

Verwaltungsgericht Hamburg

Kammer 5
Die Geschäftsstelle

Verwaltungsgericht Hamburg, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg

Rechtsanwälte
Füßer & Kollegen
Martin-Luther-Ring 12
04109 Leipzig

Ihr Zeichen: 00050-19/KF/aw/nh/92566

Aktenzeichen
5 E 1711/19

Zimmer
3.41

Durchwahl
42843-7579

Datum
23.04.2019

In der Verwaltungsrechtssache
Krijan ./.. Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Sehr geehrte Damen und Herren,

gemäß richterlicher Verfügung erhalten Sie anliegende Abschriften zur Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Lübeckertordamm 4 - 20099 Hamburg - Telefon 040 42843 - 7540 - Telefax 040 42843 - 7219

Internet: www.Verwaltungsgericht.Hamburg.de
Datenschutzhinweise nach der Verordnung (EU) 2016/679: <http://justiz.hamburg.de/vg-service/>
oder ggf. unter der o.g. Telefonnummer

Sprechzellen:
Montag bis Freitag 9.00 - 13.00 Uhr
oder nach Vereinbarung

Verkehrsverbindungen:
Buslinien: 35, 36
U-Bahn Lohmühlenstraße
S- u. U-Bahn Berliner Tor

Parkmöglichkeiten:
Ⓢ Tiefgarage Zufahrt Berliner Tor
(neben dem Studentenwohnhaus Nr. 3 -
entgeltpflichtig)



Abchiff

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Behörde f. Wirtschaft, Verkehr u. Innovation, Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg

Verwaltungsgericht
Hamburg
- Kammer 5 -

Rechtsamt
Abteilung Verkehrsrecht, Verkehrsgewerbeaufsicht
Referat Verkehrsgewerbeaufsicht - RV 2

Alter Steinweg 4
20459 Hamburg
Telefon (040) 428 41 - 3750 Zentrale (040) 428 280
Telefax (040) 427 31 - 8786
Ansprechpartner: Dr. Thomas Glitza
Zimmer: 0036
E-Mail: Thomas.Glitza@bwwi.hamburg.de

Az.: RV2/60.24-2163

18.04.2019

vorab per Fax: BN 0:428.43-7219

Gesamt-Seitenzahl: 12

Geschäftsnummer: 5 K 1711/19

In der Verwaltungsrechtssache

Ivica Krifan ././ FHH, Beh. f. Wirtschaft, Verkehr u. Innovation
RAe Föüser pp.

beigeladen: MOIA Operations Germany GmbH

liegen die Sachakten dem Gericht in weiten Teilen bereits zu den Verfahren vor der erkennenden Kammer mit den Geschäftsnummern 5 K 4390/18 und 5 E 6467/18 vor. Der anbei als Sachakte eingereichte Hefter enthält deshalb nur die Dokumente, die inzwischen (außerhalb der genannten Gerichtsverfahren) neu zur Akte gelangt sind. Die Antragsgegnerin beantragt, das Gericht möge

1. von dem Erlaß des vom Antragsteller beantragten Hängebeschlusses absehen,
2. die Unzuständigkeit des VG Hamburg aussprechen und die Sache an das Hamburgische OVG verweisen.

B e g r ü n d u n g :

Zuständigkeit.

Der Antragsteller hat gegen die der MOIA GmbH von der Antragsgegnerin erteilte personenbeförderungsrechtliche Genehmigung vom 25.04.2018 Drittwiderspruch und Drittklage (Verfahren 5 K

4390/18) erhoben und außerdem Drittwiderspruch -Anlage A1- gegen die inzwischen von der Antragsgegnerin ausgesprochene Genehmigung der Übertragung der Genehmigung (§ 2 Abs. 2 Nr. 2 PBefG) von der MOIA GmbH auf die jetzige Beigeladene eingelegt. Die Antragsgegnerin erachtet alle diese Rechtsbehelfe für unzulässig mangels Betroffenheit des Antragstellers in eigenen Rechten und mißt ihnen daher keine aufschiebende Wirkung bei. Mit Beschluß vom 12.04.2019 hat das VG Hamburg (Verfahren 5 E 6467/18) festgestellt, daß der Widerspruch gegen die der MOIA GmbH erteilte Genehmigung aufschiebende Wirkung habe.

Gegen den Beschluß des VG Hamburg hat die Antragsgegnerin zwar am 12.04.2019 Beschwerde zum Hamburgischen OVG eingelegt; aber diese hat keine aufschiebende Wirkung (§ 149 Abs. 1 Satz 1 VwGO), d.h. die Antragsgegnerin muß die vom VG Hamburg getroffene Feststellung bis auf weiteres beachten, auch wenn sie sie anfecht. Die Antragsgegnerin hat deshalb drei Tage nach dem Einlegen der Beschwerde, am 15.04.2019, die sofortige Vollziehung des Genehmigungsbescheids im überwiegenden Interesse der Beigeladenen und im öffentlichen Interesse angeordnet (§§ 80a Abs. 1 Nr. 1, 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO).

