SheDrivesMobility 86 - Uber Files

Katja (0:17)

Hallo und herzlich willkommen. She drives mobility. Mein Name ist Katja Diehl. Ich bin mal ganz gespannt. Bist du das erste Mal hier oder hörst du regelmäßig rein? Empfehle mich auf jeden Fall gerne weiter, weil ich auf meiner Lesereise mit meinem Buch Autokorrektur immer mehr mitbekomme, wie sich die Menschen auf den Weg machen, die Mobilitätswende endlich zu beginnen, aber noch nicht so richtig wissen, wie es denn zu tun sein könnte. Und hier im Podcast findest du natürlich viele Lösungen, die es gibt vom ländlichen, suburbanen, städtischen Raum, aber auch darüber, wie man Diversität in Gruppen bringt, die über die neue Mobilität so entscheiden sollen. Dinge, die ich kritisch betrachte, kommen meistens aus Asien oder den USA, was so öffentliche Mobilität angeht, was Datenschutz angeht. Und am Sonntag ist vor einer Woche der sogenannte Uber Case, die Uber Files, veröffentlicht worden. Da sind 140.000 Dokumente ausgewertet worden. Ein Mensch, der zuvor ein Lobbyist von Uber war, den hat irgendwie das Gewissen gekniffen. Und er hat dieses Datenpaket an den Guardian gegeben, ein renomiertes Medium. Und es gibt mittlerweile tollerweise investigativen Journalismus, der Zusammenarbeit weltweit ermöglicht. Der Guardian hat sofort erkannt, dass es sehr brisant ist, aber dass man das so schnell nicht bearbeiten kann. Und hat in den jeweiligen betroffenen Ländern, wo Uber diese ganzen Lobbyismus-Dinge getan hat, und eigentlich auch Gesetzesbrüche, muss man sagen, hat sie verteilt. Und in Deutschland war es u.a. eine Journalistin für den NDR, die daran gearbeitet hat.

Und Christiane erzählt zu Beginn des Podcastes, wie geht so was eigentlich mit Whistleblowing, wie haben sie da gearbeitet, und was waren die krassesten Erkenntnisse? Und ich denke, wenn ihr diese Folge gehört habt, werdet ihr auf meiner Seite sein, dass Uber und andere, ich sag jetzt mal Plattform-Ökonomie-Dinge auf gar keinen Fall in Europa oder zumindest nicht in Deutschland stattfinden sollten. Mit reingeholt in das Gespräch habe ich Dr. Jan Schilling vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, der ein wenig auch berichtet, wie ihm das damals gegangen ist bis 2017 mit Uber, wie der Verband Mobilität neu denken will. Am Ende gehen wir auch ein bisschen darüber, was das 9-Euro-Ticket bedeutet. Ich habe Michael Oppermann dabei, Geschäftsführer vom Taxi- und Mietwagenverband, der ja schon immer sich gegen Uber aufbegehrt hat, weil die seiner Meinung nach auch ausgenutzt haben, dass die deutschen Gerichte so langsam arbeiten. Mittlerweile sind bestimmte Dinge auch verboten worden, aber es war einfach möglich, dass Uber jahrelang ohne bestimmte Genehmigungen zu haben, arbeiten konnte, weil die Gerichte da noch nicht entschieden haben. Last but not least, Stefan Gelbhaar, verkehrspolitischer Sprecher der Bündnisgrünen im Bundestag, rekapituliert auch noch mal seine Sicht auf diese Cases, was man daraus lernen muss. Wir machen da auch relativ viel Selbstreflexion. Wie gehen wir eigentlich mit Studien um? Wie gehen wir eigentlich mit Medien um? Wie gehen Medien auch mit bestimmten Fake-News um? Ich hoffe sehr, dass ihr diese Folge mal verbreitet, weil ich glaube, das ist ein sehr aktueller Fall, ein sehr aktuelles Thema, aus dem wir viel lernen müssen und mitnehmen müssen. Ihr merkt aber auch, dass da Menschen am Werke sind, die sehr für ihre Arbeit brennen und das gut vorantreiben, sowohl im Journalismus als auch für die Mobilität. Ich denke, es gibt eigentlich nur eine Rich-

tung, und die ist in regional verankerte Mobilität. Michael Oppermann stellt da auch vor, wie die Taxen im ländlichen Raum Teil des ÖPNVs werden können. Das ist ja auch so was, was ich super toll finde als Idee. Hört gern rein, empfehlt dem Podcast weiter. Guckt auch gerne mal in euer Bücherregal, ob mein Buch dort schon steht, Autokorrektur. Viel Spaß jetzt bei der Folge. Die ist ein bisschen länger als sonst, aber ich denke, das Thema ist es auf jeden Fall auch wert.
Ja, ich freue mich sehr, dass wir so spontan zusammengefunden haben. Vor ein paar Tagen hat eine umfängliche Recherche auch so ein bisschen die Mobilitätswelt erschüttert, vielleicht nicht unbedingt jeden überrascht, aber in dem Ausmaß, was wir so über den Fahrdienst Uber erfahren dürfen, was doch ziemlich, wie ich finde, eklatant. Und es zeigt auch so ein bisschen auf, dass bestimmte Geschäftsmodelle eben nicht so auf holistischen Füßen stehen und dass vor allen Dingen aber auch die Verquickung von Politik, Industrie und Lobbyverbänden ziemlich groß ist. Ich habe hier jetzt drei Herren und eine Dame und deswegen kriegt auch die Dame natürlich das erste Wort. Katharina hat mit ihrem Team und ihren Kolleg*innen diese Recherche gemacht. Kannst du mir mal kurz erzählen, wie geht so was überhaupt? Hat euch jemand einen Tipp gegeben, dass ihr bei Uber mal näher reinschauen sollt oder wie seid ihr auf das Thema gestoßen?

speaker_SPEAKER_00 (5:19)
Danke für die nette Einleitung. Wir sind tatsächlich auf das Thema gestoßen, weil ein Partnermedium von uns, also der britische Guardian, diese Daten anonym zugespielt bekommen hat. Die haben dann ziemlich schnell gemerkt, also wir reden hier von mehr als 124.000 Dokumenten, und die haben dann ziemlich schnell

gemerkt, das ist ein ziemlicher Berg, also das schaffen wir alleine einfach nicht gut. Und es gibt ja schon jetzt in den vergangenen Jahren immer öfter internationale Kooperationen zwischen Medien, also gerade dann bei Themen wie zum Beispiel zu Uber, die ja jetzt grenzübergreifend viele Menschen betreffen. Und wir haben dann, ich glaube Anfang Mai, Ende April, haben wir dann tatsächlich mit dem gestartet. Wir waren, ich glaube in knapp 30 Ländern, mehr als 180 Journalist*innen und haben dann quasi für uns gesagt, jeder und jeder schaut sich quasi in seinem Land das an und ackert das mal durch. Und eben in Deutschland waren das, also ich vom NDR mit einem Kollegen und dann noch WDR und Süddeutsche Zeitung. Und ja, was soll ich sagen, du hast es schon ein bisschen so angeschnitten. Ich glaube, was für mich heraussticht ist jetzt, wenn wir von Deutschland sprechen, wie dieser ganze Apparat Lobbyismus an diesem Beispiel funktioniert hat. Also man sieht sehr gut, Lobbyismus ist eben nicht nur Politik, sondern Lobbyismus beinhaltet auch Medien, beinhaltet auch Wissenschaft. Also das ist ein Zusammenspiel von unterschiedlichen Faktoren.

Katja (6:43)
Wenn das jetzt heißt, ihr habt Deutschland übernommen, waren die irgendwie sortiert, diese 124.000? Waren das Seiten? Ist eigentlich ein riesiges Paket vor den Guardian geleakt worden? Oder wie läuft so was physisch an?

Katharina (6:59)
Das ist alles online, also das ist dann ein riesiger Datensatz. Das waren hauptsächlich E-Mails, also dann aber auch WhatsApp-Nachrichten, Chat-Nachrichten, Text-Nachrichten und dann quasi darin Kaufverträge, Briefings, Präsentationen, also alles was ir-

gendwie intern quasi in dem Uber-Team hin und her geschickt wurde. Wir reden auch von einem Zeitraum von 2013 bis 2017, also das ist quasi der Bereich und das war insofern interessant, weil das genau die Zeit ist, in der Uber extrem aggressiv quasi auf den Markt geht. Also da sind sie in Amerika schon super erfolgreich und sagen jetzt, okay, jetzt kommt der Rest der Welt und wir werden da wahrscheinlich nochmal drüber reden, die haben ja teilweise einen sehr aggressiven Zugang gehabt. Also wir gehen einfach mal rein und machen und dann überlegen wir uns, geht das überhaupt oder was hat das dann für Konsequenzen? Und insofern haben wir dann einfach diese Daten nach deutschen Themen, Namen oder Deutschlandbezug durchsucht und uns da quasi dann sukzessive reingearbeitet und dann natürlich nebenbei gesprochen mit Interessenvertretungen, wir haben zum Beispiel auch mit dem Taxiverband gesprochen, mit PolitikerInnen, mit Expert*innen und haben da dann sukzessive eben diese Geschichten herausgearbeitet.

Katja (8:15)
Das heißt aber auch bei so einer Recherche, bevor wir jetzt auf die Ergebnisse gucken, ist es auch eure Aufgabe als Deutschlandteam zu gucken, wer kann das beurteilen überhaupt. Weil ihr seid ja journalistisch tätig, aber nicht so tief in diesem Uber-Thema drin. Habt ihr euch Leute reingeholt, die das nochmal auch aus der Branchensicht bewertet haben, oder...?

