

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

Inwiefern können die ÜSTRA, der GVH oder/und die Taxi- und Mietwagenunternehmer in Hannover durch MOIA gefährdet werden?

Anfrage der Abgeordneten Jörg Bode, Sylvia Bruns, Björn Försterling, Dr. Marco Genthe und Dr. Stefan Birkner (FDP), eingegangen am 17.05.2018 - Drs. 18/945
an die Staatskanzlei übersandt am 25.05.2018

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

gezeichnet

Dr. Bernd Althusmann

Vorbemerkung der Abgeordneten

MOIA, die 13. Tochter des VW-Konzerns, führt derzeit auf der Basis einer Ausnahmegenehmigung des Personenbeförderungsgesetzes seit mehreren Monaten einen „Servicetest“ (Drucksache 18/317) in der Landeshauptstadt durch. Der „Servicetest“ wurde anfangs mit 20 Fahrzeugen und wird aktuell mit 35 Fahrzeuge vom Typ Volkswagen T6 Multivan betrieben. Für die Zukunft, ab dem Sommer 2018, sind bis zu 250 Fahrzeuge für das Stadtgebiet geplant, aktuell läuft das Antragsverfahren für den „Regelbetrieb“ ab dem Sommer 2018 (*car it*, 02-2018, Seite 8) bei der Stadt Hannover. Die Landesregierung führt als Ziel der VW-Tochter Folgendes aus: „Ziel des neuen Unternehmens ist es, umfassende On-Demand-Mobilitätsangebote zu entwickeln und anzubieten, die das Leben der Menschen in urbanen Räumen lebenswerter, sauberer und sicherer machen sollen“ (Drucksache 17/8089). Weiter führt die Landesregierung aus: „MOIA möchte Mobilitätsdienstleistungen ab 2017 in europäischen Großstädten anbieten und sukzessive ausbauen. Das Geschäftsfeld der App-basierten Fahrtenvermittlung birgt neben Services mit intelligenter Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel dabei das derzeit größte Marktpotenzial im Bereich On-Demand-Mobilität“ (ebenda), und „Grundsätzlich kommen“ (für MOIA, Anm. der Fragesteller) „Städte infrage, bei denen Bevölkerungsgröße und -dichte, Verkehrsströme, Autobesitzquote und Stadtstruktur einen profitablen Betrieb zulassen“. In der Drucksache 18/317 wird von der Landesregierung Nachfolgendes ausgeführt: „Ziel der MOIA GmbH ist es, durch den Aufbau eines neuartigen Angebots von vielseitigen Mobilitätsdiensten den Individualverkehr im städtischen Raum zu reduzieren.“ Die Landesregierung bestätigt auch, dass der GVH mit der GVH-App bereits ein vergleichbares Mobilitätskonzept anbietet. In der Drucksache 17/8089 führt die Landesregierung auch aus, dass für „Unterstützungsleistungen“ noch Gespräche zwischen der Landesregierung und MOIA anstehen.

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 personenbeförderungrechtlichen 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 Ver-

ordnung 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 Anhörungsverfahren 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. Hinsichtlich der Anzahl der Fahrzeuge für das Pooling und das Pooling Shuttle hat die Landeshauptstadt Hannover, die Genehmigung mit einer aufschiebenden Bedingung versehen, nach der 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 Monaten 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 ausrei-

chenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen des öffentlichen Personennahverkehrs keine Nachteile erleidet.

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. Welche Erkenntnisse hat die 13. VW-Tochter aus dem mehrmonatigen „Servicetest“ gewonnen?**
- 2. Wie viele Personen wurden insgesamt während des „Servicetest“ durch MOIA befördert?**
- 3. Wie hoch war hierbei der Pooling-Anteil?**
- 4. Wie viele Kilometer haben die Fahrzeuge von MOIA im „Servicetest“ absolviert?**
- 5. Wie ist ein MOIA-Fahrzeug motorisiert (Hubraum, Leistung, Schadstoffklasse etc.)?**
- 6. Wie hoch ist der Treibstoffbedarf der von MOIA eingesetzten Fahrzeuge auf 100 km, und welche Treibstoffart wurde verwendet?**
- 7. Welche Emissionen (u. a. Feinstäube, CO₂ und NO_x) wurden überschlägig durch die Fahrzeuge im Rahmen des „Servicetests“ erzeugt?**
- 8. Welche Werte ergeben sich hierbei durchschnittlich auf einen MOIA-Personenkilometer?**

Die Fragen 1 bis 8 werden aufgrund des Zusammenhangs zusammen beantwortet.

