



GREENPEACE

SCHWARZBUCH
AUTOLOBBY

www.greenpeace.de

Inhalt

- 03 **Vorwort**
- 04 **Struktur**
- 05 **Methodik**
- 06 **Die »Seitenwechsler«**
- 17 **Die »Lautsprecher«**
- 29 **Die »Doppelspieler«**
- 39 **Namensregister**
- 39 **Quellenverzeichnis**

Wie die Autolobby die Zukunft einer Branche verbaut

Manipulierte Abgaswerte, nichtssagende Effizienzlabel, schwache Grenzwerte für Kohlendioxid, trügerische Verbrauchsangaben, großzügige Dieselprivilegien: Die Liste des Versagens der Verkehrspolitik in Sachen Umwelt ist lang. Die Auswirkungen betreffen uns alle – in Form von zu viel Feinstaub, Ozon und Stickoxiden in unserer Atemluft. Und seit Jahren erlaubt die Politik der Autoindustrie auch noch, sich beim Klimaschutz wegzuducken: Der Verkehrsbereich ist der einzige Sektor in Deutschland, in dem der Ausstoß an Treibhausgasen seit 1990 sogar gestiegen ist.

Kein spürbar reduzierter Schadstoffausstoß, kein Klimaschutz – wie kann ein ganzer Industriezweig derart erfolgreich seine kurzfristigen Interessen durchsetzen?

Die deutsche Autoindustrie und Teile der deutschen Politik sind eng verwoben. Mitunter verwischt die Grenze zwischen Lobbyist und Politiker. Viele, die aktuell in den Lobbybüros der Autokonzerne sitzen, haben zuvor politische Karrieren gemacht, kennen die richtigen Leute und politischen Prozesse. Sie flüstern den Politikern die Interessen der Autoindustrie ein. Und die Politik hört zu, oft hilft sie gerne. Die Branche selbst beeinflusst die politischen Rahmenbedingungen so, dass ihr Geschäft mit schweren, PS-starken Autos floriert.

Letztlich aber ist diese Lobbystrategie erschreckend kurzsichtig: Ein Verwässern und Verzögern von Gesetzen, Richtlinien und Grenzwerten kauft zunächst Zeit. Doch Vorschläge zur politischen Regulierung entstehen nicht im luftleeren Raum. Sie sind Folge eines umweltpolitischen Problemdrucks: Die schlechte Luftqualität in unseren Städten und der globale Klimawandel sind reale Probleme. Auf Zeit zu spielen lässt sie nicht verschwinden. Auf lange Sicht schaden schwache Grenzwerte und nichtssagende Effizienzlabel Deutschlands Autoindustrie – sie werfen die Branche im globalen Wettlauf um innovative und saubere Mobilität zurück. Der Mangel an ökologischen Anreizen durch die Politik führt in eine innovationsfeindliche Sackgasse. Die gefährdet nicht nur das Image, sondern mittelfristig auch die ökonomische Basis einer ganzen Industrie – die prekäre Situation der deutschen Energiekonzerne ist hier ein aktuelles, warnendes Beispiel.

Die Politik muss die Rahmenbedingungen für die Autoindustrie so setzen, dass eine umweltverträgliche und zukunftsfähige Mobilität entstehen kann. Bislang sind die Industrie und ihre Lobbyisten dabei nicht Teil der Lösung, sondern Teil des umweltpolitischen Problems. Dabei zeigt der aktuelle Abgasskandal überdeutlich, dass die gut geölten Beziehungen zwischen Autolobby und Politik die Branche nicht stärken, sondern schwächen. Es ist Zeit, dass die Politik sich von der Autoindustrie emanzipiert.

Fragestellung und Struktur

Warum ist die politische Regulierung des Autoverkehrs so schwach? Wie schafft es die Autolobby immer wieder, umweltpolitische Entscheidungen im Verkehrssektor zu verwässern? Und weshalb verläuft die Aufklärung des aktuellen Abgasskandals so zögerlich? Auf diese Fragen versucht das Schwarzbuch Autolobby Antworten zu geben.

Im Gegensatz zur Kohlelobby, die Politiker durch Posten in Aufsichtsräten und Beratungsgremien direkt einbindet, kauft sich die Autolobby seltener einzelne Abgeordnete. Die Strategie der Autolobby zielt auf den Zugang zur Macht. Die Konzernchefs suchen nach Gesprächen mit der Bundeskanzlerin, den zuständigen Fachministern, ihren Staatssekretären oder EU-Kommissaren. Dieser Zugang wird gezielt eingekauft in Form von hervorragend vernetzten Politprofis. Wichtige Stellen in der Maschinerie der Autolobby werden mit sogenannten *Seitenwechslern* besetzt: Leute, die den Politikbetrieb von innen kennen. Matthias Wissmann, Eckart von Klaeden, Thomas Steg und Dieter Althaus sind die prominentesten Vertreter dieser Seitenwechsler. Sie alle eint das intime Wissen um politische Abläufe, die Kontakte und Zugänge zu den höchsten Etagen der Regierung.

Ansprechpartner der Seitenwechsler sind die sogenannten *Lautsprecher* – hochrangige Politiker, die sich ohne offensichtlichen Grund in die aktuellen Debatten und Entscheidungen zur Autopolitik einschalten. Diese Lautsprecher, zu denen Bundeskanzlerin Merkel und ihr Vorgänger Schröder, Verkehrsminister Dobrindt und sein Vorgänger Ramsauer, diverse Bundeswirtschaftsminister und viele weitere profilierte Politiker gehören, sind quasi die Verstärker und Erfüllungsgehilfen der Anliegen der Seitenwechsler. Die Lautsprecher sind jene im Politbetrieb, die nach den Terminen mit den Vorstandschefs und ihrer Seitenwechsler das sagen und durchzusetzen versuchen, was die Autokonzerne wünschen.

Die sogenannten *Doppelspieler* sind vor allem das Ergebnis des automobilen Sonderfalls in Deutschland: Niedersachsen hält gut 20 Prozent an Europas größtem Autobauer Volkswagen. In diesem Spannungsfeld sind Doppelspieler installiert, die zwar in den Parlamenten sitzen, aber für den VW-Konzern (oder in dessen Sinne) arbeiten. Sie erfüllen einen doppelten Zweck: Offenbar ist es Volkswagen einerseits wichtig, direkten Zugriff auf parlamentarische Prozesse zu bekommen. Andererseits hat die niedersächsische Politik ein Eigeninteresse, politische Prozesse im Sinne von VW zu beeinflussen.

Methodik

Das Greenpeace-Schwarzbuch Autolobby zeigt exemplarisch auf, mit welchen Mitteln und auf welchen Wegen die Autoindustrie auf politische Entscheidungen in Landtagen, im Bundestag, in der Regierung und in der Europäischen Union Einfluss nimmt.

Wie stark ist die Politik mit der Autoindustrie verbunden? Wie setzt die Autolobby einzelne Politiker für ihre Interessen ein? Wo verwischen Grenzen zwischen Ämtern in der Politik und Posten in der Wirtschaft? Wer wechselt von der Politik in die Autolobby oder umgekehrt? Diese Fragen waren Ausgangspunkt des Schwarzbuches.

Von Interesse bei der Zusammenstellung waren die Mandatsträger im Bundestag, in Landesparlamenten und im Europaparlament. Ebenfalls untersucht sind die Vertreter der Bundes- sowie verschiedener Landesregierungen der vergangenen zwei Jahrzehnte. Ins Visier genommen sind zudem ehemalige Politiker, die in die Automobilwirtschaft gewechselt sind. Ebenfalls Beachtung finden Parteimitarbeiter – wie etwa Persönliche Referenten von Politikern oder Pressesprechern, die mit einem breiten Wissen um Strukturen und Persönlichkeiten die Seiten wechselten. Genutzt wurden öffentlich zugängliche sowie entgeltpflichtige Datenbanken, Zeitschriftenarchive und Archive von Onlinepublikationen.

Entstanden sind 33 Portraits von Politikern und Lobbyisten, die ihre Arbeit der Unterstützung der Autoindustrie verschrieben haben. Bei den Portraits sind jeweils das Geburtsjahr, die Parteizugehörigkeit und die entscheidende Funktion in Bezug auf die Autolobby vermerkt. Die Politiker sind in drei Typen eingeteilt: Als *Seitenwechsler* gelten Personen, die zum Beispiel aus der Politik in die Automobilwirtschaft gegangen sind. Als *Lautsprecher* werden Politiker bezeichnet, die sich in besonderem Maße für die Autoindustrie einsetzen – sei es aus innerer Überzeugung, oder weil etwa Seitenwechsler es ihnen erfolgreich eingeflüstert haben. *Doppelspieler* schließlich sind Politiker, die ein politisches Mandat innehaben und gleichzeitig die Interessen der Autoindustrie vertreten.



Die »Seitenwechsler«

Matthias Wissmann
Eckart von Klaeden
Thomas Steg
Dieter Althaus
Martin Jäger
Dieter Spöri
Volker Hoff
Joachim Koschnicke
Hans-Christian Maaß
Michael Jansen
Peter Fischer
Reinhold Kopp



Matthias Wissmann

Vom Bundesverkehrsminister zum Cheflobbyisten

Geburtsjahr: 1949

Partei: CDU

Als die europäischen Umweltminister 1995 beschließen, den Klimaschutz auch im Verkehrssektor anzugehen, heißt die deutsche Umweltministerin Angela Merkel und ihr für das Thema Verkehr zuständiger Kabinettskollege Matthias Wissmann. Gegen die – oder vielleicht doch eher mit den beiden CDU-Politikern kann die mächtige Autolobby damals lange Übergangsfristen erstreiten. Bis zum Jahr 2012, also stolze 17 Jahre, bekommen die Autobauer Zeit, um sich auf die neuen Grenzwerte einzustellen. Dann sollen alle in der EU verkauften Autos maximal noch 120 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer ausstoßen.

Seither sind diese Pläne weiter verwässert. Einen großen Anteil daran trägt Merkels damaliger Kabinettskollege Wissmann, der im Jahr 2007 auf den Thron der deutschen Autolobby wechselt. Der frühere Verkehrsminister Wissmann wird Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA). Zudem vertritt er die deutsche Automobilwirtschaft im Lobbyverband Pro Mobilität, dessen Vizepräsident er ist.¹

Unter Wissmanns Leitung kann die Autolobby das Inkrafttreten der Kohlendioxidgrenzwerte weitere drei Jahre aufschieben, bis 2015. Zudem dürfen es die Hersteller der in der EU verkauften Autos laxer angehen mit den saubereren Abgasen: Der Grenzwert wird hier auf 130 Gramm Kohlendioxid im Durchschnitt der Modellpalette eines Herstellers heraufgesetzt.

Bei diesem »Meisterstück« helfen auch die exzellenten politischen Kontakte des früheren Bundesverkehrsministers, der insgesamt über 30 Jahre im Bundestag saß. Dort war er Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaft und Technologie, Chef des Ausschusses für die Angelegenheiten der EU und zehn Jahre lang wirtschaftspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion. Auch Bundesminister für Forschung und Technologie war Wissmann einige Monate.^{2 3}

Wissmann sieht kein Problem in seinem Wechsel aus der Politik in die Wirtschaft, mehr noch, er findet, »dass ein selbstverständlicher Wechsel zwischen Wissenschaft, Wirtschaft und Politik auch neue Impulse bringt«. ⁴ Für das Setzen solcher Impulse bekommt Wissmann reichlich Gelegenheit. Allein neun Mal trifft er zwischen 2010 und 2013 Kanzlerin Merkel, weitere zwölf Mal andere Regierungsmitglieder. Seine VDA-Kollegen treffen in dieser Zeit insgesamt 59 Mal mit Regierungsvertretern zusammen.⁵

Seinen bislang größten Coup landet Wissmann 2012: Eine Verordnung, die die Kennzeichnung des Energieverbrauchs von Neuwagen regeln soll, schreibt die Autolobby einfach selbst. In einem Brief an das Verkehrsministerium schreibt VDA-Präsident Wissmann, sein Verband und das Wirtschaftsministerium hätten sich schon im Februar 2010 »über einen konkreten Vorschlag« verständigt.⁶ Nun gehe es nur noch darum, auch das Umweltministerium davon zu überzeugen, schreibt Wissmann.⁷

Das sogenannte Energielabel hätte zeigen sollen, wie effizient beziehungsweise klimaschädlich das Fahrzeug ist. Das hätte Kleinwagen begünstigt und große, schwere Modelle belastet. Ein Alptraum für die deutschen Hersteller, den der VDA-Präsident erfolgreich verhindert. Über das Wirtschaftsministerium wird ein System etabliert, das den Verbrauch eines Autos ins Verhältnis zu seinem Gewicht setzt. Die Folge: Manche Kleinwagen mit niedrigem Verbrauch weisen einen schlechteren Koeffizienten auf, als schwere, spritdurstige Limousinen. So wird der 2,5 Tonnen schwere BMW ActiveHybrid X6 mit 231 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer in der Effizienzklasse C einsortiert, ein 875 Kilogramm leichter Citroën C1, der 106 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer emittiert, aber in der Klasse D.⁸ Mit dem neuen Kennzeichnungssystem, so schreibt die VDA-Geschäftsführung im April 2010 an die drei Ministerien, »sollte sichergestellt werden, dass alle Hersteller ihre Topprodukte auch in den vordersten Rängen wiederfinden«. ⁹

Begleitet wird diese Politik mit Großspenden aus der Autoindustrie beziehungsweise von BMW-Hauptanteilseignern in Höhe von knapp 800.000 Euro an die drei Regierungsparteien CDU, CSU und FDP.¹⁰ Am 3. Mai 2010 verkündet Bundeswirtschaftsminister Rainer Brüderle (FDP), dass sich sein Haus und das Umweltministerium auf gemeinsame Eckpunkte für eine Novelle der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV) verständigt hätten, die »von den deutschen Automobilherstellern mitgetragen« werden.¹¹ Der Verband der Automobilindustrie habe »ungeniert die schwarz-gelbe Bundesregierung als Handlanger ihrer Interessen« benutzt, kritisiert die Deutsche Umwelthilfe damals.¹²



Eckart von Klaeden

*Vom Staatsminister im Bundeskanzleramt
zum Daimler-Cheflobbyisten*

Geburtsjahr: **1965**
Partei: **CDU**

Eckart von Klaeden, seit 1994 Mitglied des Deutschen Bundestages, gilt seit den 2000er Jahren als Vertrauter von Angela Merkel. Kein Wunder also, dass die wiedergewählte Kanzlerin von Klaeden im Oktober 2009 zu ihrem Staatsminister im Bundeskanzleramt macht und als Koordinator der Bundesregierung für Bürokratieabbau und bessere Rechtsetzung ernannt. Doch im Mai 2013 wird bekannt, dass sich Merkel für die nächste Legislaturperiode einen neuen Staatsminister suchen muss: von Klaedens Wechsel zu Daimler lässt sich nicht länger verheimlichen und löst eine heftige Debatte über die Käuflichkeit von Politikern aus.

»Der Bürger muss den Eindruck haben, ab sofort sitzt Daimler am Kabinetttisch«, erklärt etwa SPD-Fraktionsgeschäftsführer Thomas Oppermann.¹³ Denn von Klaeden sitzt damals ja weiterhin am Kabinetttisch, und natürlich gehen zu dieser Zeit – und gingen in den Jahren zuvor – auch Vorgänge über seinen Schreibtisch, die Daimler betreffen – ziemlich oft sogar: Insgesamt sieben Mal trifft sich Staatsminister Klaeden zwischen 2010 und 2013 im Kanzleramt mit Vertretern der Automobilindustrie, darunter drei Mal mit Vertretern von Daimler. Weiterhin belegt sind fünf Treffen mit Lobbyisten des Luftfahrt- und Rüstungskonzerns EADS, an dem Daimler bis April 2013 beteiligt ist.¹⁴ Wann in dieser Zeit von Klaedens Entscheidung reift die Seite zu wechseln, ist nicht bekannt.