Katharina (8:35)
Also reingeholt nicht. Das ist ja schon, dass ich dann sage, aber grundsätzlich bei Recherchen, wenn wir uns in so etwas hineinknien, also das ist ja quasi der Unterschied zwischen investigativen

Journalismus zu tagesaktuellem Journalismus, dass man sich diese Zeit nehmen kann und dass ich dann auch sagen kann, jetzt in meinem Fall, ich werde eine Expertin in diesem Thema. Und dann natürlich gibt es aber noch immer Menschen, die das schon viel länger machen als ich und zu denen suche ich dann Kontakt. Und da bin ich dann im Austausch. Also da gibt es dann unterschiedliche Bewertungen. Das war in dem Fall relativ schwierig, beziehungsweise konnten wir das erst dann sehr knapp und zeitnah machen, weil das ja alles erstens so ein riesiger Umfang war und wir auch in einer riesigen Kooperation waren. Das heißt, wir hatten natürlich auch intern, also alle Medien untereinander, quasi Absprachen zu sagen, ab wann darf ich etwas nennen, ab wann darf ich raus, ab wann darf ich die Menschen damit konfrontieren? Das musst du ja, also das ist einfach Teil der journalistischen Sorgfaltspflicht. Das ist ja auch in unserem Interesse, dass jeder quasi zu Wort kommt und falls etwas quasi in Frage gestellt wird, wir uns dann noch mal anschauen können, okay, wie war das tatsächlich? Ich will ja nichts veröffentlichen, was falsch ist. Und deswegen war das eigentlich von der Koordination, besonders in dem Fall, weil alles irgendwie so sehr geheim gehalten wurde, weil man auch einfach gemutmaßt hat, Uber hat einfach eine riesige Präsenz, also die werden dann auch einfach mit juristischen Briefen kommen. Und deswegen war das ziemlich unter Verschluss und sehr lange sehr geheim und dann halt jetzt am vergangenen Sonntag ist alles online gegangen.

speaker_SPEAKER_01 (10:06)

Ich hab ein paar Sätze in Erinnerung, die richtig aggressiv waren, die ja auch als Zitate in die Medien gekommen sind. Was war denn so für dich, weiß ich nicht, die drei Erkenntnisse oder die drei Sachen, die wirklich schockierend für dich waren, wo du sagen wür-

dest, das hat wirklich... ja, sogar auch meine Erwartungen im negativen Sinne noch übertroffen?

speaker_SPEAKER_00 (10:27)
Also ich glaube, ich weiß gar nicht, ob ich auf drei komme, weil die zwei so schwer wiegen. Ich glaube, was man sich ja schon vorstellen kann, ist, wie Lobbyismus funktioniert. Also man hat eine Vorstellung davon. Es war für mich aber dann auch noch einmal einfach interessant, tatsächlich einfach diese originalen Nachrichten zu lesen und halt tatsächlich einfach zu sehen, wie hier die Kommunikation funktioniert und auch mit welchen Ressourcen diese Ziele verfolgt werden. Also ich kann zum Beispiel sagen, für Deutschland, **Uber hatte hier teilweise vier Lobbyingagenturen gleichzeitig engagiert und hat da auch Geld reingebuttert. Also zeitweise hat das mehr als 150.000 Euro pro Monat gekostet**. Also die gehen da richtig rein. Und dann natürlich auch, was ich erschreckend fand, ist tatsächlich auch, wie einfach die Wissenschaft dafür instrumentalisiert wird. Wir können dann, wenn du möchtest, nachher noch ein bisschen konkret über dieses Beispiel sprechen. Klar, also Auftragsstudien sind das eine. Darüber kann man auch diskutieren. Aber dann quasi auch noch in geheimen Absprachen festzulegen, die dürfen auch noch einmal über den Inhalt schauen und dürfen das auch noch einmal abändern, was dann natürlich auch passiert. Und so wird das dann veröffentlicht und dann irgendwie Angebote zu machen, übrigens, ich könnte dann auch noch einen Uber-freundlichen Artikel in einer Zeitung veröffentlichen dazu. Das ist irgendwie noch einmal eine andere Dimension und da nehmen wir die Wissenschaft auch einfach per se und in diesem Fall ist das vor allem Justus Haukapp, also das ist ein Wirtschaftswissenschaftler an der Heinrich-Heine-Universität

in Düsseldorf, sehr scharf in die Kritik, weil der natürlich einfach als Wissenschaftler hier eine unabhängige Rolle einnehmen muss und dann nicht einfach als Privatperson seine Geschäftsinteressen verfolgen kann. Und jetzt komme ich doch auf Punkt drei. Das sind dann die Medien selber. Also **wir sehen auch, dass auch Medienunternehmen wie zum Beispiel Axel Springer so strategische Aktiendeals angeboten wurden.** Die haben das auch gemacht. Das ist dann quasi, ihr bekommt Unternehmensbeteiligungen und ihr zahlt ein bisschen was dafür, aber den Rest gleichen wir quasi ab, indem wir bei euch Werbung bekommen. Und da glaube ich, ich als Journalistin bin da stark in der Selbstkritik, weil natürlich das höchste Gut, das wir als Medien und als Journalist*innen haben, ist unsere Glaubwürdigkeit. Und wenn wir dann davon sprechen, dass Medienunternehmen solche Deals machen, Axel Springer hat gesagt, das war, weiß ich nicht, 0,1 Prozent, also das ist eigentlich so wenig und wir haben da nur fünf Millionen investiert und wenn man das vergleicht mit dem, was wir in den vergangenen Jahren gemacht haben, also so marginal, trotzdem haben sie es nicht öffentlich gemacht. Also Axel Springer ist ja so ein riesiger Konzern, die besitzen ja jetzt zum Beispiel auch Medien in den USA und dort wurde dann eingeblendet, a übrigens, also wenn man quasi über Uber berichtet hat, wir haben auch da ein Eigeninteresse, ein wirtschaftliches. In Deutschland ist das erst Jahre später passiert, als dann Kai Diekmann die Bild verlassen hat und dann auch in Ubers Beirat gegangen ist. Wieder etwas anderes. Können wir auch da noch drüber reden. Also ganz kurz, Kai Diekmann sagt auch klar getrennt, also ich habe halt, da gab es jetzt keine Überschneidungen, ich habe das eine erst gemacht, nachdem der andere Job vorbei war. Aber um zurückzukommen auf die Medien, ich glaube, wir müssen uns da auch nochmal selber irgendwie fragen, wie wir

mit so etwas umgehen, beziehungsweise ist das natürlich auch eine gute Erinnerung und ein Appell zu sagen, wir müssen da wahnsinnig transparent sein und streng. Also das geht einfach nicht.

Katja (13:53)
Da wären wir schon bei den Reaktionen, die ich natürlich auch verfolgt habe. Uber sagt ja, seit 2017 haben wir uns total gewandelt. Sind ein ganz anderes Unternehmen geworden. Das spielt überhaupt keine Rolle, was ihr da recherchiert habt. Das ist unsere Vergangenheit. Wie schaust du da so drauf? Wie siehst du die Reaktion von Uber? Ich hab zumindest nicht gelesen, dass sie da auch reingehen wollen. Sondern es ist ja eigentlich nur so eine Abriegelung. Nach dem Motto, es ist die Vergangenheit. Aber sich wirklich da anders zu entwickeln oder anderes Geschäftsgebaren zu entwickeln, ist, glaube ich nicht passiert oder?

Katharina (14:30)
passiert, oder? Das kann ich ehrlicherweise auch nicht wirklich gut beurteilen, weil eben, wie gesagt, diese Daten nur bis 2017 gehen. Also der Kernsatz ist tatsächlich einfach fünf Jahre her, beziehungsweise noch länger, wenn wir weiter zurückgehen. Das stimmt, die haben gesagt, wir sind jetzt ganz anders, das entspricht auch nicht unseren ethischen Vorstellungen. Sie haben aber trotzdem halt rückblickend für Deutschland eingeräumt, dass das quasi nicht in Ordnung war. Also, dass das schon einfach Praktiken sind, die sie ablehnen und die so natürlich jetzt, um wieder an dieses Eingangsstatement zu kommen, so auch nicht mehr ihrem heutigen Gebaren entsprechen. In der Zwischenzeit hat sich ja dann auch quasi der Whistleblower, beziehungsweise die Quelle, die dem Guardian diese Dokumente zugespielt hat, ja auch

dann quasi an die Öffentlichkeit gewandt. Das war ein ehemaliger Uber-Cheflobbyist, also der war zuständig für Europa, für Afrika und für den Nahen Osten. Also das ist ein hohes Tier gewesen in diesem ganzen Lobbying-Kommunikationsbereich, den Uber da hatte. Und der hat halt auch gesagt, da sind einfach Praktiken passiert, damit kann ich einfach rückblickend nicht mehr. Und wir sehen ja zum Beispiel auch in der internen Kommunikation wieder, die sind sich komplett bewusst dessen, was sie machen. Also du hast es schon erwähnt, da kommen dann irgendwie Zitate wie „wir sind verdammt nochmal illegal". Das ist alles ganz klar und bewusst damals auch so gemacht worden. Kostet, was es wolle, war so ein bisschen der Ansatz.

Katja (16:00)
Abschließend von dir noch mal, weil du ja so gesehen den Deutschland-Part bearbeitet hast. Ist das über alle Länder gleich gelaufen? Waren das immer dieselben Strategien, die da gewählt worden sind? Oder hat man da auch unterschiedlich gearbeitet, je nachdem in welchem Kulturumfeld man sich bewegt?

