadt Hannover hat in dem im Rahmen ihrer Zuständigkeit erteilten Genehmigungsbescheid an MOIA vom 22.06.2018 neben der aufschiebenden Bedingung hinsichtlich der Anzahl der Fahrzeuge zahlreiche weitere Auflagen und Beschränkungen als Nebenbestimmungen aufgenommen. Diese sollen insbesondere dazu dienen, die Einhaltung der gesetzlichen Voraussetzungen für die Genehmigungserteilung nach dem PBefG zu gewährleisten und rechtfertigen nach der Auffassung der Landeshauptstadt Hannover die Erteilung der Genehmigung für die Erprobung einer neuen Verkehrsart an MOIA.

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?**

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Die von MOIA beantragte genehmigungsbedürftige Personenbeförderung nach Ende der Servicetestphase unterfällt vollständig den Vorgaben des PBefG. Die angebotenen Beförderungsleistungen Pooling und Pooling Shuttle unterscheiden sich allerdings deutlich von den beiden gesetzlich vorgesehenen Verkehrsformen im Gelegenheitsverkehr

und lassen sich weder dem klassischen Taxi- noch dem Mietwagenverkehr zuordnen. Beispiele für relevante Unterscheidungsmerkmale zu diesen Verkehrsformen sind u. a.,

- dass bei MOIA die Fahrzeuge nicht im Ganzen zur Beförderung angemietet werden,
- dass ein Fahrgast hinsichtlich des Fahrweges kein Bestimmungsrecht hat und die Fahrzeuge nicht zwingend den kürzesten Fahrtweg nehmen, sondern zur Bündelung von Beförderungswünschen Umwege in Kauf genommen werden müssen,
- dass eine Beförderung nur zwischen virtuellen Haltepunkten und nicht zwischen frei vom Fahrgast gewählten Orten erfolgt,
- dass die MOIA-Fahrzeuge sich nicht wie Taxen an behördlich zugelassenen Stellen auf Fahrgäste wartend bereithalten dürfen sowie
- dass anders als bei Mietwagen keine Rückkehrpflicht zum Betriebssitz besteht.

Aufgrund ihrer besonderen Merkmale stellen die Beförderungsangebote Pooling und Pooling Shuttle von MOIA insoweit eine neue Verkehrsart dar, die § 2 Abs. 7 PBefG unterfällt und von der Genehmigungsbehörde bei Erfüllung der gesetzlichen Voraussetzung, dass einer Erteilung öffentliche Verkehrsinteresse nicht entgegenstehen, zur praktischen Erprobung für maximal vier Jahre genehmigt werden kann. Das geplante Beförderungsangebot im Exklusiv-Shuttle stellt dagegen einen klassischen Mietwagenverkehr dar und unterfällt den entsprechenden gesetzlichen Regelungen im PBefG dafür.

**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?**

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Eine Beurteilung der Auswirkungen auf die in Hannover lizenzierten Taxen ist der Landesregierung mangels ausreichend fundierter eigener Detailkenntnisse über die Situation des Taxengewerbes im Gebiet der Stadt Hannover und dessen aktueller Entwicklungen nicht möglich. Im Rahmen der Antragsprüfung und Genehmigungserteilung obliegt die Beurteilung dazu der Landeshauptstadt Hannover als zuständiger Genehmigungsbehörde für den Gelegenheitsverkehr. Abzustellen ist bei der Beurteilung insoweit allerdings nicht darauf, ob es gegebenenfalls zu Einbußen oder negativen wirtschaftlichen Auswirkungen auf einzelne oder auch eine größeren Zahl von Taxi-Unternehmen kommen könnte, was zumindest vorstellbar erscheint. Das PBefG bezweckt nämlich keinen Schutz vor Konkurrenz. Geschützt als öffentliches Verkehrsinteresse ist vielmehr nur die Existenz eines funktionsfähigen Taxengewerbes insgesamt als Mindeststandard. Im Rahmen des von ihr durchgeführten Genehmigungsverfahrens ist die Landeshauptstadt Hannover zu der Beurteilung gekommen, dass eine Bedrohung der Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxengewerbes durch eine Genehmigung der von MOIA beantragten Verkehrsleistungen in dem seitens der Landeshauptstadt im Genehmigungsbescheid vom 22.06.2018 zugelassenen Umfang nicht zu erwarten ist.

