Uber

Uber ist ein weltweit tätiger Konzern, der über Angebote auf seiner Plattform Nutzer mit Anbietern von Fahrdiensten, Händlern und Lebensmittellieferdiensten sowie mit öffentlichen Verkehrsnetzen verbindet. Der Gesamtumsatz von Uber lag 2021 bei 17,46 Mrd. US-Dollar.[1] Bei Uber sind 29.300 Personen beschäftigt.[2] Die zeitweise außergewöhnlich aggressiven Lobbymethoden des Konzerns, mit denen die rechtlichen Rahmenbedingungen des Uber-Geschäftsmodells in der EU beeinflusst werden sollten, konnten aus geleakten Dokumenten für den Zeitraum 2013 - 2017 (Uber Files) detailliert rekonstruiert werden.

Uber Germany GmbH, Berlin, Uber Technologies, Inc., San Francisco (Headquarter)

Branche	Verkehrswirtschaft
Hauptsitz	San Francisco (Headquarter) bzw. Delaware (juristischer Sitz)
Lobbybüro Deutschland	Uber Germany GmbH, Köpenicker Straße 126, 10179 Berlin
Lobbybüro EU	Uber B.V., 1097DP Amsterdam, Mr. Treublaan 7 (europäischer Hauptsitz)
Webadresse	uber.com/de

Inhaltsverzeichnis

1 Uber-Gesellschaften und Personen (Auswahl) 1
2 Aktionäre von Uber 2
3 Public Policy Advisory Board 2
4 Tätigkeitsgebiete 2
5 Entwicklung der Uber-Aktivitäten in Deutschland 2
6 Lobbystrategie laut deutschem Lobbyregister und EU Transparenzregister 3
6.1 Angaben im Lobbyregister 3
6.2 Angaben im EU Transparenzregister 3
7 Die Uber Files 4
7.1 Seitenwechsler:innen Neelie Kroes und Otto Fricke 4
7.2 Direkte Beeinflussung von Politiker:innen 5
7.3 Wissenschaftslobbyismus: Auftragsstudien durch Justus Haucap und Rupert Scholz 6
7.4 Beeinflussung der Medien: FAZ-Artikel von Justus Haucap 7
7.5 Unterstützung und Einfluss durch Axel Springer 8
8 weitere Fallbeispiele 9
8.1 EU-Richtlinie zu den Arbeitsbedingungen bei Plattformen 9
9 Weiterführende Informationen 9
10 Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus 10
11 Einzelnachweise 10

Uber-Gesellschaften und Personen (Auswahl)

Die Muttergesellschaft des Uber-Konzerns ist die Uber Technologies, Inc., mit juristischem Sitz in Delaware /USA und Headquarters in 1515 3rd Street, San Francisco, California 94158. CEO ist Dara Khosrowshahi.

Der europäische Hauptsitz von Uber ist Amsterdam mit der Holdinggesellschaft Uber NL Holdings 1 B.V., 1097DP Amsterdam, Mr. Treuplan 7 (Geschäftsführer: Sebastien Serge Dupont und Angeline Woods). Deren einhundertprozentige Tochtergesellschaften sind u.a.[3]

- Uber B.V., 1097DP Amsterdam, Mr. Treublaan 7, Geschäftsführer: Sebastien Serge Dupont und Pierre-Dmitri Nicolas Gore-Coty, Cheflobbyistin: Zuzanna Pucikova
- Uber Germany, Köpenicker Straße 126, 10179 Berlin, Geschäftsführer: Sebastian Dupont, Lobbyistin: Lisa Rapport-Moersch
- Uber Switzerland Holding GmbH, Badenerstrasse 565a, 8048 Zürich, Geschäftsführer: Sebastian Dupont

Aktionäre von Uber

Die größten Aktionäre von Uber sind hier abrufbar. Zu ihnen gehören The Vanguard Group, Inc., Public Investment Fund und Morgan Stanley Investment Management Co. Im Dezember 2015 beteiligte sich der Springer-Konzern mit fünf Millionen Dollar an Uber.[4]

Public Policy Advisory Board

2016 gründete Uber den Public Policy Advisory Board, dessen Mitglieder hier abrufbar sind. Prominentes Mitglied und Vorsitzende des Board ist Neelie Kroes, langjährige Vizepräsidentin der EU-Kommission mit Zuständigkeit für die „Digital Agenda for Europe“ und ehem. EU-Kommissarin für Wettbewerb. Für diese Tätigkeit erhielt Kroes jährlich 200.000 US-Dollar.[5] Im April 2017 wurde Kai Diekmann, bis Ende Januar 2017 Herausgeber der „Bild“-Gruppe beim Springer-Konzern, Mitglied des Beratergremiums.[6] Eine Uber-Managerin schrieb Ende September 2015: „Ich glaube, Bild ist der schnellste Weg, um zu Merkel zu gelangen…Unser bester Zugang ist Kai Diekmann“.[7]

Tätigkeitsgebiete

Uber beschreibt seine Aktivitäten wie folgt: „Unsere Technologie hilft uns, vielseitige Plattformen zu entwickeln und zu pflegen, die Kunden, die eine Fahrt benötigen, und unabhängige Anbieter von Fahrdiensten sowie andere Verkehrsmittel, einschließlich öffentlicher Verkehrsmittel, E-Bikes und Roller, zusammenbringen. Wir verbinden auch Kunden mit Restaurants, Lebensmittel- und anderen Händlern, damit sie Gerichte, Lebensmittel und andere Artikel kaufen und verkaufen können. Dann vernetzen wir sie mit unabhängigen Lieferdienstleistern. Außerdem vermittelt Uber auch Spediteure an Transportunternehmen in der Frachtindustrie.“[8] Bei der Vermittlung von Mietwagen in Deutschland arbeitet Uber ausschließlich mit lizenzierten und IHK-geprüften Mietwagen-Partnern zusammen. Die Vermittlungsprovision beträgt 25 %.[9]