Bekannt aber ist, dass von Klaeden offenbar noch kurz bevor sein Seitenwechsel öffentlich wird interne Vorlagen des Bundeskanzleramtes zur Regelung des Kohlendioxidausstoßes in der EU erhalten hat. In einer Antwort des Bundeskanzleramtes heißt es, von Klaeden habe »drei interne Vorlagen des Bundeskanzleramtes an die Hausleitung zum Sachstand der Regelung der Kohlendioxidemissionen von Pkw im Abdruck zur Kenntnis« erhalten.¹⁵

Sein intransparenter Wechsel zu Daimler bringt von Klaeden eine staatsanwaltschaftliche Ermittlung ein. Der Vorwurf lautet Vorteilsnahme. Von Klaeden sei bei seinen Entscheidungen am Kabinetttisch von der Autoindustrie beeinflusst worden. Die Staatsanwälte können dem Neulobbyisten allerdings nichts nachweisen, im Februar 2015 wird das Verfahren nach knapp anderthalb Jahren Ermittlungen eingestellt.¹⁶



Thomas Steg

Erst Regierungssprecher, dann VW-Cheflobbyist

Geburtsjahr: 1960
Partei: SPD

Der studierte Psychologe und Sozialwissenschaftler Steg tauscht die Journalistenlaufbahn schnell gegen einen Sprecherposten: Nach zwei Jahren bei der Braunschweiger Zeitung wechselt er 1988 als Pressesprecher zum niedersächsischen DGB, 1991 ins Sozialministerium nach Hannover, 1995 schließlich wird er Sprecher der niedersächsischen SPD. 1998 befördert ihn der frisch gewählte Bundeskanzler Gerhard Schröder (SPD) zum stellvertretenden Leiter des Kanzleramtes – zunächst unter Bodo Hombach, dann unter Franz-Walter Steinmeier.¹⁷

Im Oktober 2002 wird Steg zum zweiten Sprecher der deutschen Bundesregierung berufen – ein Job, der ihm Einblicke ins Innerste der Bundesregierung gewährt. Zum Beispiel bei der Schlacht, die Kanzlerin Angela Merkel (CDU) 2007 gegen die Klimaschutzpläne der EU schlägt. Für die deutschen Hersteller mit ihren schweren Autos seien die EU-Vorgaben zum Kohlendioxid ausstoß nicht zu schaffen, so Regierungssprecher Steg: »Für die Bundesregierung ist dieses Verhalten der EU-Kommission nicht erklärlich.«¹⁸

Im Juli 2009 zieht Steg als Medienkoordinator die Fäden im Wahlkampf des SPD-Kanzlerkandidaten Frank-Walter Steinmeier. Nach dessen Wahlschlappe gründet Steg die STEG – Kommunikation und Beratung GmbH, die Politik- und Kommunikationsberatung anbietet. Dazu nutzt er seine langjährige Erfahrung in der Politik: »Ich kenne einfach die politischen Mechanismen und kann neue Entwicklungen dementsprechend einschätzen.«¹⁹

Seit Februar 2012 ist er Generalbevollmächtigter für Außen- und Regierungsbeziehungen der Volkswagen AG.²⁰ Dort nutzt Steg seine alten Kontakte: Aktenkundig ist etwa ein Gespräch unter vier Augen mit Bundesumweltminister Peter Altmaier (CDU), der danach zur »Werksbesichtigung bei Volkswagen und Kennlerngespräch mit Herr Dr. Martin Winterkorn« nach Wolfsburg reist.²¹

Der Sozialdemokrat Thomas Steg ist auch mit Merkels engsten Mitarbeitern per Du. So schreibt Steg etwa handgeschriebene Briefe an die »liebe Beate« im Kanzleramt – Merkels Büroleiterin Beate Baumann.²² Schließlich hatten Steg und VW im Kanzleramt ein kleines Ritual etabliert: Jeweils zum Jahresanfang ließ sich VW-Chef Martin Winterkorn von Angela Merkel zum persönlichen Gespräch bitten. Zeitfenster: 45 Minuten. Protokolle dieser Runden gibt es nach Recherchen des Stern keine: »Gelegentlich wurden sogar die Mitarbeiter vor die Tür verbannt. Nur Merkel und Winterkorn wissen wirklich, was in ihrem Büro verhandelt wurde.« Es könnten die Interessen einer vermeintlich bedrohten Industrie gewesen sein. »Lage der europäischen Autoindustrie ist sehr ernst«, findet sich als handschriftliche Notiz auf einem Vermerk, offenbar von der Kanzlerin selbst.²³



Dieter Althaus

Vom Ministerpräsidenten zum Auto-Lobbyisten

Geburtsjahr: 1958
Partei: CDU

Ab 1985 Mitglied der sogenannten »Blockflöten-CDU« der DDR, startet Dieter Althaus nach der Wiedervereinigung eine steile Politkarriere. Vom stellvertretenden CDU-Vorsitzenden in Thüringen über den Posten des Kultusministers arbeitet sich Althaus bis 1999 zum CDU-Fraktionschef im Thüringer Landtag hoch. Ein Jahr später wird er zum Landesvorsitzenden seiner Partei und zieht zudem in deren Bundesvorstand ein. Von 2003 an amtiert er als Thüringens Ministerpräsident²⁴, muss bei den Landtagswahlen Ende August 2009 jedoch eine Wahlschlappe einstecken und tritt zurück.²⁵ Wenige Monate später wechselt er in die Automobilindustrie – ausgerechnet zu Magna, dem

kanadisch-österreichischen Autozulieferer: Als Ministerpräsident hatte Althaus sich während der Opel-Krise für eine Übernahme Opels durch Magna stark gemacht. Auf seinem neuen Posten bei Magna firmiert der ehemalige Ministerpräsident nun als Vizepräsident und Cheflobbyist von Magna International mit Sitz in Wolfsburg.²⁶ Althaus ist verantwortlich für »Kontakte zu öffentlichen Stellen in Deutschland«.²⁷ Auf seiner Homepage beschreibt er seine heutige Aufgabe so: »enge Zusammenarbeit mit staatlichen Stellen in Europa und regionalen Institutionen für Förderungen im Bereich Technologie und Investitionen sowie Kontaktpflege zu öffentlichen Stellen«.²⁸



Martin Jäger

Der Doppelwechsler: Vom Außenministerium über Daimler zum Finanzministerium

Geburtsjahr: 1964
Partei: CDU

Martin Jäger wechselt die Seiten gleich zweimal: Der ausgebildete Diplomat beginnt seine Karriere im Außenministerium unter Klaus Kinkel und wechselt später ins Kanzleramt, um Kanzler Gerhard Schröders europapolitische Reden zu schreiben. 2005 folgt der nächste Karriereschritt: Das CDU-Mitglied Jäger wird Sprecher von Kanzleramtsminister Frank-Walter Steinmeier, ein Job den er auch behält, als der SPD-Mann Außenminister wird.²⁹

Dann der Bruch: 2008 wechselt Jäger zu Daimler – als Leiter des Bereichs Global External Affairs and Public Policy, wie der Autokonzern den Posten des Cheflobbyisten umschreibt.³⁰ Jägers eigene Jobbeschreibung klingt nüchterner: »Ich bin verpflichtet worden, um für Daimler weltweit politische Interessenvertretung zu organisieren.«³¹ Dabei nutzen ihm seine Erfahrungen und Kontakte aus dem Kanzleramt: Insgesamt 15 Mal trifft sich Daimler-Chef Dieter Zetsche zwischen Anfang 2010 und Mitte 2013 mit Bundeskanzlerin Angela Merkel, mindestens drei Mal zu Gesprächen unter vier Augen. Die Kanzlerin nimmt sich im Januar 2011 sogar die Zeit, um beim Festakt zu 125 Jahre Daimler AG in Stuttgart dabei zu sein.³²

Auch Jäger selbst pflegt seine Kontakte in dieser Zeit eifrig: Er trifft sich mit Staatsminister Eckart von Klæden, mit Staatssekretär Walther Otremba aus dem Finanzministerium, mit Staatssekretär Jochen Hohmann aus dem Wirtschaftsministerium, mit Wirtschaftsminister Philipp Rösler, mit Gesundheitsstaatssekretärin Annette Widmann-Mauz und mit Umweltstaatssekretärin Katherina Reiche.³³

Nicht nur seine Kontakte, auch die Einblicke aus dem Kanzleramt nutzen dem Lobbyisten Jäger. Etwa für die europäischen Regelungen der Kohlendioxidgrenzwerte bei Autos. Jäger kennt die Prozesse, hatte im Kanzleramt lange mit der Europapolitik zu tun: »Ich weiß, wie Europa funktioniert. Ich habe sozusagen mein methodisches Wissen auf ein neues Arbeitsgebiet übertragen.«³⁴

2013 der nächste Wechsel: Jäger wird deutscher Botschafter in Afghanistan.³⁵ Nur ein Jahr später kehrt er als Sprecher von Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble zurück nach Berlin. Der frühere Autolobbyist sitzt nun in jenem Ministerium, das über die Mineralölsteuer, die KFZ-Steuer und jegliche Förder- und Investitionsentscheidungen mitbestimmt.



Dieter Spöri

Vom Wirtschaftsminister zum Daimler-Cheflobbyisten

Geburtsjahr: **1943**

Partei: **SPD**

Bevor der Diplom-Volkswirt Spöri in die Politik geht, arbeitet er von 1970 bis 1974 als stellvertretender Leiter des ISW (Institut für Südwestdeutsche Wirtschaftsforschung) und Lehrbeauftragter für Wirtschaftspolitik an der Universität Stuttgart. Ab 1976 ist Spöri Bundestagsabgeordneter, von 1984 bis 1988 steuerpolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion und Obmann im Finanzausschuss des Bundestages. Nach 1988 bewirbt er sich mehrmals erfolglos als Spitzenkandidat auf den Posten des Ministerpräsidenten in Baden-Württemberg, wird von 1992 bis 1996 zumindest Wirtschaftsminister und stellvertretender Ministerpräsident des Landes.³⁶

1999 wechselt Spöri die Seiten und geht zu Daimler. Der ehemalige Wirtschaftsminister aus dem »Ländle« baut die Konzernrepräsentanz für Bundesangelegenheiten in Berlin auf, die er fast zehn Jahre leitet.³⁷ Der frühere 68er Spöri scheint bei Daimler seine Berufung gefunden zu haben. Daimler-Chef Dieter Zetsche lobt 2008 die Arbeit des früheren Politikers: »Spöri und sein Team haben einen wichtigen Beitrag dazu geleistet, dass Daimler in der Bundesregierung, in den Bundestagsfraktionen und bei Parteien und Verbänden einen hervorragenden Ruf genießt.«³⁸

In Spöris Zeit als Cheflobbyist fallen so wichtige Entscheidungen wie die Einführung der Kohlendioxidgrenzwerte bei Autos, die von den Lobbyisten erfolgreich aufgeweicht werden.³⁹ Wie das gelungen ist, erklärt er später so: »Jeder Vorstandsvorsitzender eines Dax-Konzerns bekommt doch bei der Kanzlerin einen Privattermin samt Abendessen, wenn er im Kanzleramt anrufen lässt.« Dabei mache die Politik es der Industrie nach Spöris Meinung leicht. Das Parlament bringe ohne die Beratung der Industrie, die extra in die Ministerien und zu Hearings bei der Gesetzesarbeit eingeladen werde, überhaupt keine brauchbaren Gesetze zustande. Lobbykritische Stimmen aus der Politik kann er nicht verstehen, denn die Fraktionen und Parteien würden förmlich darum betteln, vom Sponsoring der Konzerne zu profitieren. »Die gleichen Leute, die (...) Front machen gegen den Lobbyismus, rufen doch jedes Jahr bei den Konzernen an und wollen Geld für die kulinarisch meist extravaganten Sommerfeste ihrer Fraktion oder ihrer Partei.«⁴⁰ 2008 verlässt Spöri Daimler⁴¹ und heuert beim Personalberater PMC International an.



Volker Hoff

Vom Europaminister zum Opel-Lobbyisten

Geburtsjahr: 1957
Partei: CDU

Volker Hoff arbeitet sich seit den 70ern aus den Tiefen der hessischen Landespolitik immer weiter nach oben. 1984 wird er Mitglied des Landesvorstands der CDU, 1991 hessischer Landtagsabgeordneter, im April 2003 stellvertretender Fraktionsvorsitzender, im März 2006 schließlich Hessischer Minister für Bundes- und Europaangelegenheiten. In dieser Position unterstehen Volker Hoff damals die hessischen Landesvertretungen in Brüssel und Berlin, er ist in dieser Funktion auch Mitglied des Ausschusses der Regionen in Brüssel.⁴² Als solches bekämpft er die Klimapolitik der EU, speziell die angedachten Grenzwerte für Neuwagen⁴³ und den Emissionshandel.⁴⁴

Anfang 2010 wird Hoff's geplanter Wechsel in die Industrie bekannt. Er will Cheflobbyist bei Opel werden.⁴⁵ Besonders pikant: Hoff will auch als Opel-Lobbyist sein Landtagsmandat behalten.⁴⁶ »Ich traue mir zu, Beruf und Mandat unter einen Hut zu bringen«, sagt der Abgeordnete – ausgerechnet zu einer Zeit, in der das hessische Parlament über neue Staatshilfen für Opel berät.⁴⁷ Großer öffentlicher Druck zwingt Hoff, sein Mandat im Februar 2010 doch niederzulegen.⁴⁸

Die Aufgaben seines neuen Jobs sind Hoff vertraut: »In gewisser Weise war ich vorher Lobbyist für Hessen in Berlin und Brüssel, heute bin ich es für Opel in Europa«, erklärt er nach seinem Wechsel.⁴⁹ Dabei ist seine Arbeitsweise schon zuvor umstritten: Bereits während seines Wirtschaftsstudiums baut Volker Hoff eine PR-Agentur auf. Von 1988 bis 2006 ist er geschäftsführender Gesellschafter der Zoffel Hoff Partner Werbeagentur, die durch verschiedene Gerichtsprozesse Berühmtheit erlangt. Die Agentur sei über Jahre »ein Knoten des CDU-Netzwerks« gewesen, wie Hajo Schumacher in seinem Buch »Roland Koch – verehrt und verachtet« schreibt.⁵⁰ Die Frankfurter Rundschau nennt die Agentur gar die »informell verlängerte Parteizentrale der Hessen-CDU, Zuständigkeitsgebiet: Öffentlichkeitsarbeit«. 2002 druckte die Agentur beispielsweise eine zwölfseitige Broschüre zur Riester-Rente, angeblich nur für die 245 Mitglieder der CDU/CSU-Fraktion bestimmt. Kostenpunkt: 32.400 Euro, finanziert aus Steuergeldern.⁵²

Hoff greift auch für seinen neuen Arbeitgeber auf alte Verbindungen zurück: »Sicher machen Kontakte zu Verwaltungen und Regierungen einen großen Teil meiner Arbeit aus.«⁵³ Insgesamt fünf Mal trifft sich ein Opel-Vorstand zwischen Anfang 2010 und März 2013 mit Bundeskanzlerin Merkel. Mehrfach findet der Chef des Bundeskanzleramtes Zeit, sich mit Opel-Chefs zu treffen, genau wie Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) oder Wirtschaftsminister Philipp Rösler (FDP). Hoff selbst trifft sich aktenkundig mit Staatssekretär Jochen Hohmann aus dem Wirtschaftsministerium.⁵⁴

Im Zuge der Krise beim Opel-Mutterkonzern General Motors verliert Hoff im Juli 2012 seinen Posten.⁵⁵ Zu dieser Zeit läuft bereits ein Prozess gegen ihn. Im November 2012 wird Hoff wegen »leichtfertiger Geldwäsche« vom Landgericht Wiesbaden gemeinsam mit seinem Medienagenturpartner Reinhard Zoffel zur Zahlung von 2,5 Millionen Euro Schadenersatz verurteilt.⁵⁶ Hoff bestreitet, dass seine Demission bei Opel etwas mit dem seit 2011 laufenden Verfahren zu tun haben könnte. Im Juli 2014 wird das Urteil vom Oberlandesgericht Frankfurt am Main aufgehoben.⁵⁷



Joachim Koschnicke

*Von Angela Merkels strategischem Planer
zum Opel-Cheflobbyisten*

Geburtsjahr: **1972**
Partei: **CDU**

Bis Ende 2012 ist Joachim Koschnicke Geschäftsführer des Meinungsforschungsinstituts Forsa, wechselt zum Jahresbeginn 2013 aber als neuer Cheflobbyist zum Rüsselsheimer Autobauer Opel. Als Vice President European Government Relations verantwortet er die »Pflege und den Aufbau der Beziehungen zu politischen Institutionen und Organisationen sowie zu Regierungen, Verbänden und Unternehmen«. ⁵⁸

Koschnicke startet mit durchschlagendem Erfolg: Am 11. April 2013 empfängt Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) den Opel-Vorstandsvorsitzenden Karl-Thomas Neumann sowie die General Motors-Manager Stephen Girsky und Daniel Akerson. Thema sind die Rahmenbedingungen für geplante Investitionen von General Motors. Bis zum Jahr 2016 sollen umgerechnet vier Milliarden Euro in die deutschen und europäischen Standorte von Opel investiert werden. Gut zwei Monate später sitzt der deutsche Opel-Chef Neumann schon wieder bei der Bundeskanzlerin – bei einem Abendessen im Rahmen des Besuchs von US-Präsidenten Barack Obama.