**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?**

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Die Landeshauptstadt Hannover hat die mit Bescheid vom 22.06.2018 erteilten Genehmigungen auf der Grundlage von § 2 Abs. 7 PBefG für die Pooling-Verkehre bzw. von §§ 13, 15 i. V. m. 39 PBefG für das Exklusiv-Shuttle als Mietwagenverkehr getroffen. Die Genehmigungen erfolgen insoweit in jedem Fall auf Grundlage der geltenden Gesetze zur Personenbeförderung. Ausdrücklicher Bestandteil dieses gesetzlichen Rahmens ist die von den Fragestellern offenbar irrtümlich als § 7 Abs. 2 PBefG angegebene sogenannte „Experimentierklausel“ des § 2 Abs. 7 PBefG für die befristete Erprobung neuer Verkehrsarten. Sie wurde vom Bundesgesetzgeber bereits im Jahr 1990 in das PBefG aufgenommen, um eine rechtssichere Ge-

genehmigungserteilung zur praktischen Erprobung von Personenbeförderungen zu ermöglichen, die nicht den ansonsten im PBefG normierten klassischen Verkehrsarten und -formen entsprechen.

**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)?**

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Die Erteilung von Genehmigungen zur Personenbeförderung zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel im Einzelfall unter Abweichung von den sonstigen Regelungen des PBefG und von den aufgrund des PBefG erlassenen Vorschriften ist in § 2 Abs. 7 PBefG für die Dauer von höchstens vier Jahren gesetzlich ausdrücklich vorgesehen. Die seitens der Landeshauptstadt Hannover an MOIA mit Bescheid vom 22.06.2018 erteilte Genehmigung für diesen Zeitraum ist insoweit nachvollziehbar. Da die Landeshauptstadt Hannover im Rahmen der von ihr als zuständige Genehmigungsbehörde vorgenommenen Beurteilung zu dem Ergebnis gekommen ist, dass öffentliche Verkehrsinteressen der Genehmigungserteilung nicht entgegenstehen, ist sie auch begründet. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die durch Art. 12 des Grundgesetzes (GG) geschützte Berufsfreiheit Einschränkungen der Freiheit der Berufswahl nur auf gesetzlicher Grundlage und zum Schutz überragender Interessen der Allgemeinheit zulässt.

**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?**

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Für diejenigen Fälle, in denen sich ein Beförderungsangebot nicht den klassischen Verkehrsarten oder -formen zuordnen lässt, eröffnet das PBefG mit den vom Gesetzgeber bewusst offen gefassten §§ 2 Abs. 6 und 7 gesetzlich zwei Möglichkeiten zur Erteilung von Genehmigungen zur Personenbeförderung für atypische oder neue Verkehrsformen und -arten. Darunter können grundsätzlich auch die in der Fragestellung beispielhaft genannten Ausgestaltungen von Beförderungsangeboten fallen. Eine Entscheidung über die Genehmigungsfähigkeit kann jeweils nur im Einzelfall unter Berücksichtigung der konkret beabsichtigten Ausgestaltung der jeweiligen Beförderungsangebote, der örtlichen Situation sowie der gegebenenfalls unterschiedlich zu beurteilenden öffentlichen Verkehrsinteressen vor Ort erfolgen. Liegen im Einzelfall alle Genehmigungsvoraussetzungen vor und stehen der Genehmigung insbesondere keine öffentlichen Verkehrsinteressen entgegen, sind entsprechende neue Beförderungsformen und -arten nach dem PBefG genehmigungsfähig.

**9. An welchen Stellen muss das Personenbeförderungsgesetz an die neuen Beförderungsformen gegebenenfalls angepasst werden?**

Die Anpassung des Rechtsrahmens im Personenbeförderungsgesetz ist bundesweit auf verschiedenen Ebenen sowie für unterschiedliche Regelungen in der Diskussion. Im Koalitionsvertrag für die 19. Legislaturperiode auf der Bundesebene haben sich CDU, CSU und SPD darauf verständigt, das Personenbeförderungsgesetz mit Blick auf neue digitale Mobilitätsangebote zu modernisieren. Darüber hinaus hat die Verkehrsministerkonferenz (VMK) der Länder in ihrer Sitzung vom 09./10. November 2017 in Wolfsburg festgestellt, „dass insbesondere auch die rasche Entwicklung digitaler Technologien eine Anpassung des Personenbeförderungsrechts erfordert“ und die Bundesregierung aufgefordert, einen Gesetzentwurf zur Änderung des PBefG vorzulegen. Konkret werden in dem Beschluss der VMK u. a. die Modernisierung des Taxen- und Mietwagenverkehrs, die Stärkung flexibler Bedienformen im ÖPNV, die Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung sowie umweltfreundliche Ride Sharing Angebote als vorrangige Beispiele für einen gesetzlichen Anpassungsbedarf genannt. Die Landesregierung teilt diese Bewertung. Für nähere Einzelheiten wird auf

den im Internet unter [www.verkehrsministerkonferenz.de](http://www.verkehrsministerkonferenz.de) abrufbaren Beschluss der VMK vom 09./10. November 2017 zu Punkt 4.6 der Tagesordnung verwiesen.