Vom Gesamtumsatz von Uber in Höhe von 17,46 Mrd. US-Dollar im Jahr 2021 entfielen auf den Bereich Delivery 8,36 Mio. US-Dollar, auf den Bereich Mobility 6,95 Mio. US-Dollar und auf den Bereich Freight 2,13 Mrd. US-Dollar.[10]

Entwicklung der Uber-Aktivitäten in Deutschland

Ursprünglich vermittelte Uber Privatleute als Fahrer, was nach einer Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) vom Dezember 2017 eine Verkehrsdienstleistung ist.[11] Die Regelung der Bedingungen, unter denen Uber die Vermittlung erlaubt werden kann, sei Sache der Mitgliedstaaten. In

Deutschland bot das Unternehmen bis 2015 das Taxi-Angebot UberPop an, das Nutzer an private Fahrer mit eigenem Auto vermittelte. Im Dezember 2019 untersagte das Landgericht Frankfurt die Fahrdienstvermittlung für Mietwagen durch die Uber App: „Zum einen fehle Uber eine eigene Mietwagenkonzession. Diese sei für die Übermittlung von Fahrten an Mietwagenfahrer im vorliegenden Fall aber notwendig. „Aus der Sicht des Fahrgastes erbringt Uber selbst die Dienstleistung und ist daher Unternehmer im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes“, erklärte die Vorsitzende Richterin. Uber trete nämlich durch seine Werbung gegenüber den Kunden als Anbieter der Beförderungsleistung auf. Außerdem wähle Uber den konkreten Fahrer eigens aus und bestimme den Preis.“[12] Daraufhin hat Uber Deutschland sein Modell zur Vermittlung von Fahrten in Deutschland geändert.[13] Mit der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes im Jahr 2021 wurde ein Rechtsrahmen für Fahrdienstleister wie Uber geschaffen, nach dem die Ortskundeprüfung auch für die Fahrer von Uber-Taxis entfällt.[14]Die Uber-Fahrer müssen jedoch nach Ende jeder Fahrt zur Betriebsstätte zurückkehren und können weder unterwegs Passagiere mitnehmen noch Fahrten annehmen. Aktuell (Stand: 07/2022) arbeitet Uber ausschließlich mit staatlich geprüften Mietwagenunternehmen zusammen, die professionelle Fahrer mit einem Personenbeförderungsschein beschäftigen.[15] Bei den Mietwagenvermittlungsservices (UberX, Green, Premium) kooperiert Uber ausschließlich mit lizenzierten und IHK-geprüften Mietwagen-Partnern. Bei der Vermittlung an ein reguläres Taxi via UberTaxi gelten die Regeln und Tarife des Taxi-Gewerbes. Daneben gibt es ein paar wenige Mietwagen-Fahrer, die als selbständige, lizenzierte Einzelunternehmer unterwegs sind. Für solche Einzelunternehmer hat Uber gemeinsam mit der Axa europaweit ein privates Versicherungspaket entwickelt, das die Fahrer gegen Krankheitsausfälle und Unfälle versichert. Die „dynamischen Preise“ legt Uber unter Berücksichtigung von Angebot und Nachfrage fest.

Lobbystrategie laut deutschem Lobbyregister und EU Transparenzregister

Im deutschen Lobbyregister sind für die Uber-Gruppe Uber B.V., Uber Germany und Uber Switzerland als Interessenvertreter registriert. Deren Tätigkeit wird wie folgt beschrieben: Fachgespräche mit Mitgliedern des Bundestages und Vertreter:innen der Bundesregierung , Kontaktaufnahme per Mail, Brief etc. - Durchführung von Informations- und Netzwerkveranstaltungen und Versand von Positionspapieren etc.

Angaben im Lobbyregister

Lobbyausgaben im Jahr 2021: Uber Germany GmbH: 110.001 bis 120.000 Euro, Uber B.V., Amsterdam: 100.001 bis 110.000 Euro, Uber Switzerland: 10.001 bis 20.000 Euro

Anzahl der Interessenvertreter (02/2022): Uber Germany GmbH: 1 bis 10, Uber B.V., Amsterdam: 0, Uber Switzerland: 1 bis 10

Mitgliedschaften: Uber Germany GmbH: American Chamber of Commerce in Germany, Chamber of Commerce in Germany, Atlantik-Brücke, BITKOM, Deutsches Verkehrsforum eco Association of the Internet Industry, New Mobility Forum des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Grüner Wirtschaftsdialog, Platform Shared Mobility (PSM)

Angaben im EU Transparenzregister

Lobbyausgaben der Uber B.V., Amsterdam, im Jahr 2020: 700.000 bis 799.999 Euro

Beauftragte Lobby-Agentur im Jahr 2020: ACUMEN Public Affairs

Anzahl der Interessenvertreter der Uber B.V., Amsterdam (03/2022): 3 (Vollzeitäquivalent: 0,6)

Mitgliedschaften der Uber B.V., Amsterdam: Move EU, Delivery Platforms Europe, Computer and Communications Industry Association, Businesseurope, MaaS Alliance, ERTICO, SME Connect, CERRE, CEPS, Ambrosetti Club, UITP, AVERE, Reshaping Work

Quelle: [16]

Seit 2017 sind auf EU-Ebene die folgenden Lobbyagenturen eingeschaltet worden: Acumen Public Affairs, Aspect, Delany & Co.. Euro Navigator Ltd., FIPRA International Limited, Policy Action Ltd. und Technology.[17] Außerdem waren die Anwaltssocietäten Covington & Burling LLP und Gide Loyrette Nouel für Uber aktiv.