Koschnicke hält den schon zuvor sehr direkten Kontakt zwischen Rüsselsheim und Kanzleramt aufrecht. Zwischen 2010 und 2013 treffen Opel-Vertreter insgesamt fünf Mal mit Angela Merkel zusammen, zahlreiche weitere Gespräche finden mit Bundeskanzleramtsminister Ronald Pofalla (CDU), Bundeswirtschaftsminister Philipp Rösler (FDP), Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer und weiteren Regierungsvertretern statt. ⁵⁹

Das Geheimnis von Koschnickes gutem Zugang zum Kanzleramt liegt wohl in seiner Vergangenheit. Vor seiner Forsa-Zeit macht er ab 1999 Karriere in der CDU, war unter anderem Büroleiter des CDU-Generalsekretärs. Seine letzte Station in der Partei: Angela Merkels Bereichsleiter für Strategische Planung. ⁶⁰ Man könnte auch sagen: Merkels Mann fürs Brenzlige. Als Jürgen Rüttgers im nordrhein-westfälischen Landtagswahlkampf 2010 kaum eine Peinlichkeit und Panne ausließ, schickte Merkel Koschnicke an den Rhein. ⁶¹ Als er Anfang 2011 aus dem Konrad-Adenauer-Haus zu Forsa wechselt, hat Koschnicke über ein Jahrzehnt die Feinmechanik der CDU studiert und enge Bande zu den wichtigsten Stellen geknüpft.



Hans-Christian Maaß

Vom Merkel-Entdecker zum Cheflobbyist

Geburtsjahr: 1950

Partei: CDU

Hans-Christian Maaß, aufgewachsen in der DDR, startet seine Politikkarriere Anfang der 1980er als Referent des Niedersächsischen Kultusministers Werner Remmers. Es folgt der Posten als stellvertretender Sprecher der CDU, 1987 schließlich der des Pressesprechers von Bundesverkehrsminister Jürgen Warnke. Diesem folgt er 1989 auch als Sprecher ins Bonner Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit.⁶² Später wird Maaß Berater für den DDR-Ministerpräsidenten Lothar de Maizière. Er organisiert die Vereinigung der drei Ostparteien CDU, DSU und Demokratischer Aufbruch zur konservativen Allianz und nennt die wichtigsten Leute der letzten DDR-Regierung »alle meine Kumpels«.⁶³

Maaß gilt als »Entdecker« von Angela Merkel: Lothar de Maizière und sein Cousin Thomas de Maizière hätten sich damals »auch sicherlich mit Hans-Christian Maaß unterhalten, wo man Personal hernehmen kann. Und da ich Sprecherin vom DA war, war das für sie eine Option«, sagt Merkel in einem Interview im Jahr 2005.⁶⁴ Die spätere Kanzlerin zeigt sich dankbar: Als Merkel selbst Bundesministerin ist, lässt sie sich von Maaß beraten. Ihr erster Büroleiter ist seine direkte Empfehlung.⁶⁵

Zu dem Zeitpunkt hat Maaß bereits als Sprecher und Leiter der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit bei Daimler die Seiten gewechselt. Es folgen Jobs bei Bombardier und dem Mautbetreiber Toll Collect. Ende 2007 wird Maaß Chef der Berliner VW-Konzernrepräsentanz.⁶⁶

Als Maaß im September 2015 in vergleichbarer Position zum Autozulieferer Schaeffler wechselt, jubelt dessen Vorstandschef Klaus Rosenfeld: »Wir freuen uns, mit Herrn Maaß einen sehr gut vernetzten Experten zu gewinnen, der als Bevollmächtigter des Schaeffler-Vorstands die Interessen unseres Unternehmens in der Hauptstadt vertreten wird.«⁶⁷ Bekannt ist Maaß als Türöffner zur Kanzlerin, eine Funktion, mit der er es mitunter auch übertrieben hat: Als der Berliner Büroleiter von VW irgendwann auch noch 20 Vorstandsassistenten einen Termin bei der Kanzlerin verschaffen will, blitzt er ab.⁶⁸

Dennoch ist der ehemalige Politiker Maaß auch 25 Jahre nach seinem Wechsel in die Wirtschaft noch immer gut verdrahtet im politischen Berlin: In der 17. Legislaturperiode sind Gespräche unter vier Augen mit Bernhard Heitzer (Staatssekretär von Bundeswirtschaftsminister Philipp Rösler, FDP), mit dem Verkehrsstaatssekretär Klaus-Dieter Scheurle sowie ein Spitzengespräch mit Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer aktenkundig.⁶⁹

Inzwischen ist Maaß Berater beim Consortium Moving Points – einer Unternehmensberatung, die unter anderem »politische Profilbildung« zu ihren Dienstleistungen zählt.⁷⁰



Michael Jansen

Vom Büroleiter bei Angela Merkel zum Leiter der VW-Hauptstadtrepräsentanz

Geburtsjahr: 1968
Partei: CDU

Berlin, Friedrichstraße, Ecke Unter den Linden: An einer der feinsten Adressen Berlins residiert seit 1999 das Automobil Forum der Volkswagen AG. Über der Ausstellung, in der Europas größter Autokonzern seine neuesten Modelle zeigt, arbeitet Michael Jansen, seit April 2015 Leiter der Berliner Konzernrepräsentanz der Volkswagen AG.⁷¹

Der gebürtige Mainzer bringt für seine Aufgaben als VW-Cheflobbyist vor Ort beste Voraussetzungen mit: kosmopolitische Grundhaltung (Jansens Mutter ist Italienerin, eine Zeit seiner Kindheit lebt er in Rom, später geht er in Belgien zur Schule) und politische Verbindungen. Nachdem schon der Vater für die CDU-nahe Konrad-Adenauer-Stiftung arbeitete, macht auch Michael Jansen bei den Christdemokraten Karriere: Als Büroleiter der CDU-Bundesvorsitzenden Angela Merkel macht er sich in der CDU-Bundesgeschäftsstelle unentbehrlich.⁷²

Schon während seines Politikstudiums in Bonn arbeitet Jansen als Hilfskraft beim Bundestagsabgeordneten Karl-Heinz Hornhues, damals stellvertretender Fraktionsvorsitzender der

CDU/CSU, später Vorsitzender des Auswärtigen Ausschusses. Mitte der 90er arbeitet er für Hermann Gröhe, später CDU-Generalsekretär und noch später Bundesgesundheitsminister.⁷³ 2001 wird Jansen Referent in der Planungsgruppe der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, ab 2006 schließlich Merkels Büroleiter im Konrad-Adenauer-Haus. 2010 wechselt Jansen plötzlich die Seiten, zunächst verpflichtet ihn die Deutsche Post DHL Group als Lobbyisten, 2011 wird er Leiter der Hauptstadtrepräsentanz.⁷⁴ 2015 schließlich heuert er in vergleichbarer Position bei VW an.

Michael Jansen wird weiterhin ein guter Draht zu Angela Merkel nachgesagt. Damit ist er nicht alleine bei seinem neuen Arbeitgeber. Jansens direkter Chef ist Thomas Steg (SPD), ehemaliger Regierungssprecher der Kanzlerin.⁷⁵



Peter Fischer

Vom Wirtschaftsministerium zum Lobbyverband

Geburtsjahr: 1941
Partei: SPD

1990 macht Niedersachsens Ministerpräsident Gerhard Schröder den früheren Hannoveraner Stadtrat Peter Fischer zum Wirtschafts- und Verkehrsminister des Bundeslandes. In seiner rund zehnjährigen Amtszeit sitzt Fischer unter anderem der Verkehrsministerkonferenz der Länder vor und wird Aufsichtsratsmitglied der Volkswagen AG, an der Niedersachsen rund 20 Prozent hält.⁷⁶ Aus dem Landtag scheidet er erst Anfang 2003 aus, wenige Monate nachdem er Präsident des Lobbyverbandes Pro Mobilität geworden ist. Dessen Mitglieder bestehen aus Straßenbauunternehmen, Mineralölkonzernen und Autoherstellern, die den Ausbau und die Pflege des Straßennetzes stärken wollen.⁷⁷

Pro Mobilität versucht nicht alleine mit Presseerklärungen (»Stauvermeidung ist Klimaschutz«⁷⁸) Einfluss zu nehmen, auch die vorhandenen Kontakte zur Bundespolitik werden genutzt:

Mal trifft sich Fischer mit Bernhard Heitzer, Staatssekretär von Bundeswirtschaftsminister Philipp Rösler (FDP), mal mit dem damaligen Parlamentarischen Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Andreas Scheuer, dem heutigen CSU-Generalsekretär.⁷⁹ Alles im Dienste der Mobilität, ein Begriff, der im Verband wohl recht eng definiert wird. Die Allianz pro Schiene kritisiert 2002 die Gründung des Verbandes Pro Mobilität als »dreiste Irreführung«. Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene moniert: »Unter dem Deckmantel des Mobilitätsbegriffes werden einseitig Straßeninteressen vertreten.«⁸⁰



Reinhold Kopp

Vom Wirtschaftsminister zum VW-Lobbyisten

Geburtsjahr: 1949

Partei: SPD

In der saarländischen SPD absolviert Reinhold Kopp eine Bilderbuchlaufbahn: Von 1979 bis 1985 sitzt er im Landtag, ist dort unter anderem Parlamentarischer Geschäftsführer und Vorsitzender im Umweltausschuss. 1985 wird er Leiter der Staatskanzlei von Ministerpräsident Oskar Lafontaine, steigt zwischen 1991 und 1994 in dessen Kabinett zum Minister für Wirtschaft und Verkehr auf.⁸¹

Vier Jahre später der Wechsel: Kopp wird auf Empfehlung des damaligen VW-Vorstands und Schröder-Vertrauten Peter Hartz Beauftragter des Vorstandes für den Bereich Regierungsbeziehungen bei Volkswagen.⁸²

VW steht Ende der 90er-Jahre vor Problemen. Durch die milliarden schweren Steuersubventionen für Dieselmotoren entscheiden sich immer mehr Autofahrer für einen Selbstzünder. Doch Dieselmotoren stoßen Rußpartikel aus, die von der Weltgesundheitsorganisation WHO als »definitiv krebserregend« eingestuft werden. Während VWs Konkurrenten – wie etwa die französischen Hersteller – alle Modelle serienmäßig mit einem Rußpartikelfilter ausstatten, will VW lieber einen rußarmen Dieselmotor entwickeln: die VW EA189-Reihe⁸³, eben jene Motoren, die heute wegen installierter Schummelsoftware zurückgerufen werden.⁸⁴

Ab 1998 regiert in Berlin Gerhard Schröders SPD mit den Grünen, die den Bundesumweltminister stellen. Jürgen Trittin drängt in Brüssel auf eine EU-Richtlinie, die den Dieselmotoren sehr niedrige Rußwerte vorschreiben soll. Da aber VW mit seiner Motorenentwicklung noch nicht so weit ist, kommt nun Reinhold Kops Auftritt. Bestens in der Regierungs-SPD vernetzt, setzt sich Kopp erfolgreich dafür ein, VW mehr Zeit für seine Motorenentwicklung zu gewähren. Den deutschen Autobauern und ihren Lobbyisten gelingt es, die Einführung der neuen Abgasnormen, die nur mit Partikelfiltern einzuhalten sind, um zweieinhalb Jahre zu verzögern.

Der damalige Staatssekretär im Wirtschaftsministerium begründet den ausbleibenden Gesundheitsschutz mit Investitionsschutz, man wollte »verhindern, dass Investitionen in rußarme Motoren entwertet werden.«⁸⁵ Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) kommt zu einem anderen Schluss: »Es kann nicht sein, dass die Einführung gesundheitsschonender Partikelfilter unterbleibt oder verschoben werden soll, weil Volkswagen die Technik verschlafen hat und der Vorstandsvorsitzende Pischetsrieder von eigenem Versagen ablenken will.«⁸⁶

Jürgen Resch, Chef der Deutschen Umwelthilfe, erinnert sich an seine Auseinandersetzungen mit VW-Lobbyist Kopp zum Rußpartikelfilter: »Er ließ sich durch nichts abringen. Hat sich nie bewegt. Ihn für Umweltziele zu gewinnen war ein vergeblicher Versuch.«⁸⁷ 2007 scheidet Kopp bei VW aus und arbeitet heute als Wirtschaftsanwalt in Berlin.⁸⁸



Die »Lautsprecher«

Alexander Dobrindt
Angela Merkel
Gerhard Schröder
Günter Verheugen
Peter Ramsauer
Rainer Brüderle
Günther Oettinger
Nils Schmid
Winfried Kretschmann
Werner Langen
Albert Deß



Alexander Dobrindt

Vom CSU-Scharfmacher zum VW-Beschwichtigter

Geburtsjahr: 1970
Partei: CSU

Der Diplomsoziologe Alexander Dobrindt wird 2002 Mitglied des Bundestages, amtiert von 2009 bis 2013 als CSU-Generalsekretär und steigt nach der Bundestagswahl 2013 zum Verkehrsminister auf.⁸⁹ Zunächst macht der frisch gekürte Bundesminister mit der Idee einer sogenannten Ausländermaut – und deren Scheitern – auf sich aufmerksam.⁹⁰ Doch schon taucht ein weit größeres Problem auf. Am 18. September 2015 wird bekannt, dass der Volkswagen-Konzern die Abgaswerte mehrerer seiner Dieselmotoren mit einer Schummelsoftware manipuliert hat. Von den weltweit elf Millionen betroffenen Fahrzeugen fahren alleine 2,4 Millionen in Deutschland.⁹¹

Nun wird klar, warum viele deutsche Städte ihre Luftprobleme seit Jahren nicht in den Griff bekommen,⁹² obwohl Autos doch angeblich immer sauberer werden. Offensichtlich sind viele PKW nur auf dem Prüfstand sauber, nicht aber auf der Straße. Wie schwer es Dobrindt fällt, das gesundheitsgefährdende Problem anzugehen, macht seine Reaktion auf einen Beschluss der Umweltminister deutlich. Als die im April eine blaue Plakette vorschlugen, die besonders schmutzige Autos aus den betroffenen Stadtvierteln raushalten würde, nennt der Dobrindt die Idee „mobilitätsfeindlich“. ⁹³ Klarer lässt sich kaum machen, dass der Minister Politik für Konzerne und nicht für Menschen macht.