**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?**

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Landesregierung wird sich nicht für Änderungen des PBefG im Sinne eines bestimmten Einzelunternehmens einsetzen. Gleichwohl beobachtet die Landesregierung die deutlich steigende Dynamik bei der Entwicklung von neuartigen und modernen Mobilitätsangeboten - insbesondere auch in Zusammenhang mit den neuen Möglichkeiten der Digitalisierung - sowohl in Niedersachsen als auch in anderen Bundesländern und setzt sich vor diesem Hintergrund für Änderungen des Rechtsrahmens ein. Insoweit wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

**12. Wie kann aus Sicht der Landesregierung das Taxigewerbe vom Ridepooling oder Shuttle-on-demand-Angebot profitieren?**

Bei einer erfolgreichen Implementierung entsprechender moderner Beförderungsangebote ist zu erwarten, dass sich insbesondere in städtischen Regionen der motorisierte Individualverkehr und in der Folge mittelfristig auch die Vorhaltung privater Fahrzeuge verringern. Von einem sich dadurch ergebenden Ansteigen der Beförderungsbedarfe und der Anzahl der Beförderungsfälle kann auch das Taxengewerbe profitieren. Darüber hinaus können sich unternehmerseitig für die Taxiunternehmen neue Geschäftsmodelle und Kooperationsfelder ergeben.

**13. Kann die Landesregierung ausschließen, dass das Taxi- und Mietwagengewerbe durch die neuen Verkehrsangebote auf der Grundlage von Ausnahmegenehmigungen wirtschaftlich geschädigt wird?**

Wirtschaftliche Auswirkungen aufgrund von Marktentwicklungen können nicht ausgeschlossen werden. Ein Schutz des Taxen- oder Mietwagengewerbes vor negativen wirtschaftlichen Auswirkungen durch Hinzutreten neuer Verkehrsarten oder zusätzlicher Wettbewerber besteht nach dem PBefG jedoch nicht. Gesetzlicher Maßstab ist allein das Entgegenstehen öffentlicher Verkehrsinteressen. Das öffentliche Verkehrsinteresse umfasst insoweit das Verbot einer Bedrohung der Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxengewerbes insgesamt, nicht aber unterhalb dieser Grenze liegende wirtschaftliche Auswirkungen auf das Taxengewerbe oder einzelne Taxen- oder Mietwagenunternehmen.

**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?**

Die Frage stellt sich so nicht. Was marktwirtschaftlich vertretbar ist, wird in der sozialen Marktwirtschaft als Ausprägung der Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung der Bundesrepublik Deutschland durch gesetzliche Regelungen bestimmt. Voraussetzung für ein wettbewerbslich verbotenes Verhalten im Rahmen der §§ 19, 20 GWB wäre eine marktbeherrschende Stellung oder zumindest eine relative oder überlegene Marktmacht seitens des betreffenden Unternehmens. Angesichts des nur beschränkten Umfangs und der zeitlich befristet erteilten Genehmigung für den Erprobungsverkehr von MOIA bestehen dafür derzeit keinerlei Anhaltspunkte. Wie in der Vorbemerkung dargestellt ist der Anwendungsbereich der Freistellungsverordnung im Übrigen überhaupt nicht eröffnet. Für alle potenziellen Anbieter von Personenbeförderungsangeboten gelten die Regelungen des PBefG hin-

sichtlich der Voraussetzungen für eine Genehmigungserteilung im selben Umfang. Dies gilt auch für die im Rahmen der Experimentierklausel in § 2 Abs. 7 PBefG eröffneten Ausnahmemöglichkeiten. Gerade für den Bereich des klassischen Gelegenheitsverkehrs, sprich des Taxen- und Mietwagenverkehrs, dienen die im PBefG normierten Genehmigungsvoraussetzungen allein dem Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen und bezwecken ausdrücklich nicht den Schutz bestehender Anbieter vor einem Markteintritt von Konkurrenten. Dies gilt auch für die Erteilung von Genehmigungen zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsformen und -arten gemäß § 2 Abs. 7 PBefG. Der Markt im Bereich der Personenbeförderung steht insoweit auch neuen Anbietern offen. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

**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)?**

Nein. Der rechtliche Gehalt und die Wirksamkeit der erteilten Genehmigungen zum Verkehr mit Taxen bleiben unverändert bestehen und werden durch das neue Angebot nicht eingeschränkt. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

**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?**

Auf die Vorbemerkung sowie die Antworten zu den Fragen 13 und 14 wird verwiesen. Für ein missbräuchliches, wettbewerblich verbotenes Verhalten im Sinne der §§ 19, 20 GWB liegen keine Anhaltspunkte vor. Eine Genehmigungserteilung zur befristeten praktischen Erprobung neuer Verkehrsformen und -arten ist in § 2 Abs. 7 PBefG gesetzlich ausdrücklich vorgesehen. Die zitierten Passagen aus der Antwort der Landesregierung in der Drucksache 18/317 beziehen sich im Übrigen auf den bisherigen genehmigungsfreien Servicetestbetrieb von MOIA und nicht auf den geplanten und nach dem PBefG genehmigungspflichtigen künftigen Regelbetrieb.