Die Uber Files

Bei den Uber Files handelt es sich laut Süddeutscher Zeitung (SZ) um mehr als 124 Tsd. Dokumente aus dem Unternehmen Uber, die aus den Jahren 2013 bis 2017 stammen.[18] Sie seien dem britischen „Guardian “ zugespielt worden, der sie mit dem International Consortium of Investigative Journalists (ICIJ) und 42 weiteren internationalen Partnern teilte. In Deutschland hätten sich an der Recherche die SZ,der NDR und der WDR beteiligt. Die Uber Files gewährten einen Einblick in die Strategie der politischen und medialen Vernetzung, mit der das Unternehmen sich auch auf dem europäischen Markt etablieren wollte. Es sei vorrangig darum gegangen, das Personenbeförderungsgesetz im Sinne des Unternehmens zu ändern. Am 11. Juli 2022 enthüllte Mark MacGann, ehemaliger Cheflobbyist von Uber Europe, dass er der Whistleblower war, der dem "Guardian" die Uber-Files zugespielt hat.[19]

Seitenwechsler:innen Neelie Kroes und Otto Fricke

Neelie Kroes

Neelie Kroes war von 2010 bis 31. Oktober 2014 EU-Kommissarin für die Digitale Agenda, davor seit 2004 EU-Wettbewerbskommissarin. Nach Recherchen der Süddeutschen Zeitung (Bahama-Leaks) war sie von 2000 bis 2009 auch Direktorin der Briefkastenfirma Mint Holdings Limited auf den Bahamas und verschwieg dies.[20] Damit verstieß sie gegen den Verhaltensskodex der EU-Kommission, der Mitgliedern jede Nebentätigkeit verbietet. Im Mai 2016, einen Tag nach der für ehemalige EU-Kommissare vorgesehenen „Abkühlphase“ von 18 Monaten, in der sie sich nicht als Lobbyisten in ihrem alten Aufgabengebiet betätigen dürfen, wurde Kroes Mitglied des „Public Policy Advisory Board“ von Uber.[21] Diese Tätigkeit wird mit jährlich 200.000 US-Dollar vergütet.[22] Ihre Aufnahme in das Uber-Beratergremium ist jedoch schon zu einer Zeit, in der Kroes noch Digitalkommissarin war, eingefädelt worden. So wird in einer internen E-Mail vom September 2014 festgestellt: „We are getting Neelie Kroes to join our advisory board (mega confi [dential)]“.[23] Bereits vor dem Ende der „Abkühlphase“ war Kroes für Uber aktiv, obwohl ihr Antrag auf eine frühere Betätigung für den Konzern von der EU-Kommission abgelehnt worden war.[24] Als gegen Uber in den Niederlanden ermittelt wurde, hat sie im Zusammenhang mit einer Razzia im Jahr 2015 offenbar mehrere Kabinettsmitglieder der niederländischen Regierung angerufen, um die Regulierungsbehörde und die Polizei zum Rückzug zu zwingen.[25] Weiterhin hat sie Treffen von Uber-Vertretern mit dem niederländischen Ministerpräsidenten Mark Rutte sowie zwei Verkehrsministern organisiert. Die Beziehungen zu Uber wurden geheim gehalten: “Unsere Beziehung zu NK ist streng vertraulich und sollte nicht außerhalb dieser Gruppe besprochen werden“ (Uber-E-mail vom April 2015).[26] Aufgrund der mit Kroes gemachten Erfahrungen haben Corporate Europe Observatory und LTER-EU die EU-Kommission in einem Schreiben aufgefordert, die Regeln für den Seitenwechsel von EU-Kommissaren zu überarbeiten.

Otto Fricke

Der FDP-Politiker Otto Fricke war von 2014 bis Oktober 2017 Partner der CNC Communications & Network Consulting und dort bis März 2015 für die Lobby-Kampagne von Uber zuständig. In dieser Zeit war er nicht Mitglied des Bundestags. Seine Aufgabe hat vor allem darin bestanden, die Dienstleitungen weiterer Beratungsunternehmen zu strukturieren.[27] Fricke vermittelte Hintergrundgespräche und Interviews mit Journalisten, nutzte Kontakte zu seinen früheren Abgeordnetenkollegen für Uber und sprach mit weiteren PR-Agenturen Dutzende Politikerinnen und Politikerinnen an, um sie für die Interessen des Konzerns zu gewinnen.[28] Timo Lange von LobbyControl erklärte zum Seitenwechsel von Fricke: „Otto Fricke ist ein Beispiel dafür, wie frühere Spitzenpolitiker eben nicht in den erlernten Beruf zurückkehren, sondern ihr politisches Netzwerk zahlungskräftigen Kunden zur Verfügung stellen“.[29]

Interessante Inhalte? Die Lobbypedia soll aktuell bleiben und wachsen. Helfen Sie dabei! Stärken Sie LobbyControl jetzt mit einer Spende und werden Sie Teil der LobbyControl-Gemeinschaft. Dankeschön!

Jetzt spenden!

Direkte Beeinflussung von Politiker:innen

Emmanuel Macron

Gut dokumentierte SMS-Wechsel bezeugen enge Verbindungen zwischen hochrangigen Vertretern des Uber Konzerns und dem heutigen französischen Staatspräsident Emmanuel Macron. Dieser hatte 2015, in seiner damaligen Funktion als Wirtschaftsminister, aktiv daran mitgewirkt Regularien für die Branche zu lockern und Widerstand seitens offizieller Stellen aus dem Weg zu räumen.[30]