Katharina (16:19)
Also grundsätzlich dieser Versuch so viele Bereiche wie möglich einzuspannen, das sehen wir überall. Wir sehen halt, dass es in manchen Ländern und da gehört Deutschland zu, nicht so gut funktioniert hat. Also da ist man einfach auf massiven Widerstand gestoßen. Gab es ja auch schon, aber das wird wahrscheinlich dann eh noch besprochen werden, gab es dann auch von Anfang an einfach von den deutschen Gerichten ganz klare Urteile, dass das einfach mit der hiesigen Gesetzeslage nicht funktioniert. Also Deutschland war schon besonders schwer für Uber. Die hatten da

glaube ich, also das ist jetzt natürlich ein bisschen mutmaßend basierend auf dem, was ich in dieser Kommunikation gelesen habe, die haben geglaubt, sie gehen da mit diesem aggressiven Zugang, der ja auch bis dato funktioniert hat, rein und das wird irgendwie schon funktionieren. Und dann hat man irgendwie gemerkt, das funktioniert halt überhaupt nicht. Also wir sehen dann halt auch, dieser Chef-Lobbyist ruft alle irgendwie noch einmal zusammen und sagt, hey, wenn wir Deutschland verlieren, verlieren wir ganz Europa. Wir müssen da wirklich noch einmal reinkommen. Und da kommen wir wieder zurück zum Lobbying, weil dann hat man sich für diese deutsche Kampagne teilweise Otto Fricke geholt. Der sitzt für die FDP im Bundestag, heute auch noch. Also der war quasi im Bundestag, ist dann ausgeschieden, war bei einer Lobbyagentur, hat dort unter anderem quasi Uber übernommen und sitzt aber seit 2017 wieder im Bundestag. Das ist auch so ein Beispiel von Lobbying. Also ich möchte ganz klar sagen, das ist nicht illegal - ist es nicht. Aber wir müssen uns natürlich fragen und das haben uns auch Expertinnen erzählt, mit denen wir geredet haben, wollen wir solche Abgeordnete? Das geht eigentlich gar nicht. Also da braucht es auch strengere Regeln. Wir haben schon eine Karenzregelung, ich weiß, es gibt jetzt auch das Lobbyregister, aber das muss einfach ganz klar nachgeschärft werden. Also auch explizit für Abgeordnete, um zu sagen, ich kann nicht aus der Politik direkt in einen Lobbyjob gehen, weil da sieht man am Beispiel Fricke, natürlich nutzt er seine Kontakte. Der bietet dann an, dem damaligen Verkehrsminister Alexander Dobrindt eine SMS zu schicken oder trifft sich mit Staatssekretär*Innen oder spricht mal schnell mit Jens Spahn. Also nur um das abzuschließen, Deutschland war schwer, dessen war man sich dann bewusst, deswegen war Otto Fricke auch so zentral, weil der dann natürlich sagen

könnte, ich bin hier tätig, ich lebe hier, ich ordne mal für euch ein bisschen ein, wir müssen hier weniger aggressiv auftreten. Hat er auch klar gemacht, also sieht man auch in den E-Mails und wir sehen das dann auch. Uber ist dann auch so um, ich würde sagen 2015, von diesem krassen aggressiven Zugang ein bisschen runtergefahren und ist so offener geworden und der Ton ist sanfter geworden und man hat sich irgendwie auch kooperativer gezeigt. Also da gab es dann schon auch diesen Schwung, weil man gesehen hat, so wie man es sonst macht und wie es vielleicht auch in anderen Ländern funktioniert hat, das ist halt nicht der Fall für Deutschland.

speaker_SPEAKER_01 (19:00)
Super spannend, danke dir. Michael Oppermann, ich würde behaupten, bei dir hat das auf nicht nur offene Türen, sondern auf offene Tore... ist das gestoßen, weil ihr natürlich als Bundesverband Taxi und Mietwagen da immer mit kritischem Auge draufgeschaut habt auf dieses Geschäftsmodell. War für dich irgendwas trotzdem erstaunlich an den Enthüllungen? Oder hast du dich schlicht einfach bestätigt gefühlt?

Matthias
Tatsächlich ist das überwiegende Gefühl, sich bestätigt gefühlt zu haben, auch viel, was in der Taxi-Community von Fahrer zu Fahrer erzählt wird. Die Beteiligung von Springer und so weiter. Das ist ein Unterschied, ob das... sozusagen die Erzählung der Taxifahrer ist oder ob es auf tagesschau.de steht. Weil das einfach natürlich einer anderen Überprüfung unterzogen wurde. Und unterzogen wurde. Insofern finde ich da auch noch mal... durchaus den Wert von unabhängigem Journalismus... vielleicht an der Stelle auch

noch mal hervorheben. Katharina Felke hatte gerade angesprochen, auch die Frage, welche Rolle spielen da auch die Medien, so ein bisschen selbstkritisch. Aber es sind ja nicht die Medien, sondern es ist ein bestimmter Konzern, der so was macht. Das ist ja nicht die Menge unserer Medien. Da muss man sehr vorsichtig sein, sowohl was die Medien angeht als auch die Wissenschaft. Es sind Einzelne, die man hier vielleicht rauspicken muss. Ähm... die da, sagen wir mal, in so Graubereiche hineingehen. Insofern das Hauptgefühl, sich bestätigt zu fühlen. Wir haben immer gewarnt vor diesem extrem aggressiven Auftreten von Uber. Das ist... bewusst illegal gewesen. Die haben bewusst Regeln gebrochen. Die haben auch jeder gesehen und jeder wissen können. Und haben damit ganz massiv natürlich dem Taxigewerbe auch... geschadet. Und das ist etwas, wo wir auch reingehen. Es wird viel zu viel über sozusagen den Täter gesprochen und viel zu wenig über die Opfer, weil diese Art von schmutzigem Lobbying hat eben auch Opfer, weil sie ja Sachen durchsetzen oder Sachen vorantreiben oder Regeln brechen und damit denjenigen schädigen, der sich an die Regeln hält. Und das sind eben ehrliche Taxiunternehmer, ehrliche Taxifahrer, die versuchen da - es ist ein schwieriges Geschäft - die versuchen ihre Brötchen zu verdienen, die versuchen über die Runden zu kommen und denen nehmen sie letztlich auch durch ihr Verhalten eben die Butter da ein Stück weit vom Brot. Und das ist so ein Aspekt, der mir noch so ein bisschen zu kurz kommt in der Diskussion. Ansonsten wäre ich total neugierig, wie es nach 2017 weitergeht. Also kann nur den NDR, den WDR und die Süddeutsche Zeitung da herzlich einladen, suchen Sie da weiter, weil die Geschichte ging ja weiter. Ich will nur ein Beispiel erzählen. Der Wissenschaftler Haukamp, der angesprochen wurde, war in der Anhörung zur dann tatsächlich stattfindenden Novelle des Perso-

nenbeförderungsgesetzes als Experte geladen vom Bundestag auf Einladung der FDP-Fraktion, der Fraktion, der dann wieder Otto Fricke angehörte, trat da auf als Vertreter einer Hochschule, nicht als irgendwie ein privat wirtschaftlicher Think Tank oder whatever. Also da vermischen sich schon so ein paar Sachen. Ich bin da kein Experte jetzt für irgendwie unabhängige Wissenschaft oder so, aber mich würde brennend interessieren, wie es da weiterging. Und ja, wir haben seit 2014 gewarnt. Wir haben auch viel Protest organisiert. Ich glaube, wir waren auch durchaus beteiligt daran, dass es Uber im deutschen Markt nicht so leicht hatte. Wir haben unsere Fahrerinnen und Fahrer auch auf die Straße geschickt, um dagegen zu protestieren. Wir haben auch viele Urteile erkämpft, Organisationen aus dem Taxigewerbe. Es braucht ja immer einen Kläger und es braucht ehrlich gesagt auch Leute, die dann verdammt langen Atem haben, solche Klagen durchzuführen. Ist bis heute so. Der Rechtsstaat ist einfach langsamer als Unternehmen wie Uber. Ich will ein Beispiel vielleicht sagen. 2017, Urteil des Europäischen Gerichtshofs, Uber ist ein Transportunternehmen. In Deutschland brauchst du eine Genehmigung, wenn du ein Transportunternehmen betreibst. Hat Uber nicht. 2019 stellt das Landgericht Frankfurt fest, ja, so kann man das nicht machen. Ihr braucht eine Genehmigung. Ihr seid eigentlich illegal. We are fucking illegal. Auch 2017 noch, 2019 noch. 2021 bestätigt das Oberlandesgericht, dass dieses Urteil Bestand hat. Das sind fünf Jahre oder vier Jahre, die ins Land gehen, die wir mit Rechtsstreiten, die wir finanzieren müssen, entsprechend bestreiten müssen. Und auch heute noch hat Uber nicht die Genehmigung für den Dienst, den es anbietet. Denn es ist nach wie vor ein Transportunternehmen und ein Transportunternehmen braucht, steht so im Gesetz, eine Genehmigung, die es in der Regel eben hier nicht hat.

Katja

Jetzt spiele ich mal die FDP, Michael. Konkurrenz belebt doch das Geschäft? Das darf doch irgendwie, also ist es wirklich nur diese, es ist nicht nur, ich finde es auch eklatant, aber ist es jetzt wirklich, dass Uber das nur ausnutzt oder habt ihr, und das hat euch deswegen gewährt hat, oder habt ihr auch als Taxiverband gemerkt, wir müssen auch anders mal gucken, wie sich unser Geschäftsmodell verändert?

Michael

Konkurrenz belebt natürlich das Geschäft. Das ist, glaube ich, in allen Bereichen so - wichtig ist halt, dass die Konkurrenz fair stattfindet. Also das ist, dass du faire Rahmenbedingungen hast. Konkurrenz belebt ja nicht dann das Geschäft, wenn der eine zum Beispiel Steuern bezahlt und der andere nicht. Diese Form von Konkurrenzkampf will ich da ja nicht haben. Wenn Uber einfach nur gesagt hätte, pass mal auf, ich habe den besten Algorithmus, ich kann vermitteln wie sonst was und ich vermittle in Deutschland Taxen, dann bin ich ein Wettbewerber zu Taxizentralen, vermittle aber in die Taxen diese Aufträge, dann wäre, das wäre sozusagen ein fairer Wettbewerb auf Augenhöhe gewesen. Diesen fairen Wettbewerb hat Uber aber nie gesucht, sondern Uber ist tatsächlich reingegangen, hat behauptet, eine disruptive Technologie zu haben. Ich behaupte heute, sie hatten vor allem ein disruptives Lobbying. Also sie haben extrem aggressiv eben ihre Produkte in den Markt gebracht. Gleichzeitig will ich aber natürlich auch sagen, sie haben prinzipiell natürlich auch gute Algorithmen, gar keine Frage und ja, das belebt auch den Markt ein Stück weit. Den Effekt gibt es auch an der Stelle. Wichtig ist aber tatsächlich, **wenn**

ich Wettbewerb will und das würde glaube ich auch die FDP sagen, dann muss es ein fairer Wettbewerb sein und es muss ein Wettbewerb nach Regeln sein und die Regeln wurden da nicht eingehalten.