**17. Nimmt die Landesregierung gegebenenfalls eine Verzerrung der Wettbewerbs zulasten von Taxi- und Mietwagenunternehmen in Hannover billigend in Kauf und wenn ja, weshalb?**

Auf die Vorbemerkung sowie die Antworten zu den Fragen 13, 14 und 16 wird verwiesen. Die Entscheidung über die Genehmigungserteilung obliegt der Landeshauptstadt Hannover als zuständige Genehmigungsbehörde. Die Auswirkungen auf das örtliche Taxen- und Mietwagengewerbe im Erprobungszeitraum bleiben abzuwarten.

**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?**

Die Landesregierung sieht in der vernetzten Nutzung von mobilen Endgeräten, Geodaten und Algorithmen insgesamt die Chance zur Effizienzsteigerung bei allen Verkehrsangeboten, also bei Bahn, Bus und Taxi ebenso wie bei neuartigen Mobilitätsangeboten. Konkret können sich durch neue vernetzte Serviceleistungen kundenfreundlichere und effizientere Verkehrsführungen ergeben, wodurch Staus und Wartezeiten verringert werden. Außerdem kann durch neue, digital in Echtzeit vernetzte Fahrdienste eine bedarfsgerechte Nutzung von Verkehrsmitteln erreicht werden. Dadurch werden die hohen Leerstandzeiten des motorisierten Individualverkehrs und somit die Dichte parkender Fahrzeuge reduziert. Darüber hinaus lassen sich neue verkehrliche Fahrdienste über Da-

tenaustausch mit weiteren (neuen) Serviceangeboten vernetzen. Beispielsweise kann ein Beförderungsdienstleister zukünftig gleichzeitig Lebensmittel, Waren oder Entertainment an die Kunden liefern und dadurch den Komfort sowie die frei verfügbare Zeit der Bürgerinnen und Bürger erhöhen. Zu erwartende Risiken bestehen im Bereich des Datenschutzes. So können gesammelte Daten gegebenenfalls Rückschlüsse auf Bewegungsprofile einzelner Bürgerinnen und Bürger zulassen, die von diesen gar nicht gewollt sind. Dies muss mithilfe von Maßnahmen des Datenschutzes und der Anonymisierung verhindert werden.

**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?**

Gesetzlicher Maßstab für eine Entscheidung über Genehmigungserteilungen zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsformen und -arten ist nicht eine bloße Störung öffentlicher Verkehrsinteressen. Vielmehr regelt § 2 Abs. 7 PBefG, dass öffentliche Verkehrsinteressen einer solchen Erprobung nicht entgegenstehen dürfen. Dies ist jeweils im Einzelfall anhand der konkreten Ausgestaltung des zur Erprobung geplanten Verkehrsangebots sowie der Verkehrsverhältnisse vor Ort zu beurteilen. In diesem Rahmen können auch etwaige Beschränkungen hinsichtlich des jeweiligen Angebotsumfangs oder eine zeitlich angepasste Befristungsdauer festgelegt werden. Gegebenenfalls können sich aufgrund der Ergebnisse der Erprobung des von der Landeshauptstadt Hannover genehmigten Erprobungsverkehrs von MOIA für die Zukunft weitere Erkenntnisse ergeben.

**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?**

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. In der Begründung des Genehmigungsbescheids der Landeshauptstadt Hannover vom 22.06.2018 wird Folgendes ausgeführt: „Das MOIA-Mobilitätskonzept beinhaltet den Aufbau und Betrieb eines öffentlichen Mobilitätsservice auf dem Gebiet der Stadt Hannover. Es verfolgt das Ziel, die Angebotslücke zwischen dem vorhandenen Linien- und Gelegenheitsverkehr durch die Nachfrage- und auf einer virtuellen Haltestellenorientierung basierenden, gebündelten Pooling-Verkehre mit in Echtzeit optimierter Berechnung und Zusammenstellung der Beförderungswünsche unterschiedlicher Personen auf dem Fahrweg (Pooling) und die ausschließliche Vermittlung der Fahrten durch App, sowie des individuellen Exklusiv-Shuttles zu schließen und durch die dadurch zunehmende Sicherung des täglichen Mobilitätsbedarfs den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.“ Weiter heißt es dort: „Wirtschaftliche Gründe könnten aufgrund folgender Berechnung für einen Umstieg zur Nutzung des ÖPNV-Angebotes, einschließlich des MOIA Mobilitätskonzeptes sprechen: Durchschnittliche Kosten, je nach Modellklasse, pro Monat für ein Fahrzeug 300 bis 1.700 Euro (Anschaffung, Versicherung, Reparatur, Tanken, etc.). Insofern wäre der Erwerb eines GVH-Monatstickets kostengünstiger. Das überschießende Mobilitätsbedürfnis könnte durch das Angebot von Taxis, MOIA und der Bahn für Langstrecken befriedigt werden, ohne große Einbußen beim Komfort hinnehmen zu müssen. Falls bei der Nutzung des vorhandenen ÖPNV-Angebotes, z. B. bei einer Tangentialstrecke die Fahrtdauer zu lang erscheint oder zu viele Umstiege in Kauf genommen werden müssen, kann auf die MOIA Angebote zugegriffen werden oder MOIA als Zubringer zu einer ÖPNV Verbindung genutzt werden.“ Diese Aussagen gelten gleichermaßen für Pendler.