Der Landesregierung liegen hinsichtlich der jeweils abgefragten Informationen zu Verlauf und bisherigen Ergebnissen der Servicetestphase keine Erkenntnisse vor. Zu Frage 5 kann hinsichtlich der Fahrzeuge nur mitgeteilt werden, dass laut Auskunft der Landeshauptstadt Hannover während der Servicetestphase von MOIA ausschließlich Fahrzeuge der Marke T6 von VW mit Benzinmotor und der Schadstoffklasse EURO-Norm 6 eingesetzt werden.

Die am 22.06.2018 erteilte Genehmigung der Landeshauptstadt Hannover enthält hinsichtlich zukünftig einzusetzender Fahrzeuge 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.

9. Welche Auswirkungen hatten die bisherigen geschäftlichen Aktivitäten von MOIA auf die etablierten ÖPNV-Anbieter (ÜSTRA, GVH, Taxi- und Mietwagenunternehmer) in der Stadt und der Region Hannover?

Nach Mitteilung der Region Hannover können Auswirkungen der bisherigen Aktivitäten von MOIA im Fahrgastbetrieb des Verkehrsunternehmens ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG derzeit nicht nachgewiesen werden. Auch die Großraum-Verkehr Hannover GmbH (GVH) teilte der Region Hannover mit, dass messbare Auswirkungen bisher nicht zu verzeichnen seien. Weitere Erkenntnisse zu den Auswirkungen der bisherigen geschäftlichen Aktivitäten von MOIA liegen der Landesregierung nicht vor.

10. Inwiefern können die etablierten ÖPNV-Anbieter (ÜSTRA, GVH, Taxi- und Mietwagenunternehmer) in der Stadt und der Region Hannover durch die neuen und vielseitigen Mobilitätsdienste von MOIA profitieren oder partizipieren?

Derzeit ist der Landesregierung eine fundierte Beurteilung von möglichen Auswirkungen der neuen Mobilitätsdienstleistungen von MOIA auf die etablierten Anbieter im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und die Taxen- und Mietwagenunternehmen nicht möglich. Etwaige Auswirkungen, Wechselwirkungen sowie Kooperationsmöglichkeiten im Rahmen des mit Bescheid der Landeshauptstadt Hannover vom 22.06.2018 gemäß § 2 Abs. 7 PBefG genehmigten Erprobungsverkehr von MOIA bleiben abzuwarten.

Mittel- und langfristig erscheint es grundsätzlich möglich, dass durch eine Erweiterung der Angebotspalette öffentlich zugänglicher Mobilitätsdienstleistungen, wie z. B. des genehmigten Erprobungsverkehrs von MOIA, sowohl die Pkw-Nutzung als auch die Pkw-Besitzquote gesenkt werden können. In diesem Fall könnten solche Angebote wie das von MOIA sich zu einer sinnvollen Angebotsergänzung des ÖPNV entwickeln. Darüber hinaus zeigen MOIA und andere neue Mobilitätsdienstleistungen allen ÖPNV-Anbietern auf, welche Herausforderungen und Möglichkeiten sich im Zuge der Digitalisierung der Verkehrsangebote hinsichtlich der Zukunft der Mobilität insgesamt ergeben.

Für den ÖPNV wie auch die Taxi- und Mietwagenunternehmen könnten sich neue Möglichkeiten ergeben, Kooperation einzugehen, Synergien zu bündeln und in Zusammenhang mit den Mobilitätsdiensten von MOIA von einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zu profitieren. So strebt die ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG u. a. an, im Rahmen eines Pilotvorhabens mit MOIA zu testen, ob sich eine Feinverteilung ab bestimmten ÖPNV-Haltestellen dazu eignet, praktikable Lösungen für die Anbindung der sogenannte „ersten/letzten Meile“ an den ÖPNV zu bieten.

11. Mit welchen Auswirkungen auf den Pkw-Bestand in der Region Hannover rechnet die Landesregierung bei einem Regelbetrieb von 250 MOIA-Fahrzeugen?

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Bis auf den Zuwachs aufgrund der von MOIA für die Durchführung des genehmigten Erprobungsverkehrs benötigten, zunächst bis zu 150 Fahrzeuge (bzw. im Fall einer Feststellung der Landeshauptstadt Hannover, dass öffentliche Verkehrsinteressen durch die Verkehre mit bis zu 250 Fahrzeugen nicht beeinträchtigt werden, ab dem 01.06.2020 bis zu 250 Fahrzeuge) von MOIA selbst sind etwaige Auswirkungen auf Pkw-Bestand in der Region Hannover derzeit nicht seriös prognostizierbar.