Beispielsweise 2015, als ein Polizeipräfekt der Hafenstadt Marseille eine uber-kritische Verordnung erlies, reagierte Macron auf das Hilfegesuch des Uber-Cheflobbyisten Marc McGann mit dem Satz *„Ich werde mir die Sache persönlich anschauen“*. Noch am selben Tag wurde die Verordnung von der Behörde gekippt. [31] Interne Dokumente suggerieren zudem, dass Macron sich auch im französischen Kabinett für eine Reduzierung der Regulierungen auf Bundesebene eingesetzt hat. So schrieb Macron 2015 an Uber CEO Travis Kalanick, dass der französische Innenminister Bernard Cazeneuve, welcher von Seiten des Konzerns als Pro-Taxi und somit politisches Hindernis eingestuft wurde, Macrons *„Deal akzeptiert“* hätte und von nun an die Taxi-Industrie ruhig halten würde. Zwischen 2014 und 2016 gab es mehr als in Dutzend weitere geheime Nachrichtenaustausche zwischen Uber und Macron, inklusive vier nachgewiesener Treffen. Auf journalisitische Anfragen zu dieser Thematik reagierte die präsidentielle Pressestelle ausweichend mit der Aussage, Präsident Macron hätte Uber lediglich wie auch andere Vertreter der Branche angehört, wenn diese regulatorische Schwierigkeiten hatten. Nichtsdestotrotz sprechen die Beispiele für eine problematische Nähe Macrons zum Konzern. Dieser Verdacht wird zudem durch die Aussage des Uber Cheflobbyisten McGann gestützt, welcher Macron derzeit als *„echten Ally“* einschätzte .[32]

Hermann Gref

Die geleakten Dokumente bezeugen auch zu der umstrittenen Persönlichkeit Hermann Gref einen intensiven Austausch. Gref ist ein enger Vertrauter des russischen Präsidenten Vladimir Putin und zudem Vorsitzender Russlands größer Bank, Sberbank. 2015 schlug Uber der Bank vor, ihr Kreditzahlungssystem als präferierte Zahlungsmethode in der russischen App-Version anzubieten, sowie Vorzüge für Mitarbeitende der Bank für die Nutzung der App zu gewähren. Im Gegenzug stellte Gref führende Uber-Mitarbeitende dem Moskauer Bürgermeister persönlich vor und verteilte sogenannte „Loyalitätspunkte“ an seine Mitarbeiter, die es

diesen ermöglichten Uber kostenfrei oder vergünstigt zu nutzen, was dem Konzern allein 2015 20.000 neue Kunden bescherte. 2016 investierte Sberbank zudem mit einem *„kleinen aber symbolischen“* Beitrag in Höhe von 5 Millionen US-Dollar in das Unternehmen. Im selben Jahr schrieb Gref an Uber: „Ich stehe in Russland zu ihrer Verfügung, wenn Sie meine Hilfe oder meinen Rat brauchen“. 2017 fusionierte Uber sein russisches Geschäft mit dem dortigen Rivalen Yandex. 2022, mit dem Beginn des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine, verkündete Uber sich von dem Unternehmen distanzieren zu wollen. [33]

Joe Biden

2016 pries Joe Biden, damals noch US-Vizepräsident, beim World Economic Forum in Davos Unternehmen wie Uber. Recherchen des ICIJ[5] zufolge rührte dies von einer Unterredung, die Biden gemeinsam mit Uber CEO Kalanick kurz davor abgehalten hatte. Kalanicks Wahrnehmung der Bedeutung seines Unternehmens zeigt sich dabei in einer entrüsteten SMS an einen Kollegen, in der er Bidens Verspätung mit dem folgenden Wortlaut bemängelte: *„Ich habe ihn von meinen Leuten wissen lassen, dass jede Minute, die er zu spät ist, eine Minute weniger ist, die er mit mir haben wird“*. [34]

Benjamin Netanjahu

Ebenfalls in Davos traf sich Kalanick mit dem damaligen israelischen Premierminister Benjamin Netanjahu. Da Uber zu diesem Zeitpunkt in Israel noch verboten war, ging es in dem Gespräch um eine Liberalisierung der Regularien. Medienberichten zufolge soll Netanjahu infolgedessen seinen Verkehrsminister auf eine Uber-Zulassung angesprochen haben. Isrealischen Medien zufolge habe dies im Streit zwischen den beiden geendet. Dennoch wurde Uber 2017 in Isreal zugelassen, jedoch wenig später wieder durch einen Gerichtsbeschluss gestoppt. Laut Recherchen des ORF ist das letzte Wort jedoch noch nicht gesprochen.[35]

In Summe zeigen die hier exemplarisch aufgeführten Fälle, dass Uber Kontakte in höchste politische Kreise pflegte um sein Geschäftsmodell zu expandieren. Einige der Beispiele zeigen deutlich, dass der direkte Einfluss auf politische Schlüsselakteure geschickt genutzt wurde um ausgewogene Beteiligungsprozesse zu umgehen und somit Ubers Ansprüche effektiver durchzusetzen.

Wissenschaftslobbyismus: Auftragsstudien durch Justus Haucap und Rupert Scholz

Justus Haucap

Der Ökonom Justus Haucap ist u.a. Direktor des Düsseldorf Institute for Competition (DICE) und Partner der DICE Consult GmbH, einem Partnerunternehmen von DICE, das Gutachten erstellt. Als Mitglied der Monopolkommission war Haucap Mitverfasser des am 1. Juli 2014 erschienenen Zwanzigsten Hauptgutachtens der Monopolkommission mit dem Titel Eine Wettbewerbsordnung für die Finanzmärkte, das einen Abschnitt „Wettbewerbsdefizite auf Taximärkten“ enthält. Haucap berichtete schon vor der Vereinbarung mit Uber positiv über den Konzern. So erschien bereits am 26. September 2014 sein YouTube-Beitrag „Aufbruch am Taximarkt oder Verbot von Uber?“ in „Wirtschaftspolitik verstehen“, dem gemeinsamem Videoformat der Politikberatungsgesellschaft ECONWATCH, deren Präsident Haucap ist, und der Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft (INSM).[36] Am 27. Oktober 2014 wurde auf der Webseite von ECONWATCH ein Artikel „Mehr Wettbewerb auf dem Taximarkt zulassen“ veröffentlicht.[37] Zu weiteren Informationen wird dort auf den ECONWATCH-Policy-Brief Taximarkt Oktober 2014 verwiesen, in dem die Autoren Susanne Cassel (Vorstandsmitglied von ECONWATCH und Mitarbeiterin des Bundesministeriums für Wirtschaft) und Tobias Thomas (damaliges Vorstandsmitglieder von ECONWATCH und Mitarbeiter des Düsseldorf Institute for Competition Economics) u.a. freien Marktzutritt durch Abschaffung des