Die von der Landeshauptstadt Hannover erteilte Genehmigung für die Pooling-Verkehre erstreckt sich ausschließlich auf das Stadtgebiet Hannover. Von über das Stadtgebiet hinausgehenden Genehmigungsanträgen der MOIA für das Pooling oder das Pooling Shuttle im Umland hat die Landesregierung keine Kenntnis.



**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?**

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Aufgrund der von der Landeshauptstadt Hannover erteilten Genehmigungen gemäß §§ 2 Abs. 7, 49 Abs. 4 PBefG vom 22.06.2018 verfügt MOIA ebenso wie lizenzierte Taxenunternehmen über eine Genehmigung zur Personenbeförderung nach dem PBefG. Eine Betriebs- und Beförderungspflicht besteht dabei nur in dem im Genehmigungsbescheid geregelten Umfang. Hinsichtlich der Einhaltung der durch die erteilte Genehmigung auferlegten Verpflichtungen (Bedingungen, Auflagen) sowie der Erfüllung der Vorschriften des PBefG sowie der dazu erlassenen Rechtsverordnungen unterliegt MOIA gemäß § 54 PBefG der Aufsicht durch die Landeshauptstadt Hannover als zuständiger Genehmigungsbehörde. Diese kann sich über alle Einrichtungen und Maßnahmen des Unternehmens unterrichten sowie zur Durchführung der Aufsicht und zur Vorbereitung ihrer Entscheidungen durch Beauftragte die erforderlichen Ermittlungen anstellen, insbesondere Einsicht in die Bücher und Geschäftspapiere nehmen sowie von dem Unternehmer und den im Geschäftsbetrieb tätigen Personen Auskunft verlangen.

**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)?**

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Eine Bewertung ist der Landesregierung mangels Kenntnis über die tatsächliche wirtschaftliche Attraktivität der von MOIA angebotenen Beförderungsleistungen nicht möglich. Rechtlich entscheidend für die Genehmigungsfähigkeit eines Erprobungsverkehrs nach § 2 Abs. 7 PBefG ist im Übrigen allein die Frage, ob öffentliche Verkehrsinteressen der Genehmigungserteilung entgegenstehen.

**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?**

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Die Beförderungsleistungen von MOIA können von allen Personen in Anspruch genommen werden, die über eine App Fahrtwünsche äußern, den Fahrpreis mittels Kreditkarte zahlen und in einen Pkw einsteigen und daraus aussteigen können. MOIA ist bestrebt, das Beförderungsangebot auch auf mobilitätseingeschränkte Personen auszudehnen, die in einem Rollstuhl sitzend befördert werden müssen. Für Fahrzeuge zur Beförderung dieses Personenkreises eröffnet die von der Landeshauptstadt Hannover erteilte Genehmigung deshalb aufgrund der dafür erforderlichen besonderen technischen Voraussetzungen der Fahrzeuge die Möglichkeit von Ausnahmen hinsichtlich der Vorgaben zur Emissionsfreiheit.

**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?**

Auf die Vorbemerkung sowie die Antworten zu den Fragen 9, 10 und 11 wird verwiesen.

- 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?**

Die Frage stellt sich nicht, da die Landesregierung keine entsprechenden Rechtsverordnungen erlassen hat. Die Ermächtigung zum Erlass entsprechender Rechtsverordnungen nach § 47 Abs. 3 PBefG hat das Land Niedersachsen vielmehr ebenso wie die Ermächtigung zur Festsetzung von Beförderungsentgelten und -bedingungen nach § 51 Abs. 1 PBefG gemäß § 16 Abs. 4 Ziff. 3 ZustVO-Verkehr auf die Landkreise und kreisfreien Städte sowie die großen selbstständigen Städte übertragen. Die Zuständigkeit für die Entscheidung über etwaige Änderungen der für das Stadtgebiet Hannover erlassenen Rechtsverordnung liegt daher bei der Landeshauptstadt Hannover. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

- 26. War die VW-Tochter MOIA schon einmal Gesprächsgegenstand im VW-Aufsichtsrat?**

Inhalte von Aufsichtsratssitzungen der Volkswagen AG unterliegen der Verschwiegenheitspflicht gemäß § 116 Satz 2 AktG.