In einer solchen Konstellation:

- Behörde bestreitet aufschiebende Wirkung eines Widerspruchs;
- Verwaltungsgericht stellt im Eilverfahren die aufschiebende Wirkung fest;
- Behörde legt dagegen Beschwerde zum Obergericht ein;
- Behörde ordnet während des Laufs der Beschwerdebegründungsfrist den Sofortvollzug an

ist das ursprünglich auf die Feststellung der aufschiebenden Wirkung gerichtete Eilrechtsbegehren des Antragstellers als Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung auszulegen (§ 88 VwGO). VGH Baden-Württemberg, Beschluß vom 04.07.2017 - 2 S 1258/17 -, juris, Rdz. 12 ff., drückt dies mit den Worten aus:

"Im Rahmen des Beschwerdeverfahrens sind entscheidungserhebliche Tatsachen, auf die sich der Beschwerdeführer innerhalb der Beschwerdebegründungsfrist aus § 146 Abs. 4 Satz 1 VwGO beruft, auch dann zu berücksichtigen, wenn sie erst nach Erlass der verwaltungsgerichtlichen Entscheidung eingetreten sind. Dies ergibt sich aus dem Zweck des Beschwerdeverfahrens. Das Beschwerdeverfahren hat im Rahmen des vorläufigen Rechtsschutzes die Aufgabe einer zweiten Tatsacheninstanz und dient daher der Überprüfung der angefochtenen Entscheidung in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht. Das Beschwerdeverfahren ist mithin darauf ausgerichtet, die im Ergebnis richtige Entscheidung über den Streitgegenstand zu finden. Angesichts dessen sind im Beschwerdeverfahren alle vom Beschwerdeführer dargelegten tatsächlichen Gesichtspunkte zu berücksichtigen, die für den Erfolg des angestrebten Rechtsmittels entscheidungserheblich sein können. Dazu gehören auch solche Umstände, die das Verwaltungsgericht nicht berücksichtigen konnte, weil sie erst nach dessen Entscheidung eingetreten sind (vgl. OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluß vom 26.03.2004 - 21 B 2399/03 -, juris; VGH Baden-Württemberg, Beschluß vom

02.06.2017 - NC 9 S 1244/17 -, juris; für die vergleichbare Situation bei einem Antrag auf Zulassung der Berufung BVerwG, Beschluß vom 11.11.2002 - 7 AV 3/02 -, NVwZ 2003, 490).

Dies gilt auch dann, wenn - wie hier - der Beschwerdeführer die neue Tatsache selbst geschaffen hat, um dem angegriffenen Beschluß des Verwaltungsgerichts den Boden zu entziehen. Auch insoweit entscheidet sich allein nach materiellem Recht, ob die selbstgeschaffene Tatsache im anhängigen Verfahren berücksichtigt werden kann (vgl. in diesem Zusammenhang auch BVerwG, Beschluß vom 11.11.2002, a.a.O.).

Der Einbeziehung der geänderten Tatsachenlage, daß dem Widerspruch des Antragstellers infolge des angeordneten Sofortvollzugs nunmehr keine aufschiebende Wirkung zukommt, ist hier dadurch Rechnung zu tragen, daß das ursprünglich auf Feststellung gerichtete Eilrechtsbegehren des Antragstellers nunmehr gemäß § 88 VwGO als Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung auszulegen ist. Dies hat der Antragsteller im Übrigen in seiner Beschwerdeerwidderung auch ausdrücklich hilfsweise beantragt."

Genau so verhält es sich im vorliegenden Fall, und in der Tat hat der Antragsteller in dem Eilverfahren betreffend die Feststellung - 5 E 6467/18 - mit Schriftsatz vom 12.04.2019, dort S. 1, ausdrücklich beantragt, der Antragsgegnerin

"für den Fall der gerichtlichen Feststellung der aufschiebenden Wirkung der Klage des Antragstellers einstweilen zu untersagen, die sofortige Vollziehbarkeit der verfahrensgegenständlichen Genehmigung anzuordnen".

In dem Verfahren 5 E 6467/18 steckt also auch nach dem vom Antragsteller selbst formulierten Begehren bereits das Vorgehen gegen eine von der Antragsgegnerin ausgesprochene Sofortvollzugsanordnung.