Katja (26:04)
Ja das ist mir als Kundin irgendwann aufgefallen, weil ich sowohl eure App habe als auch die FreeNow, weil ich nicht mit eurer App überall, wo ich unterwegs bin, FahrerInnen finde, dass ich teilweise über FreeNow gebucht habe und dann in einem Fahrzeug saß mit vier Handys, wo der Fahrer oder die Fahrerin alle Apps wahrscheinlich selber, was du schon gesagt hast, auch bedient und teilweise auch die Fahrzeuge in einem gewissen Zustand, wo man als Kundin so denkt, interessant. Also das ist ja auch was, wo ich selber mich auch ein Stück weit entmündigt gefühlt habe, weil ich wäre gerne nicht mit Uber gefahren, aber dann müsste ich ja den Fahrer ausklammern. Ich weiß aber in dem Moment gar nicht, dass er auch vielleicht Uber bedient. Jan Schilling, kann sich die ÖPNV-Branche da ja irgendwie zurücklehnen und das beobachten oder tangiert das auch euer Kerngeschäft und das, was ihr gerade so vorantreiben wollt als Branche?

Jan
Wir können uns nicht zurücklehnen. Also ich will nochmal auf die übergeordneten Themen zurückgehen. Warum sich die ÖPNV-Branche und wir übrigens, keiner von uns als Bürger dieses Landes da zurücklehnen kann. Weil Interessenvertretung und die macht ja auch der VDV, ist Kernbestandteil einer demokratischen Debatte. Jeder muss seine Interessen vertreten. Wir als Bürger, die Unternehmen, das ist auch völlig legitim. Aber es muss halt transparent

und nach gewissen Regeln erfolgen. Und ich fühle mich auch eher bestätigt, bin aber auch schon überrascht, weil auch ich saß mit Herrn Haukapp auf dem Podium und hab mich über das PBFG gestritten. Und dann sind es die alten, staubigen Öffis, die ja nix auf die Reihe kriegen. Da war mir ja, also das Taxi hatte noch einen schlechteren Läumund bei Herrn Haukapp, aber da hat uns nicht viel davon unterschieden und abgegrenzt. Die Daseinsvorsorge-Rolle, die der ÖPNV spielt, also auch die sozialpolitische Dimension des ganzen Themas, die ist immer negiert worden. Und da bin ich dann schon bei Michael Oppermann - Wettbewerb ja, aber dann bitte irgendwie auch mit gleichen Regeln. Und da finde ich das, was da passiert ist, mit der Menge an Geld, auch mit der Menge an Asymmetrie, dass man Gerichtsurteile nicht anerkennt, da kriege ich als Jurist auch wirklich Probleme. Und ich finde auch, dass die deutschen Behörden da nicht gut dastanden, weil die das auch gar nicht kontrolliert haben. Da sind gerichtlich nachvollziehbar irgendwie ständig Verstöße gegen die Rückkehrpflicht irgendwie und gegen die Gesetze erfolgt. Und man stellt sich als Behörden teilweise hin und sagt, ja, das können wir halt irgendwie nicht kontrollieren. **Wie erkläre ich denn meinen Kindern, dass sie sich ein Recht und Gesetz halten können, wenn große Konzerne mit richtig viel Geld dann Gerichtsurteile ignorieren, indem sie einfach ihr Geschäftsmodell leicht adaptieren und sagen, das ist jetzt was völliges anderes?** Oder Behörden das Recht nicht durchsetzen, dann ist es irgendwie nichts wert. Und ich glaube, das sind gesellschaftspolitische Debatten, die durch diesen Case auch noch mal aufgeworfen worden sind, wo wir, und du hattest es vorhin gesagt, schon auch darüber nachdenken müssen, ob wir nicht mehr Transparenz darin brauchen in dieser Interessenvertretung. Und natürlich arbeitet auch in VdV und natürlich arbeitet

auch die Taxilobby mit der Wissenschaft zusammen. Natürlich vergeben wir auch Gutachten, weil wir nicht alles alleine machen können. Aber dann ist es immer transparent. Und dann ist auch nicht irgendeine Lobbyagentur oder so, wo auch nicht klar ist, wer da hinten dran steht. Es ist auch nicht rein ein unternehmerisches Interesse. Es ist nicht so spitz, sondern wir als Verbände aggregieren ja auch Meinungen. Und da müssen wir uns aber halt auch immer selbst wieder hinterfragen und auch selbst an dem Punkt, also so wie Katharina sagte, man muss mal selbst auf die eigene Profession gucken, hat mich das auch schon erschrocken und sorgt natürlich dafür, dass ich auch darüber nachdenke, was machen wir, was ist vertretbar, was ist nicht vertretbar? Aber ich glaube, das ist was völliges anderes, wie wenn ein Unternehmen spitz versucht, die Gesetzeslage auf ihr eigenes Geschäftsmodell anzupassen und sie bis dahin eigentlich einfach vollkommen zu ignorieren. Und das hat natürlich auch eine Fortwirkung. Also das ist nicht 2017 geendet. Ich finde das zynisch zu sagen, ja, seit 2017 ist jetzt alles anders und wir haben verstanden und gelernt. Ich möchte nicht absprechen, dass da gelernt worden ist. Das ist auch meine Wahrnehmung. Aber man hat angepasst. Die Fortwirkung war aber ja da. Die Positionen, die ja mal damals bezogen worden sind, die sind ja nicht geräumt worden. Man hat den Ton verändert, man hat den Werkzeugkasten verändert. Aber an den Positionen hat sich ja nichts verändert. Da war weiterhin eine Konstanz an dem Punkt da. Und natürlich trifft das auch auf den ÖPNV zu. Ich kann mich erinnern, ich bin auch in Anhörungen gewesen oder auch im Ministerium zu öffentlichen Veranstaltungen und hab gesagt, Leute, das betrifft auch den ÖPNV. Das ist nicht nur eine Frage des Taxis, sondern wenn uns Fahrgäste entzogen werden, die Systemkosten bleiben gleich. Am Ende sorgt das dafür, dass die Gesellschaft die-

se Systemkosten bezahlt, aber die Einnahmen geringer werden. **Und Uber hat verkehrspolitisch auch negative Auswirkungen auf die Städte.** Da hieß es immer, ihr seid wieder von gestern. Da wird man immer so abgestempelt, als ob man von vorgestern sei und es alles nicht verstanden hätte. Und der Change war dann da, als die Daten aus den amerikanischen Städten kamen. Wo man gesehen hat, dass Uber verkehrlich nicht gut ist für den ÖPNV bis hin zur U-Bahn, dass sie mehr Staus produzieren. Und dass das, was wir behauptet haben, wo wir gesagt haben, das muss so sein, aus Erfahrungen, die die Verkehrsbranche hat, die mit solchen Modellen auch schon immer gearbeitet hat. Der verkehrliche Ansatz ist nicht neu. Das ist kein neues Geschäftsmodell, was die da gemacht haben. Sie haben es nur digitalisiert. Da war auch der Wandel da. Ich bin froh und stolz, in einem Land zu leben, wo sozial vor der Marktwirtschaft steht. Und die sich mit ihren Geschäftsmodellen aus der Plattformökonomie schwerer tun als woanders. Und mit diesen gesellschaftlichen Folgen gilt es, gut zu bedenken. Und Politik muss dann gute Entscheidungen treffen. Das ist nicht immer ganz einfach an dem Punkt. Aber von daher, ist das ein Thema für uns? Und das ist die negative Seite. Ich will aber auch die positive Seite betonen. Ohne Uber und deren Auftritt hätte sich die ÖPNV-Branche vielleicht weiter zurückgelehnt. Und hätte nicht so darüber nachgedacht, was sie mit diesen Geschäftsmodellen tun kann. Und was ich da aktuell sehe, ist, wir haben jetzt 80 On-Demand-Piloten im ÖPNV, tarifintegriert, im Rahmen einer Daseinsvorsorge nach den neuen Regeln des PBFG. Offen gestanden glaube ich nicht daran, dass ohne den Markteintritt von Uber da 80 Piloten ständen. Diese Debatte darüber, auch die Debatte über den Ordnungsrahmen, hat natürlich dafür gesorgt, dass meine Unternehmen darüber nachgedacht haben, sich da auch selbst zu

positionieren. Festgestellt haben, dass sie sich verändern müssen. Und das sind nicht nur negative Folgen dieser Geschichte und Debatte, sondern da ist auch durch den Marktdruck eines neuen Marktteilnehmers Innovation und Geschwindigkeit gestanden. Weil natürlich Veränderungen erfolgen mussten. Und das ist auf der Haben-Seite an dem Punkt zu verbuchen. Und bin aber sehr froh, dass wir eine Regulierung gefunden haben, von der ich der Überzeugung bin, dass diese gesellschaftlichen Wirkungen auch da waren. Und wo Politik diesem aggressiven Lobbying aber auch widerstanden hat. Und was man sich die Regularien heute anschaut im PWFG, finde ich, ist das - das ist meine persönliche Bewertung - aber eine erst mal gelungene Regularik, weil sie Innovation zugelassen hat, aber keine Plattform-Ökonomie-Realitäten auf das Taxi-Gewerbe losgelassen hat, sondern da ist sehr fein ziseliert unterschieden worden, sodass ich das Gefühl habe, am Ende hat es zu einem ordentlichen Ergebnis geführt, aber die Verluste, die Michael Oppermann genannt hat, für den einzelnen Taxifahrer, die sind natürlich trotzdem eingetreten.

Katja (33:45)

Danke schön. Stefan, du bist jetzt natürlich da in dem Hohen Hause tätig, was natürlich auch diesen Gefahren ausgesetzt ist. Ich kann mich tatsächlich auch echt an diese Zeit ziemlich gut erinnern und auch an die Dinge, die mir Menschen über diese Uber-Lobbyisten-Typen, sag ich jetzt mal, so erzählt haben. Es war ja schon auch so ein gewisses Geraune war ja da. Wie guckst du auf die Enthüllung von Katharina? Was hast du für Lehren daraus gezogen? Hast du auch noch mal zurückgeblickt, wie für dich die Zeit damals war, die sie da durchforstet hat?