- 27. Wann und wie hat sich die Landesregierung mit der VW-Tochter MOIA beschäftigt?**

Die Landesregierung war im April und Mai 2017 im Rahmen der Beantwortung der Kleinen Anfrage des Abgeordneten Dirk Toepffer (CDU) „Welche Aktivitäten entfaltet MOIA in Niedersachsen“ (Drucksache 17/7819) mit MOIA befasst. Im weiteren Verlauf war das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung während der Vorbereitung der Servicetestphase der MOIA GmbH sowie später im Vorfeld der Antragstellung für eine Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz als oberste Fachaufsichtsbehörde zur Erörterung personenbeförderungsrechtlicher Fragen mit MOIA sowie mit der Landeshauptstadt Hannover, der Region Hannover und der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) eingebunden. Unter anderem war in diesem Zusammenhang neben Zuständigkeitsfragen auch die Frage zu klären, ob die von MOIA avisierten Beförderungsleistungen innerhalb der Servicetestphase genehmigungspflichtig sind.

Darüber hinaus war die Landesregierung im Januar und Februar 2018 im Rahmen der Beantwortung der Kleinen Anfrage der Abgeordneten Jörg Bode, Björn Försterling und Dr. Marco Genthe (FDP) „VW-Tochter MOIA: Auf welcher Grundlage und unter welchen Voraussetzungen schließt ein privatwirtschaftliches Angebot eine Lücke im kommunalen ÖPNV-Angebot?“ (Drucksache 18/218) mit MOIA befasst sowie in Zusammenhang mit einer Rede des Niedersächsischen Ministers für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung Dr. Althusmann beim Currywurst-Abend des Gesamtverbandes Verkehrsgewerbe Niedersachsen e. V. (GVN) am 28.02.2018. Am 24.05.2018 fand im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung ein Gespräch bei Staatssekretär Dr. Lindner mit Vertretern des GVN sowie des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbandes e. V. (BZP) statt, in dem u. a. Bedenken der Taxibranche gegen eine Genehmigungserteilung erörtert wurden. Im Mai und Juni 2018 wurde das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung außerdem seitens der Landeshauptstadt Hannover zur Erörterung personenbeförderungsrechtlicher Fragen hinsichtlich der Ausgestaltung der von dort beabsichtigten Genehmigungserteilung eingebunden und gab in diesem Zusammenhang eine Stellungnahme ab. Im Mai und Juni 2018 war außerdem die Vergabekammer Niedersachsen beim Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung im Rahmen eines Nachprüfungsverfahrens mit vergaberechtlichen Fragestellungen bezüglich der beabsichtigten Genehmigungserteilung der Landeshauptstadt Hannover an MOIA befasst.

**28. Wie beurteilt die Landesregierung die aktuellen Forderungen aus der Stadt und dem Umland von Hannover bezüglich einer Ausdehnung des VW-Shuttleservice?**

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Der Landesregierung sind keine aktuellen Forderungen bezüglich einer Ausdehnung des Verkehrsangebotes von MOIA bekannt, die über den Umfang des von MOIA bei der Landeshauptstadt Hannover am 17.01.2018 gestellten Genehmigungsantrags hinausgehen. Dies gilt ausdrücklich auch für etwaige Ausdehnungen des Erprobungsverkehrs auf das Umland. Die von der Landeshauptstadt Hannover am 22.06.2018 erteilte Genehmigung hat die Landeshauptstadt dabei bereits mit Einschränkungen hinsichtlich des Umfangs und der konkreten Ausgestaltung des Verkehrsangebots versehen. Vor diesem Hintergrund sieht die Landesregierung nach aktuellem Kenntnisstand auch keinen Raum für eine darüber hinausgehende Ausdehnung des Angebots von MOIA im Stadtgebiet Hannover.

**29. Wie viele lizenzierte Taxen sowie wie viele Mietwagen sind aktuell in der Stadt Hannover und in der Region Hannover zugelassen?**

Nach Mitteilung der Landeshauptstadt Hannover vom 01.06.2018 sind in ihrem Zuständigkeitsbereich 596 Taxen und 291 Mietwagen zugelassen. Nach Mitteilung der Region Hannover sind darüber hinaus für das übrige Gebiet der Region 264 Taxen und 347 Mietwagen sowie fünf Fahrzeuge mit einer Mischkonzession für Taxen- und Mietwagenverkehr zugelassen (Stand: 29.05.2018).

**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?**

Da die Landesregierung für die gewünschte Beurteilung nicht über ausreichend fundierte eigene Detailkenntnisse hinsichtlich der Situation des Taxengewerbes im Gebiet der Landeshauptstadt Hannover und der Region Hannover sowie deren aktueller Entwicklungen verfügt, hat sie die beiden Gebietskörperschaften als zuständige Genehmigungsbehörden für den Gelegenheitsverkehr mit Taxen um eine entsprechende Beurteilung gebeten.

