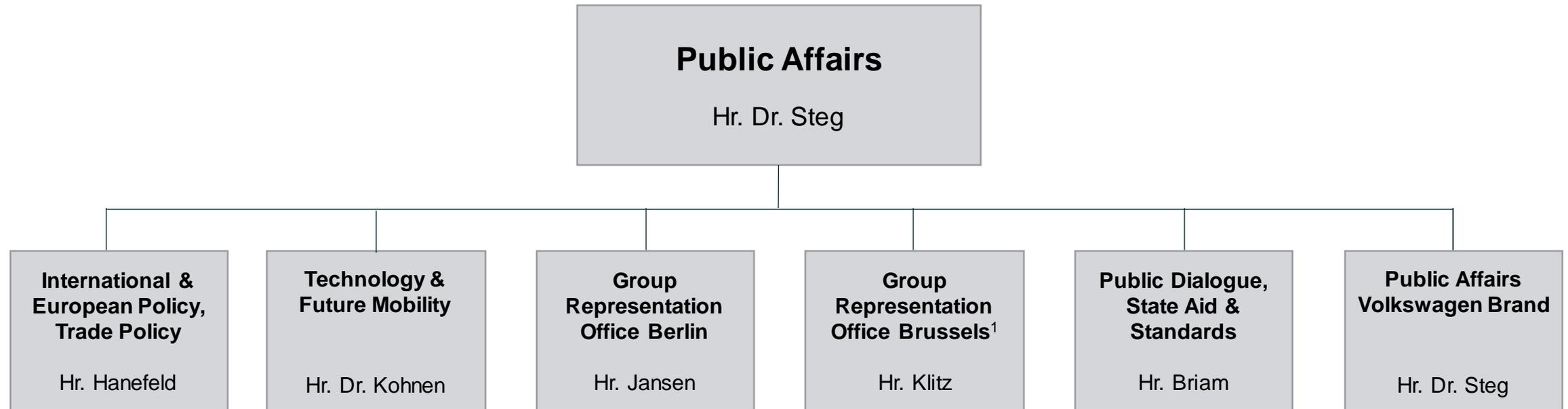


Anhang zu Grundsätzen und Leitlinien für Public Affairs

2022

Classification: PUBLIC

Struktur der Außenbeziehungen (schematische Darstellung)



¹ Volkswagen AG Group EU Representation/VIB

Der Volkswagen Konzern ist unter anderem Mitglied in folgenden Organisationen:

VOLKSWAGEN GROUP

ACEA (European Automobile Manufacturer's Association), Brüssel

American Chamber of Commerce in Germany e.V., Frankfurt am Main

Atlantik-Brücke e.V., Berlin

Bitkom e.V., Berlin

Carl-Duisberg-Gesellschaft e.V. (GIZ-Wirtschaftsbeirat), Hannover

Forum Ebenhausen e.V. – Freundeskreis der Stiftung Wissenschaft und Politik, Berlin

Förderkreis der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik e.V., Berlin

ICC (International Chamber of Commerce), Paris

Latein-Amerika Ausschuss der deutschen Wirtschaft (LADW), Berlin

Stifterverband für die Deutsche Wissenschaft e.V., Essen

VDA (Verband der Automobilindustrie e. V.), Berlin

World Economic Forum, Genf

Weitere Informationen zur Volkswagen AG mit Blick auf das Lobbying in Deutschland sind hier zu finden:

[Volkswagen AG Registereintrag - LobbyRegister des Deutschen Bundestages](#)

Informationen zu den etablierten Veranstaltungsformaten der Außenbeziehungen

Politische Besuche

Informationsveranstaltung zu aktuellen Entwicklungen im Konzern. Einzelpersonen oder Gruppen von Amts- und Mandatsträgern aus dem In- und Ausland. Findet auf Anfrage der Politik oder Einladung an Standorten des Konzerns in Deutschland statt.