Konzessionssystems empfehlen. Der „Policy-Brief“ sei entstanden auf Grundlage des ECONWATCH-Meetings zum 20. Hauptgutachten der Monopolkommission mit Haucap am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB). Im Oktober 2014 erklärte sich Haucap bereit, gemeinsam mit der DIW Econ GmbH eine Studie zu erstellen, die 44.000 Euro kosten sollte. Eine Uber-Mitarbeiterin hat in einer E-Mail einen hochrangigen Vorgesetzten darüber informiert, dass man mit den Wissenschaftlern bereits besprochen habe, dass Uber die Studie vor Veröffentlichung prüfen und ändern werde, die Wissenschaftler hätten dies akzeptiert.[38] Der Vertrag zwischen DICE Consult, DIW Econ und Uber wurde am 19. Dezember 2014 unterzeichnet.[39] Die Studie, zuvor noch einmal von Uber-Vertretern kritisch beäugt und in Absprache mit Haucap abgeändert, erschien 2015 unter dem Titel "Chancen für die Digitalisierung auf dem Markt für urbane Mobilität".[40] Die Dice Consult GmbH, deren Partner Haucap ist, erklärte in einer Stellungnahme, die der Studie zugrundeliegenden Berechnungen seien unabhängig und letztlich ergebnisoffen durchgeführt worden.[41] Es habe lediglich eine „gewisse Konvergenz der wissenschaftlichen Arbeit von Prof. Haucap und den unternehmerischen Interessen von Uber“ gegeben. Uber erklärte laut Süddeutscher Zeitung, es handle sich bei der Arbeit nicht um eine wissenschaftliche Studie, sondern um einen Auftragsbericht, der auch als solcher gekennzeichnet gewesen sei.[42]

Rupert Scholz

Der ehem. CDU-Politiker und Staatsrechtler Rupert Scholz ist Of Counsel der Anwaltssocietät Gleiss Lutz, die seine Kompetenzen wie folgt beschreibt: „Rupert Scholz ist anerkannter Experte für Verfassungs- und Europarecht, für Wirtschafts- und Arbeitsverfassungsrecht sowie Wirtschaftsverwaltungsrecht. Als ehemaliges Mitglied der Bundesregierung verfügt Rupert Scholz über hervorragende Kontakte in die Politik.“ Zu seinen Mandanten gehörten u.a. E.ON und der deutsche Hotel- und Gaststättenverband. Im Herbst 2014 wurde Scholz damit beauftragt, ein Pro-Uber-Gutachten zu erstellen, das am 15. September 2014 dem Landgericht Frankfurt vorgelegt worden ist.[43] Laut Süddeutscher Zeitung (SZ) zeigen Dokumente aus den Uber Files, wie das Unternehmen an der ersten Version konkrete Veränderungen im Sinne von Uber vornahm, was Scholz offenbar akzeptierte.[44] Das Gutachten, das mehrere Tausend Euro gekostet habe, sei in einer Mail eines Uber-Managers als „starke Waffe in unserem juristischen Kampf“ bezeichnet worden. Scholz habe auf eine Anfrage der SZ nicht geantwortet.

Beeinflussung der Medien: FAZ-Artikel von Justus Haucap

Der libertäre Ökonom Justus Haucap ist in einer Vielzahl von neoliberalen Denkfabriken und wirtschaftsnahen Netzwerken aktiv, zu denen u.a. die Ludwig-Erhard-Stiftung gehört. Mitglied der Stiftung ist auch der FDP-Politiker Otto Fricke, der als zeitweiliger Partner von CNC Communications & Network Consulting die Lobbyaktivitäten von Uber koordiniert hat, und Heike Göbel, verantwortliche Redakteurin für Wirtschaftspolitik der FAZ. Philipp Plickert, Wirtschaftsjournalist der FAZ, ist Kuratoriumsmutglied von ECONWATCH, dessen Präsident Haucap ist. Als Gastautor publiziert Haucap seit Jahren regelmäßig in der FAZ. 2014 wurde er sogar Mitglied des Kuratoriums der FAZIT-Stiftung, die die Mehrheit der Anteile an der Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH hält, und für die Sicherung der Unabhängigkeit der bei den Tochtergesellschaften der FAZIT-Stiftung erscheinenden Zeitungen sorgt.[45] Bereits bei der Veröffentlichung früherer Artikel in der FAZ wird Haucap mangelnde Transparenz vorgeworfen. So soll er 2013 in der FAZ behauptet haben: „Die Kosten fahren die Energiewende an die Wand“ - ohne dass seine parallele Kampagnentätigkeit für die Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft (INSM) oder sein eigenes Auftragsgutachten für die INSM erwähnt werden.[46] Im Rahmen eines Auftragsgutachtens für Uber schlug Haucap vor, einen Artikel in der FAZ zu veröffentlichen, der die "positiven Verbraucherwirkungen" eines liberalisierten Taximarktes thematisiere.[47] Hier würden die Kosten bei rund 4.000 Euro liegen. Die entsprechenden Auszüge aus den Uber Files sind hier abrufbar. Am 6. Dezember 2014 erschien dann ein

Gastbeitrag von Haucap mit dem Titel „Die Taxipreise freigeben“ in der FAZ. Haucap bestreitet, dass sein Uber-freundlicher FAZ-Artikel Gegenstand des Vertrags mit Uber war.[48] Abgerechnet worden sei vielmehr ein nicht mehr rekonstruierbarer „Newsletter-Artikel“. Das Magazin Uebermedien fand die Erklärung dürftig: „Möchte ein Auftraggeber wie Uber gar nicht wissen, wofür genau er 4.000 Euro bezahlt hat? Bekommt er keine Belegkopie des „begleitenden Presseartikels“ oder des „Newsletters“? Und: Müssten entsprechende Nachweise nicht allein aus Verpflichtungen gegenüber dem Finanzamt mindestens zehn Jahre aufbewahrt werden? Auf unsere Anfrage zum Thema hat Haucap bis dato nicht reagiert.“[49] Am 5. August 2022 gab die FAZ bekannt, dass Haucap aus dem Kuratorium der FAZ ausscheidet.[50] Hintergrund seien Diskussionen um einen Gastbeitrag von Haucap über Uber in der FAZ.