12. Mit welchen Auswirkungen auf den Individualverkehr in der Region Hannover rechnet die Landesregierung bei einem Regelbetrieb von 250 MOIA-Fahrzeugen?

Hinsichtlich des Regelbetriebes wird auf die Vorbemerkung verwiesen. Es besteht die Möglichkeit, dass sich in Verbindung mit dem Erprobungsverkehr von MOIA der motorisierte Individualverkehr im Gebiet der Landeshauptstadt verringert. Die tatsächlichen Auswirkungen im Erprobungszeitraum bleiben abzuwarten.

13. Mit welchen Auswirkungen auf den Taxibestand in der Region Hannover rechnet die Landesregierung bei einem Regelbetrieb von 250 MOIA-Fahrzeugen?

14. Mit welchen Auswirkungen auf das Mietwagenangebot in der Region Hannover rechnet die Landesregierung bei einem Regelbetrieb von 250 MOIA-Fahrzeugen?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 13 und 14 zusammen beantwortet.

Hinsichtlich des Regelbetriebes wird auf die Vorbemerkung verwiesen. Die vorherrschenden Bedingungen im Hinblick auf den Taxibestand und das Mietwagenangebot in der Region Hannover sind heterogen. Im Bereich der Städte Langenhagen und Laatzen besteht sowohl bei den Taxen als auch bei den Mietwagen ein höherer Versorgungsgrad je Einwohner als in den restlichen regionsangehörigen Kommunen. Da die Genehmigung von MOIA für das Pooling und das Pooling Shuttle allerdings auf das Gebiet der Landeshauptstadt Hannover beschränkt ist, wird allenfalls mit untergeordneten Auswirkungen in den regionsangehörigen Kommunen gerechnet. Die tatsächlichen Auswirkungen im Erprobungszeitraum bleiben abzuwarten.

15. Mit welchen Umweltauswirkungen (insbesondere auf die Schutzgüter Luft und Klima) rechnet die Landesregierung bei einem Regelbetrieb von 250 MOIA-Fahrzeugen in der Region Hannover?

16. Welche Kilometerleistung werden die 250 MOIA-Fahrzeuge perspektivisch pro Jahr in der Region Hannover leisten?

17. Wie viele Stunden werden die 250 MOIA-Fahrzeuge perspektivisch am Tag in der Region Hannover unterwegs sein?

Die Fragen 15 bis 17 werden aufgrund des Zusammenhangs zusammen beantwortet.

Der Landesregierung liegen hinsichtlich der jeweils abgefragten Informationen keine Erkenntnisse vor. Allerdings wird darauf hingewiesen, dass die von der Landeshauptstadt Hannover am 22.06.2018 an MOIA erteilte Genehmigung nach § 2 Abs. 7 PBefG für die befristete Erprobung des Pooling und des Pooling Shuttle diese Personenbeförderungsleistungen ausschließlich im Gebiet der Landeshauptstadt Hannover zulässt.

18. Wie wird sich der Regelbetrieb von MOIA räumlich und zeitlich in der Region Hannover darstellen?

Auf die Ausführungen in der Vorbemerkung wird verwiesen. 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 km² 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 Übrigen Gebiet der Region Hannover 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.

19. Was können die Kunden von MOIA vom neuen Angebot erwarten?

Auf die Ausführungen in der Vorbemerkung und in der Antwort zu Frage 18 wird verwiesen.

20. Welche Erkenntnisse fehlen der 13. VW-Tochter noch für den Übergang in den Regelbetrieb?

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Die MOIA Operations Germany GmbH kann den von der Landeshauptstadt Hannover mit Bescheid vom 22.06.2018 genehmigten Betrieb ab dem 01.07.2018 aufnehmen, sofern 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.

21. Wie haben sich die von der Landesregierung geäußerten Erwartungen an MOIA - gemeint ist, das Leben der Menschen in urbanen Räumen lebenswerter, sauberer und sicherer zu machen - bisher erfüllt?**22. Ist die Landesregierung weiterhin der Auffassung, dass MOIA das Leben der Menschen in urbanen Räumen lebenswerter, sauberer und sicherer macht (bitte mit Begründung)?**

Die Fragen 21 bis 22 werden aufgrund des Zusammenhangs zusammen beantwortet.