Folglich begründet der am 15.04.2019 vom Antragsteller gestellte Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung kein neues verwaltungsgerichtliches (Eil-)Verfahren, sondern ist die Fortführung eines bereits bei der erkennenden Kammer bzw. inzwischen dem Hamburgischen OVG anhängigen Rechtsstreits. Die Sache darf also vom Antragsteller nicht ein zweites Mal rechtshängig gemacht werden (§§ 173 VwGO, 17 Abs. 1 Satz 2 GVG), sondern ist vor dem Hamburgischen OVG im Rahmen der Beschwerde der Antragsgegnerin gegen den Beschluß vom 12.04.2019 - 5 E 6467/18 - zu erörtern.

Nach Maßgabe der §§ 83 Satz 1 VwGO, 17a Abs. 2 Satz 1 GVG, die Ausdruck eines allgemeinen Rechtsgedankens und daher ebenso wie auf die sachliche auch auf die instanzielle Zuständigkeit anwendbar sind (Bayerischer VGH, Beschluß vom 14.07.2006 - 25 AS 06.1685 -, juris, Rdz. 2; Hessischer VGH, Beschluß vom 30.04.1996 - 6 O 1069/96 -, juris, Rdz. 2) und auch im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes gelten (Bayerischer VGH; a.a.O., m.w.N.; Hamburgisches OVG, Beschluß vom 24.02.2009 - 3 Nc 258/08 -, juris, Rdz. 6; VGH Baden-Württemberg, Beschluß vom 01.07.1992 - 11 S 3050/91 -, juris, Leitsatz; a.A. Teile der Literatur), ist der Rechtsstreit an das Hamburgische OVG zu dem dort anhängigen Beschwerdeverfahren zu verweisen.

Hängebeschuß

Der Erlaß eines Hängebeschlusses im verwaltungsgerichtlichen Eilverfahren, also einer Zwischenverfügung, mit der dem Antragsgegner ein bestimmtes Handeln, Dulden oder Unterlassen bis zum Ergehen der Entscheidung über den Eilantrag aufgegeben wird, kommt nach allgemeiner Ansicht nur in Betracht, wenn dem Antragsteller ohne eine solche Maßnahme schwere, nicht anders abwendbare und irreparable Schäden drohen, insbesondere die Schaffung vollendeter Tatsachen, so daß die Eilentscheidung zu spät käme (vgl. statt aller nur OVG Mecklenburg-Vorpommern, Beschluß vom 04.04.2017 - 3 M 195/17 -, juris, Rdz. 11; m.w.N.).

Die schlichte, durch nichts belegte Behauptung des Antragstellers (S. 6 unten / 7 oben der Antragschrift), bei ihm seien "massive Nachfrageausfälle zu erwarten", und es sei "nur eine Frage der (kurzen) Zeit, daß es auf dem Taxenmarkt und beim Antragsteller [...] zur Schaffung vollendeter Tatsachen" komme, reicht nicht aus. Schon soweit der Antragsteller auf die "hohe Anzahl an zulässigen Fahrzeugen" der Beigeladenen von "zunächst 500" hinweist (S. 6 unten der Antragschrift), ist zu bemerken, daß bisher erst rund 100 Fahrzeuge der Beigeladenen im Einsatz sind und sich diese Zahl bis zum Ergehen einer Entscheidung über den Eilantrag auch nicht wesentlich erhöhen wird. Daß diese rund 100 Fahrzeuge den Betrieb der 3.200 Taxen in Hamburg - nicht 3.000, wie der Antragsteller meint - in existentielle Gefahr bringen könnten, ist vollkommen unrealistisch.

In Wahrheit ist der Antragsteller der einzige, der den bevorstehenden Untergang der Taxenbranche durch den Verkehr der Beigeladenen beschreibt. Lesen wir demgegenüber, wie das "Handelsblatt" am 09.01.2019,

Anlage AG1 (dort S. 4),

berichtet hat:

"Wie reagieren die Taxifahrer?
Anfängliche Proteste haben sich gelegt - wohl auch, weil die Verkehrsbehörde in Hamburg statt beantragter 1000 Moia-Fahrzeuge zunächst nur 500 genehmigt hat. Inzwischen zeigt sich etwa Hansa-Taxi entspannt: 'Das ist nicht der Untergang des Abendlands', sagt ein Sprecher. 'Wir haben nichts gegen neue Wettbewerber.' Taxifahrer könnten mehr Service anbieten - etwa Krankenfahrten. Zudem hat Hansa-Taxi nach eigenen Angaben als bundesweiter Vorreiter eine eigene Ridesharing-Funktion in seiner App implementiert."

Und die "Hamburger Morgenpost" am Tag nach der Betriebsaufnahme durch die Beigeladene, also am 16.04.2019,

Anlage AG2 (dort S. 2):

"Wie reagieren die Taxifahrer?
Gelassen, Thomas Lohse, Vorstandsmitglied bei Hansa Funk-taxi, verweist darauf, daß sein Unternehmen als bundesweit erste Taxizentrale geteilte Fahrten schon seit Dezember 2017 anbiete. 'Das ist ein alter Hut.' Einen Vorteil sieht Lohse in der Telefon-Bestellung: 'Es gehen immer noch knapp 90 Prozent der Taxibestellungen telefonisch ein.' Mit 70

Mitarbeitern im Call-Center sei Hansa 'bestens' aufgestellt'."