Stefan

Ähm, ja. Kurze Antwort. Also in der Tat war das natürlich total spannend oder ist das total spannend. Ich habe für mich noch mal in meinen Gedanken gegraben. Und in der Tat war ich ja 2013 bis 2017 nicht im Bundestag, sondern noch im Berliner Abgeordnetenhaus. Und da ist in der Tat aber auch was Ungewöhnliches passiert, weil Uber nämlich auch dort an die Türen geklopft hat. Was ein bisschen ungewöhnlich ist, weil Weltunternehmen, die dann in den Landesparlamenten vorstendig werden, ist dann doch seltener. Und dort auch mit viel Zeit und mit doppeltem Personal da auch geschlagen sind und so weiter. Das war schon hoch spannend. Ich hatte damals so ein bisschen ein merkwürdiges Gefühl, dass die die deutsche Rechtslage überhaupt nicht kennen, weil ich aber weiß nicht, ob sie mir da was vorgespielt haben. Das ist so eine Korrekturschlaufe in meinem Kopf jetzt gewesen. Ja, also wie unwissend haben sie getan oder waren sie es eben doch? Und ich habe denen damals gesagt, ja Leute, ihr müsst halt Fahrer und Insassen versichern. Das weiß ich noch, weil das so ein sehr spezifisches Gespräch war. Ihr müsst euch anmelden. Hier gibt es Regularien. Und ganz ehrlich, bei den Arbeitnehmer*innenrechten müsst ihr auch genau hinschauen. Ansonsten wird das halt schwierig in Deutschland. Und ansonsten werdet ihr auch immer sehr kritisch beäugt werden. Die hatten sich, glaube ich, damals das erste Urteil in Frankfurt oder so schon gefangen. Also ich kriege es jetzt ganz genau zeitlich, müsste es nochmal sortieren. Und das war dann das Gespräch. Und dann wollten die sich eigentlich nochmal melden, haben sie dann nicht getan. Was jetzt für mich auch... Und dann habe ich aber noch als weitere Korrekturschlaufe gehabt. Ich war damals ja Oppositioneller. Also ich war ja in der Opposition. Und selbst da sind die aufgeschlagen. Normalerweise gehst du ja

erst an die Exekutive ran, dann an die Legislative. Da auch nicht unbedingt in die Länderparlamente, weil wir hatten da wenig, also wir hatten da kaum einen Rechtskorpus, den wir da zu bearbeiten haben. Und da gehst du auch dann erst mal zur Regierung, bevor du zur Opposition gehst. Wenn man sich das jetzt bewusst macht, macht das schon klar, dass dort wirklich sehr viel Ressource investiert worden sein muss. Weil, dass die jetzt nur zu Stefan Gelbhaag gehen, ist ja völlig unrealistisch. Also das heißt, da haben die wirklich dann das Breitbandantibiotikum durchgespielt und irgendwie alle adressiert. Das war so mein First Contact. Aber tatsächlicherweise haben wir danach auch ein, zwei Austausche gehabt. Jetzt nicht mit Uber, sondern intern. Und es ist jetzt nicht ganz unerklärlich, warum die das so gemacht haben. Also ich glaube, dass da im Valley ein paar Leute zusammengesessen haben und gesagt haben, hey, der Dienstleistungsmarkt Mobilität weltweit betrachtet, ist halt nicht in Milliarden, sondern in Billionen zu bemessen. Wenn wir da ein weltweiter Player werden, davon 10 Prozent Weltmarktanteil kriegen, heißt das, wir sind ein Unternehmen, was mit Milliarden bewertet wird. Und ganz ehrlich, so ist es ja bis jetzt auch passiert. Und dann sind die halt auf diesen deutschen Markt gestoßen, mittelständisch geprägt, regional, kommunal geprägt, wo die Blechbieger noch das Pré vor den Dienstleistern haben. Das ist in Deutschland ja noch ein bisschen ein Problem. Und haben gedacht, ziehen hier durch, das hat ja nicht so funktioniert. Aber ganz klar, wir haben auch sehen können, wo hier die Grenzen des Rechtsstaats so sind, weil, das ist ja schon gesagt worden, dieses Nacharbeiten sehr lange dauert. Und während dieses Dauerns, Andauerns ja auch einfach Sachen, da dreht sich die Welt ja weiter. Und deswegen habe ich auch mal drüber nachgedacht, ob man da eigentlich, also wie man eigentlich damit umgeht. So, weil

die Ämter in den Kommunen, die das ja dann kontrollieren müssen, das werden die auch perspektivisch nie 100 Prozent hinkriegen. Und deswegen ist dieses Vorsorgeprinzip, dem wir in Deutschland sehr viel zu belegen und ich finde auch zu Recht zu belegen, stelle ich mir die Frage, ob das noch reicht in der aktuellen Situation oder ob wir da eben so ein Nachsorgeprinzip, Schadensersatz, und zwar in Größenordnung, das da komplementieren müssen. Das ist aber dann ein Paradigmenwechsel, der will gut diskutiert sein, weil der hat auch nicht nur positive Folgen. Also das ist die Fragestellung und am Ende des Tages muss man trotzdem sagen, es ist noch nicht alles gut. Die PBFG-Novelle, auch da übrigens, nicht nur Herr Haukamp, da hatte ich auch ein paar Momente, die ich jetzt im Nachgang nochmal überlegt habe, hmm, sehr interessant, so, jetzt nicht unbedingt Otto Fricke, aber es gibt ja noch andere Menschen von diesem Koalitionspartner aktuell, wo man dann überlegt hat, warum die so und so aufgetreten sind. Und auch bei der FDP gab es ja durchaus unterschiedliche Konnotationen des gleichen Vorgangs, aus den Ländern und Kommunen kam da eine andere Tonalität als eben von der Bundesebene und das ist schon hochspannend. Deswegen, ja, nach 2017 mal weiter zu forschen, wenn man da was findet, fände ich auch nicht unspannend. Letzter Satz, es ist eben noch nicht alles gut, weil diese Sozialdumpinggeschichten eben da von dem Dienstleistungsmarkt noch nicht abgeräumt sind. Da haben wir noch ein Problem, und zwar ein großes, und da ist das PBFG an der Stelle auch unscharf, da haben wir uns als Bündnisgrüne leider nicht durchsetzen können. Wir haben zwar eine Klausel dazu drin, das hängt aber massiv von den Kommunen ab und da sind wir dann wieder, haben wir die Schlauche zu Ende gedreht, da sind wir wieder bei der Si-

tuation, dass man vor Ort wirklich gute Verkehrsdezernent*innen haben muss, damit es dann auch in Kraft kommt.

Katja
Ist dir das, das wollte ich gerade sagen, ist das ganz interessant, oder Katharina, dass man bei allen drei Herren in die Vergangenheit guckt, was war damals? Aber du löst ja nicht nur im Sinne von Uber anscheinend was aus, sondern auch alle, die da irgendwie mit dem Thema zu tun haben, reflektieren ihre Rolle auch anscheinend. Ich glaube, das ist auch manchmal was von Routinen oder von einem vollgestopften Alltag vielleicht, dass man bestimmte Sachen auch gar nicht mehr so tief durchsteigen kann. Ist das eine vertraute Reaktion auf eure Arbeit?

Katharina (40:43)
Also grundsätzlich ist es eine Reaktion, die mich freut, weil wenn wir es geschafft haben, durch unsere Berichterstattung, dass Menschen darüber nachdenken, sich damit befassen und reflektieren, sehe ich das eigentlich schon so als Win. Also ja, ich lasse das mal so stehen. Wir haben tatsächlich, also von den Reaktionen würde ich sagen, ist das eine der ersten positiven. Wir haben eher viel Gegenwind gekriegt, natürlich von den jeweiligen Akteuren, die alle jetzt auch schon angesprochen worden sind, die eben auch dann beispielsweise sagen, also diese Geschichte mit Haukapp, das ist ja auch noch weitergegangen, dann nach unserer Veröffentlichung. Also Herr Haukapp wollte ja nicht mit uns sprechen, wir haben ihn mehrmals gefragt, hat das immer quasi, hat also doch über eine Mitarbeiterin Sachen ausrichten lassen, aber wollte nicht direkt mit uns ins Gespräch, hat dann ein paar Tage nach der Veröffentlichung aber eben in der FAZ-Stellung genom-

men, auch auf die Vorwürfe, die wir gebracht haben. Also hat gesagt, dieser Zeitungsartikel, das sind zwei ganz unterschiedliche Sachen, da haben wir etwas vertauscht und überhaupt könnte man diesen Vorgang nicht mehr nachvollziehen. Das Geld sei aber sicher nicht für einen FAZ-Artikel geflossen, also wieso sind wir überhaupt auf diesen Zeitartikel, FAZ-Artikel gekommen? Wir haben eine Rechnung, wo einfach quasi ein Artikel für 4000 Euro angeboten wird und das wird auch beglichen. Also da gab es diese Form von Reaktionen und ansonsten glaube ich, haben wir eben wie gesagt so wenig Antworten bekommen, die mit einer Reflexion zu tun haben. Insofern freut mich das. Ich kann vielleicht noch ganz kurz nur bestätigen, was Stefan Gelbhaar schon gesagt hat, dieser, ich nenne es jetzt mal diesen All-in-Zugang, zu sagen, wir gehen nicht nur auf nationale Ebene, sondern auch auf Länderebene. Das war so vorgesehen und auch so gewollt, das ging auch noch weiter runter, man hat sich auch explizit BürgermeisterInnen ausgesucht. Also das war tatsächlich so ein, wir fluten jetzt alles was geht. **Das sieht man auch in diesen Dokumenten, es gibt minutiöse Briefings und Tabellen, wer wie wo einzuordnen ist, mit Schaubildern und Grafiken, also so richtig so Decision Trees quasi mäßig, wer ist jetzt eher uberfreundlich und wer ist eher schwierig und dann quasi zu jedem so kleine Kurzbios dazu und das haben wir zum Beispiel auch zitiert, dann gibt es auch eine Beamte aus Bayern, da steht dann irgendwie, ja die ist eher untätig, aber die lässt sich vielleicht vom großen Namen Uber beeinflussen**, also da gehen wir auch irgendwie hin. Also das ist schon sehr minutiös alles aufgearbeitet worden und ja, man hat da einfach, ich würde mal sagen, alles was ging, hat man versucht auch zu bedienen.

speaker_SPEAKER_01 (43:25)

Eine Frage, Katharina, weil ihr ja auch mit Kolleginnen und Kollegen von euch aus anderen Ländern gesprochen habt, war das dann so exklusiv in Deutschland, weil der Markt für die so eine besondere Rolle hatte, oder spielen sich die Muster eigentlich in anderen Ländern dann auch so ab?