Volkswagen Konzern Neujahrsempfang

Abendempfang zur Positionierung des Volkswagen Konzerns als Dialogpartner mit den europäischen Entscheidungsträgern im Brüsseler Regulierungsumfeld. 100 bis 200 Teilnehmer aus EU-Institutionen, europäischen Verbänden und Unternehmen, Vertretern der Zivilgesellschaft und Journalisten. Findet jährlich in Brüssel statt.

Informationen zu den von den Außenbeziehungen unterstützen Parteiveranstaltungen und zu Anzeigenkosten im Kalenderjahr 2022

VOLKSWAGEN GROUP

Unterstützung von Parteiveranstaltungen

Sponsoringbetrag (gesamt) in €	0
--------------------------------	---

Das Parteiensponsoring ist mit dem Ziel verbunden, öffentlich auf das Unternehmen und seine Projekte aufmerksam zu machen.

Im Zuge der allgemeinen und betrieblichen Beschränkungen aufgrund der COVID-19-Pandemie wurden im Kalenderjahr 2022 keine Parteiveranstaltungen gesponsert.

Anzeigenkosten für parteinahe Publikationen

Anzeigenbetrag (gesamt) in €	0
------------------------------	---

Im Zuge der allgemeinen und betrieblichen Beschränkungen aufgrund der COVID-19-Pandemie wurden im Kalenderjahr 2022 keine Anzeigen geschaltet.

Wesentliche Positionen im Dialog mit der Politik | 2022

Wir sehen es als unsere Verantwortung, im Dialog mit unseren Stakeholdern in Politik und Zivilgesellschaft den Rahmen für unser wirtschaftliches Handeln aktiv mitzugestalten. Dabei stellen wir eine einheitliche Kommunikation aller Marken und Gesellschaften sicher. Unsere Positionen bringen wir auch in die Diskussionen in den Verbänden ein. Wesentliche Positionen, die wir im Jahr 2022 vertreten haben, in alphabetischer Reihenfolge:

Arbeit in der Pandemie	2
Automatisiertes Fahren.....	2
China	2
Datenregulierung.....	2
Dekarbonisierung.....	3
Elektromobilität und Ladeinfrastruktur	3
Energieversorgung und Erneuerbare Energien.....	4
Euro7-Gesetzgebung.....	4
Industriepolitik der EU und Förderinstrumente.....	5
Internationale Handelspolitik.....	5
Künstliche Intelligenz.....	6
Nachhaltige Finanzierung.....	6
Rechtsextremismus	6
Transformation und Zukunft der Automobilindustrie.....	6
Transparenz von Public Affairs.....	7
Wettbewerbsfähigkeit und Förderung.....	7
Wirtschaft und Menschenrechte.....	7
Zukunft der Mobilität.....	7

Arbeit in der Pandemie

Die Gesundheit der Beschäftigten hatte auch im dritten Jahr der Pandemie oberste Priorität. Mit eigenen Testkapazitäten und Impfangeboten an Standorten weltweit konnten die öffentlichen Gesundheitssysteme entlastet werden. In Deutschland war es ein Anliegen, gesetzliche Vorgaben zur Arbeitszeit im Sinne der Beschäftigten und der betrieblichen Realität zu modernisieren. Zeitarbeit sollte als wichtiges Flexibilisierungsinstrument erhalten und die Kurzarbeitergeldregelung in 2023 fortgeführt werden.

Automatisiertes Fahren

Vernetzte, hochautomatisierte und zukünftig auch autonome Fahrzeuge haben das Potenzial, den Verkehr sicherer, sauberer und effizienter zu gestalten. Für die neuen Technologien ist ein klarer, adäquater und möglichst harmonisierter Rechtsrahmen unabdingbar, der ethische Aspekte in der Produktentwicklung umfasst und für Datenerhebung und -nutzung die Produkt- und Verkehrssicherheit sowie das Datenschutzinteresse der Nutzer einbezieht. Des Weiteren sind Anpassungen der Infrastruktur hin zu größerer Vernetzung hilfreich und erhöhen den Komfort - beispielsweise ein flächendeckendes, unterbrechungsfreies, schnelles Funknetz. Auch Maßnahmen wie digitale Stadtkarten und deutlich lesbare Fahrbahnmarkierungen und Verkehrsschilder gehören dazu. Die Lizenzierung von Daten aus Fahrzeugen und deren Nutzung für Services und Innovationen wird ein wichtiges neues Geschäftsmodell.