Pikant daran ist, daß der Antragsteller selbst aktives Genossenschaftsmitglied bei der Hansa Funktaxi eG ist. Sogar seine eigenen Genossen verweigern ihm also öffentlich die Gefolgschaft beim Ausmalen seiner Schreckensszenarien. In einer solchen Situation müßte der Antragsteller, um einen Mängelbeschuß zu erreichen, schon umfassend beschreiben und belegen, aus welchen Gründen er als einziger unter Hunderten von Taxenunternehmern erkannt hat, daß der Untergang des Hamburger Taxengewerbes durch den Verkehr der Beigeladenen unmittelbar bevorstehe und nur noch durch eine sofortige Betriebseinstellung abgewendet werden könne.

Hinzu kommt, daß der Antragsteller nicht der Sachwalter des Hamburger Taxengewerbes ist, sondern einzig für sich selbst sprechen kann und deshalb fundiert darlegen müßte, daß speziell sein eigenes Taxenunternehmen durch den Verkehr der Beigeladenen bereits in diesen Tagen in existentielle Bedrängnis geraten sei.

zum Inhalt des Eilantrags

Die inhaltliche Auseinandersetzung der Antragsgegnerin mit dem Eilantrag des Antragstellers bleibt einem gesonderten Schriftsatz vorbehalten.

Dr. Glitza

Anlage 16.1



Handelsblatt

MOBILITÄT MIT MOIA

VW plant in Hamburg mit Kleinbussen die Verkehrsrevolution

von: Christoph Kapalschinski
Datum: 09.01.2019 15:00 Uhr

In der Hansestadt sollen ab April Hunderte VW-Kleinbusse über die Straßen rollen – und billigere Fahrten anbieten als Taxis. Es ist der weltweit größte Feldversuch.

Hamburg. Volkswagen  macht Ernst mit seinem Shuttle-Service Moia: Ab April sollen zunächst 100, ein Jahr später 500 Kleinbusse durch Hamburg rollen. Moia-Chef Ole Harns kündigte am Mittwoch an, das Projekt werde das wohl weltweit größte seiner Art. Nach einem Testlauf mit 150 Autos in Hannover will er das System in der Hansestadt für den weltweiten Einsatz fertigentwickeln. Der Dax -Konzern verspricht sich davon ein neues Geschäftsfeld.

Was plant Volkswagen konkret?

Mit Moia können Nutzer per App Fahrten buchen – so ähnlich wie heute schon bei der Taxi-App MyTaxi. Der Unterschied: Moia ist ein sogenanntes Ride-Sharing-System. Die dahinterstehende Software erkennt, welche Nutzer ähnliche Wege fahren wollen. Dazu müssen die Nutzer in der App Start und Ziel angeben. In dem Wagen sitzen also möglicherweise bereits andere Fahrgäste, steigen während der Fahrt zu oder aus. Dafür ist die Fahrt günstiger als eine Taxi-Tour – laut Moia soll der Durchschnittspreis für eine gut sechs Kilometer lange Strecke bei sechs bis sieben Euro liegen.

Was ist der Unterschied zu Diensten wie Uber .

Der Uber-Service ist in der Form, wie er in den USA sehr erfolgreich ist, in Deutschland nicht erlaubt. Bei Uber fahren Privatleute im eigenen Auto und nehmen Menschen mit, die Fahrten per App anfordern. Moia hingegen setzt eigene Kleinbusse ein und arbeitet mit festangestellten Fahrern: 250 Fahrer hat VW dafür in Hamburg bereits eingestellt, bis zum Ende des Testzeitraums 2020 sollen es über 1000 sein.

Aktuelle Club-Events



MONTAG, 11.03.19, 17:45

Düsseldorf: After-Work-Dialog: Aktuelle Herausforderungen für Aufsichtsräte

MEHR ANZEIGEN 

Die Fahrer brauchen wie beim Taxi einen Personenbeförderungsschein. Rechtlich funktioniert das System über eine Sondergenehmigung, die eine Experimentierklausel im

Personenbeförderungsgesetz ermöglicht. Es habe ein Jahr gedauert, um das System in Zusammenarbeit mit der Hamburgischen Verkehrsbehörde rechtssicher zu machen, sagte Harms.

Welche Wagen setzt Moia ein?

Volkswagen hat ein eigenes Fahrzeug für das Hamburger Experiment entwickelt. Anders als in Hannover fahren die Kleinbusse elektrisch. Sie haben Platz für sechs Fahrgäste und Gepäck. Von außen wirken die klobigen goldgelb-schwarzen Busse mit ihren Design-Scheinwerfern futuristisch, von innen strahlen sie trotz Einzelsitzen, Info-Bildschirm und Ladesteckdosen recht nüchterne Kleinbus-Atmosphäre aus. Behindertenfreundlich sind sie nicht.