Die Landeshauptstadt Hannover hat insoweit berichtet, dass ein im Jahr 2015 erstelltes Gutachten über die Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxengewerbes für die Landeshauptstadt Hannover gemäß § 13 Abs. 4 PBefG eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Taxengewerbes im Stadtgebiet ergeben sowie die Empfehlung ausgesprochen hatte, die Anzahl der Taxenkonzessionen auf 575 Konzessionen zu reduzieren. Seit Erstellung des Gutachtens sei eine Rückgabe von 36 Konzessionen aus unterschiedlichen Gründen auf aktuell 596 Taxen erfolgt. Nach Einschätzung der Landeshauptstadt besteht derzeit eine ausreichende Anzahl an lizenzierten Taxen, um die Versorgung der Bevölkerung mit Fahrdiensten rund um die Uhr und in Bezug auf die Ergänzung des ÖPNV in der Stadt Hannover zu gewährleisten.

Die Region Hannover hat berichtet, dass letztmalig im November 2015 ein Gutachten über die Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxengewerbes in der Region Hannover gemäß § 13 Abs. 4 PBefG erstellt wurde. Dieses enthalte neben Aussagen zur Wirtschaftlichkeit auch Informationen über den Versorgungsgrad mit Fahrdiensten. Danach sei festzustellen, dass zwei Städte im Gebiet der Region aufgrund der jeweils besonderen wirtschaftlichen Gegebenheiten besonders hervorstechen. Dabei handele es sich um die Stadt Langenhagen mit dem dazugehörigen Flughafen und um die Stadt Laatzen, die vom Geschehen rund um die Messe profitiert. In beiden Städten sei von einer Gefährdung der Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxengewerbes auszugehen, weshalb zusätzliche Taxi-Konzessionen derzeit nicht erteilt würden. Aufgrund des hohen Bestands an Taxen und Mietwagen in Laatzen und Langenhagen sei die Versorgung der Bevölkerung mit Fahrdiensten rund um die Uhr in Bezug auf die Ergänzung des ÖPNV gewährleistet bzw. es liege hier sogar eine Überversorgung vor. Außerhalb von Langenhagen und Laatzen sei von einem weitgehend funktionsfähigen Taxengewerbe auszugehen. Eine Grundversorgung der Bevölkerung mit Fahrdiensten rund um die Uhr und in Bezug auf die Ergänzung des ÖPNV sei grundsätzlich gegeben, es gebe

hier aber - gerade in den kleineren Kommunen bzw. im eher ländlich geprägten Raum (z. B. Gehren, Uetze, Wennigsen) - noch Potenzial für weitere Taxikonzessionen.

**31. Ist der Landesregierung bekannt, ob und ab wann und wie MOIA den ÖPNV im ländlichen Raum von Niedersachsen sinnvoll ergänzen möchte?**

Dazu liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor.

**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)?**

Ein solcher Eindruck kann von der Landesregierung nicht bestätigt werden. Es ist vielmehr durchaus zu beobachten, dass Fahrdienste mit neuen, digitalgestützten Mobilitätskonzepten und Beförderungsangeboten aktuell sowohl im urbanen als auch im ländlichen Raum entwickelt und erprobt werden. Auch im ländlichen Raum besteht aus Sicht der Landesregierung durchaus großes Potenzial für die Entwicklung vielfältiger neuer Angebotsformen zur Sicherung der Mobilität.

**33. Sieht die Landesregierung Möglichkeiten, Shuttle-on-demand-Angebote auch in den ländlichen Raum zu bringen oder sie hier sogar prioritär anzubieten und auszubauen?**

Ja. Entsprechende Ansätze werden derzeit sowohl von Verkehrsanbietern als auch von den kommunalen Aufgabenträgern für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr beobachtet und untersucht. Beispielhaft ist dafür der mit dem Projekt EcoBus in Süd-Niedersachsen gewählte kooperative Ansatz, bei dem mittels moderner Netzwerkalgorithmen eine optimierte Bündelung von Fahrtwünschen in Echtzeit zur Beförderung in Kleinbussen erfolgt. Der Betrieb des EcoBus wird aktuell in einer Pilotphase im eher ländlich geprägten Raum Bad Gandersheim/Kalefeld erprobt. Auch aus anderen ländlichen Räumen in Niedersachsen ist ein Interesse an entsprechenden Angeboten bekannt.

**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?**

Auswirkungen von Beförderungsangeboten gemäß § 2 Abs. 7 PBefG zur befristeten Erprobung neuer Verkehrsarten waren nicht Gegenstand des im Jahr 2015 erstellten Gutachtens über die Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxengewerbes für die Landeshauptstadt Hannover gemäß § 13 Abs. 4 PBefG. Eine Beurteilung erübrigt sich daher. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung sowie die Antworten zu Fragen 13, 14 und 16 verwiesen.