Unterstützung und Einfluss durch Axel Springer

Uber hofft auf Lobbying von Medienhäusern

Im Rahmen von Ubers Lobbystrategie setzten die Berater des Unternehmens auch auf den Einfluss von Medienhäusern wie Axel Springer, Hubert Burda Media und ProSiebenSat1. Interne Dokumente belegen etwa, dass Uber an Investments interessiert war, mit denen man sich „intelligenten Content“ und „news placements“ versprach. Darüber hinaus ging es Uber darum, politische Einflussmöglichkeiten zu erschließen. Beispielsweise bewerteten Uber-Manager die Vorstandsmitglieder von ProSiebenSat1 nach ihrer „Nützlichkeit “ und ihrem Einfluss in der Politik. Insofern bestand Ubers Ziel in der Vermittlung von Treffen mit hochrangigen Politiker:innen, wobei Ubers Management vor allem den Medienkonzern Axel Springer im Blick hatte. *BILD* sei „der schnellste Weg, um zu Merkel zu gelangen“ und der damalige Chefredakteur von *BILD*, Kai Diekmann, sei hierbei der „beste Zugang“. [51][52]

Axel Springer beteiligt sich an Uber

Die Tageszeitung *BILD*, die im Verlag von Axel Springer erscheint, schätzte man bei Uber damals als „recht Uber-freundlich“ ein. Diekmann selbst wurde von Uber konzernintern als Kommunikations- und Politikchef für den EMEA-Raum (Europa, Naher Osten, Afrika) vorgeschlagen, obwohl dieser nach eigenen Aussagen erst später davon erfahren habe, als er den Uber-Gründer Travis Kalanick im Winter 2015 kennenlernte. Einen konkreten Management-Posten lehnte Diekmann im Frühjahr 2016 ab. Jedoch kam es schon im Dezember 2015 zu ersten Gesprächen zwischen Uber-Managern und Springer-Verantwortlichen. Springer zeigte sich dabei interessiert an „einem kleinen (d.h. 5 Mio. $) Media+Cash-for-Equity-Deal“. Bei diesen Deals ist es üblich, dass ein Medienunternehmen für seine Beteiligung kostenfreie Werbeanzeigen für das jeweilige Unternehmen anbietet. [53]

Anfang 2016 kam es zu dem Investment, dessen Wert für Uber darin bestand, Unterstützung und Einfluss des Verlags in Berlin und Brüssel zu erlangen. E-Mails belegen, dass Springer-Manager sich engagierten, den Uber-Chef Kalanick mit hochrangigen Politikern in Deutschland zusammen zu bringen: „Bitte teilen Sie uns mit, welche Politiker Travis in dem Zusammenhang treffen möchte (...)“. Hierfür bot sich die Start-Up-Konferenz („NOAH Conference“) an, bei der Springer Ko-Veranstalter war und die damalige Bundeskanzlerin Angela Merkel zu Gast war. [54][55]

Kritik an Springers Intransparenz über das Investment in deutschen Springer-Medien

Von der NOAH-Konferenz, welche Anfang 2016 stattfand, wurde in den Medien des Springer-Verlagshauses ausführlich berichtet, weshalb diese vor allem für Uber eine entsprechende Werbewirkung hatten. Diekmann moderierte hierbei ein Gespräch zwischen Dieter Zetsche (bis 05/2019 Vorstandsvorsitzender von Daimler) und Uber-Chef Travis Kalanick. [56] Auf Springers Uber-Beteiligung wurde in der Berichterstattung jedoch nicht hingewiesen. Die deutsche Öffentlichkeit erfuhr erst im April 2017 von dem Investment, als Diekmann, der zuvor in die Herausgeberposition bei *BILD* aufgestiegen war, in ein Beratergremium von Uber („Policy Advisory Board“) wechselte. [57][58]

Mit Verweis auf den Pressekodex kritisierte Sascha Borowski (Deutscher Presserat) die Intransparenz von Springers Investment: „Bei Veröffentlichungen, die ein Eigeninteresse des Verlages betreffen, muss dieses erkennbar sein.“ Springer verwies darauf, dass die Organisation und die Programmgestaltung der NOAH-Konferenz in den Händen der Gründer läge und es sich bei dem Investment um eine wirtschaftlich „unbedeutende Finanzbeteiligung“ gehandelt hätte. Wie auch in anderen vergleichbaren Fällen hätte man deshalb auf eine aktive Kommunikation verzichtet. Zudem habe *BILD* auch mehrfach kritisch über Uber berichtet, so heißt es weiter. Dies war etwa der Fall, als Uber aufgrund von Beschwerden über sexuelle Belästigung, Diskriminierung und fehlende Kontrollmechanismen in die Schlagzeilen geriet. Auf Anfrage entgegnete Diekmann außerdem, dass es im Hinblick auf seine Gespräche und Treffen mit Tech-Unternehmen wie Uber und seinen Aufgaben bei *BILD* keinen Interessenkonflikt gegeben hätte und er seine offizielle Beratertätigkeit bei Uber erst nach Beendigung seiner Tätigkeit bei Axel Springer aufgenommen habe. [59][60]