Die Software hat Moia mit über 100 Mitarbeitern in Hamburg entwickelt, gebaut werden die Wagen im Werk Osnabrück. Weitere 100 Menschen arbeiten in den Moia-Büros in Berlin und Helsinki.

Wer ist die Zielgruppe?

Die Stadt Hamburg hat bereits vor zwei Jahren einen umfangreichen Vertrag mit Volkswagen geschlossen. Der Konzern soll die Stadt mit Blick auf den weltweiten Logistikkongress ITS im Jahr 2021 zu einem Testfeld für moderne Logistik machen – von Moia über selbstfahrende Autos bis zur Hafenlogistik.



MOOVEL, DOOR2DOOR, MOIA

Das sind die Uber-Angreifer aus Deutschland

Moia hat dabei den Auftrag, seinen Teil dazu beizutragen, klassische Autofahrer zum Umsteigen auf neue Verkehrsmittel zu bewegen. Im Idealfall spart Moia private Autos ein und forciert die Elektromobilität. Es ist ein Baustein zwischen Bus, Bahn, Taxi, diversen Anbietern von Carsharing, Emmy-Roller-Sharing und Stadtrad.

Wem macht Moia Konkurrenz?

Die Volkswagen-Tochter verbündet sich mit dem U-Bahn-Betreiber Hochbahn und soll in dessen Carsharing-

Plattform Switchh integriert werden. Moia hat sich verpflichtet, stets einen höheren Preis zu verlangen als der öffentliche Nahverkehr, bei dem eine Einzelkarte 3,30 Euro kostet.

Größere Konkurrenz könnte Moia den Carsharing-Angeboten von Daimler und BMW machen: Der neue Dienst deckt einen ähnlichen Stadtbereich ab wie Car2Go und DriveNow. Preislich liegt er wohl nur etwas über den Minutentariifen der Carsharing-Anbieter, erspart jedoch die Parkplatzsuche und das Risiko, selbst am Steuer zu sitzen. Moia ist dabei eine Alternative zu Einzelfahrten im Stadtgebiet, bei dem ein Carsharing-Auto nur kurzzeitig für eine Strecke genutzt wird.

Gibt es bereits ein ähnliches Angebot?

Ja. Das Start-up Clever Shuttle, an dem inzwischen die Deutsche Bahn die Mehrheit hält, ist bereits in mehreren deutschen Städten, darunter Hamburg, unterwegs. Der Service funktioniert sehr ähnlich. Es gibt jedoch einige kleinere Unterschiede. Clever Shuttle hat einen Vorteil bei den Autos: Der Service setzt wasserstoffbetriebene Pkw ein, meist von Toyota. Sie bieten ein komfortables Limousinen-Fahrgefühl - anders als die Moia-Kleinbusse.

Zudem lässt sich Clever Shuttle an jeden Punkt im Bediengebiet ordern, während Moia dem Nutzer kurze Fußwege von einigen Hundert Metern bis an die nächste Kreuzung zumuten kann. Clever Shuttle hat in der Praxis aber bislang deutliche Unzulänglichkeiten: Oft sind die Wartezeiten lang, oder es ist gar kein Shuttle verfügbar.



ROBOTAXI-DIENST

Waymo startet als erstes Unternehmen weltweit Robotaxi-Dienst.

Grund ist die niedrige Zahl an Fahrzeugen: „In Hamburg sind aktuell 30 Fahrzeuge eingeflottet, bis Ende Januar werden 50 Fahrzeuge auf der Straße sein“, sagte ein Sprecher des Unternehmens auf Anfrage. Spezielle Angebote zur Abwehr von Moia seien nicht geplant. Ein weiterer Konkurrent im Rahmen der Hamburger Versuche ist Ioki. Dieser Shuttle-Service der Bahn ist allerdings mit 20 Fahrzeugen nur in einem kleinen Stadtgebiet von Hamburg aktiv. Er soll Bus und Bahn ergänzen und ist mit einem Busticket nutzbar.

Wie sind die bisherigen Erfahrungen?

In Hannover meldet Moia 60.000 Anmeldungen per App – das ist rechnerisch ein Zehntel der Hannoveraner. Konkurrent Clever Shuttle berichtet, im Schnitt fänden 53 Prozent der Fahrten mit mehreren Parteien statt. Angenommen, dass diese Fahrten keine Kaufverträge oder Bahnkarten ersetzen, würden also tatsächlich Fahrzeuge auf der Straße eingespart.