Eine Attitüde, die der Minister auch bei der Aufklärung des Skandals an den Tag legt. Die von Dobrindt eingesetzte Untersuchungskommission ⁹⁴ hat Mühe, ihrem Namen gerecht zu werden: Neben Dobrindt und seinem Staatssekretär Michael Odenwald besteht sie aus drei leitenden Beamten des Bundesverkehrsministeriums, die offensichtlich seit Jahren um die technischen Möglichkeiten zur Abgasmanipulation wissen – ohne etwas dagegen getan zu haben.⁹⁵ Dazu kommen Experten des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA), jener Behörde, der die Manipulationen aufgefallen sein müssten – die aber für die Typenzulassung auch von der Autoindustrie bezahlt wird. Als einziger externer Experte findet sich der Münchener Professor Georg Wachtmeister in der Kommission, ein ausgesprochener Motorenfreund, ⁹⁶ der in der Vergangenheit auch für die Autoindustrie gearbeitet hat.⁹⁷ »Diejenigen, die für das Wegschauen verantwortlich sind, sollen jetzt aufklären. Hier wird der Bock zum Gärtner gemacht«, kommentiert Grünen-Verkehrspolitiker Stephan Kühn.⁹⁸

Schon im September 2015 erklärt Dobrindt, er habe »das Kraftfahrt-Bundesamt angewiesen, bei den VW-Dieselmotoren jetzt umgehend strenge spezifische Nachprüfungen durch unabhängige Gutachter zu veranlassen.« Dabei habe VW »seine absolute Unterstützung zugesagt, für alle von uns jetzt angeordneten Tests der Autos.«⁹⁹ Im November legt Dobrindt nach und kündigt an, auch Modelle anderer Hersteller überprüfen zu lassen.¹⁰⁰ Doch die Ergebnisse dieser Messungen werden über Monate geheim gehalten. Erst eine Greenpeace-Anfrage nach Umweltinformationsgesetz zwingt das Dobrindt unterstellte KBA im März 2016 dazu, zumindest einen Teil der Daten zu veröffentlichen.¹⁰¹

Im Gegensatz zu Deutschland, handeln Behörden in Russland, Frankreich, Großbritannien und anderen europäischen Ländern längst.¹⁰² Das niederländische Überwachungsinstitut TNO, quasi der TÜV der Niederlande, untersucht bereits Ende 2015 die Abgaswerte von insgesamt 16 Fahrzeugen im Labor und auf der Straße. Niederländische Medien veröffentlichen die Ergebnisse Ende Januar. Dabei überschreitet der Mercedes C 220 auf der Straße die Grenzwerte für Stickoxid am deutlichsten.¹⁰³

Im Ursprungsland des Skandals präsentiert Dobrindt sich dagegen als Opfer: »Versagt haben doch Strukturen und einzelne Personen im VW-Konzern, die aufgrund von fehlendem Verantwortungsbewusstsein und mangels ethischen Verhaltens so vorgegangen sind, dass die Öffentlichkeit und auch gerade die Kontrollinstanzen vorsätzlich getäuscht werden sollten.«¹⁰⁴ Als Reaktion kündigt Dobrindt »Anti-Schadstoff-Dopingtests« an,¹⁰⁵ also unangemeldete Kontrollen auf staatlichen Prüfständen beim Kraftfahrt-Bundesamt.¹⁰⁶ Nur verfügt das Kraftfahrt-Bundesamt bislang über keine eigenen Prüfstände.¹⁰⁷

Dobrindt hätte lange wissen können, dass Autohersteller die Abgaswerte ihrer Fahrzeuge schönen. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) etwa, weist seit Jahren darauf hin. Bereits im Mai 2013 forderte die DUH die Bundesregierung auf, »das Kraftfahrt-Bundesamt bei offensichtlich fehlerhaften Daten zu behördlichen Nachmessungen zu beauftragen, um dem rechtswidrigen Treiben der Autohersteller ein Ende zu machen.«¹⁰⁸ Auch nachdem die US-Umweltbehörde EPA den Abgasskandal ins Rollen bringt,¹⁰⁹ setzt Dobrindt weiter auf Beschwichtigen und Verzögern. Monate nachdem VW von der EPA überführt wurde, werden im Verkehrsministerium nach wie vor »Prozesse optimiert«, was Dobrindt als »Leitfaden zur Bewältigung der Krise« ausruft und »eine klare Strategie« nennt.¹¹⁰ Mehr und mehr wird Dobrindt zum Teil des Problems: Volkswagen hatte sich in einer Selbstanzeige bezichtigt, 800.000 manipulierte Fahrzeuge verkauft zu haben. Nachdem das Bundesverkehrsministerium interveniert, bleiben davon nur noch 36.000 übrig. »Das ist so, als ob sich ein Steuersünder mit zwei Milliarden Euro Steuerschuld selbst anzeigt, und das Finanzamt sagt: ‚Machen Sie daraus mal 50.000 Euro. Sonst haben wir zu viel Arbeit‘«, kommentiert DUH-Chef Jürgen Resch.¹¹¹

Dobrindts Lösungsansätze für den Skandal schrammen so dicht an der Untätigkeit vorbei, dass die Opposition inzwischen überlegt, einen Untersuchungsausschuss einzusetzen.¹¹² Dobrindt genehmigt dem ihm unterstellten KBA im Januar 2016 die von VW vorgeschlagene technische Lösung für den Volkswagen-SUV Amarok.¹¹³ Messungen am angeblich reparierten Amarok zeigen: Die illegale Abschaltvorrichtung ist ausgebaut – aber die Stickoxidwerte sind nicht gesenkt. Der Ausstoß liegt laut den Messergebnissen vorher wie nachher im Schnitt bei 1,5 Gramm pro Kilometer ¹¹⁴ – dem 8,5-fachen des für das Auto geltenden Euro-5-Grenzwerts.



Angela Merkel

Kanzlerin im Autoland

Geburtsjahr: 1954
Partei: CDU

Nach langem Ringen steht im Juni 2013 ein Kompromiss bei einem wichtigen Thema der europäischen Klima- und Umweltpolitik: Endlich sollen Kohlendioxidobergrenzen für Autos festgelegt werden. Bei einem Treffen der EU-Regierungschefs im Juni soll der Deal abgesegnet werden. Eine Formsache – eigentlich. Doch die deutsche Autolobby hebt den Deal mithilfe der Kanzlerin aus. »Ein Kunststück des Lobbyismus«, urteilt die Zeit.¹¹⁵

Das ging so: Die BMW-Spitze drängt den bayerischen Ministerpräsidenten Horst Seehofer (CSU) dazu, Merkel anzurufen, auf dass die Kanzlerin den Kompromiss verhindere. Daraufhin klemmen sich Merkel und ihre Leute ans Telefon und kontaktieren eine Vielzahl der anderen EU-Regierungschefs. Um den Deal zu verhindern, wird das Veto von vier EU-Staaten benötigt, die 35 Prozent der EU-Bevölkerung ausmachen. Merkels Telefonate sind erfolgreich: Die Kohlendioxidgrenzwerte werden von der Tagesordnung des Treffens der EU-Regierungschefs genommen.¹¹⁶

Der Einsatz der Kanzlerin gegen die Grenzwerte zahlt sich auch für ihre Partei aus: Im Oktober 2013 erhält die CDU drei Spenden von je 230.000 Euro. Die Spender heißen Johanna Quandt sowie ihre Kinder Stefan Quandt und Susanne Klatten, die Familie hinter BMW.¹¹⁷

Nachdem die Entscheidung zwei weitere Male verschoben wird, ist selbst für Parteifreund und EU-Kommissar Günther Oettinger das Maß voll: »So viel Lobbyismus kann man in dieser Position nicht alle Tage machen, sondern höchstens alle Jubeljahre mal.«¹¹⁸ Dass auch Daimler-Chef Dieter Zetsche die Kungelrunden als »Teppichhandel« bezeichnet, zeugt nicht von Einsicht. Sein Vorschlag ist noch schlimmer: Neue Grenzwerte soll in Zukunft nicht die Politik alleine festlegen, sondern diese zusammen mit der Autoindustrie.¹¹⁹ Verabschiedet werden die neuen und von Deutschland aufgeweichten Kohlendioxidgrenzwerte schließlich im Februar 2014.¹²⁰

Wie eng Merkel mit der Autoindustrie zusammenarbeitet, zeigen die aktenkundig gewordenen Treffen: Zwischen Anfang 2010 und Mitte 2013 trifft sich Merkel 33 Mal im Kanzleramt oder auf Veranstaltungen des Kanzleramtes mit Vertretern der Autoindustrie. Das entspricht im Schnitt einem Treffen alle sechs Wochen. Zum Vergleich: Manager der deutschen Luftfahrtindustrie empfängt sie im selben Zeitraum nur neun Mal, Manager der deutschen Bauindustrie kein Mal.¹²¹ Mit 15 Treffen in dieser Zeit rangiert Daimler-Chef Dieter Zetsche an erster Stelle in Merkels Gunst. VW-Chef Martin Winterkorn darf der Kanzlerin zehn Mal bei einer Privataudienz die Hand schütteln. BMW-Chef Norbert Reithofer sieht Merkel immerhin sechs Mal. Im April 2013 empfängt Merkel die gesamte Vorstandsriege von General Motors und Opel im Kanzleramt. Zeit hat die Kanzlerin auch für Treffen mit Vertretern der Eigentümerfamilien von VW und BMW.¹²²



Gerhard Schröder

Der Autokanzler

Geburtsjahr: 1944

Partei: SPD

Gerhard Schröder wird zu seiner Zeit nicht ohne Grund Autokanzler genannt, er ist damals Autokanzler. Schröders Fürsorge für die Branche bricht sich früh Bahn: Als erster Ministerpräsident Niedersachsens setzt Schröder sich selbst in den VW-Aufsichtsrat.¹²³ Schröders Vorgänger Ernst Albrecht (CDU) kritisiert diesen Schritt, weil Schröder »dann manchmal auch als Interessenvertreter von VW Politik gemacht hat, so als er da eine staatliche Förderung für den Aufkauf von Altwagen durchsetzen wollte, um Raum zu schaffen für die Neuwagen von VW.«¹²⁴

Der Nebenjob birgt Annehmlichkeiten für den Sozialdemokraten. 1996 lässt Schröder sich von VW-Chef Ferdinand Piëch zum Wiener Opernball einladen. Die Anreise im VW-Firmenjet und die Nutzung einer Loge – Kostenpunkt 25.000 Mark – übernimmt VW.¹²⁵ Der damalige Oppositionsführer Christian Wulff (CDU) spart nicht mit moralischen Ermahnungen: Es sei »mit den Amtspflichten und der moralischen Integrität eines Ministerpräsidenten unvereinbar, wenn dieser von Vorständen, die er als Aufsichtsratsmitglied kontrollieren soll, Vorteile annimmt.«¹²⁶

Zwei Jahre später wird Schröder Kanzler der ersten rot-grünen Koalition. Kurz darauf wird über eine EU-Altautoverordnung verhandelt. Diese sieht vor, dass Hersteller Altautos ab dem Jahr 2003 kostenlos zurücknehmen müssen.¹²⁷ Gegen dieses Ansinnen formiert Schröder eine paneuropäische Koalition – bestehend aus Deutschland, Großbritannien und Spanien. Der britische Premierminister Tony Blair reiht sich nicht ohne Gegenleistung ein: Schröder muss Justizministerin Herta Däubler-Gmelin (SPD) anweisen, gegen die Harmonisierung im europäischen Kunsthandel zu stimmen, was diese auch tut.¹²⁸

Und auch Schröders Umweltminister Jürgen Trittin (Grüne) muss in der Endabstimmung seine Überzeugung verraten und sich der Stimme enthalten. Damit bringt er die Verordnung vorerst zu Fall.¹²⁹ Dass seine Minister gegen ihre Überzeugung handeln, kann Schröder nur dank der sogenannten Richtlinienkompetenz des Kanzlers erreichen. Dieser Gebrauch der Richtlinienkompetenz sei »ein bis dato beispielloser Vorgang der deutschen Europapolitik«, so der Politologe und Außenpolitik-Experte Prof. Dr. Hanns W. Maull.¹³⁰ Grünen-Fraktionschef Rezzo Schlauch spricht von der »bislang unverschämtesten Einmischung der Wirtschaftslobby in die Politik.«¹³¹ Am 18. September 2000 tritt die Altautoverordnung schließlich mit gehöriger Verzögerung in Kraft. Schröder ist es gelungen, die Pflicht zur kostenlosen Rücknahme aller Autos vom Jahr 2003 auf das Jahr 2007 zu verschieben.¹³²

Nur wenige Monate später, im Jahr 2002, geht es ans Eingemachte: das sogenannte VW-Gesetz. Dieses sieht damals vor, dass kein Aktionär mehr als 20 Prozent der Stimmrechte halten darf und wichtige Entscheidungen nur mit vier Fünftel Mehrheit getroffen werden können. Damit hat Niedersachsen – trotz eines Anteils von nur 18,2 Prozent der Stammaktien – de facto eine Sperrminorität.¹³³ Aus Sicht der EU-Kommission verstößt das Gesetz daher gegen das Prinzip des freien Kapitalverkehrs in der EU. Ex-Aufsichtsrat und nun Bundeskanzler Schröder kündigt heftigen Widerstand an: »Wer diese Kultur zu zerschlagen sucht, der muss mit dem Widerstand der Bundesregierung rechnen, jedenfalls so lange, wie wir etwas zu sagen haben.«¹³⁴

So ist es dann auch: Erst im Herbst 2007, als der Autokanzler längst zum Gazprom-Lobbyisten geworden ist¹³⁵, erklärt der Europäische Gerichtshof das VW-Gesetz für EG-rechtswidrig.¹³⁶



Günter Verheugen

EU-Kommissar für deutsche Autointeressen

Geburtsjahr: 1944

Partei: zunächst FDP, später SPD

Drei Monate nachdem Günter Verheugen im November 2004 EU-Kommissar für Industrie wird, gründet er die Task Force Cars 21, ausgeschrieben: Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century. Vorgestellt wird die Task Force, die sich um die Regulierung des Automarktes kümmern soll, von Verheugen und einem Vertreter jener Branche, die eigentlich reguliert werden soll: VW-Chef Bernd Pischetsrieder, damals auch Präsident des Dachverbandes der Europäischen Automobilhersteller ACEA.¹³⁷ Für diese Industrienähe erhält Verheugen den Schmähpriis (3. Platz) bei den Worst EU Lobby Awards 2006 in der Kategorie Worst Privileged Access der lobbykritischen Organisation LobbyControl.¹³⁸ Der Hauptkritikpunkt: Das Gremium ist mit sieben Vertretern von Autoherstellern besetzt, aber nur mit drei Vertretern der Zivilgesellschaft.¹³⁹

Eine große Aufgabe bekommt die Task Force im Jahr 2007: EU-Umweltkommissar Stavros Dimas will die gescheiterte Selbstverpflichtung der Autoindustrie zur Kohlendioxidreduktion durch eine verbindliche Regel ersetzen. Dimas fordert eine Reduktion auf 120 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer bis 2012.¹⁴⁰ Verheugen legt sich ins Zeug und kann Dimas einen Wert von 130 Gramm bis 2012 abringen. Verheugen habe »gewonnen« räumt Dimas damals ein.¹⁴¹ Dabei war das erst der Anfang: 2008 wird beschlossen, dass Autokonzerne drei Jahre länger Zeit erhalten, die 130 Gramm zu erreichen. Nicht wie ursprünglich vorgesehen 2012, sondern erst 2015 soll das Ziel erreicht werden.¹⁴²

Diskutiert wird damals auch, ob die Regelung zwischen kleinen und großen Autos unterscheiden soll, oder ob alle Autos gleich behandelt werden. Letzteres lehnt Verheugen vehement ab: »Diese Argumentation erscheint auf den ersten Blick sehr schlüssig, bedeutet aber, dass wir auf dem Umweg über die Kohlendioxidfrage zu einer tief greifenden Lifestyle-Regulierung in Europa kommen.«¹⁴³ Wieder setzt Verheugen sich durch.