China

Die Bundesregierung sollte an der Politik des kritischen Dialogs, der internationalen Zusammenarbeit und einer Vertiefung der wirtschaftlichen Beziehungen mit China festhalten. Wir unterstützen dabei den differenzierten Ansatz der EU und der Bundesregierung, China als Partner, Wettbewerber und Systemrivalen zu betrachten. In der Ausgestaltung der Chinastrategie sollten alle drei Aspekte ausgewogen berücksichtigt werden. Wir unterstützen die Reduzierung von einseitigen Abhängigkeiten und Diversifizierung, eine wirtschaftliche Entkopplung von China lehnen wir ab.

Datenregulierung

Der Volkswagen Konzern unterstützt den datenwirtschaftlichen Ansatz der Europäischen Kommission von Februar 2022, der mit dem Sektor übergreifenden „Data Act“ Verbrauchern und Drittunternehmen die Möglichkeit einräumen soll, Datenzugang zu erhalten und eben jene Daten auch nutzen zu dürfen. Die allgemeine Stärkung der Nutzerrechte hierdurch begrüßt der Volkswagen Konzern und unterstützt diese.

Einige Regelungen des Data Act sollten angepasst werden, um für die Automobilindustrie mit ihren tiefen Lieferketten ebenso wie für die Nutzer den größtmöglichen Mehrwert zu erzeugen. Zusätzlich zur sektorübergreifenden Regulierung unterstützt der Volkswagen Konzern auch den sektorspezifischen Vorschlag eines EU-weiten Ansatzes der EU Kommission, welcher im zweiten Quartal 2023 erwartet wird.

2022 wurde zusätzlich das [VDA ADAXO-Konzept](#) (Automotive Data Access, Extended and Open) für eine sichere und faire Nutzung der Daten entlang der gesamten Wertschöpfungskette, von der Datenerzeugung im Fahrzeug bis hin zu neuen datenbasierten Services für den Kunden erarbeitet.

An europäischen Initiativen wie dem Cloudprojekt GAIA-X, Catena-X und dem Mobility Data Space, die sich zum Ziel gesetzt haben international wettbewerbsfähige Dateninfrastrukturen aufbauen zu wollen, beteiligte sich der Volkswagen Konzern aktiv. Ebenso auf nationaler wie auch internationale Ebene an offiziellen Konsultationen zu digitalpolitischen Themen.

Dekarbonisierung

Der Volkswagen Konzern bekennt sich zum Zwei-Grad-Ziel des Pariser Klimaabkommens. Bis 2050 will er als gesamter Konzern ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen sein. Diese Ambition für den Klimaschutz ist gleichfalls zentraler Teil des Umweltleitbilds [„goTOzero“](#), das für bilanziell CO₂-freie Wirtschaftsweise steht.

Um langfristig eine ganzheitliche CO₂-Reduktion auch im Verkehrssektor zu erreichen, ist der Ausbau erneuerbarer Energien der entscheidende Beitrag zur Erreichung der Klimaziele.

Der Konzern begrüßt den „European Green Deal“ und das „Fit for 55“-Paket als wichtigen Regulierungsrahmen auf EU-Ebene. Gemeinsam mit der Einigung über die künftige CO₂-Flottenregulierung für Pkws und leichte Nutzfahrzeuge haben die europäischen Institutionen ein klares und erwartetes Zeichen für den Klimaschutz gesetzt. Zur Erreichung der Flottenziele stellt die Elektrifizierung der Fahrzeugportfolios dabei die zwingend notwendige Voraussetzung dar. Seiner Verantwortung wird der Konzern mit hohen Investitionen in die Elektromobilität gerecht.

