

# TAXENANRUF BLANKENESE

Erik-Blumenfeld-Platz 5  
22587 Hamburg



Taxenanruf Blankenese - Erik-Blumenfeld-Platz 5 - 22587 Hamburg

Behörde für Verkehr und Mobilitäts-  
wende  
Amt A Rechtsabteilung  
Verkehrsgewerbeaufsicht Omnibus  
Z. Hd. Herrn Völker  
Alter Steinweg 4

**20459 Hamburg**

(040) 86 06 02  
(040) 86 10 11  
Fax: (040) 86 55 51  
info@taxiblankenese.de  
www.taxiblankenese.de

Hamburg, 27.04.2022

Stellungnahme zum Genehmigungsantrag der Firma Moia

Sehr geehrter Herr Völker,

nachfolgend nehmen wir, der Taxenanruf Blankenese, der Taxenverein Blankenese e. V. und der Landesverband für das Personenverkehrsgewerbe in Hamburg e. V. (LPVG) gern, wie von Ihnen gewünscht, zu dem Genehmigungsantrag der Firma Moia vom 29.12.2021 Stellung.

Wie die Firma Moia in ihrem Antrag selbst ausführt, hat sie im Jahr 2018 eine Genehmigung zur Erprobung einer Sonderverkehrsart erhalten. Hielt diese durch die Fixierung auf die busartigen Fahrzeuge auf Basis der VW Crafter, gerade noch den Anschein einer Abgrenzung zur Personenbeförderung nach § 47 PBefG aufrecht, zielt die in dem in Rede stehenden Antrag skizzierte Systematik des geplanten Geschäftsbetriebs – insbesondere mit dem Einsatz der bauartbedingt für die Bündelung von Fahrten einander fremder Fahrgäste gänzlich ungeeigneten „Familientransporter“ ID Buzz – direkt auf das Geschäftsfeld der Hamburger Taxenbetriebe.

.. / 2

Die Nutzung von Apps mit Lokalisierungs- und Sofortbestellfunktion hat sich seit einigen Jahren als modernes Äquivalent zum – eigentlich dem Taxenverkehr vorbehaltenen – Heranwinken von Fahrzeugen zur Personenbeförderung etabliert. Eine Erlaubnis zur Nutzung der an jedem Bahnhof vorhandenen Bushaltestellen im Zusammenhang mit einem entsprechend engmaschigen Netz an „virtuellen Haltestellen“ höbe eine für Fahrgäste erkennbare Abgrenzung zum Taxiverkehr nahezu vollständig auf. Die kundenseitig bequeme Verteilung der Schienenverkehrsnutzerinnen und -nutzer im Umfeld der Nah- und Fernverkehrsbahnhöfe, ist ein wesentlicher Geschäftsbereich des Taxengewerbes, der seit Jahrzehnten zuverlässig und eigenwirtschaftlich betrieben wird.

Auch bei der Beförderung von Fahrgästen von Haus zu Haus ist bei einem entsprechend engen Netz an „virtuellen Haltestellen“ kaum eine signifikante Abgrenzung des Moia Modells zum Taxiverkehr vorhanden. Zumindest für junge, nicht bewegungseingeschränkte Fahrgäste, ist bei gutem Wetter vermutlich nur schwer ein Unterschied sichtbar, wenn der Weg zum nächsten Haltepunkt stets höchstens 150 Meter lang ist. Die bisher von Moia eingesetzten eher klobigen Transporter werden von der Presse oft als „Moia-Taxis“ bezeichnet. Für die angekündigten ID-Buzz hat sich anscheinend bereits der Begriff „Roboter-Taxis“ etabliert.

Die Gefahr mangelhafter Abgrenzung zum Verkehr mit Taxen wurde bei der Antragstellung nach der Experimentierklausel natürlich auch von der Genehmigungsbehörde erkannt. Deshalb wurden in der Konzessionszusage entsprechende Auflagen zum Schutz des Taxengewerbes verankert. So war die Ausweitung der Konzession auf über 500 Fahrzeuge explizit daran gebunden, dass ein Nachweis darüber geführt wird, dass die Funktionsfähigkeit des öffentlichen Taxenverkehrs nicht beeinträchtigt werde. Weiterhin wurde klargestellt, dass Evaluationen seitens der Taxenbehörde und der Genehmigungsinhaberin zu verifizierbaren Antworten auf klar umrissene Fragestellungen führen müssen. Es wird ausdrücklich gefordert festzustellen, inwieweit sich der Kundenkreis der Firma Moia aus dem Nutzerkreis des Taxengewerbes speist.