**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)?**

Derzeit wird eine solche Gefahr nicht gesehen. Voraussetzung für ein wettbewerbsrechtlich verbotenes Verhalten im Rahmen der §§ 19, 20 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) wäre eine marktbeherrschende Stellung oder zumindest eine relative oder überlegene Marktmacht seitens des betreffenden Unternehmens. Diese Voraussetzungen sind zum derzeitigen Zeitpunkt für MOIA zu verneinen. Es handelt sich im Rahmen der Servicetestphase lediglich um vergleichsweise wenige Fahrzeuge, die den Beförderungsverkehr durchführen und es gibt ausreichend Ausweichmöglichkeiten zur Personenbeförderung mittels Taxen und Mietwagen sowie im öffentlichen Personennahverkehr. Auch für ein etwaiges Boykottverhalten im Sinne des § 21 GWB ist hier nichts ersichtlich. An dieser Einschätzung ändert sich auch bei Aufnahme des von der Landes-

hauptstadt am 22.06.2018 genehmigten Erprobungsverkehrs mit dann bis zu 150 Fahrzeugen nichts.

**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)?**

Über die Frage, inwieweit die Vorgabe einer Bezahlung per Kreditkarte einen Ausschluss bestimmter Bevölkerungs-/Nutzergruppen bedeuten kann, sowie hinsichtlich des für eine solche Beurteilung heranzuziehenden Verbreitungsgrads von Kreditkarten liegen der Landesregierung keine ausreichenden Erkenntnisse vor. Allerdings ist eine Beschränkung auf bargeldlose Zahlungsmethoden heute bereits in unterschiedlichsten Geschäftsbereichen verbreitet und durchaus üblich.

**37. Inwieweit ist/wäre es zulässig, gesetzliche Zahlungsmittel auszuschließen?**

Das Personenbeförderungsrecht enthält keine zwingenden Vorgaben hinsichtlich zulässiger Zahlungsmittel. Jedenfalls im Rahmen der befristeten Erprobung einer neuen Verkehrsart gemäß § 2 Abs. 7 PBefG bestehen gegen die Beschränkung auf eine Buchung der Beförderungen per App mit vorheriger Bezahlung per Kreditkarte keine Bedenken. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 35 verwiesen.

**38. Welchen Unterschied sieht die Landesregierung zwischen dem von MOIA geplanten Exklusiv Shuttle und den Beförderungen per Mietwagen gemäß § 49 PBefG?**

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Das beantragte MOIA Exklusiv-Shuttle entspricht nach Auffassung der Landesregierung der Definition des klassischen Mietwagenverkehrs in § 49 Abs. 4 PBefG und ist von der Landeshauptstadt Hannover deshalb auch als solcher genehmigt worden. Ein praktischer Unterschied besteht allenfalls darin, dass eine Buchung und Bezahlung durch die Fahrgäste nur per App erfolgen können soll.

**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)?**

Die Landesregierung teilt die Auffassung der Landeshauptstadt Hannover, dass das von MOIA beantragte MOIA Shuttle Exklusiv den Regelungen des PBefG für den Mietwagenverkehr unterfällt und dafür eine Mietwagengenehmigung gemäß § 49 Abs. 4 PBefG zu erteilen war. Gegen die Erteilung von befristeten Genehmigungen für denselben Personenkraftwagen sowohl für die Erprobung einer neuen Verkehrsart gemäß § 2 Abs. 7 PBefG wie auch für einen klassischen Mietwagenverkehr bestehen angesichts der Regelung in § 46 Abs. 3 PBefG, die die Erteilung von sogenannten Mischkonzessionen für dasselbe Fahrzeug ausdrücklich nur für die Kombination von Taxen- und Mietwagengenehmigungen in Orten mit mehr als 50 000 Einwohnern verbietet, keine Bedenken. § 46 Abs. 3 PBefG dient dazu, in größeren Städten zu gewährleisten, dass Taxen zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Taxengewerbes nicht für Mietwagenfahrten eingesetzt werden. Für die Kombination anderer Genehmigungen enthält das PBefG ein vergleichbares Verbot nicht. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**40. Falls nicht, hält die Landesregierung die Inkludierung und Genehmigung des Exklusiv Shuttles trotzdem aus betriebswirtschaftlicher Sicht für sinnvoll und erforderlich?**

Angesichts der Antwort zu Frage 39 erübrigt sich die Beantwortung. Was aus betriebswirtschaftlicher Sicht sinnvoll und erforderlich ist, obliegt im Übrigen allein der Entscheidung von MOIA als für die beantragte Personenbeförderung gemäß § 3 PBefG verantwortlicher Unternehmerin.

(Verteilt am 09.07.2018)