Zudem setzt sich der Volkswagen Konzern für eine EU-weite und sektorübergreifende CO₂-Bepreisung ein, welche mit einem wirksamen Carbon-Leakage-Schutz für europäische Unternehmen einhergehen soll. Ein CO₂-Grenzausgleichsmechanismus ist angesichts kontinuierlich steigender CO₂-Kosten in Europa als Maßnahme richtig. Ein fair und mit den WTO-Regularen vereinbar ausgestalteter CO₂ Grenzausgleichsmechanismus kann die weltweiten CO₂-Reduktionsziele und die Pariser Klimaziele stützen und perspektivisch die Grundlage für die Einführung eines globalen Emissionshandels für alle Sektoren bilden.

Durch die Elektrifizierung im Verkehrssektor sinkt der Bedarf an Benzin- und Dieselkraftstoff. Die Verbrenner-Bestandsflotte muss zudem über erhöhte verbindliche Beimischungsquoten von fortschrittlichen Biokraftstoffen und e-fuels ihre CO₂-Emissionen senken.

Elektromobilität und Ladeinfrastruktur

Mit der Einigung über die zukünftige CO₂-Flottenregulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge haben die europäischen Institutionen Ende Oktober 2022 ein klares und erwartetes Zeichen für den Klimaschutz gesetzt: Die Wende zur Elektromobilität ist unumkehrbar.

Der Volkswagen Konzern vertritt die Position, dass sie die ökologisch, technologisch und wirtschaftlich einzig sinnvolle Möglichkeit ist, um Verbrennungsmotoren schnellstmöglich zu ersetzen. Bei Pkw gibt es keine technologisch sinnvolle und verfügbare Alternative zur Elektromobilität. Hier wird der Wirkungsgrad von Strom – und langfristig grünem Strom – am effizientesten genutzt. Bis Elektromobilität sich durchgesetzt hat, sollte der Fokus der Regulatoren auf Aufbau und Unterstützung des notwendigen Umfeldes, besonders des Aufbaus der Ladeinfrastruktur, liegen.

Der Volkswagen Konzern unterstützt Fördermaßnahmen für alle Kundengruppen, einen Mix aus Kauf- und Nutzungsanreizen, gezielte Maßnahmen zur Schaffung eines Gebrauchtwagenmarktes sowie den Aufbau von Ladeinfrastruktur. So muss beispielsweise die Entwicklung einer EU-weiten kundenfreundlichen öffentlichen und privaten Ladeinfrastruktur durch rechtsverbindliche Ausbauziele und Ladepunktquoten für alle Mitgliedstaaten geregelt werden, um den Hochlauf der elektrifizierten Fahrzeuge adäquat bedienen zu können. Damit wäre auch das ambitionierte Ziel ab 2035 in der EU keine neu Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor mehr zugelassen werden machbar .

Der Volkswagen Konzern erwartet, dass auch bei leichten Nutzfahrzeugen und im Schwerlastfernverkehr Elektrifizierung die ausschließliche oder eindeutig bestimmende Lösung sein wird und wirbt für einen stringenten und vorseilenden Aufbau der entsprechenden Ladeinfrastruktur in Europa.

Energieversorgung und Erneuerbare Energien

Deutschland hat sich aus politischen Gründen entschieden, sowohl aus der Atomkraft als auch aus der Kohlekraft auszusteigen. Durch den Ausfall der russischen Gaslieferungen ist Deutschland bei Energiesicherheit und Energieversorgung anfällig geworden. Die Kostenexplosion bei Strom und Wärme stellt eine fundamentale Herausforderung dar. Deutschland muss seine Abhängigkeit von externer Energie reduzieren. Zur Absicherung der industriellen Transformation werden erheblichen Mengen an erneuerbaren Energien benötigt. Dazu bedarf es einen ambitionierten Ausbaus der erneuerbaren Energien, schnelle Genehmigungsverfahren und den Ausbau der Netze. Perspektivisch muss grüner Strom überall in Deutschland zu international wettbewerbsfähigen Preisen zur Verfügung stehen.