Da durch das offensichtliche Scheitern der Erprobung durchschnittlich nicht einmal 30 % der beantragten 1000 Fahrzeuge eingesetzt wurden, entfiel jedoch die Prüfung hinsichtlich der Auswirkungen auf das Taxengewerbe vor dem Start der zweiten Phase. Ernsthafte Evaluationen gibt es zum jetzigen Zeitpunkt offenbar nicht. Der sogenannte „Ergebnisbericht zur Begleitforschung“ der Firma Moia erfüllt in keinem Fall die Anforderungen an eine sinnvolle Evaluation eines aufwendigen Tests. Es werden hier keine ernstzunehmenden verifizierbaren Ergebnisse der Testphase zur Verfügung gestellt, sondern eher blumige Zukunftsvisionen, wie sie ambitionierte, aber praxisfremde Jungforscher bereits zuhauf produziert haben. Die unter der Überschrift „Status Quo“ zusammengefasste Befassung mit der aktuellen Testphase hat mit knapp 3000 Zeichen gerade einmal den Umfang eines kurzen Artikels in einer Boulevardzeitschrift und verfügt über einen entsprechend niederschmetternd geringen Informationsgehalt. Der Taxenverkehr wird zumeist in der Summe mit E-Scooter und Carsharing genannt. Lediglich im Zusammenhang mit der dif-

famierenden Behauptung, das Taxi erfülle nicht das Sicherheitsbedürfnis der Moia Kundinnen und im „Fazit“ wird Taxi explizit genannt. Hier offenbaren die Autoren ihr seltsames Verständnis des Aufgabenspektrums der Taxis als Verkehrsmittel für Fahrten mit „besonders hohem Zeitdruck“ und versteigen sich zu der vollkommen unbelegten Behauptung, dass sich anfängliche Sorgen, Moia kannibalisiere das Taxi, nicht bewahrheitet hätten. In der Praxis erfüllt das Taxi jedoch eine deutlich weitergehende Rolle, als die des Beförderungsmittels im Brandfall. Die Bevölkerung schätzt den Stellenwert des Taxis erfreulicherweise realistischer und höher ein.

Der Erprobungszeitraum konnte also offensichtlich keinen signifikanten Erkenntnisgewinn zu Nutzen und Schaden dieser dem Taxenverkehr ähnlichen Dienstleistung erbringen. Das kapitale Scheitern der ambitionierten Ziele der Firma Moia und die vollkommen unzureichende Evaluierung des Projektes sprechen jedoch deutlich gegen die behauptete Praxistauglichkeit und die Unschädlichkeit für die seit Jahrzehnten hinsichtlich der Versorgung der Bevölkerung mit Mobilitätsdienstleistungen bewährte Verkehrsart Taxi. Vor diesem Hintergrund einen Genehmigungsantrag zu stellen, der sogar die ursprünglich avisierte Anzahl von 500 Fahrzeugen überschreitet, bei deren Erreichen Erkenntnisse bezüglich der Auswirkungen auf andere Verkehrsarten gefordert waren, erscheint mutig. Ein solcher Antrag muss scheitern, denn ansonsten wäre der Sinn der Experimentierklausel ad absurdum geführt.

Der Taxiverkehr deckt ein äußerst weites Spektrum an Mobilitätsdienstleistungen ab, die vom klassischen ÖPNV in dieser Weise nicht erbracht werden können. Die 24/7 Verfügbarkeit und der aufwendige Service für vulnerable Bevölkerungsgruppen lassen sich kostengünstig nur im Rahmen einer Mischkalkulation erbringen. Eine Segmentierung des Dienstleistungsangebotes jenseits des HVV würde zu „Rosinenpickerei“ führen und die Funktionsfähigkeit des Taxengewerbes zerstören. Blieben dem Taxengewerbe lediglich die „schwierigen“ Beförderungsfälle, ginge die bisherige, äußerst knappe Kalkulation nicht mehr auf und die Sicherheit der Mobilität der Bürger wäre gefährdet. Denn im Gegensatz zum Taxengewerbe sind bisher sämtliche „neuen Mobilitätsangebote“ den Beweis schuldig geblieben, jemals zu vertretbaren Preisen kostendeckend arbeiten zu können.