Ein weiterer Streitpunkt zwischen Dimas und Verheugen ist der vom ACEA entwickelte¹⁴⁴ sogenannte integrierte Ansatz, der schließlich von Cars 21 übernommen wird.¹⁴⁵ Dabei geht es darum, die Senkung der Kohlendioxidemissionen nicht nur durch sparsamere Autos zu erreichen, sondern auch durch den Einsatz von Biokraftstoffen, bessere Verkehrsleitsysteme oder ein effizienteres Fahrverhalten. Die Verantwortung für den Klimaschutz im Verkehr will die Autolobby also dem Staat und den Autofahrern zuschieben. Auch hier gewinnt Verheugen: Der sogenannte integrierte Ansatz ist noch heute Grundlage der EU-Strategie zur Senkung der Kohlendioxidemissionen von Autos.

2010 scheidet Verheugen aus der EU-Kommission aus. Schon zwei Monate später gründet er die Lobbyfirma European Experience Company. Deren Dienstleistungsspektrum charakterisiert die EU-Abgeordnete Inge Gräßle (CDU) wie folgt: »Jeder, der Geld hat, kann sich über Verheugen Zugang zu den Institutionen erkaufen.«¹⁴⁶



Peter Ramsauer

Ein Verkehrsminister kämpft gegen die »Regelwut aus Brüssel«

Geburtsjahr: 1954
Partei: CSU

Eigentlich wollte Peter Ramsauer Pianist werden, stattdessen wird er schließlich Verkehrsminister. Doch in Berlin bringt er beide Berufungen zusammen: Mit dem Orchester der Deutschen Oper Berlin spielt er das Andante aus Wolfgang Amadeus Mozarts Klavierkonzert in C-Dur KV 467 für eine Benefiz-CD ein. Ihr Titel: Adagio im Auto.¹⁴⁷

Das ministerielle Geklimper soll Autofahrer vom Rasen abhalten und so zur Verkehrssicherheit beitragen.¹⁴⁸ Dieses Ziel hätte er auch einfacher erreichen können, wenn auch weniger musisch. Doch Tempolimits auf Autobahnen lehnt Ramsauer entschieden ab.¹⁴⁹

Auch sonst zeichnet sich Ramsauers Amtszeit als Verkehrsminister hauptsächlich durch Passivität aus. Wiederholt macht die Deutsche Umwelthilfe (DUH) das Ministerium auf irritierend niedrige Ergebnisse bei Abgastests aufmerksam, die auf eine sogenannte Abschalteinrichtung hindeuten. Doch in Ramsauers Ministerium wird nichts weiter unternommen – bis eben diese Abschalteinrichtungen im Jahr 2015 den vermutlich größten Skandal der Autoindustrie auslösen.¹⁵⁰

Transparenz bei Abgaswerten liegt Ramsauer nicht sonderlich am Herzen. Nachdem die DUH Autohändler gebührenpflichtig abmahnt, wenn sie mit falschen Verbrauchswerten werben, keilt Ramsauer: »Der Mittelstand wird durch die Abnahmmethoden der DUH regelrecht abkassiert, ohne dass es der Umwelt oder den Verbrauchern hilft.«¹⁵¹

Auch nicht zu rechtfertigende Steuerprivilegien für Diesel verteidigt Ramsauer mit Elan. Den Plan der EU-Kommission, Kraft- und Heizstoffe nach dem Energiegehalt zu besteuern¹⁵² – und damit auch Diesel zu verteuern lehnt Ramsauer vehement ab: »Die Regelwut aus Brüssel muss ein Ende haben. Deshalb Finger weg von der Dieselsteuer.«¹⁵³ Die starke Zunahme des Anteils an Dieselaautos und deren deutlich höhere Stickoxidemissionen sorgen inzwischen dafür, dass die Bundesrepublik ein Vertragsverletzungsverfahren der EU am Hals hat. Viele deutsche Städte können die Richtlinien für saubere Luft in den Innenstädten nicht erfüllen.¹⁵⁴

Ramsauers Selbstverständnis als Verkehrsminister zeigt sich in einem Interview, das er gemeinsam mit Matthias Wissmann, Chef des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), führt. Auf die Frage, ob er – Ramsauer – als Verkehrsminister Anwalt der Autobranche oder der Autofahrer sei, antwortet Ramsauer: »Ich bin Anwalt der deutschen Wirtschaft und unterstütze deutsche wirtschafts- und industriepolitische Interessen. Was da alles ausgekocht wird und zu erheblichen Mehrkosten führen würde, muss gebremst werden.« Bremsen müsste der Verkehrsminister eigentlich den obersten deutschen Verkehrslobbyisten, doch Ramsauer tut im Interview das Gegenteil: »Herr Wissmann hat recht. (...) Ich könnte es als deutscher Verkehrsminister niemals hinnehmen, wenn die deutsche Autoindustrie auf das Segment von Kleinwagenherstellern reduziert werden sollte.«¹⁵⁵

Nach der Bundestagswahl 2013 verliert Ramsauer seinen Ministerposten, bleibt aber im Bundestag, dem er seit 1990 angehört. Dort ist er Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaft und Energie.¹⁵⁶



Rainer Brüderle

Minister für Masse statt Klasse

Geburtsjahr: 1945

Partei: FDP

Nachdem Rainer Brüderle im Oktober 2009 Bundeswirtschaftsminister wird,¹⁵⁷ kümmert er sich umgehend um die deutsche Autoindustrie: Er lädt die Lobbyisten des Bundesverbandes der Automobilindustrie VDA ins Ministerium, auf dass sie die Verordnung über das Kohlendioxidlabel für Autos gleich selbst entwickeln können. VDA-Chef Matthias Wissmann (vgl. S. 7) schreibt am 19. Februar 2010 an den Staatssekretär im Verkehrsministerium Rainer Bomba (CDU): »Wir sind uns mittlerweile mit dem BMWi über einen konkreten Vorschlag einig (s. Anlage) und es geht nun darum, auch das BMU für diesen Vorschlag zu gewinnen.«¹⁵⁸

Wissmann mahnt Brüderles Ministerium in seinem Brief zur Eile, denn die EU schicke sich an, ebenfalls ein Kohlendioxidlabel zu entwickeln: »Auch die EU-Kommission wird in den kommenden Monaten dieses Thema aufgreifen. Das ist aus unserer Sicht allerdings mit einem Risiko verbunden.« Wissmann empfiehlt: Es wäre »wertvoll und wichtig, wenn in Deutschland rasch ein kluges System etabliert werden würde, um als Vorbild und Benchmark für Europa zu dienen.«¹⁵⁹ Das »kluge System« solle vor allem ambitioniertere Pläne zum Kohlendioxidlabel verhindern: »Konzeptvorschläge, welche Kleinfahrzeuge pauschal grün und große Fahrzeuge pauschal rot einstufen, sind klar abzulehnen.« Aus diesem Grund soll der Kohlendioxidausstoß pro Kilometer in Relation zum Gewicht des Fahrzeugs in Kilo gesetzt werden.¹⁶⁰ Der VDA schreibt: »Besonders zu Beginn eines neuen farbcodierten Kennzeichnungssystems sollte sichergestellt werden, dass alle Hersteller ihre Topprodukte auch in den vordersten Rängen wiederfinden. (...) Sinnvoll erscheint deshalb vor allem eine spürbare Reduzierung der (...) Vorgaben für die Effizienzklasse A.«¹⁶¹

Unter Brüderles Ägide wird also ein System gefunden, das die Hersteller klimaschädlicher Luxuskarossen klar bevorteilt, wie ein Rechenbeispiel zeigt: Der Kampfpanzer Leopard 2 stößt pro Kilometer 1500 Gramm Kohlendioxid aus. Doch dank seines Gewichts von 62 Tonnen käme er in die gleiche Effizienzklasse wie ein VW Golf 1.4.¹⁶² Bundeswirtschaftsminister Brüderle ist stolz auf seine Intervention hinter den Kulissen und weist bei der Vorstellung ausdrücklich darauf hin, dass die Einigung »von den deutschen Automobilherstellern mitgetragen« wird.¹⁶³

Daraufhin verlangt die Deutsche Umwelthilfe (DUH) Akteneinsicht, was Brüderle und sein Nachfolger Philipp Rösler (FDP) verweigern. Erst nach einem Urteil des Europäischen Gerichtshofs und im Anschluss an die Bundestagswahlen im Jahr 2013 erhält die DUH Einsicht in die Unterlagen – und kann nachweisen, wie die Autolobbyisten Hand in Hand mit Brüderle arbeiteten.¹⁶⁴



Günther Oettinger

Wissmanns Freund in Brüssel

Geburtsjahr: 1953
Partei: CDU

Wir schreiben das Jahr 2012. In der EU wird über Kohlendioxidgrenzwerte für Autos diskutiert. Beamte im Bundeswirtschaftsministerium übernehmen die Sorgen des VDA um die deutschen Premiumhersteller und notieren für den Hausherrn Philipp Rösler (FDP): »Eine möglichst hochrangige Unterstützung der Einflussnahme auf die EU-Kommission wäre hilfreich.« Wirtschaftsminister Rösler weiß, wen er anrufen muss: Günther Oettinger. Schließlich hatte der sich schon 2011 bei der EU-Kennzeichnungspflicht der Energieeffizienz auf Röslers Bitten hin für die deutschen Autobauer ins Zeug gelegt.¹⁶⁵ »Wenn es um Autoindustrie oder Chemiepolitik geht, mischt er sich in die Arbeit der Kollegen ein«¹⁶⁶, bringt Luxemburgs grüner Europaabgeordneter Claude Turmes das ressortübergreifende Engagement des deutschen Energiekommissars auf den Punkt.

So ist es auch diesmal. Zuständig für die Kohlendioxidemissionen ist eigentlich die EU-Klimakommissarin Connie Hedegaard. Doch Oettinger fährt ihr in die Parade und brüstet sich mit seinem Lobbyerfolg: In einem Brief an VW-Chef Martin Winterkorn erklärt er im Juli 2012, dass »die verabschiedete Fassung eine nicht unerhebliche Verbesserung im Vergleich zu dem ursprünglichen Vorschlag beinhaltet«.¹⁶⁷ Auch für die Zukunft müsse Winterkorn sich nicht sorgen: Dank seines (Oettingers) Engagements könne »die Diskussion über unsere Kohlendioxidpolitik für Pkws nach 2020 ergebnisoffen geführt werden«. Geschlossen wird der Brief »mit freundlichen Grüßen aus Brüssel nach Wolfsburg. Ihr Günther Oettinger«.¹⁶⁸

Als der Inhalt des Briefes bekannt wird, muss sich Oettinger heftige Kritik gefallen lassen. Interessant dabei ist, wer Oettinger verteidigt. Matthias Wissmann (vgl. S. 7) hat kein Verständnis für die Kritik. Der Chef des Verbandes der deutschen Automobilindustrie VDA erläutert: »Dass ein deutscher Kommissar auch deutsche Industrie- und Wirtschaftsthemen angeht, ist sein Job.«¹⁶⁹

Dabei ist nicht erstaunlich, dass Wissmann Oettinger beispringt: Beide gehören einem CDU-Männerbündnis an – dem sogenannten Andenpakt. Gegründet am 25. Juli 1979 auf einem Nachtflug von Caracas nach Santiago de Chile besagt einer der Grundsätze des Pakts, sich gegenseitig nicht zu schaden.¹⁷⁰

Dies gilt freilich nur für Mitglieder des Andenpakts, zu denen der grüne Oberbürgermeister Tübingens, Boris Palmer, nicht gehört. Als Palmer sich einen Toyota Prius mit Hybridantrieb als Dienstfahrzeug anschafft, wirft Oettinger ihm Verrat vor: »Wer jetzt japanisch fährt, verrät im Grunde Baden-Württemberg.«¹⁷¹ Die Nähe zur deutschen Autoindustrie pflegt Oettinger auch heute noch: Im vergangenen Jahr trifft er sich – als EU-Digitalkommissar – neun Mal mit Vertretern der deutschen Autoindustrie.¹⁷²



Nils Schmid

Steuerberater für die Autoindustrie

Geburtsjahr: **1973**

Partei: **SPD**

»Nur hier im Heimatland des Autos ist es möglich, das Auto der Zukunft zu entwickeln«, verkündet 2012 Baden-Württembergs stellvertretender Ministerpräsident Nils Schmid und appelliert an die Hersteller: »Wir wollen, dass die Erfolgsgeschichte des Autos hier fortgeschrieben wird.« Deshalb stelle Baden-Württemberg für drei Jahre 50 Millionen Euro an Steuergeld zur Verfügung, um Grundlagenforschung zu betreiben.¹⁷³ Für Schmid ein symptomatisches Entgegenkommen an eine finanziell weich gebettete Branche.