Katharina (43:26)

Die Muster spielen sich auch in anderen Ländern ab. Also in Deutschland zu sagen, ich gehe nicht nur auf die nationale Ebene, sondern ich gehe auch darunter, das hat schon auch quasi mit dem föderalen Prinzip zu tun, bis man dann, glaube ich, so sukzessive realisiert hat, okay, das Problem ist, unter Anführungszeichen, ist das Personenbeförderungsgesetz, da kann jetzt ein Bürgermeister oder eine Bürgermeisterin auch nicht viel machen. Also da müssen wir dann schon eben wieder diesen Shift machen. **Dass zum Beispiel jetzt Wissenschaftler*innen benutzt worden sind, um Ubers, wie soll ich sagen, vermeintliche Vorzüge in die Öffentlichkeit zu bringen, das ist global passiert.** Also da gibt es auch Beispiele in anderen Ländern, beispielsweise auch Amerika oder so, die auch im Verhältnis wesentlich größere Summen bekommen haben. Ja, also das ist tatsächlich einfach ein Zugang, das zieht sich durch mit der Wissenschaft.

Katja (44:31)

Ich finde das tatsächlich auch wirklich schwierig. Ich sitze hier gerade, wo ich gestern in Stuttgart eine Lesung halten durfte. Und da haben wir auch über solche Sachen natürlich diskutiert. Und das ist wirklich, also es ist ja false balancing. Also dieses, man muss immer jede Stimme hören, auch zu Wasserstoff und zu Atom-

kraftwerken, muss man immer noch alle hören. Und das ist natürlich etwas, wenn solche Studien im Umlauf sind, wo ich auch immer wieder feststelle, dass sich da auch Leute dran festbeißen. Weil sie da ihre Sache bestätigt sehen. Also ich finde, das ist auch für den öffentlichen Diskurs nochmal eine echte Diskussion. Wie gehen wir auch mit solchen Dingen um, was du ja gesagt hast. Das ist bei einem VDV oder Taxiverband ist es klar, Schienenallianz steht dann drunter, woher es erst kommt. Und bei manchen Sachen...

Katharina (45:18)

Bei Uber stand auch klar, auf der ersten Seite, dass das eine Auftragsstudie für Uber ist. Justus Haukapp hat aber, das ist ein ganz eigenes Konstrukt, es gibt ein Institut, quasi, das sich mit Wettbewerbsökonomie an der Heinrich-Heine-Universität in Düsseldorf auseinandersetzt und daraus gibt es eine eigene GmbH, die dann auch einen sehr ähnlichen Namen trägt wie dieses Institut und Herr Haukapp ist Partner in dieser GmbH. Das heißt, das sind dann quasi so Beratertätigkeiten und es wird uns auch ganz klar gesagt, natürlich jetzt anhand dieses Konstrukts, also wir haben natürlich mit dieser GmbH geredet, wir haben mit der Uni Düsseldorf geredet, diese GmbH gehört ja nicht zu uns. Also man sagt dann so, das sind ja zwei ganz unterschiedliche Sachen. Die Uni Düsseldorf hat zum Beispiel auch gesagt, wir sehen da ja kein Problem, Herr Haukapp macht das als Privatperson, was er als Privatperson macht, das ist ja quasi ihm überlassen. Da haben wir natürlich auch gesprochen mit zum Beispiel Timo Lange von Lobby Control, also das ist ja auch eine NGO, die sehr stark in dem Bereich einfach tätig ist, der gemeint hat, das ist halt Augenwischerei. Weil Herr Haukapp ist natürlich ein Wissenschaftler und wie ihr das vorher auch gesagt habt, tritt er ja auch auf als Wissenschaftler der Uni-

versität in Düsseldorf. Wenn er dann quasi nebenbei eine Studie macht mit seiner eigenen GmbH, steht ja trotzdem der Name Justus Haukapp dabei. Was an dieser Studie aber das Besondere war, eben weil das aber klar gekennzeichnet war als Auftragsstudie, sind ja die Absprachen, von denen wir nur wissen, weil wir in dieser Daten sehen konnten. Das halt trotzdem eingeräumt wurde, ihr könnt den ganzen Inhalt vor Veröffentlichung nochmal lesen und ihr könnt es gegebenenfalls auch nochmal abändern. Und das ist natürlich dann auch prompt geschehen. Und dann diese ganzen zusätzlichen Angebote darüber quasi auch noch in der Zeitung zu publizieren, das ist ja dann, also das ist dann schon wieder das nächste Level, würde ich sagen.

speaker_SPEAKER_01 (47:10)
Vielleicht kann ich noch mal eine Sache... Also in der Taxi-Branche hat man so ein bisschen das Ohr auch auf der Straße, was bestimmte Themen angeht. Und was mir tatsächlich wichtig ist bei der Art, wie man das diskutiert. Ich habe jetzt mehrfach so eine Reaktion auf diese Uber-Files gehört nach dem Motto „Überrascht mich nicht, war ja eh klar, dass die alle korrupt sind“. So, und das finde ich schwierig. Weil, das hatte ich vorhin schon gesagt, es ist nicht die Politik, man merkt auch deutlich, dass zumindest hier für Deutschland, würde ich sagen, dass sich im Rahmen hielt und auch im Ergebnis nicht so durchgeschlagen ist, wie Uber sich das gewünscht hat. Es sind nicht die Medien, es ist nicht die Wissenschaft, sondern es ist eben, es sind Teilbereiche. Und ich behaupte auch, es ist kein Schlaglicht, wie Lobbying funktioniert, sondern ich behaupte, es ist ein Schlaglicht, wie Ubers schmutziges Lobbying funktioniert. Und den Unterschied möchte ich schon machen. Weil es gibt auch eben dieses, also Lobbying, das hatte Jan Schil-

ling gesagt, gehört auch zu einer Gesellschaft, zu einer pluralistischen Gesellschaft dazu. Für Jan Schilling und mich, würde ich meinen Anspruch nehmen, das läuft transparent und ehrlich ab und auch in so einer Form, dass es eben langfristig ausgelegt ist. Wir bauen, wenn man so will, Beziehungen auch zu Politikentscheidern auf, aber nicht im Sinne von kurzfristig irgendwas umzusetzen, sondern im Sinne von wir informieren und bringen Expertise aus Branchen in die Politik, damit die dann das so entscheiden kann, wie sie das entscheiden möchte und damit das auch nachher in der Praxis so funktioniert. Also dafür ist ja Lobbying auch da. Das ist bei Uber ein völlig anderer Ansatz, wo ich wirklich so ein bisschen, wenn man so will, unseren demokratischen Verfassungsstaat dann mal in Schutz nehmen möchte. Das ist nicht so, wie es halt läuft, sondern das ist schon ein sehr spezielles, sehr schmutziges Vorgehen. Sicherlich auch andere Player, also...

Katharina (49:06)
Ich würde auch sagen, es ist so wie es auch laufen kann. Natürlich soll es idealerweise nicht so laufen. Aber wie gesagt, man sieht halt an dem Beispiel, was du ja auch schon gesagt hast, da war man nicht fair. Also wir haben ja auch mit dem Taxiverband gesprochen, also Uber ist ja sogar so weit gegangen, dass man eine Privatdirektei angeheuert hat, um ein Dossier über die Vorstände von Taxi Deutschland zu verfassen, mit negativen Informationen, weil man sich gedacht hat, es ist so bitter jetzt im Herbst 2014, nichts funktioniert. Wir gehen jetzt auch diesen Weg an. Wir sehen auch tatsächlich, dass es so ein Dossier gab. Also das ist dann tatsächlich von den jeweiligen Vorständen quasi, sind Informationen gesammelt worden über zurückliegende juristische Verfahren, also alles mögliche, also sehr breit. Ehrlicherweise muss ich sagen, ich

weiß nicht, inwieweit diese Privatdirektei zum Schluss dann auch angeheuert wurde, da quasi längerfristig sich Taxi Deutschland irgendwie an die Brust zu nehmen. Aber das ist natürlich auch etwas, ein Vorgang. Haben wir ja auch quasi mit Sprechern von Taxi Deutschland gesprochen, die auch gesagt haben, das sind halt Mafia-Methoden. Also das ist einfach noch einmal eine ganz andere Form von, ich würde das jetzt gar nicht Interessensvertretung nennen. Also das ist einfach schon noch einmal drüber.

speaker_SPEAKER_01 (50:28)
Ja, das geht ja schon ins Strafrecht rein. Also das muss man sich mal genauer anschauen, was da noch auffindbar ist. Und ich will eins sagen, das ist schon sehr speziell. Aber dreckiges Lobbying haben wir in Deutschland noch ein paar Mal mehr schon gehabt. Also auch **diese spezielle Form, über Scheinwissenschaften da eine andere Diskussion hochzuziehen**. Ich erinnere immer gerne an die 100 Lungenärzte und Diesel Gate. Super Nummer, auch Axel Springer ganz vorne mit dabei. Und da ist immer die spannende Frage, warum funktioniert das? Weil wenn das bei Axel Springer ist, ist das bei Axel Springer. Die Frage ist immer, bei den 100 Lungenärzten war ja auch transparent, wer das war, dass die alle emeritiert waren im Wesentlichen und jetzt nicht der Verband dahinter stand, sondern wirklich eine externe kleine Gruppe. Und trotzdem kommen dann weder die Politik, noch die Medien, noch die Branche so richtig dran vorbei zu sagen, ja, das ist jetzt ein Wortbeitrag, dieses berühmte eine Prozent, was da anderer Meinung ist, nehmen wir zur Kenntnis, haken wir ab. Sondern es wird dann eben in allen Medien, im Bundestag und so weiter, wird das groß aufgeschlagen. Im Bundestag ist klar, weil da natürlich eine Interessengruppe hinter steckt. Ja und das ist, glaube ich, ein Pro-

blem. Auf der anderen Seite sage ich auch, regelmäßig löst sich es über die Zeit. Also die Gesellschaft fängt da an, das anzuknabbern und zum Schluss wissen halt alle, das waren halt 100 merkwürdige Lungenärzte, die sich da gefunden haben und wissen, der Scheuer ist drauf reingefallen und es ist Quatsch und man geht dann weiter. Bitte, hier gibt es nichts zu sehen, bitte gehen Sie weiter. So, im Uberfall ist es ein bisschen anders. Da ist ja nicht, bitte gehen Sie mal weiter, es gibt nichts zu sehen, sondern da ist ja was draus gefolgt. Deswegen, glaube ich, ist es wichtig, dass man da nochmal genauer hinschaut, welche Lehre man da auch dann draus ziehen kann. Ob jetzt quasi Abgeordnete nicht mehr zu Lobbyisten wechseln dürfen oder welche Karenzregelung da man bräuchte, das ist auch nochmal ein ganz eigenes Ding, weil wenn ich als Nachverwendung irgendwann zu Greenpeace gehe oder so, ist ja auch bloß ein Lobbyist. Und ich habe das Telefonbuch natürlich auch immer noch dabei. Also das ist eine spannende Geschichte, wie man das vielleicht noch dann präzisieren muss, wo man dahin kommt. Ohne jetzt zu sagen, dass die Karenzregelung für wen auch immer da dann die einzige Folge sein darf. Ganz im Gegenteil.