Mit Moia würde ein weiterer Anbieter das bewährte Taxengewerbe mit einem Dauerwerbeangebot unterhalb des Erstellungspreises attackieren, ohne eine betriebswirtschaftliche Perspektive zu nennen. Die Reputation des für Moia verantwortlichen VW-Konzerns hat bereits dadurch gelitten, dass er als Hauptverursacher des größten Industrierieskandals der Nachkriegsgeschichte gesehen wird. Die einzige Perspektive, das im Genehmigungsantrag skizzierte Geschäftsmodell kostendeckend zu betreiben, wäre der zeitnahe Einsatz fahrerloser Fahrzeuge. Diese Möglichkeit soll offenbar mit dem für Pooling ungeeigneten ID Buzz getestet werden. Der Erfolg dieser Bemühungen ist jedoch äußerst fraglich. Es wäre ein verheerendes Zeichen, das lokale Kleingewerbe dem Testbedürfnis eines internationalen Großkonzerns mit angegriffener Reputation zu opfern. Nach

den Vorkommnissen der letzten zwei Dekaden im Zusammenhang mit Abgas-, Wettbewerbs- und Datenschutzskandalen diverser Riesenkonzerne verbietet es sich, einem Konzern wie VW eine weitgehende Kontrolle über die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger zu gewähren.

Der Schutz des dezentralen, lokalen Kleingewerbes sollte eigentlich besonders einem rot-grünen Senat am Herzen liegen. Insbesondere, weil das Taxengewerbe derzeit vielen Menschen mit Migrationshintergrund die Möglichkeit bietet, durch Fleiß eine Existenz als selbständige Unternehmerinnen oder Unternehmer aufzubauen. Gerade das Hamburger Taxengewerbe hat durch die weitgehende Offenlegung und behördliche Kontrolle aller Betriebsdaten einen beispiellosen Konsolidierungsprozess durchlaufen und dürfte bundesweit als einer der steuerehrlichsten und bezüglich der Sozialstandards herausragenden Gewerbebranchen gelten. Während der Corona-Krise hat das Taxengewerbe trotz der enormen Schwierigkeiten – im Gegensatz zu Moia – zuverlässig die Mobilität der Hamburger Bürger gewährleistet. Es erscheint wenig sinnvoll, diese Anstrengungen zu quittieren, indem man einem Großkonzern wie VW die Genehmigung zu einem subventionierten Frontalangriff auf das originäre Geschäftsfeld des Taxengewerbes erteilt.

Bei realistischer Betrachtung schmelzen die mit blumigen Worten im Genehmigungsantrag gepriesenen Vorteile des Moia Angebotes für die Verkehrs- und Energiewende schnell dahin. Und nur massive Vorteile könnten die zu erwartende Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Taxengewerbes rechtfertigen. So erscheint zunächst der Wunsch, die Ausgaben des Mutterkonzerns für den Test der „Autonomen Fahrzeuge“ durch die Beantragung von Subventionen in einem vertretbaren Rahmen zu halten, nicht sonderlich innovativ. Das zuverlässige, bedarfsgerechte Vorhalten von Fahrzeugen – Moias „atmendes Modell“ – ist eine jahrzehntealte Praxis des Taxengewerbes, die bisher für eine äußerst zuverlässige Bedienung der Kunden gesorgt hat.

Auch die Vorzüge des sogenannten Poolings relativieren sich bei genauerer Betrachtung schnell. Doppelnutzer von Moia und Taxi berichteten unisono, dass die Nutzung von Moia mit zunehmender Poolingquote deutlich an Attraktivität verliere. Allerdings wurden offenbar während der Testphase nur wenige Fahrten kombiniert. Und für Gruppenreisende, die Moia nutzen, besteht ohnehin wohl nur ein geringer Preisvorteil. Auch die behauptete Preistransparenz ist nur eine Scheininnovation, weil die Preisgestaltung weitgehend unspezifiziert ist. Die im Verlauf des ersten Genehmigungsverfahrens angekündigte Preisermittlung durch künstliche Intelligenz ist für Kundinnen und Kunden eher nachteilig, denn aufgrund der Vielzahl der gesammelten allgemeinen und individuellen Mobilitätsdaten sind KI-Systeme gut dazu geeignet, persönliche „Schmerzgrenzen“ bezüglich der maximalen Fahrpreise auszuloten. So könnte die Rückfahrt aus einem Vergnügungsviertel mit Moia deutlich teurer als die Hinfahrt angeboten werden. Das Hamburger Taxengewerbe ist durch den Fortfall der Berechnung verkehrsbedingter Wartezeiten im Gegensatz dazu weitestgehend kalkulierbar und preisstabil. Die Tatsache, dass die Nutzung von Moia nicht ohne eine App möglich ist, zwingt die Kundinnen und Kunden zur Offenlegung

ihrer kompletten Bewegungsprofile. Eine Nutzung von Taxen kann vollständig anonym erfolgen.