Eine steile SPD-Karriere führt Nils Schmid im Mai 2011 auf den Posten des Wirtschafts- und Finanzministers. Der promovierte Jurist wird 1997 Mitglied des Landtages, rückt 2006 zum stellvertretenden Vorsitzenden der SPD-Landtagsfraktion auf und wird Ende 2009 zum Landesvorsitzenden in Baden-Württemberg.¹⁷⁴

Im Wahlkampf 2016, der von miserablen Umfragewerten für die SPD überschattet wird, holt sich Schmid den Porsche-Betriebsratschef Uwe Hück an seine Seite. Damit schlägt er zwei Fliegen mit einer Klappe: Hück »wärmt die Herzen der Genossen mit blechern-dröhnender Rhetorik und ruft ihnen ein paar sozialdemokratische Grundüberzeugungen in Erinnerung«, wie die taz berichtet.¹⁷⁵ Zweitens zeigt Schmid damit öffentlich seine Nähe zur Autoindustrie, zu einer Branche, der er als Wirtschaftsminister schon von Haus aus nahe steht und der er viel Nachsicht entgegenbringt. Zum VW-Skandal erklärt der Minister nach einer Werksbesichtigung bei Porsche: »Wir dürfen die deutschen Autobauer nicht unter einen Generalverdacht stellen.« Natürlich müssten die Vorwürfe der US-amerikanischen Aufsichtsbehörde EPA vollständig aufgeklärt werden. »Zugleich darf man die Autohersteller nicht doppelt herausfordern, indem man einerseits einen neuen Messzyklus einführt und gleichzeitig die Grenzwerte verschärft.«¹⁷⁶

Begegnet Schmid der Autoindustrie als Wirtschaftsminister verständig, so wird er als Finanzminister zu ihrem Wohltäter. Ausgerechnet der Sozialdemokrat Schmid beschert VW und Porsche mit einer sogenannten verbindlichen Auskunft Milliarden an Steuerzahlungen.¹⁷⁷ Als VW sich den Porsche-Konzern einverleibt, verzichtet die öffentliche Hand großzügig auf Steuereinnahmen von schätzungsweise 1,5 Milliarden Euro. Der damalige VW-Chef Winterkorn fädelt die Übernahme des Stuttgarter Konzerns geschickt ein – über das Verschieben einer einzigen VW-Stammaktie. Da es sich damit formaljuristisch um eine Umstrukturierung und keinen Kauf handelt, fallen auch keine Steuern an. Bei einem Kauf hätte VW 4,5 Milliarden an Porsche zahlen müssen – mit entsprechend abzuführenden Steuern.¹⁷⁸

Aus Sorge, dass der Ein-Aktien-Trick¹⁷⁹ vielleicht doch misslingt, wird bei Schmid's Finanzbehörde eine sogenannte verbindliche Auskunft eingeholt.¹⁸⁰ Damit sind die Autokonzerne auf der sicheren Seite. Sogar die unternehmerfreundliche FDP wirft der grün-roten Landesregierung daraufhin »Salonsteuerpolitik ohne Gerechtigkeitsempfinden« vor.¹⁸¹



Winfried Kretschmann

Ministerpräsident unter dem Mercedes-Stern

Geburtsjahr: **1948**

Partei: **Bündnis 90/Die Grünen**

»Weniger Autos sind besser als mehr«, erklärt Baden-Württembergs Landtagswahlsieger Winfried Kretschmann im Jahr 2011. Ein Affront gegen seinen bayerischen Amtskollegen Horst Seehofer: Es sei ein »einmaliger Vorgang, dass der designierte Ministerpräsident eines deutschen Automobillandes sich offen gegen eine zentrale Säule des eigenen Wohlstandes stellt und für weniger Produkte wirbt«. ¹⁸²

Mittlerweile hat Kretschmann seine Meinung revidiert: Im Wahlspot zur Landtagswahl 2016 steigt er demonstrativ in seinen Dienst-Mercedes. ¹⁸³ Mit seinem sechsten Dienstwagen, ein Mercedes-Hybridauto, ist Kretschmann scheinbar sehr zufrieden: »Mein neues Fahrzeug setzt Maßstäbe bei Effizienz und Klimaschutz.« Kritiker, wie die DUH, sind da skeptischer und halten das Auto für eine Kohlendioxidschleuder. ¹⁸⁴

Kritische Töne zum Thema Auto sind von Kretschmann inzwischen nicht mehr zu hören. Stattdessen nennt er die Autoindustrie die »Halsschlagader für den Wohlstand unseres Landes« ¹⁸⁵ und verleiht dem Autobauer Daimler den Titel als Flaggschiff Baden-Württembergs. ¹⁸⁶ Dabei leidet seine Landeshauptstadt wie keine andere deutsche Stadt unter dem Auto: Regelmäßig werden am Neckarstor Stickoxidkonzentrationen gemessen, die alle anderen Werte in Deutschland hinter sich lassen. ¹⁸⁷ Während Kretschmanns Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) konsequent Fahrverbote für besonders schmutzige Fahrzeuge fordert ¹⁸⁸, will Kretschmann davon nichts wissen: Verbote seien »Folterwerkzeuge, die wir nicht zur Anwendung bringen wollen«. ¹⁸⁹

Verständnis bringt Kretschmann auch für die Bedürfnisse der Lastwagensparte von Daimler auf, überlange LKWs zu testen. Dabei ist nicht nur Verkehrsminister Hermann gegen die sogenannten Gigaliner, sondern auch der Koalitionsvertrag. Dort heißt es: Wir werden »uns nicht an dem Modellversuch der Bundesregierung beteiligen«. ¹⁹⁰

Daher hat Daimler das Gesuch nicht nur an Hermann, sondern auch gleich an Kretschmann geschickt. »Richtig ist, dass Daimler nicht nur auf unser Verkehrsressort zugekommen ist, sondern auch beim Ministerpräsidenten, dem Finanz- und Wirtschaftsminister sowie den Fraktionen im Landtag um Strecken für Lang-Lkws nachgesucht hat«, erklärt Hermann in einem Interview. Mit Erfolg: Die Gigaliner dürfen auch im »Ländle« getestet werden. Zusätzlich werden Daimler und das Land Baden-Württemberg eine Studie zu den Klimaauswirkungen der Riesenlaster erarbeiten – gemeinsam. ¹⁹¹



Werner Langen

Grünenfresser im Europaparlament

Geburtsjahr: 1949
Partei: CDU

So wie Bier, Wein und Schnaps nach ihrem Alkoholgehalt besteuert werden, will die EU-Kommission 2011 auch Kraft- und Heizstoffe künftig nach ihrem Energiegehalt besteuern. Dadurch würde Diesel teurer, weil er pro Liter mehr Energie enthält.¹⁹² In einer beeindruckenden Umkehrung herkömmlicher Logik entdeckt der Europaparlamentarier Werner Langen in diesem Vorschlag zur gleichmässigen Besteuerung nach Energiegehalt eine Diskriminierung von Diesel: Beim Vorschlag der EU-Kommission handle es sich »um eine Wettbewerbsverzerrung zu Lasten wirtschaftlicher und klimaschonender Dieselfahrzeuge«. ¹⁹³

Mit dieser Sicht steht Langen nicht alleine da. Die Besteuerung nach Energiegehalt wird vom Europaparlament abgelehnt.¹⁹⁴ Langen freut sich: Die Abstimmung sei ein »eindeutiges Misstrauensvotum gegen die konzeptionslose Klima- und Energiepolitik« der EU-Kommission. Er kündigt an: »Wir setzen auf die umweltfreundliche Dieselsechologie und nicht auf steuerliche Gleichmacherei.« Anschließend mahnt er an: »Die EU-Kommission braucht endlich einen roten Faden in ihrer Klima- und Industriepolitik.« Zudem moniert Langen: »EU-Kommissionspräsident »Barroso (...) lässt seine Kommission ständige neue Vorschläge machen, die (den) Industriestandort Europa und die Wettbewerbsfähigkeit der Arbeitsplätze gefährden«. ¹⁹⁵

Die »umweltfreundliche Dieselsechologie« will sich Langen auch durch Grenzwerte nicht schlecht machen lassen. Noch Anfang 2015 kann er Kritik an den aktuellen EU-Abgastests nicht nachvollziehen: »Im Übrigen stimme die Aussage von selbst ernannten Umweltschützern und Interessenvertretern nicht, dass generell die Testverfahren zu deutlich niedrigeren Verbrauchswerten führen würden«, lässt Langen kernig per Pressestatement verlautbaren. ¹⁹⁶

Zehn Monate später, der VW-Abgasskandal ist inzwischen in vollem Gange, hat er dazugelernt und begrüßt die Einführung realistischerer Abgastests. Über die herkömmlichen Labortests sagt er nun: »Dass das keine belastbaren Testverfahren sind, hat jeder gewusst.« ¹⁹⁷

Weil Langen ebenfalls weiß, dass die Hersteller bei realistischen Tests arge Mühe haben werden, die Grenzwerte einzuhalten, schlägt er vor: » (...) es ist auch richtig, dass man die Grenzwerte in Anbetracht der realen Ergebnisse noch mal überprüft und nach meiner Überzeugung hochsetzen muss«. ¹⁹⁸

Ähnlich originell ist Langens These, wie es überhaupt zum Abgasbetrug bei VW kommen konnte: »Das ist auch nur möglich in einem Unternehmen, das stellvertretend für den sogenannten rheinischen Kapitalismus steht, in dem die Mitbestimmung auch möglicherweise genutzt wird, um Dinge zu vertuschen.« ¹⁹⁹ Anders gesagt: Die Gewerkschaften sind schuld.



Albert Deß

Europaparlamentarier und Durchlauferhitzer für VW-Ideen

Geburtsjahr: **1947**
Partei: **CSU**

Es kommt nicht häufig vor, dass die New York Times über einen Abgeordneten der CSU im Europaparlament berichtet. Albert Deß hat es geschafft.²⁰⁰ Grund für die transatlantische Prominenz ist Deß' Änderungsantrag zur EU-Verordnung über Abgastests von Autos. Dort wird zwischen zwei Fahrzeugtypen unterschieden: normalen Autos und Fahrzeugen die »besonderen sozialen Bedürfnissen« dienen, wie etwa Kleinbusse mit bis zu neun Sitzen.

Für letztere gelten weniger strenge Abgasvorschriften. Aus Sicht von Deß eine »Anomalie«.²⁰¹ Doch er fordert nicht etwa strengere Vorschriften für die Sozialmobile, sondern verlangt in seinem Änderungsantrag, dass alle Kleinbusse in den Genuss der weniger strengen Abgasvorschriften kommen. »Es sollte nicht der Zweck des Gesetzes sein, die Produktion von größeren Kleinbussen zu erschweren«, heißt es in dem Papier.²⁰²

Seine Ausschusskollegen überzeugt Deß damit nicht. »Dies war ein Riesenschlupfloch und alle haben gefragt: Woher kommt diese Idee?«, erinnert sich Bas Eickhout von den holländischen Grünen.²⁰³ Der Ideengeber ist schnell gefunden: Die Abschaffung der genannten »Anomalie« war eine Idee des Volkswagenkonzerns, wie ein Blick in die Dokumenteigenschaften des Deß'schen Antrags ergibt. Unter »Firma« steht dort »Volkswagen Group«.²⁰⁴ Dem Spiegel sagt Deß, er wisse nicht, wie die »Volkswagen Group« in seinen Änderungsantrag gekommen sei. Er hätte nicht gewusst, wer der Urheber ist. Aus Sicht eines Mitarbeiters von Deß war die Nennung von VW gar ein Beitrag zur Transparenz im Gesetzgebungsprozess: Es sei »im Nachgang nur folgerichtig, da in Positionen von Interessengruppen auch die Quelle erscheinen soll«. Der grüne Europaabgeordnete Sven Giegold sieht das anders: »Wer seine Änderungsanträge von der Lobby schreiben lässt, sollte wenigstens in die Begründung schreiben, wo er sie herhat.«²⁰⁵

Deß hat nicht nur ein Herz für Kleinbusse, sondern auch für gasbetriebene Fahrzeuge. Diese stoßen weniger Kohlendioxid aus, dafür das deutlich klimaschädlichere Methan. Eine Regelung der Methanemissionen lehnt er aber als Berichterstatter im Parlament (Rapporteur) für ein EU-Gesetz ab: »Der Rapporteur würde es vorziehen, nicht von Beginn weg diese kleine Fahrzeugkategorie zu bestrafen, die zu einer Verringerung der Treibhausgasemissionen beitragen.«²⁰⁶



Die »Doppelspieler«

Sigmar Gabriel
Christian Wulff
Stephan Harbarth
Christof-Sebastian Klitz
Herbert Frankenhauser
Hans-Jürgen Uhl
Jann-Peter Janssen
Günter Lenz
Ingolf Viereck
Hans-Hermann Wendhausen



Sigmar Gabriel

*Vom VW-Aufsichtsrat zum VW-Berater
mit Fraktionsvorsitz*

Geburtsjahr: 1959
Partei: SPD

Egal, ob beim Ausbau der Erneuerbaren Energien, beim EU-Emissionshandel oder der Effizienzpolitik – in seiner Zeit als Umweltminister ist Sigmar Gabriel stets ein verlässlicher Partner für EU-Umweltkommissar Stavros Dimas. Dementsprechend wird Dimas seinen Ohren nicht getraut haben, als es 2007 um Klimaschutzziele auch für die deutschen Autohersteller geht. Sigmar Gabriel wettet, die EU-Kommission führe unter dem Deckmantel des Klimaschutzes einen »Wettbewerbskrieg gegen deutsche Autohersteller«. ²⁰⁷ Nicht nur die militärische Wortwahl erstaunt damals, auch der Fakt, dass Umweltminister Gabriel – unmittelbar nach seinem Auftritt bei der UN-Klimakonferenz auf Bali – plötzlich Industriepolitik macht.

Eine Erklärung könnte Gabriels Herkunft sein: Der studierte Lehrer stammt aus dem VW-Land Niedersachsen, dort steigt er mit 39 zum Vorsitzenden der SPD-Landtagsfraktion auf. 1999 übernimmt er in Hannover den Posten des Ministerpräsidenten und wird dadurch automatisch Aufsichtsrat beim Volkswagen-Konzern. Allerdings muss nicht nur die SPD bei der Landtagswahl 2003 eine Schlappe einstecken, auch Gabriels Karriere bekommt eine kräftige Delle.

Der abgewählte Ministerpräsident Gabriel übernimmt neben seinem Amt als niedersächsischer SPD-Fraktionsvorsitzender den neu geschaffenen Posten des Beauftragten für Popkultur und Popdiskurs in seiner Partei. Die politische Karriere von »Siggi Pop« – so der Spitzname – scheint am Ende. ²⁰⁸ Gabriel orientiert sich neu und gründet die Firma Communication, Network, Service (CoNeS), an der er anfangs 75 Prozent hält. ²⁰⁹ CoNeS schließt 2003 einen Beratervertrag mit dem VW-Konzern, in dessen Aufsichtsrat Gabriel noch wenige Monate zuvor saß. So überrascht es kaum, dass – nach Aussage des CoNeS-Mitgesellschafters Lutz Lehmann – die Beraterleistung fast ausschließlich vom Fraktionsvorsitzenden Sigmar Gabriel erbracht wird. ²¹⁰ In einem Protokoll des Prüfausschusses des VW-Aufsichtsrats zum Vertrag mit der Firma CoNeS heißt es: »Zweck, Inhalt und Abwicklung des Vertrags hätten dem Interesse der Volkswagen AG und der ACEA entsprochen.« Der damalige VW-Konzernchef Bernd Pischetsrieder ist zugleich Präsident des Dachverbandes der Europäischen Automobilhersteller (ACEA), Gabriel soll sich in Brüssel in Sachen Abgasgrenzwerte umhören. ²¹¹

Anfang 2005 gelangt Gabriels Beratertätigkeit für Volkswagen an die Öffentlichkeit. Gabriel habe »an 98 einzelnen Tagen« Beratungsleistungen erbracht, die zu einem »zwischen der Volkswagen AG und der CoNeS GbR für diese Beratungstätigkeit vereinbarten Tagessatz« abgerechnet sind. Aus den Angaben ergibt sich überschlägig ein Tagessatz von etwa 1300 Euro. VW zahlt also knapp 130.000 Euro an Gabriel. ²¹²

Im Laufe des Jahres 2005 verläuft die CoNeS-Affäre im Sande: Gabriel zeigt seine Beteiligung an der Firma dem niedersächsischen Landtag an, die Staatsanwaltschaft sieht keinen Grund für ein Verfahren. Zu seiner Verteidigung erklärt der heutige SPD-Vorsitzende: »Ich habe damals mit einem Ausstieg aus der Politik geliebäugelt und versucht, mir eine neue berufliche Existenz aufzubauen.« Früher offenlegen hätte er den Auftrag mit VW nicht können, weil beide Seiten Stillschweigen darüber vereinbart hatten. »Ich habe ein ausgesprochen gutes Gewissen, weil ich mich rechtmäßig verhalten habe«, sagt Gabriel. ²¹³

Nach der Bundestagswahl im September 2005 zieht Gabriel erstmals ins deutsche Parlament ein. SPD und CDU/CSU schließen einen Koalitionsvertrag. Als designierter Umweltminister leitet Sigmar Gabriel in den Koalitionsverhandlungen die Arbeitsgruppe Umwelt, zu deren Themen auch Verkehr und Immissionsschutz gehören. ²¹⁴ Im fertigen Koalitionsvertrag heißt es schließlich, dass die Koalitionäre »die Selbstverpflichtung des europäischen Automobilverbands ACEA unterstützen«. ²¹⁵ Damit ist eben jene Verbandsposition gemeint, um die sich Gabriel noch in den Vorjahren im Auftrag von VW kümmern sollte.