Euro7-Gesetzgebung

Der Volkswagen Konzern unterstützt alle Bemühungen für eine Verbesserung der Luftqualität. Besonders durch die stetig wachsende Zahl von Elektroautos und die kontinuierliche Flottenerneuerung hat sich die Luftqualität in den vergangenen Jahren bereits deutlich verbessert.

Euro 7 muss als technisch machbare Regulierung ausgestaltet werden, welche die Branche nicht überfordert, ihre Wettbewerbsfähigkeit erhält und den Vertrieb von Verbrennungsmotoren in allen Segmenten vom Kleinwagen bis zum schweren Nutzfahrzeug ermöglicht, ohne die Transformation zur Elektromobilität zu bremsen. Eine Einführung der neuen Abgasnorm Euro

7 zum angestrebten Zeitpunkt und in der aktuellen Form ist nicht realistisch. Nach Vorlage des finalen Gesetzes voraussichtlich Anfang 2024 bedarf es noch ausreichend Zeit, um benötigte Technologien wie das geplante „On-Board Monitoring“ oder eine „Low emission brake“ zu entwickeln und industrialisieren. Bei einer zu kurzfristigen Einführung drohen daher weitreichende Produktionsstopps.

Neben Einsatztermin und Grenzwerthöhe müssen auch weitere Details der Regulierung, insbesondere die RDE-Testrandbedingungen, schnellstmöglich seitens der EU definiert werden, damit die Serienentwicklung der Fahrzeuge ohne weiteren Zeitverzug starten kann. Bei der Festlegung der Randbedingungen muss vermieden werden, dass die Standards auch für untypische, exotische, nichtrepräsentative Fahrsituationen angewendet werden.

Insgesamt besteht die Gefahr, dass finanzielle Ressourcen von der Transformation zur Elektromobilität abfließen müssen, wodurch das Erreichen der Ziele zur Elektromobilität in 2030 und 2035 gefährdet ist.

Industriepolitik der EU und Förderinstrumente

Ein geeintes, zukunftsfähiges und im internationalen Wettbewerb starkes Europa liegt im Interesse des Volkswagen Konzerns. Der europäische Binnenmarkt, grenzüberschreitender Handel sowie die Freizügigkeit für Fachkräfte und der Austausch von Wissen sind Grundbedingungen der Wettbewerbsfähigkeit.

Die Europäische Union hat für eine kurzfristig wirksame Industriepolitik keine geeigneten Instrumente und kann mit den Förderungen in den USA oder China nicht mithalten. Das Instrument IPCEI („Projekte gemeinsamen europäischen Interesses“) ist zu schwerfällig und zu kompliziert. Der Volkswagen Konzern befürwortet einen Transformationsfonds für Projekte im Bereich Klimaschutz, Dekarbonisierung und Umbau industrieller Cluster überall in der EU. Bislang erfolgt Regionalförderung überwiegend in Osteuropa.

Internationale Handelspolitik

Grenzüberschreitender Warenhandel hat weltweit enormes Wohlstandswachstum generiert. Der Fokus internationaler Handelspolitik muss weiterhin auf der Öffnung neuer Märkte und dem Abbau von Handelshemmnissen und nicht auf die Erreichung protektionistischer Ziele gerichtet sein.

Die Deglobalisierung ist kontraproduktiv für Klimaschutz, Fortschritt, Wohlstand und wirtschaftliche Entwicklung. Um protektionistischen Tendenzen entgegenzuwirken und „Reshoring“ zu verhindern, ist eine beschleunigte Umsetzung von verhandelten/ modernisierten Handelsabkommen erforderlich. Aufgrund veränderter geopolitischer und wirtschaftlicher Realitäten ist ein pragmatischer europäischer Ansatz nötig, d.h. Handel mit einer Vielzahl von Partnern, um die Widerstandsfähigkeit und Nachhaltigkeit der Lieferketten zu verbessern. Volkswagen steht für offene, regelbasierte Handelspolitik mit Fokus auf Vernetzung statt auf Entkopplung.