Die technische Beschaffenheit der klobigen Moia-Fahrzeuge steht einer Verbesserung des Verkehrsflusses und einer Schonung der Ressourcen eher entgegen. Während der Testphase konnte sehr häufig beobachtet werden, dass riesige, tonnenschwere Moia-Fahrzeuge leer oder mit Einzelpersonen besetzt von der Software durch enge Gassen dirigiert wurden und auf diese Weise den Verkehr behinderten. Zudem war häufig zu beobachten, dass Moia-Fahrzeuge zur Fahrgastaufnahme oder zum Absetzen in zweiter Reihe warteten und den fließenden Verkehr aufhielten oder in Warteposition die knappen Parkplätze blockierten. Entweder wurden die „virtuellen Halteplätze“ häufig nicht bestimmungsgemäß ausgewählt oder Moia hat sich nicht immer an die vorgeschriebene Systematik gehalten. Zudem dürfte der ohnehin aufgrund der unverhältnismäßig großen Fahrzeugmasse fragwürdige Vorteil der Elektroantriebe für die globale Reduzierung der Treibhausgase durch den Fortfall des russischen Erdgases als Energieträger für den skalierbaren Anteil des Elektroenergiemixes zukünftig deutlich abschmelzen.

#### **Unser Fazit:**

Das im Genehmigungsantrag skizzierte Geschäftsmodell erfüllt keinesfalls eine Brückenfunktion zwischen den etablierten und bewährten Verkehrsarten Linienverkehr und Gelegenheitsverkehr, sondern greift beide frontal an, ohne eine langfristige, gesicherte wirtschaftliche Perspektive zu bieten. Aufgrund des engmaschigen Netzes an Haltepunkten, der App-Sofortbestellfunktion und der begehrten Nutzung von Bushaltestellen mangelt es an der erforderlichen Abgrenzung sowohl zum Taxiverkehr als auch zum normalen Linienverkehr. Besonders das Taxengewerbe würde durch das „herauspicken“ einzelner leicht zu bedienender Beförderungsfälle aus dem bisherigen breiten Auftragspektrum massiv in der Existenzfähigkeit bedroht und verlöre durch die nicht mehr kostendeckende Mischkalkulation unter anderem die Fähigkeit, die Mobilität vulnerabler Bevölkerungsgruppen kostengünstig mit dem erforderlichen Service zu gewährleisten. Anders ausgedrückt: Es wird nicht funktionieren, dass Moia mit staatlichen Subventionen die Luruper Jugendlichen auf die Reeperbahn fährt, während die Taxifahrerinnen und Taxifahrer für deren Großeltern zum Preis von EUR 8,50 die Einkäufe in die Wohnung oder den Rollator in die Arztpraxis schleppen.

Wir bitten Sie deshalb darum, insbesondere aufgrund der fehlgeschlagenen und unzureichend evaluierten Testphase und der mangelhaften Abgrenzung zum Taxiverkehr,

#### **den Genehmigungsantrag der Firma Moia abzulehnen.**

Im Fall, dass Sie trotz der vorgetragenen Bedenken eine Genehmigung erteilen möchten, bitte ist Sie darum, zum Schutz des Taxengewerbes und zum Zweck der Abgrenzung von etablierten, bewährten Verkehrsarten wirksame Auflagen zu erteilen.

Folgende Auflagen schlagen wir für diesen Fall vor:

- Die Anzahl der Fahrzeuge sollte den Wert von 300 nicht überschreiten dürfen, bis belegt wurde, dass der Einsatz von Moia zu weniger Individualverkehr führt und nicht lediglich Nutzerinnen und Nutzer klassischer Verkehrsarten mit temporären Dumpingpreisen zum neuen Angebot gelockt werden.
- Das Raster der Haltepunkte sollte auf mindestens 600 Meter verdoppelt werden, um den Unterschied zum Taxenverkehr zu verdeutlichen. Die Haltepunkte müssen generell – beispielsweise auf einer Online-Karte – erkennbar sein.
- Die Nutzung von Bushaltestellen sollte – gemäß der StVO – untersagt werden.
- Es sollte ein Mindestpreis in Höhe von 80 % des aktuellen Netto-Taxentarifs festgesetzt werden, der aufgrund der für den Zeitpunkt des Fahrtantritts erwarteten Poolingquote bis auf 50 % pro Person sinken darf.
- Eine Mindestpoolingquote nach anerkannten Maßstäben sollte festgesetzt werden. Bei Nichteinhalten wäre die durchschnittliche Anzahl der Fahrzeuge zu reduzieren.
- Die Auswirkungen auf andere Verkehrsarten sollten fortlaufend ermittelt werden.
- Es sollte keine Erlaubnis zum Betrieb der ID Buzz Fahrzeuge erteilt werden, denn diese unterscheiden sich bezüglich des Raumangebotes nicht wesentlich von gängigen Taxen.

Mit freundlichen Grüßen



Sven Althorn