In sechs Städten bundesweit (Hamburg, Berlin, München, Leipzig, Dresden und Stuttgart) fahren laut dem Unternehmen inzwischen im Monat 110.000 Menschen mit 220 Autos von Clever Shuttle. Der Fahrpreis soll im Schnitt bei Clever Shuttle 60 Prozent unter dem Taxi-Preis liegen.

Was verdienen die Fahrer?

Anders als bei Uber, bei dem in den USA sehr geringe Stundenlöhne kritisiert werden, verdienen Fahrer bei Moia ein berechenbares Einkommen. Moia arbeitet also nicht mit Lohndumping, sondern bezahlt auf dem Marktniveau. In aktuellen Stellenausschreibungen verspricht Moia 2080 Euro Monatsbrutto, das entspricht einem Stundenlohn von zwölf Euro.



KONKURRENZ FÜR UBER UND LYFT

Warum Tesla mehr sein will als ein Elektroauto-Hersteller

Dazu kommen Schichtzulagen von 25 Prozent in der Nacht, 50 Prozent am Sonntag und 100 Prozent am Feiertag. Clever Shuttle bietet 11,50 Euro pro Stunde zuzüglich bis zu 1,50 Euro Bonus sowie 25 Prozent Nachtzuschlag. Laut der Hamburger Taxigenossenschaft Hansetaxi verdienen Fahrer in einer Funktaxi „deutlich über zehn Euro“ pro Stunde – allerdings inklusive Trinkgeld.

Taxifahrer, die nicht an eine Funkzentrale angeschlossen sind, verdienen dagegen wegen langer Wartezeiten oft deutlich weniger. Zum Vergleich: Busfahrer bei der

Hamburger Hochbahn erhalten nach drei Monaten 2.452 Euro zuzüglich Nacht- und Wochenendzuschlägen. Die Gehälter sind auch getrieben durch die hohe Nachfrage an Fahrern: Moia hat 1000 Berater in Jobcentern mit Infomaterial ausgestattet und will auch Langzeitarbeitslose beschäftigen.

Wie reagieren die Taxifahrer?

Anfängliche Proteste haben sich gelegt – wohl auch, weil die Verkehrsbehörde in Hamburg statt beantragter 1000 Moia-Fahrzeuge zunächst nur 500 genehmigt hat. Inzwischen zeigt sich etwa Hansa-Taxi entspannt: „Das ist nicht der Untergang des Abendlands“, sagt ein Sprecher. „Wir haben nichts gegen neue Wettbewerber.“ Taxifahrer könnten mehr Service anbieten – etwa Krankenfahrten. Zudem hat Hansa-Taxi nach eigenen Angaben als bundesweiter Vorreiter eine eigene Ridesharing-Funktion in seiner App implementiert.

Allerdings sparen Fahrgäste hier nur, wenn sich tatsächlich ein Mitfahrer findet, was wohl noch selten gelingt. Zugleich ist das Taxigewerbe skeptisch, dass Moia auf dem engen Hamburger Arbeitsmarkt tatsächlich die gewünschten 1000 Fahrer findet. Außerdem verweist der Sprecher darauf, dass noch immer 90 Prozent der Taxi-Bestellungen am Telefon ankämen – während Moia, Clever Shuttle und die Carsharing-Anbieter nur per App erreichbar sind.

Wie geht es weiter mit Moia?

Moia-Chef Harms will den Test in Hamburg wissenschaftlich auswerten lassen, bevor er das System weiter ausrollt. Im Idealfall soll das System auf Städte weltweit ausgeweitet werden. Anders als einst Uber und auch Clever Shuttle will Harms jedoch zunächst sichergehen, dass das System möglichst perfekt ist – und nimmt dafür Zeitverzögerungen in Kauf. Wann Moia profitabel sein soll, wollte er am Mittwoch nicht sagen. Einen deutlichen Profitabilitätssprung könnte es geben, falls künftig autonom fahrende Kleinbusse ohne Fahrer eingesetzt werden können. Doch das ist noch Zukunftsmusik.

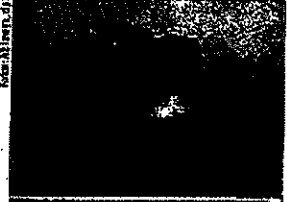
© 2018 Handelsblatt GmbH - ein Unternehmen der Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH & Co. KG
Verlags-Services für Werbung: www.iqm.de (Mediadaten) | Verlags-Services für Content: Content Sales Center | Sitemap |
Archiv
Realisierung und Hosting der Finanzmarktinformationen: vwd Vereinigte Wirtschaftsdienste GmbH | Verzögerung der
Kursdaten: Deutsche Börse 15 Min., Nasdaq und NYSE 20 Min.