Bei der zitierten Aussage handelt es sich weder um eine von der Landesregierung geäußerte Erwartung an MOIA noch um eine Auffassung der Landesregierung. Die angegebene Textpassage im Rahmen der Ausführungen in der Antwort der Landesregierung zur Kleinen Anfrage „Welche Aktivitäten entfaltet MOIA in Niedersachsen“ des Abgeordneten Dirk Toepffer (CDU) in der Drucksache 17/8089 stellt vielmehr ausschließlich eine Wiedergabe der Unternehmensziele von MOIA dar. Eine Beurteilung der Landesregierung dazu erübrigt sich deshalb.

23. Gibt es aufseiten der Landesregierung einen Interessenkonflikt, wenn sie auf der einen Seite im Aufsichtsrat der Konzernmutter von MOIA sitzt und zeitgleich die oberste Überwachungsbehörde im Rechtsgebiet des Personenbeförderungsgesetzes ist, gegebenenfalls welchen?

Das Aufsichtsratsmandat von Herrn Minister Dr. Althusmann ist ein persönliches Mandat und beinhaltet die nach dem Aktiengesetz (AktG) vorgesehenen Aufgaben. Das AktG sieht ausdrücklich vor, dass Maßnahmen der Geschäftsführung weder dem Aufsichtsrat als Gremium noch einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern übertragen werden können (vgl. § 111 Abs. 4 AktG). Der Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung insgesamt zu überwachen. Herr Minister Dr. Althusmann nimmt diese Trennung der Funktionen ordnungsgemäß wahr.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung angesiedelte Fachaufsicht hinsichtlich des Personenbeförderungswesens entsprechend den rechtlichen Vorgaben erfolgt und nicht von Unternehmensinteressen einzelner Unternehmen beeinflusst wird.

24. Kann die Landesregierung für sich sicherstellen, dass sie als zuständige Aufsichtsbehörde stets für einen fairen, gleichberechtigten und transparenten Wettbewerb im Bereich des Personennahverkehrs sorgen wird?

Ja, soweit das Personenbeförderungsgesetz (PBefG), das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) oder andere gesetzliche Vorgaben dies verlangen. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen. Die Beurteilung der Frage, ob das von MOIA beantragte Beförderungsangebot genehmigungsfähig ist, obliegt vorrangig der Landeshauptstadt Hannover als zuständiger Genehmigungsbehörde für den Gelegenheitsverkehr. Diese hat darüber mit Genehmigungsbescheid vom

22.06.2018 entschieden. Erfordernisse für ein fachaufsichtliches Vorgehen diesbezüglich bestanden bislang nicht.

- 25. Mit welchem veränderten Kundenverhalten gegenüber den etablierten ÖPNV-Anbietern in und um Hannover rechnet die Landesregierung nach Einführung des Regelbetriebs von MOIA?**
- 26. Werden nach Einführung des Regelbetriebs von MOIA mehr oder weniger Kunden die ÜSTRA benutzen?**
- 27. Werden nach Einführung des Regelbetriebs von MOIA mehr oder weniger Kunden die Verkehrsunternehmen des GVH benutzen?**
- 28. Werden nach Einführung des Regelbetriebs von MOIA mehr oder weniger Kunden Taxen benutzen?**
- 29. Werden nach Einführung des Regelbetriebs von MOIA mehr oder weniger Kunden Mietwagen nutzen?**
- 30. Wie wird sich perspektivisch der Individualverkehr mit dem eigenen Pkw nach Einführung des Regelbetriebs von MOIA in und um Hannover entwickeln, und auf welcher Basis/Erkenntnis beruht diese Annahme?**

Die Fragen 25 bis 30 werden aufgrund des Zusammenhangs zusammen beantwortet.

Konkrete Erkenntnisse dazu liegen der Landesregierung derzeit nicht vor und werden sich erst im Rahmen der Durchführung und Evaluation des genehmigten Erprobungsverkehrs ergeben. Die Landeshauptstadt Hannover hat mit der am 22.06.2018 erteilten Genehmigung eine Auflage zur Evaluation des gemäß § 2 Abs. 7 PBefG genehmigten Pooling und des Pooling Shuttle sowie zur Sammlung und Übermittlung dafür erforderlicher Kennzahlen durch MOIA erteilt. Das Ergebnis der Evaluation bleibt abzuwarten.