Christian Wulff

VW-Lobbyist von Berufs wegen

Geburtsjahr: 1959

Partei: CDU

Als Niedersachsens Ministerpräsident ist Christian Wulff von 2003 bis 2010 von Amts wegen Aufsichtsrat bei VW. Das Land hält gut 20 Prozent der VW-Anteile, womit dem »Landesvater« automatisch dieser Posten zufällt. Damit soll Niedersachsen im Kontrollgremium des Konzerns seine Interessen wahren. Jedoch ist unklar, ob Wulff seine Rolle so versteht. Eher scheint er das Wohl des Unternehmens als das des Landes im Blick zu haben. »Vorstandsvorsitzender von Niedersachsen« nennt er sich damals gern.²¹⁶

Tatsächlich ist der Posten des »landesväterlichen Aufsichtsrates« ein mächtiger bei VW: Ohne die Zustimmung des Bundeslandes darf Volkswagen keine Fabrik in Niedersachsen schließen. Auch sonst kann der Konzern keine wichtige Entscheidung gegen das Land fällen. Grundlage ist das VW-Gesetz aus dem Jahr 1960²¹⁷, das – so kommentieren Experten – eine »Einladung zum Machtmissbrauch« darstellt. Als Aufsichtsrat stehen Wulff eine Reihe Privilegien zu, die auch sein Vorgänger Schröder genoss, etwa als er sich vom damaligen VW-Chef Piëch im firmeneigenen Jet zum Wiener Opernball fliegen ließ. Die fließenden Grenzen zwischen Konzern- und Politikinteressen machen Wulff de facto zum Co-Manager von VW.²¹⁸

Diese Rolle spielt Wulff auch in Brüssel, wo er den europäischen Klimaschutz konsequent ausbremst. Schließlich sieht Wulff die Debatte um Klimaschutz und Abgasgrenzwerte als »Verteufelung des Straßenverkehrs«.²¹⁹ Unter der Ratspräsidentschaft von Frankreich soll im zweiten Halbjahr 2008 das Klimapakete beschlossen werden. Wulff versichert, er wolle das nicht in die tschechische Präsidentschaft verschieben, »obwohl man dann zu faireren Ergebnissen kommen könnte«.²²⁰ Denn die Franzosen mit ihren sparsameren und damit klimafreundlicheren Modellen hätten zu starke Eigeninteressen. Als es ernst wird tut Wulff jedoch genau das und spricht sich für eine Verschiebung des Klimapaketes auf 2009 aus. Der damals stellvertretende CDU-Vorsitzende begründet das mit der Wirtschaftskrise und dem europäischen Handel mit Verschmutzungsrechten: »Der Zertifikatehandel darf nicht Frankreich begünstigen und Deutschland bestrafen«, findet Wulff.²²¹

Eigentlich aber geht es um die Fahrzeugpalette des Volkswagen-Konzerns, zu der mit Porsche, Bentley und Lamborghini viele Automarken zählen, die den für 2013 anvisierten Grenzwert von 120 Gramm je Kilometer kaum erreichen können. Gemeinsam mit Merkel setzt sich Wulff für einen Flottengrenzwert ein, der das Gewicht der Autos berücksichtigt und damit für schwere Wagen äußerst vorteilhaft ist.



Stephan Harbarth

VW- und Verbraucherschützer

Geburtsjahr: 1971

Partei: CDU

Stephan Harbarth tritt mit 15 in die Junge Union ein, arbeitet sich durch die Mühlen der Partei und wird schließlich im Jahr 2009 als Direktkandidat des Wahlkreises Rhein-Neckar in den Bundestag gewählt. Harbarth ist aber nicht nur Abgeordneter, sondern auch Anwalt. Er ist Partner der Rechtsanwaltskanzlei SZA Schilling, Zutt & Anschütz.²²² Ein lukrativer Job: Für die vergangenen drei Jahre weist Harbarth jeweils Nebeneinkünfte der sogenannten Stufe 10 aus, also von mehr als 250.000 Euro pro Jahr.²²³ Damit ist er einer der bestverdienenden Bundestagsabgeordneten.

Zudem ist Harbarth Obmann der CDU-Fraktion im Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz und damit einer der wichtigsten Rechtspolitiker der Partei.²²⁴ Die Mitglieder dieses Ausschusses wollen im Zuge des laufenden VW-Abgasskandals von der Bundesregierung über die verbraucherrechtlichen Aspekte informiert werden. Aufgeführt ist ein »Bericht der Bundesregierung zu den verbraucherrechtlichen Auswirkungen, den zivilrechtlichen Ansprüchen und den rechtlichen Konsequenzen des aktuellen VW-Skandals.« Doch zu Beginn der Sitzung im Herbst 2015 beantragt eine Politikerin der Union den Bericht von der Tagesordnung abzusetzen. In einer anschließenden Abstimmung können sich die Koalitionsparteien durchsetzen – mit der Stimme Harbarths.²²⁵

Das Thema VW klein zu halten, dürfte im Interesse mindestens eines Mandanten von Harbarths Kanzlei SZA liegen: Volkswagen selbst. Der Autokonzern hat SZA beauftragt, bei der Abgasaffäre zu helfen. Aus diesem Grund hätte Harbarth »keinesfalls an der Abstimmung teilnehmen dürfen«, sagt die Rechtspolitikerin Nicole Maisch von den Grünen. Harbarth begründet die Absetzung des Berichts damit, dass es »keine schriftliche Beschlussgrundlage« gegeben habe. Außerdem sei er bei SZA »persönlich nicht mit dem Mandat befasst«.²²⁶

Die Linksfraktion bittet daraufhin Bundestagspräsident Norbert Lammert um eine Prüfung der Causa Harbarth. Lammert sieht für Abgeordnete keine Pflicht in den Ausstand zu treten, wenn sie persönlich von einer Entscheidung profitieren könnten. Insbesondere, da »bei der Behandlung allgemeiner Gesetze stets eine Betroffenheit (fast) aller Abgeordneten vorliegen kann«.²²⁷ Allerdings dürften die wenigsten Abgeordneten Partner einer Kanzlei sein, die VW beim Umgang mit der Abgasaffäre berät.

Christof-Sebastian Klitz

CDU-Wirtschaftsrat und VW-Lobbyist in Brüssel

Geburtsjahr: 1959

Partei: CDU

Der Jurist Christof-Sebastian Klitz beginnt seine berufliche Laufbahn als wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Universität Hamburg. 1991 wechselt er zum Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), wo er stellvertretend die BDI-Niederlassung in Washington, D. C. leitet. Seit 1999 arbeitet Klitz bei VW, unter anderem als Leiter der Berliner Konzernrepräsentanz. Seit 2007 ist er als VW-Cheflobbyist in Brüssel für die Wahrnehmung der Konzerninteressen auf europäischer Ebene zuständig.²²⁸

Gleichzeitig sitzt Klitz im Bundesvorstand eines der mächtigsten Gremien der CDU, des CDU-Wirtschaftsrates.²²⁹ Dieser versteht sich, laut Bundeskanzlerin und CDU-Parteichefin Angela Merkel, als »eine Stimme, die immer wichtige Impulse im Geiste der Sozialen Marktwirtschaft für die Politik der Christlich-Demokratischen Union gibt.«²³⁰ Der Wirtschaftsrat befasst sich neben der Sozialen Marktwirtschaft aber etwa auch mit Kohlendioxidgrenzwerten und Energiefragen. So fordert der CDU-Wirtschaftsrat in einem seiner »wichtigen Impulse«, dass »Neben der Diskussion von Grenzwerten für Kohlendioxidemissionen (...) auch eine Debatte darüber geführt werden (muss), wo die Grenze der akzeptierten Energiekosten und die Grenze der Versorgungssicherheit liegt.«²³¹

Auch in Brüssel hält Klitz neben seinem Lobbyposten politische Ämter. Seit Dezember 2013 ist er dort Vorsitzender des Landesverbandes des CDU-Wirtschaftsrates. Zu seiner Wahl auf diesen Posten lässt der CDU-Wirtschaftspolitiker und VW-Lobbyist verlautbaren: »Es wird entscheidend darauf ankommen, dass die europäische Politik in einem zunehmend herausfordernden internationalen Umfeld die richtigen Weichen für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit ihrer Wirtschaften stellt.«²³²

Klitz ist auch Repräsentant des Dachverbandes der Europäischen Automobilhersteller ACEA,²³³ und Mitglied der Task Force on Transport and Climate Change der Denkfabrik CEPS, dem Centre for European Policy Studies in Brüssel.²³⁴

Den VW-Abgasskandal will Klitz zunächst verharmlosen. In einem Brief an die Mitglieder des Europäischen Parlaments, beschreibt Klitz – zusammen mit dem VW-Cheflobbyisten Thomas Steg – die Ereignisse als »Fehlverhalten von einigen wenigen Menschen«. ²³⁵ Eine Einschätzung, die sehr schnell nicht mehr haltbar ist.



Herbert Frankenhauser

Daimler-Verkäufer mit Bundestagsmandat

Geburtsjahr: 1945
Partei: CSU

Herbert Frankenhauser macht nie ein Geheimnis aus seiner Nebentätigkeit: Als er 1990 für die CSU in den Bundestag einzieht,²³⁶ wird aus seiner Anstellung als Industriekaufmann bei Daimler in München ein Posten als Sonderbeauftragter der Daimler-Benz AG.²³⁷ Frankenhauser lässt sich also sowohl vom Volk, als auch vom Autokonzern bezahlen. Das ist nicht verboten, wenn Transparenz über die Höhe der Nebeneinkünfte und die Art der Tätigkeit herrscht und klar ist, dass keine Interessenkonflikte zwischen Mandat und der Nebentätigkeit bestehen. Auch Daimler spielt deshalb mit offenen Karten: »Wir beschäftigen (...) nach wie vor den CSU-Bundestagsabgeordneten Herbert Frankenhauser«, bestätigt eine Sprecherin im Jahr 2005.²³⁸ Dem Münchner Merkur erklärt Frankenhauser, im Verkauf für Lkw und Pkw tätig zu sein – »zu erheblich eingeschränkter Zeit und Vergütung«.²³⁹ Offen lassen Frankenhauser und Daimler indes, wie hoch die Bezahlung dafür ausfällt und was sonst noch mit dem Engagement des Volksvertreters verbunden ist. Insbesondere die Aufgabe und die Erwartungen von Daimler an die Rolle eines »Sonderbeauftragten« bleiben unklar. Der Spiegel schreibt 2005 folgendes: »der CSU-Parlamentarier Herbert Frankenhauser organisiert für DaimlerChrysler als »Sonderbeauftragter« sogenannte Verkaufsschauen«.²⁴⁰

Frankenhauser ist just zu der Zeit Mitglied im Umweltausschuss, als dort über Klimaschutz im Verkehrsbereich debattiert wird.²⁴¹ Ab November 2005 wird Frankenhauser stellvertretender Vorsitzender des Haushaltsausschusses. Bis 2013 ist der »Lkw-Verkäufer mit Mandat«²⁴² exponiertes Mitglied in einem der wichtigsten Ausschüsse des Deutschen Bundestages. Dort entscheidet er mit über Verkehrsprojekte, für die sich sein Arbeitgeber Daimler womöglich Aufträge erhofft.²⁴³

Vom Bayerischen Rundfunk nach seinem Nebenjob bei Daimler befragt, antwortet Frankenhauser ausweichend: »Viele interessante Sachen.« Erst auf Nachfrage wird er genauer: »Unterschiedlich, je nach Anfall. Nachdem ich seit 40 Jahren dem Unternehmen angehöre, verfüge ich über eine einigermaßen reichhaltige Erfahrung. Und das bezieht sich auf Einzelprojekte und Langzeitstudien für DaimlerChrysler. Je nachdem, wie es die Zeit zulässt.«²⁴⁴ Einen Interessenkonflikt zwischen der Wahrnehmung seines Mandates im Haushaltsausschuss und seiner Rolle als Sonderbeauftragter der Autofirma sieht Frankenhauser nie. 2013 scheidet er aus dem Parlament aus.²⁴⁵



Hans-Jürgen Uhl

Für Volkswagen im Bundestag

Geburtsjahr: 1951

Partei: SPD

Hans-Jürgen Uhl ist ein weiterer klassischer Doppelspieler. Während seiner gesamten Zeit als SPD-Bundestagsabgeordneter, zwischen 2002 und 2007, steht der frühere VW-Betriebsrat auch weiterhin auf der Gehaltsliste des Autobauers. Hintergrund ist eine 1990 in Kraft getretene VW-Richtlinie, mit der Mitarbeitern, die in ein politisches Amt gewählt werden, »größtmögliche Arbeitszeit-Souveränität und Eigenständigkeit«²⁴⁶ gewährt werden soll. Faktisch verbergen sich dahinter zusätzliche Konzerngehälter zu den Politikerdiäten. Das gilt auch für Hans-Jürgen Uhl, der auch als Abgeordneter weiterhin sein Gehalt als VW-Betriebsrat bezieht – ohne, dass ihm ein spezifischer Aufgabenbereich zugeordnet ist.²⁴⁷ Erst kurz nach Bekanntwerden der Gehaltszahlungen an Uhl und weitere VW-Mitarbeiter mit politischem Mandat, schafft der Autobauer die Richtlinie ab.²⁴⁸

Anders als der Betriebsratskollege Jann-Peter Janssen (vgl. S. 36) überlebt der Bundestagsabgeordnete Uhl die Affäre. Erst als im Jahr 2007 die VW-Prostitutionsaffäre offenbar wird und Uhl sich auch noch der mehrfachen eidesstattlichen Falschaussage schuldig macht, muss er aus dem Bundestag und der SPD austreten.²⁴⁹

Seine Zeit als Abgeordneter und VW-Mitarbeiter hat Uhl im Sinne der deutschen Autoindustrie genutzt. Im Februar 2003 wehrt er sich gemeinsam mit anderen Abgeordneten, darunter auch sein VW-Kollege Janssen, gegen die Abschaffung des Steuerprivilegs für Dienstwagen. »Wir haben jedoch starke Bedenken in Bezug auf die Erhöhung der sogenannten »Dienstwagenbesteuerung«. Nach unserer Ansicht wird diese Gesetzesänderung vor allem die momentan durch die schwache Konjunktur betroffene deutsche Automobil-, Zuliefer- und Zubehörindustrie sowie Handel und Leasingfirmen überproportional treffen«, geben Uhl und seine Mitstreiter damals zu Protokoll.²⁵⁰



Jann-Peter Janssen

Vom VW-Betriebsrat zum von VW bezahlten Bundestagsabgeordneten

Geburtsjahr: 1945
Partei: SPD

Jann-Peter Janssen ist ein Volkswagen-Eigengewächs. Im Emde-ner VW-Werk steht er zunächst am Passat-Band, bildet sich dann im Arbeitsrecht fort, engagiert sich im Betriebsrat. Auch wegen seiner rhetorischen Fähigkeiten wird er 1982 zum Betriebsratsvorsitzenden der VW AG gewählt. 1994 schließlich kandidiert Janssen erfolgreich für den Deutschen Bundestag.²⁵¹ In seiner zweiten Legislaturperiode wird er 1998 zum stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses für Tourismus.²⁵²

Zumeist scheint Janssen als braver Stimmenbeschaffer seiner SPD-Fraktion zu arbeiten. Dann aber kommt 2005 heraus, dass Janssen nicht nur vom deutschen Steuerzahler für seinen Dienst entlohnt wird, sondern – all die Jahre seiner Abgeordnetentätigkeit – auch von VW. Janssen bestreitet das zunächst, er habe lediglich einen »Antrag auf Altersregelung« gestellt.²⁵³ Die Behauptung ist nicht zu halten: Anfang 2005 tritt Janssen zurück.