Anlage A42

HAMBURGER MORGEN POST



1:1 BEIM 1. FC KÖLN
Ein Punkt für den Aufstieg



FEUER IN NOTRE DAME
Inferno im Herzen von Paris

kabs
PolsterWelt

ÜBER **1000** Vorführmodelle:

12 PREIS **25%** AUF NEU-BESTELLUNGEN

Über Infos auf Seite 7

Dienstag, 16. April 2019 | C1986 | Nr. 105/16 | Redaktion: (040) 809057-0 | Anzeigen: (040) 809057-336 | Deutschbrnd 1,10 €

Zoff um die Taxi-Busse

Robert Henrich ist Chef des Mobilitätsdienstes Moia

Gericht verbietet Start – warum VWs billige Sammeltaxen ab sofort trotzdem durch Hamburg fahren. Was es kostet, wie es funktioniert

Seite 6-8

HAMBURG

Moia: So funktioniert das Sammel-Taxi

SHUTTLE-SERVICE Ab sofort touren 100 Mini-Busse durch unsere Stadt

MINI-GRUPPE
Die Moia-Gruppen sind kleiner als die gewöhnlichen Moia-Taxi-Gruppen. Sie bestehen aus bis zu vier Personen und sind ideal für kleine Gruppen geeignet.

Die Moia-Gruppen sind kleiner als die gewöhnlichen Moia-Taxi-Gruppen. Sie bestehen aus bis zu vier Personen und sind ideal für kleine Gruppen geeignet.

Die Moia-Gruppen sind kleiner als die gewöhnlichen Moia-Taxi-Gruppen. Sie bestehen aus bis zu vier Personen und sind ideal für kleine Gruppen geeignet.

Die Moia-Gruppen sind kleiner als die gewöhnlichen Moia-Taxi-Gruppen. Sie bestehen aus bis zu vier Personen und sind ideal für kleine Gruppen geeignet.

Die Moia-Gruppen sind kleiner als die gewöhnlichen Moia-Taxi-Gruppen. Sie bestehen aus bis zu vier Personen und sind ideal für kleine Gruppen geeignet.

Die Moia-Gruppen sind kleiner als die gewöhnlichen Moia-Taxi-Gruppen. Sie bestehen aus bis zu vier Personen und sind ideal für kleine Gruppen geeignet.



Die Moia-Gruppen sind kleiner als die gewöhnlichen Moia-Taxi-Gruppen. Sie bestehen aus bis zu vier Personen und sind ideal für kleine Gruppen geeignet.



Der Moia-Taxi-Fahrer sitzt im Fahrerhaus des Mini-Busses.

... und das gibt's noch

Nicht nur Moia, auch andere Fahrdienste sorgen in Hamburg für mehr Mobilität. Hier einige Auswahlen:

Moia - flüssige Antischock

Das Moia-Taxi ist ein flüssiges Antischock-System, das die Fahrgäste vor den Stößen und Vibrationen schützt. Es ist ein innovatives System, das die Fahrgäste vor den Stößen und Vibrationen schützt.

Car2go - das ist Carsharing

Car2go ist ein Carsharing-Dienst, der es den Fahrgästen ermöglicht, ein Auto zu mieten und es an einem beliebigen Ort abzugeben. Es ist ein innovatives System, das die Fahrgäste vor den Stößen und Vibrationen schützt.

Citycar - die Besten unter den Besten

Citycar ist ein Carsharing-Dienst, der es den Fahrgästen ermöglicht, ein Auto zu mieten und es an einem beliebigen Ort abzugeben. Es ist ein innovatives System, das die Fahrgäste vor den Stößen und Vibrationen schützt.

Statt Stille - der Moia unter den Besten

Statt Stille ist ein Carsharing-Dienst, der es den Fahrgästen ermöglicht, ein Auto zu mieten und es an einem beliebigen Ort abzugeben. Es ist ein innovatives System, das die Fahrgäste vor den Stößen und Vibrationen schützt.

Und so lief der MOPO-Test

Wir haben den Fahrdienst ausprobiert - und erste Mängel entdeckt



Der Moia-Taxi-Fahrer sitzt im Fahrerhaus des Mini-Busses.

Die Moia-Gruppen sind kleiner als die gewöhnlichen Moia-Taxi-Gruppen. Sie bestehen aus bis zu vier Personen und sind ideal für kleine Gruppen geeignet.

Die Moia-Gruppen sind kleiner als die gewöhnlichen Moia-Taxi-Gruppen. Sie bestehen aus bis zu vier Personen und sind ideal für kleine Gruppen geeignet.

Die Moia-Gruppen sind kleiner als die gewöhnlichen Moia-Taxi-Gruppen. Sie bestehen aus bis zu vier Personen und sind ideal für kleine Gruppen geeignet.

Die Moia-Gruppen sind kleiner als die gewöhnlichen Moia-Taxi-Gruppen. Sie bestehen aus bis zu vier Personen und sind ideal für kleine Gruppen geeignet.