Speaker
Also ich würde auch sagen, das ist ein sehr spezieller, sehr krasser Fall, der sicherlich einfach auch was mit ökonomischem Druck zu tun hat. Die müssen extrem schnell wachsen, die müssen extrem schnell liefern, weil da unglaublich viel Geld auch verbrannt wird. Uber hat ja kein Geschäftsmodell. Die verbrennen unglaublich viel Geld, unglaublich viel Venture Capital und das muss ja alles auch wieder reingeholt werden. Da ist ja auch ein ökonomischer Druck dahinter, der ohnegleichen an dem Punkt irgendwie ist. Und dann

ist Deutschland natürlich ein Leitmarkt für Europa, wo du dann halt irgendwie auch da bist. Und ich meine, wir haben das in der Klimapolitik auch. DICE, dieses oder EIKE, dieses komische, seltsame Institut, was da irgendwie immer rausfindet, warum die Sache mit dem Klima, menschengemachten Klimawandel irgendwie nicht stimmen kann und ähnliches. Also das ist schon, und da muss man schon auch sagen, also ich will Katharina, du hattest ja auch diese Selbstreflexion eingemacht. Das ist natürlich auch ein Medienmechanismus. Ich habe das mit dem 9-Euro-Ticket irgendwie erlebt. Es waren nur die vollen Züge irgendwie eine Meldung wert. Gefühlt haben irgendwie die Journalisten auf dem Weg im Zug nach Sylt irgendwie übereinanderberichtet, weil alle da nach Sylt gefahren sind. Das war dann also ein Reiseticket und alle Züge sind geräumt worden. Mit der Realität in Deutschland hatte das ehrlich gesagt nichts zu tun, weil also weder ist hier in Berlin der Verkehr zusammengebrochen, noch in Frankfurt, noch in Stuttgart. Also mit der Lebensrealität von einem Großteil der Leute war das überhaupt nicht in Übereinstimmung zu bringen. Ich muss aber selbst sagen, ich war selbst überrascht von den positiven Marktforschungsergebnissen, dass die Kunden so zufrieden waren mit dem, weil selbst ich diesem medialen Bias auf den Leim gegangen bin, weil ich gedacht habe, oh Mist, das kracht überall. Es war aber so, dass eben nur das Krachen die mediale Nachricht war und der Normalzustand eben keine Nachricht ist. Und so merkt man selbst an sich selbst, wie man immer so Realitätsverschiebungen irgendwie hat. Und Stefan, du hast recht, das mendelt sich dann hinten wieder raus. Die Frage ist aber, und ich finde den Punkt, den du vorhin gemacht hast mit dem Vorsorgeprinzip und dem Schadensersatz, wie kompensieren wir die Zeit, bis sozusagen öffentliche Meinung, Gesellschaft sich justiert hat und gesagt hat, okay,

das sind Einzelmeinungen, das ist irgendwie was. Wie kompensieren wir den Schaden, der in dieser Zeit entstanden ist? Weil das können ja auch mal mehrere Jahre sein und dann muss man wirklich überlegen, wie kriegt man das irgendwie hin, weil da leidet ja mal der eine und mal der andere drunter. Aber das ist ja kein wünschenswerter Zustand, wenn Leute sowas produzieren und dann musst du die in irgendeiner Form da auch vielleicht verhaftbar machen für das, was da irgendwie entstanden ist, weil die Ursache ist ja da so gesetzt worden und der Schaden auch entstanden.

Katja (55:34)

So, und jetzt gehen wir in die Jetzt-Zeit. Wir haben nicht mehr 2017, sondern 2022. Und ich möchte von allen drei Herren hören, was wird dieses Jahr noch passieren in der Verkehrspolitik? Und da, sag ich jetzt mal, ist Stefan dran. Ähm, ähm, da gibt's ja jetzt seit gestern ein Paketchen wieder mal, ähm, was Herr Wissing vorgestellt hat. Wie guckst du drauf, ähm, was er da vorgestellt hat? Und, ähm, du hast auch, hab ich gesehen, auf deiner Homepage auch schon ein relativ klares Statement dazu abgegeben. Wie ist so deine Einschätzung von dem, was seit gestern im Raum besteht?

Stefan

Ja, man ist ja immer zwischen Baum und Borke, ne? Das ist der eigene Koalitionspartner, der da so einen Vorschlag macht. Aber ich möchte ganz kurz an den banalen Fakten mal orientieren. Also, das Bauministerium hat auch was vorgelegt, ja? 15 Seiten, ähm, mit vielen Vorschlägen, nicht alles neu. Trotzdem, ähm, so die To-dos, vielleicht nicht vollständig, aber gute To-dos. Das Verkehrsministerium hat drei Seiten vorgelegt, ähm, ergänzt durch eine wissen-

schaftliche Expertise. Und das Problem ist, dass die wissenschaftliche Expertise und diese drei Seiten vom Verkehrsministerium nicht miteinander korrespondieren. Da sind zwar die Zielzahlen, die Einsparzahlen quasi, ja, das sollten wir schaffen. Und dann werden aber die Maßnahmen, die in der Expertise vorgeschlagen werden, wurden vom Verkehrsministerium nicht übernommen. Trotzdem wird behauptet, dass man das Ziel damit erreicht. Das ist Voodoo. Und deswegen musste man dann auch da eine Linie ziehen. Also, wir Grüne sind ja an der gedeihlichen Zusammenarbeit in der Koalition massiv interessiert, wir wollen, dass das funktioniert. Ich persönlich will, dass Wissing der beste Verkehrsminister aller Zeiten wird. Ist jetzt die... Grasnarbe auch nicht so hoch mit den Vorgängern, die er da hatte. Das ist eigentlich unser Ziel. Aber mit den drei Seiten wird das nicht zu schaffen sein. Beim Klimaschutz ist bei den Bündnisgrünen immer Schicht im Schacht. Da muss geliefert werden, das ist eine Menschheitsaufgabe. Da muss Deutschland zeigen, dass es geht. Da muss das Verkehrsministerium was auf den Tisch legen, über das es sich zu reden lohnt. In dem ganzen Kompendium... Kompendium ist schon zu hoch gerufen. In diesen läppschen drei Seiten, da gibt's ein, zwei Maßnahmen, die sind auch nicht wirklich untersetzt. Zum Beispiel eine gute Homeoffice-Regelung. Fair enough, ja? Aber da hätten wir, ehrlich gesagt, in den letzten zwei, drei Monaten schon eintüten können, mal zumindest ein Gespräch mit dem Arbeitsministerium. Das jetzt mal mit drei Zeilen aufzuschreiben, ist kein Klimaschutz-Supportprogramm. Dann die ganzen Geschichten, da steht Radverkehrsstärken drin, da steht ÖPNV-Stärken drin, alles richtig. Aber es gibt im aktuellen Haushaltsentwurf, der vom gleichen Minister mit Finanzministerium erarbeitet wurde, steht dazu was anderes drin. Also, das korrespondiert nicht. Und dann fragst du

dich, was soll das dann? Was soll das mir jetzt sagen als Bündnis grün? Deswegen muss man da sagen, das müssen wir wirklich im Sinne von uns allen, auch im Sinne der Ampel, hart nacharbeiten. Damit das dann funktioniert. Und das ist... jetzt die Conclusio, und das haben wir dann auch... so in der Deutlichkeit an der Stelle sagen müssen. Punkt um. Und es gibt ja vieles, was man Gutes machen kann. Klimaschädliche Subventionen abbauen, steht sogar im Koalitionsvertrag, ÖPNV, das Ticketing, also bundesweit ausrollen, ja, und auch gerne eine Nachfolgeregelung fürs Neun-Euro-Ticket, man sieht ja, dass das die Leute bewegt. Ob wir da was finden, was dann auch finanzierbar ist, das ist eine wunderbare Geschichte, die mir das Res geben muss (?). Aber da ist doch Spiel drin, oder wirklich dann... zu sagen, die Mobilitätsdaten so zu verwenden, dass man sich auch bundesweit gut bewegen kann, das hat die Leute schon inspiriert, dass du nicht mehr nachdenken musst. Ich glaub, das ist neben dem Preis ein ganz wesentlicher Move, das eben zu machen. Das vielleicht als Kurzabriss, der schon zu lange war.

Katja

Danke. Dann ist doch der Ball jetzt bei Jan. Tatsächlich hab ich letzte Woche sprechen dürfen auf der ÖPNV-Strategie 2030 Baden-Württemberg bei Winfried Herrmann. Und da sind... Also, ich hab mich... Das war auch schon wieder, wo wir schon bei Reflektionen sind, da hab ich mich gefreut, dass da konkrete Zahlen drinstehen. Also, was Stefan ja grade skizziert, es sind ja immer so Lippenbekenntnisse, so Absichtserklärungen, aber es kommt nichts dabei rum, was ist denn jetzt der nächste Schritt, und auch sehr konkret. Das ist ein 9 € Ticket, du hast es erzählt, das fliegt total. Auch das, was Stefan gesagt hat, seh ich auch, dass es ein barrie-

refreies Produkt ist, weil man nicht die ganzen Ticketsysteme erkennen muss. Ich hab gelernt, in Baden-Württemberg sind es, glaub ich, 21 Verbünde oder 20, die man da hat. Und wie siehst du denn 2022, wie wird sich... Ich finde, Deutschland stimmt da auch grade mit den Füßen ab, diese Nachfrage war ja so gar nicht geplant. Ich glaube auch das Ticket gibt es nur, weil an der Ampel ein grünes Lämpchen brennt, das hätt's vor fünf Jahren vielleicht noch nicht gegeben. Wie siehst du 2022 weiterlaufen in dem Bereich? Was hat das mit der Branche gemacht?