weitere Fallbeispiele

EU-Richtlinie zu den Arbeitsbedingungen bei Plattformen

Laut Corporate Europe Observatory (CEO) steht der Entwurf der Richtlinie „DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on improving working conditions in platform work“ vom Dezember 2021 im Zentrum der aktuellen Lobbyarbeit.[61] Die Vorschläge der EU-Kommission zielen darauf ab, den Beschäftigungsstatus von Personen, die Plattformarbeit leisten, anhand einer Reihe klarer Kriterien korrekt zu bestimmen und ihnen dadurch Zugang zu bestehenden Arbeitnehmerrechten und Sozialleistungen, wie Mindestlohn (sofern vorhanden), Tarifverhandlungen, geregelten Arbeitszeiten und Gesundheitsschutz, bezahltem Urlaub oder besserem Schutz vor Arbeitsunfällen, Leistungen bei Arbeitslosigkeit und Krankheit sowie Altersrenten zu geben.[62] Noch bevor ein Entwurf einer entsprechenden Richtlinie vorlag, warnte Delivery Platforms Europe, der u.a. Delivery Hero und Uber angehören, unter Berufung auf eine Studie vom November 2021 davor, dass 16 Tsd. Kuriere ihren Job aufgeben könnten. Dazu erklärte Uber: „Wir befürchten, dass der Vorschlag der Europäischen Kommission Tausende von Arbeitsplätzen gefährdet, kleine Unternehmen während der Pandemie lahmlegt und essentielle Dienstleistungen, auf die sich Verbraucher in ganz Europa verlassen, beeinträchtigt“.[63] Eine Studie der LobbyControl-Partnerorgansation „Observatoires des Multinationales“ vom Oktober 2022 zeigt, wie digitale Plattformen in Brüssel versuchen, für sie vorgesehene strengere Regeln abzuschwächen.[64] Bei seiner Lobbyarbeit sei Uber von Businesseurope. dem Dachverband europäischer Industrie- und Arbeitgeberverbände, dessen Mitglied der Konzern ist, unterstützt worden.

Weiterführende Informationen

- An ICIJ Investigation THE UBER FILES

- Uber: an EU lobby profile 11.07.2022
- Investigativprojekt Was man über Uber wissen muss, Süddeutsche Zeitung 10. Juli 2022
- Annual Report 2021

Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus

Newsletter | Bluesky | Facebook | Instagram

Einzelnachweise

1. ↑ Weltweiter Umsatz von Uber von 2013 bis 2021, statista.com, abgerufen am 23.07.2022
2. ↑ Kurzporträt Uber, marketscreener.com, abgerufen am 24.07.2022
3. ↑ Uber NL Holdings 1 B.V. Annual report 2020, lobbyregister.bundestag.de, abgerufen am 23.07.2022
4. ↑ Uber Files, sueddeutsche.de vom 11.07.2022, abgerufen am 24.07.2022
5. ↑ Former EU digital chief secretly helped Uber lobby Dutch PM, leak suggests, theguardian.com vom 10.07.2022, abgerufen am 24.07.2022
6. ↑ Kai Diekmann wird Berater von Uber, spiegel.de vom 14.04.201, abgerufen am 24.07.2022
7. ↑ Uber Files, sueddeutsche.de vom 11.07.2022, abgerufen am 24.07.2022
8. ↑ Apps, Produkte und andere Angebote von Uber, uber.com/de, abgerufen am 24.07.20022
9. ↑ Payments and earnings, uber.com, abgerufen am 24.07.2022
10. ↑ Kurzporträt Uber, marketscreener.com, abgerufen am 24.07.2022
11. ↑ Uber ist eine Verkehrsdienstleistung, lto.de vom 20.12.2017, abgerufen vom 22.07.2022
12. ↑ Landgericht Frankfurt am Main untersagt Fahrdienstvermittlung für Mietwagen durch Uber-App, ordentliche-gerichtsbarkeit.hessen.de vom 19.12.2019, abgerufen am 23.07.2022
13. ↑ Uber schafft für deutsche Kunden mehr Transparenz, sueddeutsche.de vom 23.12.2019, abgerufen am 22.07.2022
14. ↑ Investigativprojekt Was man über Uber wissen muss, suedddeutsche.de vom 10.07.2022, abgerufen am 29.07.2022
15. ↑ Fakten zu Uber in Deutschland, uber.com/de, abgerufen am 23.07.2022
16. ↑ EU-Transparenzregister, ec.europa.eu, abgerufen am 25.07.2022
17. ↑ Uber: an EU lobby profile, corporateeuope.org vom 11.07.2022, abgerufen am 29.07.2022
18. ↑ Was sind die Uber files?, sueddeutsche.de vom 10.07.2022, abgerufen am 20.08.2022
19. ↑ The Uber Files: Whistleblower Comes Forward, icji.org vom 11.07.2022, abgerufen am 03.09.2022
20. ↑ Briefkastenfirma: Ex-EU-Kommissarin im Zwielicht, sueddeutsche.de vom 22.09.2016, abgerufen am 19.08.2022
21. ↑ Kroes-ing through the revolving door, corporateeurope,org vom 11.07.2022, abgerufen am 19.08.2022
22. ↑ Former EU digital chief secretly helped Uber lobby Dutch PM, leak suggests, theguardian.com vom 10.07.2022, abgerufen am 24.07.2022