Vorab per Telefax: 040 42843-7219

2 Seiten

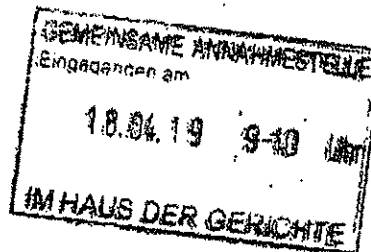
Noerr

Noerr LLP / Brienner Str. 28 / 80333 München

Verwaltungsgericht Hamburg
- 5. Kammer -
Lübeckertordamm 4
20099 Hamburg

Christian Alexander Mayer
Rechtsanwalt

Noerr LLP
Brienner Str. 28
80333 München
Deutschland
www.noerr.com



Eilt sehr – bitte sofort vorlegen!

München, den 17.04.2019

Aktenzeichen unbekannt; letztes Verfahren: 5 E 6467/18

In der Verwaltungssache

des Herrn Ivica Krijan

– Antragsteller –

gegen

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr
und Innovation,

– Antragsgegnerin –

beizuladen: MOIA Operations Germany GmbH

wegen: personenbeförderungsrechtlicher Genehmigung;
Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden
Wirkung

Soll der Antragsteller unter dem 15.04.2019 einen Antrag auf
Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seiner Klage oder
seines Widerspruchs beantragt haben und ergänzend hierzu, zur
vermeintlichen Sicherung eigener Rechte, den Erlass einer Zwi-
schenverfügung.

Vorbehaltlich jeder inhaltlichen Befassung mit diesem neuen Ver-
fahren dürfen wir dringend, vor Erlass einer Zwischenverfügung,
um rechtliches Gehör und Stellungnahme bitten.

Assistenz Sarah Hoff
T +49 89 286 28233
T +49 89 286280 (Zentrale)
F +49 89 280110
Christian.Mayer@noerr.com

Unser Zeichen: HH-0108-2018
CÄM/nwa

Alicante
Berlin
Bratislava
Brüssel
Budapest
Bukarest
Dresden
Düsseldorf
Frankfurt/M.
Hamburg
London
Moskau
München
New York
Prag
Warschau

Die beantragte Zwischenverfügung ist abzulehnen.

Die Voraussetzungen für die begehrte Zwischenverfügung liegen nicht vor. Der Erlass einer Zwischenverfügung ist zur Wahrung effektiven Rechtsschutzes des Antragstellers nicht erforderlich. Es sind keinerlei Anhaltspunkte vorgetragen oder erkennbar, dass dem Antragsteller unmittelbar mit Aufnahme des Betriebs durch die Beigeladene Irreversible, schwere und unabwendbare Nachteile drohen. So sieht dies unter anderem auch der Vorstand der Taxengenossenschaft des Antragstellers, der sich im Nachrichtenmagazin Zeit wie folgt zum Betriebsstart der Beigeladenen vergangenen Montag zitieren lässt:

„Ridesharing bieten auch die Hansa-Taxis an, und das bereits seit Ende 2017. Trotzdem sieht Thomas Lohse, Vorstandsmitglied bei Hansa Funktaxi, dem neuen Mitbewerber gelassen entgegen. „Es gehen immer noch knapp 90 Prozent der Taxibestellungen telefonisch ein“, sagte Lohse der dpa. Moia hingegen kann nur via App gebucht werden.“ [Hervorhebung nur hier]

<https://www.zeit.de/hamburg/2019-04/moia-sammeltaxis-hamburg-vw-tochterunternehmen-elektrobusse>

Die Antragstellerin darf Beförderungsaufträge ausschließlich über App annehmen. Schon deshalb ist gewährleistet, dass der Erprobungsverkehr der Beigeladenen nicht die Funktionsfähigkeit des Taxenverkehrs als Bestandteil des öffentlichen Verkehrsinteresse entgegensteht. Auch tatsächlich gibt es weder in den vergangenen zwei Tagen in Hamburg noch in über acht Monaten Verkehr der Beigeladenen in Hannover hierfür irgendwelche Anhaltspunkte. Letztlich bedarf es aber auch deshalb keiner Zwischenverfügung, weil der Antrag selbst keine Aussicht auf Erfolg hat.

Zu alledem dürfen wir auch auf unseren Vortrag im Verfahren der Kammer unter dem Aktenzeichen 5 E 6467/18 – zur Vermeidung von Wiederholungen und eingedenk der Dringlichkeit – Bezug nehmen. Selbstverständlich behalten wir uns weiteren Vortrag vor, sobald uns der Schriftsatz des Antragstellers tatsächlich vorliegt und wir hiervon inhaltlich Kenntnis nehmen können.

Der Unterzeichner ist jederzeit kurzfristig telefonisch unter 089 / 28628233 für Rückfragen, ergänzende Ausführungen sowie richterliche Hnweise zu erreichen.

Noerr LLP