Künstliche Intelligenz

Der Volkswagen Konzern setzt sich mit den Verbänden für eine ausgewogene europäische Regulierung zu Künstlicher Intelligenz (AI Act) ein, die Rechtssicherheit gewährleistet und gleichzeitig ein dynamisches und flexibles Ökosystem schafft, das sich an die ständige Weiterentwicklung der Technologie anpassen kann.

Nachhaltige Finanzierung

Mit der „Strategie zur Finanzierung des Übergangs zu einer nachhaltigen Industrie“ der EU-Kommission sowie dem geplanten delegierten Rechtsakt für die Umweltziele „Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen“, „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“, „Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung“ sowie „Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme“ werden neue Berichtsanforderungen an den Volkswagen Konzern einhergehen. Das Unternehmen verfolgt den Verfahrensprozess zum geplanten delegierten Rechtsakt, mit dem die genannten Ziele konkretisiert werden.

Rechtsextremismus

Während des Zweiten Weltkriegs wurden in Wolfsburg rund 20.000 Zwangsarbeiter beschäftigt. Schon aus seiner Geschichte heraus trägt das Unternehmen die Verpflichtung, sich gegen Extremismus allgemein und besonders gegen ein Erstarken des Rechtsextremismus einzusetzen. Der Volkswagen Konzern handelt parteipolitisch neutral, aber nicht gleichgültig. Er vertritt seine Positionen im Dialog mit der Politik weltweit, aber entscheidet, auf Basis seiner Konzernwerte über den Kontakt zu einzelnen Stakeholdern.

Transformation und Zukunft der Automobilindustrie

Mit der neuen Konzernstrategie 2030 [„NEW AUTO- Mobility for Generations to Come“](#) hat der Volkswagen Konzern den größten Veränderungsprozess seiner Unternehmensgeschichte eingeläutet. Mit der Neuausrichtung des Unternehmens von einem erfolgreichen Automobilunternehmen zu einem weltweit führenden Anbieter für nachhaltige Mobilität und Mobilitätsdienstleistungen, möchte sich der Konzern der Zukunft offen zuwenden.

Der Volkswagen Konzern trägt die EU-politische Entscheidung des Ende des Verbrennerantriebs ab 2035 mit. Neben der allgemein vom Konzern forcierten Antriebswende, hin zur reinen Elektromobilität, möchte der Konzern folglich seine Kompetenzen im Bereich der Batterieprodukten, Batterierecycling und der Ladeinfrastruktur verstärken und erweitern. Auch konsequent wird der kontinuierliche Wandel zur Digitalisierung und Datenwirtschaft vollzogen. Neben eigener Softwareentwicklung und Mobilitätsdienstleistungen wird der Fokus verstärkt auf die Schlüsseltechnologie des autonomen Fahrens gerichtet.

Da der Weg des Wandels nicht alleine vom Volkswagen Konzern bestritten werden kann, baut der Konzern auf die aktive Unterstützung der Politik, dass diese den notwendigen regulatorischen Rahmen für jene Transformation setzt.

Transparenz von Public Affairs

Der Volkswagen Konzern unterstützt Regelungen zur Transparenz von Public Affairs. Wo bereits Vorgaben seitens der Politik in Kraft sind, werden diese befolgt. Auch Dienstleister sind den im Konzern geltenden Grundsätzen und Leitlinien für Public Affairs verpflichtet. Der Konzern ist im Transparenzregister der Europäischen Union ([Eintrag der Volkswagen Aktiengesellschaft](#)) und im [deutschen Lobbyregister \(Eintrag der Volkswagen AG\)](#) registriert und befolgt die damit verbundenen Vorgaben.