Jan

Also... Am Ende geb ich dir recht, **ich glaub, so viel über ÖPNV diskutiert und geschrieben worden ist noch nie.** Und ich glaub auch nicht, dass im Koalitionsausschuss vor zwei oder drei Jahren irgendwas zu einem ÖPNV diskutiert oder beschlossen worden wäre. Ähm, das heißt, wir sind total im Fokus, mit allen Vor- und Nachteilen, die das an dem Punkt mit sich bringt. Aber ich glaub, das ist auch richtig so. Wir haben ja unglaublich was aufzuholen. Und dieses 9 € Ticket zeigt mir, dass wir als Gesellschaft vielleicht schon weiter sind, als der eine oder andere in der Politik an dem Punkt glaubt. Und auch da ist die Branche schon durchaus in eine Selbstreflexion an dem Punkt übergegangen. Das Bild, das sich bei mir zeichnet, da bin ich immer noch der Überzeugung, dass das Angebot im Verkehr die Nachfrage schafft. Ich glaub schon, ohne Angebotsperspektive geht es an dem Punkt irgendwie nicht. Und auch ohne Qualitätssteigerungen geht es nicht. Das muss auch finanziert werden. Von daher ist das Wiener Modell ja nicht falsch. Aber es ist ein interativer Prozess, der 20 Jahre gedauert hat. Wenn wir 2022 20 Jahre draufzählen, sind wir 2042, da müsste eigentlich die Klimaneutralität schon durchs Fenster winken. Das

reicht also nicht. Aber wir müssen uns vielleicht auch als Branche dran gewöhnen, dass die Angebotsperspektive mit einer Tarifmaßnahme und einer Nachfragesteigerung gleichzeitig passieren muss. Das ist volkswirtschaftlich vielleicht teurer. Es ist auf jeden Fall anstrengender und wird auch häufigeres Nachjustieren erfordern. Aber am Ende sehe ich das auch so... Ich meine, wir haben mit 30 Millionen Leuten gerechnet. Jetzt sind es 31, 32 Millionen oder so. Also ganz so verkehrt lagen wir an dem Punkt auch nicht. Aber ich bin froh, dass wir über diese Nachfolgelösung diskutieren, weil sie für mich auch ein Weg rein ist in die konkrete Conclusio, was müssen wir denn jetzt machen? Dann können wir über die Tarifmaßnahme diskutieren. Aber nur dann, wenn die Kostenexplosion und die Inflation, die auch uns trifft, so ausgeglichen wird, dass wir nicht am Bestand sparen müssen. Und wenn wir tariflich gedeckelt oder nach unten gedrückt werden, muss das ausgeglichen werden. Und wir brauchen die Angebotsperspektive in Richtung 2030. Und dann bin ich komplett bei Stefan. Diese Prosa, die da momentan irgendwie da ist, also diese ganzen Zielgeschichten, das steht alles schon im Koalitionsvertrag. Und wir verlieren gerade unglaublich Zeit, die wir mit Blick auf 2030 eigentlich nicht haben. Wir brauchen jetzt spätestens im Herbst Klarheit, wie die Branche sich ausrichten muss. Weil das sieht man ja beim GVFG, das sieht man auch beim PBFG mit den On-Demand-Piloten. **Wenn die Rahmenbedingungen klar sind und die Finanzierungsgrundlage da ist, ist die Branche bereit zu liefern und kann das auch.** Wir haben auch in acht Wochen ein 9-Euro-Ticket auf die Gleise und auf die Busse gesetzt. Das hat uns auch niemand zugetraut, offen gestanden. Und es gab auch Momente, wo ich irgendwie Schiss hatte, ob wir das hinkriegen. Aber am Ende hat es funktioniert. Es zeigt auch schon, da bewegt sich was. Und die Leute wol-

len, da gibt es eine hohe Motivation. Aber es muss jetzt mal eine Entscheidung getroffen werden, wo auch Fleisch am Knochen ist. Das muss jetzt so schnell wie möglich passieren. Weil wir verlieren einfach Zeit.

Katja
Danke dir. Michael, wie schaut euer Verband da drauf? Wie wird sich bei euch was verändern? An welchen Dingen seid ihr auch dran, dass ihr auch Teil von dieser Verkehrswende seid? Gibt es da konkrete Maßgaben bei euch? Habt ihr Ziele?

Michael
Natürlich haben wir Ziele. Aber ich hole noch mal einmal kurz aus und sag fast so ein bisschen siehste. Also ein Gesetz ist nur gut, wenn es nachher auch umgesetzt wird. Das ist das, was wir beim Personenbeförderungsgesetz immer gesagt haben. Da kam unsere Diskussion vorher. Das sehen wir jetzt beim Klimaschutzgesetz. Das Klimaschutzgesetz sagt eigentlich ganz klar, ihr müsst diese Ziele erreichen. Wenn ihr das nicht tut, müsst ihr eure Ressortlösungen anbieten. In der Idee, dieses Ressort ist dann in der Verantwortung, das zu tun. Jetzt hat der Wissing aber ganz clever das Problem doch wieder über den Zaun geworfen zum Finanzminister. Also Gesetze funktionieren nur dann gut, wenn sie nachher auch wirklich greifen und Traktion sozusagen bekommen. Das vielleicht dazu, das, was in den drei Seiten steht, halte ich alles prinzipiell erst mal für nicht falsch. Oder das meiste zumindest, ja. Es hat aber auch so ein bisschen einen überschriftartigen Charakter. Völlig richtig ist auch ÖPNV stärken. Vielleicht gehe ich noch mal kurz darauf an, wie ist die Verknüpfung von Taxi und ÖPNV? Taxi gilt als ÖPNV, wenn es den Linienverkehr ergänzt und verdichtet. Das ist

der gesetzliche Auftrag sozusagen für das Taxi. Sprich, Linienbusse oder auf Schienen fahren eben als Verkehrsmittel für die Vielen. Dann gibt es dazwischen Lücken. Da gibt es eben dann auch Lückenschlüsse. Da gibt es jetzt auch noch neue clevere Formen, nennt sich Bedarfsverkehr oder On-Demand oder Ridepooling oder wie auch immer, das dann beschrieben wird. Und genau in dem Bereich sehe ich tatsächlich auch viel Potenzial. Jan Schilling hat es angesprochen, die Öffis sind da unterwegs. Wir aus dem Taxigewerbe laufen in die gleiche Richtung aus meiner Sicht. Teilweise kooperieren diese Ebenen auch. Wir haben schon die Flotten und die Fahrer vor Ort und wollen genau so etwas umsetzen. Man muss dann aber auch meistens sagen, man braucht auch öffentliches Geld, um solche Versorgungslücken aufzulösen. Das ist das, was für uns in Anführungsstrichen neu ist. Das Taxigewerbe ist üblicherweise der Teil des ÖPNVs, wo komplett der Fahrgast die Zeche zahlt und kein Staat irgendwie einem was dazu schießt. Und wenn ich das aber als Teil von solchen Angeboten mache, dann muss da eben auch eine öffentliche Finanzierung rein. Das ist übrigens schon für dieses Jahr ein großes Thema. Wir müssen verhindern, dass es ein Taxisterben gerade im ländlichen Raum gibt, weil das dann diese Funktion nicht mehr ausführen kann. Da kommt einfach so etwas wie ein Mindestlohn, der gesellschaftlich ja richtig ist, aber der muss halt erwirtschaftet werden können und so weiter. Und dann muss er auch finanziert werden können. Und wenn ich auch im ländlichen Raum ein Mobilitätsangebot aufrechterhalten möchte, dann muss ich da auch über neue Formen der Finanzierung nachdenken. Dazu haben wir Vorschläge gemacht, auch wie die Länder damit einsteigen können. Und es gibt auch erste Kommunen, die das machen. Freudenstadt in Baden-Württemberg ist ein schönes Beispiel, die ein ÖPNV-Taxi aufset-

zen. Die sagen, okay, du hast im Prinzip deine Öffi-App. Und wenn deine Öffi-App dir nach bestimmten Kriterien keine adäquate Verbindung anbieten kann, dann kannst du ein Taxi nehmen und dann zahlst du einen bestimmten Komfortzuschlag. Aber der Rest wird eben über dein Öffi-Ticket abgebildet. Finde ich ein sehr spannendes Modell. Eine digitale Lösung, tatsächlich gezielt dahin, wo tatsächlich eine Lücke ist, das Geld zu geben. Sehr spannendes Projekt. Und an sowas wollen wir gerne mitwirken. Also wir sehen unsere Rolle tatsächlich gerade im ländlichen Raum in dem engen Schulterschluss mit den Öffis im Ergänzen und Verdichten dieser Verkehrsform. Und wenn ich auf die Städte gucke, dann muss ich sagen, dann muss ich nochmal drauf gucken, okay, wie ist das Verhältnis zu Plattformanbietern? Und dann sage ich, da müssen Regeln einfach auch mal durchgesetzt werden. Also das ist eine Frage der Exekutive an der Stelle, das ist nicht eine Frage der Legislative, das ist eine Frage der Exekutive, damit im Endeffekt ein fairer Wettbewerb für uns herrscht. Damit aber auch sowas wie Sozialstandards eingehalten werden, damit alle, die hier in Deutschland Gewinne und Umsätze machen, die auch versteuern. Ich glaube, das sind wichtige Themen, die man da in dem Bereich weiter forcieren muss.

Katja (68:41)
Ich danke euch sehr für das Gespräch. Ich finde es super, was wir für Themen hatten. Das war sehr facettenreich. Danke, dass ihr euch die Zeit genommen habt. Und dann wünsche ich euch jetzt noch einen schönen Tag. Bye-bye. Danke schön. Danke für die Einladung.

speaker_SPEAKER_00 (68:51)

Tschüß!