23. ↑ Schreiben von Corporate Europe Observatory und ALTER-E vom 11. Juli 2022 an Kommissionspräsidentin von der Leyen, lobbycontrol.de, abgerufen am 19.08.2022
24. ↑ Schreiben von Corporate Europe Observatory und ALTER-E vom 11. Juli 2022 an Kommissionspräsidentin von der Leyen, lobbycontrol.de, abgerufen am 19.08.2022
25. ↑ Mit Wildwest-Methoden auf den deutschen Markt, sueddeutsche.de vom 10.07.2022, abgerufen am 19.08.2022
26. ↑ Mit Wildwest-Methoden auf den deutschen Markt, sueddeutsche.de vom 10.07.2022, abgerufen am 19.08.2022
27. ↑ Deutsche Lobbysisten im Dienste eines US-Konzerns, tagesschau.de vom 10.07.2022, abgerufen am 19.08.2022
28. ↑ Mit Wildwest-Methoden auf den deutschen Markt, sueddeutsche.de vom 10.07.2022, abgerufen am 19.08.2022
29. ↑ Deutsche Lobbysisten im Dienste eines US-Konzerns, tagesschau.de vom 10.07.2022, abgerufen am 19.08.2022
30. ↑ Aggressive Lobby-Arbeit von Uber aufgedeckt, zdf.de vom 10.07.2022, abgerufen am 09.09.2022
31. ↑ As Uber steamrolled into France, Emmanuel Macron was a 'true ally' , Washington Post vom 11.07.2022, abgerufen am 09.09.2022
32. ↑ ICIJ - Key People in the Uber files, icij.org, abgerufen am 09.09.2022
33. ↑ ICIJ - Key People in the Uber files, icij.org, abgerufen am 09.09.2022
34. ↑ Aggressives Lobbying in höchsten Kreisen, orf.at vom 10.07.2022, abgerufen am 09.09.2022
35. ↑ Aggressives Lobbying in höchsten Kreisen, orf.at vom 10.07.2022, abgerufen am 09.09.2022
36. ↑ Wirtschaftspolitik verstehen: Aufbruch am Taximarkt oder Verbot von Uber?, youtube.com vom 26.09.2014, abgerufen am 19.07.2022
37. ↑ Themen, econwatch.org, abgerufen am 19.07.2022
38. ↑ Gekaufte Wissenschaft im Sinne des US-Konzerns?, tagesschau.de vom 11.07.2022, abgerufen am 11.07.2022
39. ↑ Haucap auf Twitter, twitter.com vom 12.07.2022, abgerufen am 19.07.2022
40. ↑ Wer schreibt, bleibt, sueddeutsche.de vom 10.07.2022, abgerufen am 11.07.2022
41. ↑ Wer schreibt, bleibt, sueddeutsche.de vom 10.07.2022, abgerufen am 11.07.2022
42. ↑ Wer schreibt, bleibt, sueddeutsche.de vom 10.07.2022, abgerufen am 11.07.2022
43. ↑ Ex-Minister verteidigt Taxi-Schreck Uber, handelsblatt.com vom 15.09.2014, abgerufen am 03.09.2022
44. ↑ Wer schreibt, bleibt, sueddeutsche.de vom 10.07.2022, abgerufen am 03.09.2022
45. ↑ Haucap scheidet aus Kuratorium der FAZIT-Stiftung aus, faz.net vom 05.08.2022, abgerufen am 02.09.2022
46. ↑ Der umtriebige Ökonom, die FAZ und die Intransparenz, üebermedien.de vom 19.07.2022, abgerufen am 02.09.2022
47. ↑ Gekaufte Wissenschaft im Sinne des US-Konzerns?, tagesschau.de vom 11.07.2022, abgerufen am 20.07.2022
48. ↑ Uber in Erkärungsnot, faz.net vom 11.07.2022, abgerufen am 12.07.2022
49. ↑ Der umtriebige Ökonom, die FAZ und die Intransparenz, uebermedien.de vom 19.07.2022, abgerufen am 19.07.2022
50. ↑ Haucap scheidet aus dem Kuratorium der FAZ aus, faz.de vom 05.08.2022, abgerufen am 08.08.2022
51. ↑ Uber Files: Wie Uber die Nähe zu den Medien suchte sueddeutsche.de, vom 12.07.2022, abgerufen am 14.09.2022

52. ↑ Uber Files: Wie Uber deutsche Medien umwarb tagesschau.de, vom 11.07.2022, abgerufen am 14.09.2022
53. ↑ Uber Files: Wie Uber die Nähe zu den Medien suchte sueddeutsche.de, vom 12.07.2022, abgerufen am 14.09.2022
54. ↑ Uber Files: Wie Uber deutsche Medien umwarb tagesschau.de, vom 11.07.2022, abgerufen am 14.09.2022
55. ↑ Was Kai Diekmann, Springer und Uber miteinander zu tun haben faz.net, vom 20.04.2017, abgerufen am 14.09.2022
56. ↑ Was Kai Diekmann, Springer und Uber miteinander zu tun haben faz.net, vom 20.04.2017, abgerufen am 14.09.2022
57. ↑ Uber Files: Wie Uber deutsche Medien umwarb tagesschau.de, vom 11.07.2022, abgerufen am 14.09.2022
58. ↑ Karriere als Berater: Ex-"Bild"-Chef Diekmann geht zu Uber tagesschau.de, vom 14.04.2017, abgerufen am 14.09.2022
59. ↑ Uber Files: Wie Uber deutsche Medien umwarb tagesschau.de, vom 11.07.2022, abgerufen am 14.09.2022
60. ↑ Uber Files: Wie Uber die Nähe zu den Medien suchte sueddeutsche.de, vom 12.07.2022, abgerufen am 14.09.2022
61. ↑ Uber: an EU lobby profile, corporateeurope.org vom 11.07.2022, abgerufen am 25.07.2022
62. ↑ Fragen und Antworten: Verbesserung der Arbeitsbedingungen in der Plattformarbeit, ec.europa.eu vom 09.12.2021, abgerufen am 30.10.2022
63. ↑ EU verschärft Regeln für Platformarbeit, wiwo.de vom 31.01.2022, abgerufen am 30.10.2022
64. ↑ Wie Uber, Delivery & Co. neue Regeln für Plattformen verhindern wollen, lobbycontrol.de vom 24.10.2022, abgerufen am 30.10.2022