Wettbewerbsfähigkeit und Förderung

Das Erreichen der Pariser Klimaschutzziele und damit einhergehende Transformationsprozesse erfordern vom Volkswagen Konzern fortschreitende Innovation, neue Strategien und Technologien, um die Wettbewerbsfähigkeit sicherzustellen. Der Konzern wird sich daher in der gesamten Wertschöpfungskette von der Rohstoffgewinnung über die -veredelung bis hin zum Recycling engagieren. Um Abhängigkeiten zu verringern, wettbewerbsfähig gegenüber China und den USA zu bleiben und gleichzeitig den Einstieg in die Elektromobilität nicht durch hohe Kosten für den Kunden zu bremsen benötigt es jedoch zielgerichteter Förderung.

Insbesondere vor dem Hintergrund des amerikanischen Inflation Reduction Act muss die europäische Förderung die eigene Zellproduktion und dazugehörige Wertschöpfung unterstützen, um langfristig ein attraktives Investitionsumfeld in ganz Europa zu schaffen. Dies beinhaltet auch das Bereitstellen preiswerter, grüner Energie als maßgeblichem Faktor künftiger Standortentscheidungen. Die Dringlichkeit der Transformation erfordert dabei, Förderinstrumente möglichst unbürokratisch und umfassend zu gestalten, was bei aktuellen Maßnahmen wie der Förderung von „Projekten gemeinsamen europäischen Interesses“ (IPCEI) nicht gegeben ist.

Wirtschaft und Menschenrechte

Der Volkswagen Konzern begrüßt die Verabschiedung des Lieferketten-Sorgfaltspflichtengesetzes in Deutschland und unterstützt perspektivisch auch auf EU-Ebene einen verbindlichen Rechtsrahmen, der Unternehmen und ihre Lieferanten der Wahrung von Menschenrechten verpflichtet. Die diesbezügliche Gesetzesinitiative der Europäischen Kommission ist dabei der richtige Schritt in Richtung einheitlicher Standards, der Unternehmen in ihrem Handlungsfeld Rechtssicherheit bietet und Level Playing Fields herstellt. Seit August 2022 hat Volkswagen erstmals eine Menschenrechtsbeauftragte, die das Unternehmen zu diesen Themen berät.

Zukunft der Mobilität

Die Entwicklung von nachhaltigen, vernetzten, sicheren und maßgeschneiderten Mobilitätslösungen für kommende Generationen steht im Fokus. Ziel ist es, die mobile und die digitale Welt so zu verknüpfen, dass Kundinnen und Kunden, Unternehmen und Gesellschaft gleichermaßen profitieren.

Der Volkswagen Konzern ersieht Mobilität als ein menschliches Grundbedürfnis. Demnach wird ein gleichgestelltes nebeneinander unterschiedlicher Mobilitätsangebote als unerlässlich angesehen, um Endverbraucherinnen und Endverbraucher ein bestmöglich auf sie zugeschnittenes Mobilitätsangebot liefern zu können. Eine verbesserte Synergie der einzelnen Mobilitätskonzepte zur Steigerung der persönlichen Freiheit und individuellen Mobilität wird vom Volkswagen Konzern als elementar erachtet, und folglich unterstützt.

Ein fair austariertes Verhältnis an Rechten und Pflichten für bestehende und neue Verkehrsformen der Personenbeförderung ist ein wesentlicher Faktor dafür, dass sich neue Mobilitätsdienstleister mit innovativen Angeboten langfristig etablieren können. Die steuerliche Gleichbehandlung entscheidet darüber, ob der gebündelte Bedarfsverkehr seinen vollen Mehrwert als Ergänzung zum ÖPNV und für die Verkehrs- und Kostenentlastung in Kommunen entfalten kann. So deckt das deutsche Straßenverkehrsrecht in seinen Sonderregeln für den öffentlichen und Gelegenheitsverkehr neue Verkehrsarten wie Ridepooling bisher nicht ab. Es sollte zugunsten umweltfreundlicher Mobilitätskonzepte entsprechend angepasst und Ridepooling straßenverkehrsrechtlich mit Taxen gleichgestellt werden.