Er und VW erklären, dass für das weiter gezahlte Gehalt keine Gegenleistungen vereinbart worden seien.²⁵⁴

Dabei ist Janssen nicht untätig. Aktenkundig ist, dass sich der Tourismuspolitiker Janssen sehr wohl auch für die Belange von VW und der deutschen Automobilindustrie im Bundestag einsetzt. Mit anderen SPD-Abgeordneten streitet er beispielsweise für Änderungen am geplanten Gesetz zum Abbau von Steuerbegünstigungen von Dienstwagen aus dem Jahr 2003: »Circa 90 Prozent der rund zwei Millionen Dienstwagen in Deutschland kommen aus der Produktion deutscher Hersteller. Die Verbote der negativen Auswirkungen einer Erhöhung dieser Steuer spüren die Konzerne aufgrund einer starken Kaufzurückhaltung – insbesondere im gewerblichen Flottengeschäft – schon heute.«²⁵⁵



Günter Lenz

Vom VW-Betriebsrat zum wirtschafts-politischen Sprecher der SPD

Geburtsjahr: 1959
Partei: SPD

Günter Lenz mag wie ein kleiner Fisch wirken, aber er personifiziert perfekt die Rolle des Doppelspielers zwischen Autoindustrie und Politik – im Fall von Lenz zwischen Volkswagen und der niedersächsischen SPD.

Lenz geht bei Volkswagen in die Lehre, wird Werkzeugmacher und legt 1985 seine Meisterprüfung ab. Er sattelt ein BWL-Studium drauf, das er 1991 abschließt. 1998 lässt er sich zum Betriebsratsvorsitzenden von Volkswagen Nutzfahrzeuge wählen.²⁵⁶ Sogar Mitglied im Aufsichtsrat des Wolfsburger Konzerns wird er.²⁵⁷

SPD-Mitglied ist Lenz seit 1982. Im März 2003 wird er in den Niedersächsischen Landtag gewählt, wo er das Amt als wirtschaftspolitischer Sprecher begleitet, also Zugang zu allen Parlamentsdokumenten und -vorgängen hat, auch zu denen, die sich mit VW befassen.²⁵⁸ Das Land Niedersachsen hält 20 Prozent an der Volkswagen AG. Damals steht es schlecht um VW, vor allem die Auslastung in den Werken im Ausland ist gering, Entlassungen werden diskutiert.²⁵⁹ Andernorts spart der Konzern weniger: 2005 wird bekannt, dass Lenz nicht nur vom niedersäch-

sischen Steuerzahler für seinen Parlamentarierarbeit bezahlt wird, sondern gleichzeitig auch von VW.²⁶⁰

VW argumentiert damals, die Fortzahlung der Bezüge des Mandatsträgers solle ihm eine »größtmögliche Arbeitszeit-Souveränität und Eigenständigkeit« sichern, setzt diese Praxis aber rückwirkend zum Jahresanfang 2005 »ersatzlos außer Kraft«.²⁶¹

Lenz ist nicht der einzige SPD-Abgeordnete, der weiterhin ein VW-Salär bezieht. Während aber andere, wie beispielsweise der Bundestagsabgeordnete Jann-Peter Janssen (vgl. S. 36), wegen der Gehaltsaffäre ihren Hut nehmen müssen, übersteht Günter Lenz sie zunächst unbeschadet. Auch über den Interessenkonflikt seiner Doppelrolle als Berufspolitiker und gleichzeitiger VW-Mitarbeiter stolpert er nicht. Erst als im Sommer 2007 herauskommt, dass Lenz auf VW-Kosten die Dienste von Prostituierten in Anspruch genommen hat, muss er zurücktreten.²⁶² Das folgende Strafverfahren gegen Lenz wegen Untreue wird gegen eine Zahlung von 11.250 Euro eingestellt.²⁶³ Danach heuert Lenz erneut bei Volkswagen an.²⁶⁴



Ingolf Viereck

Der VW-Angestellte, der aus dem Landtag ein Autohaus machte

Geburtsjahr: **1962**
Partei: **SPD**

Früh entdeckt Ingolf Viereck die zwei Seelen in seiner Brust. 1990 schmeißt er sein Politikstudium hin, um bei Volkswagen in Wolfsburg als kaufmännischer Angestellter anzufangen. Nebenbei macht er bei der SPD-Karriere: 1994 wird er in den niedersächsischen Landtag gewählt, ab 2001 ist er einer der drei gleichberechtigten Bürgermeister von Wolfsburg.²⁶⁵

Trotz seiner politischen Ämter lässt sich Viereck weiterhin von Volkswagen bezahlen. Erst Ende 2004 stoppt Volkswagen die Gehaltszahlungen. Doch der niedersächsische Landtagspräsident will rückwirkend wissen, wofür Viereck eigentlich bezahlt wurde. Er »berate den Konzern auf Managerebene« erklärt Viereck.²⁶⁶ Da er nicht nachweisen kann, für das von VW erhaltene Gehalt eine konkrete Gegenleistung erbracht zu haben, wird er auf Grundlage des Abgeordnetengesetzes zur Zahlung von 343.519 Euro an das Land verdonnert. Ein VW-Sprecher bezeichnet es damals als ausgeschlossen, dass der Konzern Viereck einfach so auf der Gehaltsliste führt: »VW zahlt grundsätzlich nur für eine Leistung, das gilt selbstverständlich auch für Herrn Viereck. Diese Leistung hat nichts mit seiner Abgeordnetentätigkeit zu tun.«²⁶⁷

An seinen ehemaligen Arbeitsbereich kann sich Viereck immerhin erinnern: Er sei der Abteilung Personalwesen/Management zugeordnet gewesen, der Lobbyabteilung des Konzerns. Die leitet damals der Parteifreund und ehemalige saarländische Finanzminister Reinhold Knopp.²⁶⁸ Weil weiter unklar bleibt, was genau Vierecks Job in dieser Abteilung war, wird er nach einem jahrelangen Rechtsstreit vom Bundesverwaltungsgericht zur Rückzahlung von weiteren 177.000 Euro an das Land verurteilt.²⁶⁹

Immerhin eine VW-Tätigkeit Vierecks wird bereits 2005 bekannt: Die Wolfsburger Allgemeine berichtet, dass Viereck im Landesparlament zwar Hinterbänkler, für VW aber eine »Verkaufskanone« sei. Demnach habe der Abgeordnete Viereck sogenannten »VIP-Kunden« mit Vorzugskonditionen einen Volkswagen verkauft. Dem Zeitungsbericht zufolge geht es um eine dreistellige Zahl von Fahrzeugen und Umsätze von mehreren Millionen Euro. Die Abgeordnete der Grünen Meta Janssen-Kucz erinnert sich: »Ich kam 1998 in den Landtag. Und es wurde ganz schnell bekannt: Wer einen VW will, kauft den über Viereck.«²⁷⁰ Weiterhin zu Vierecks Kundenkartei gehören laut Medienberichten: Sigmar Gabriel, Thomas Oppermann und Ex-Umweltministerin Monika Griefahn (alle SPD).²⁷¹ Viereck verlässt 2008 den Landtag²⁷² und ist heute Mitglied der SPD-Ratsfraktion in Wolfsburg.²⁷³



Hans-Hermann Wendhausen

*Aus dem VW-Werk in den niedersächsischen
Wirtschaftsausschuss*

Geburtsjahr: **1947**
Partei: **SPD**

Nach 17 Jahren bei Volkswagen wird der Ingenieur Hans-Hermann Wendhausen 1994 in den niedersächsischen Landtag gewählt.²⁷⁴ Als Abgeordneter erhält Wendhausen monatliche Diäten in Höhe von umgerechnet 5400 Euro, doch parallel bezieht der SPD-Mann ein zweites Gehalt von VW in Höhe von umgerechnet 3000 Euro.²⁷⁵ Erst zehn Jahre später, 2004, fliegt der Skandal auf.²⁷⁶

Als Abgeordneter sitzt Wendhausen für seine Fraktion im Wirtschaftsausschuss des Landtages. Das verschafft ihm Zugang zu allen Parlamentsdokumenten und -vorgängen, auch zu denen, die sich mit VW befassen.²⁷⁷ Davon gibt es einige, schließlich hält Niedersachsen gut ein Fünftel der Volkswagen Anteile. Wofür genau Wendhausen über zehn Jahre ein zweites Gehalt von VW bezieht, während er parallel im Wirtschaftsausschuss des Landtages sitzt, will Wendhausen nicht verraten.²⁷⁸

Die Rolle als Doppelspieler kommt Wendhausen teuer zu stehen. Sie kostet ihn nicht nur sein Mandat und die Parteimitgliedschaft, sondern auch viel Geld. Nachdem VW einräumt, dass er auch als Abgeordneter weiter auf der Gehaltsliste steht, fordert der Landtagspräsident ihn auf, das VW-Gehalt an das Land abzuführen.²⁷⁹ Wendhausen versucht, juristisch gegen die Forderung vorzugehen. Er bestreitet, dass es sich um eine »Zuwendung« handelt, vielmehr habe er »Leistungen« für Volkswagen erbracht, etwa per Weiterbildung oder auf Kongressen. Wendhausen unterliegt und muss nach einer Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes dem Land 241.000 Euro zahlen.²⁸⁰ Wendhausen tritt 2009 auf eigenen Wunsch aus der SPD aus.²⁸¹

Namensregister

- Althaus, Dieter** Seite 10
Brüderle, Rainer Seite 23
Deß, Albert Seite 28
Dobrindt, Alexander Seite 18
Fischer, Peter Seite 15
Frankenhauser, Herbert Seite 34
Gabriel, Sigmar Seite 30
Harbarth, Stephan Seite 32
Hoff, Volker Seite 12
Jansen, Michael Seite 15
Janssen, Jann-Peter Seite 36
Jäger, Martin Seite 10
von Klaeden, Eckart Seite 8
Klitz, Christof-Sebastian Seite 33
Kopp, Reinhold Seite 16
Koschnicke, Joachim Seite 13
Kretschmann, Winfried Seite 26
Langen, Werner Seite 27
Lenz, Günter Seite 36
Maaß, Hans-Christian Seite 14
Merkel, Angela Seite 19
Oettinger, Günther Seite 24
Ramsauer, Peter Seite 22
Schmid, Nils Seite 25
Schröder, Gerhard Seite 20
Spöri, Dieter Seite 11
Steg, Thomas Seite 9
Uhl, Hans-Jürgen Seite 35
Verheugen, Günter Seite 21
Viereck, Ingolf Seite 37
Wendhausen, Hans-Hermann Seite 38
Wissmann, Matthias Seite 7
Wulff, Christian Seite 31

Quellenverzeichnis

Matthias Wissmann

- 1 <http://www.promobilitaet.de/verband/praesidium2/praesidium-pro-mobilitaet>
- 2 <http://webarchiv.bundestag.de/archive/2010/0427/bundestag/abgeordnete/bio/W/wissmma0.html>
- 3 <https://www.vda.de/de/verband/organisation/praesident.html>
- 4 <https://tsarchive.wordpress.com/2010/04/06/lobby102/>
- 5 <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/146/1714698.pdf>
- 6 http://www.duh.de/uploads/media/DUH_BMWi_Akteneinsicht1.pdf
http://www.duh.de/uploads/media/DUH_BMWi_Akteneinsicht2.pdf
<http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-117180337.html>
- 7 <http://www.zeit.de/mobilitaet/2013-10/autoindustrie-lobby-energielabel/komplettansicht>
- 8 <http://www.zeit.de/2010/37/Autoindustrie-Effizienz>
- 9 <http://www.zeit.de/mobilitaet/2013-10/autoindustrie-lobby-energielabel/komplettansicht>
- 10 https://lobbypedia.de/wiki/Verband_der_Automobilindustrie#cite_note-11
- 11 <http://www.bmw.de/DE/Presse/pressemitteilungen,did=340782.html>
- 12 [http://duh.de/pressemitteilung.html?&tx_ttnews\[tt_news\]=3202&tx_ttnews\[backPid\]=84&PRINTPREVIEW=true](http://duh.de/pressemitteilung.html?&tx_ttnews[tt_news]=3202&tx_ttnews[backPid]=84&PRINTPREVIEW=true)

Eckart von Klaeden

- 13 <http://www.fr-online.de/wirtschaft/daimler--kanzleramt--eckart-von-klaeden-daimlers-mann-im-kanzleramt,1472780,24370122.html>
- 14 <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/146/1714698.pdf>
- 15 <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/daimler-kuenftiger-lobbyist-klaeden-kannte-vorlagen-zu-co2-ausstoss-a-930742.html>
- 16 <http://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/ermittlungen-gegen-daimler-lobbyist-klaeden-eingestellt-a-1017684.html>

Thomas Steg

- 17 http://www.volkswagenag.com/content/vwcorp/info_center/de/news/2011/12/dr_thomas_steg.html; https://lobbypedia.de/wiki/Thomas_Steg
- 18 <http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/klimaschutz-eklat-um-bruesseler-co2-plaene/1125446.html>
<http://www.spd-sachsen-anhalt.de/index.php/8-aktuelles/77-braunkohle-ist-brueckentechnologie-mit-wirtschaftlichen-effekten-vor-ort-fracking-und-ccs-lehnen-wir-ab>
- 19 <http://www.spiegel.de/kultur/tv/interview-mit-thomas-steg-ex-vizeregierungssprecher-ex-spd-berater-a-877092.html>
- 20 http://www.volkswagenag.com/content/vwcorp/info_center/de/news/2011/12/dr_thomas_steg.html
- 21 <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/146/1714698.pdf>
- 22 <http://www.stern.de/investigativ/lobbyismus--merkel-und-die-autoindustrie-6533490.html>
- 23 <http://www.stern.de/investigativ/lobbyismus--merkel-und-die-autoindustrie-6533490.html>

Dieter Althaus

- 24 <http://www.dieter-althaus.de/8.0.html>
https://de.wikipedia.org/wiki/Dieter_Althaus
- 25 <http://www.tagesspiegel.de/politik/thueringen-ministerpraesident-althaus-tritt-zurueck/1594162.html>
- 26 <http://www.derwesten.de/wirtschaft/ex-ministerpraesident-althaus-heuert-bei-opel-bieter-magna-an-id3310759.html>
<http://www.news.de/wirtschaft/855042332/althaus-wird-automanager/1/>
- 27 <http://www.welt.de/wirtschaft/article6025900/Dieter-Althaus-wird-Top-Manager-bei-Magna.html>
- 28 <http://www.dieter-althaus.de/8.0.html>

Martin Jäger

- 29 <http://www.politik-kommunikation.de/ressorts/artikel/ein-mann-der-den-wechsel-liebt-15465>
- 30 <http://www.sueddeutsche.de/politik/martin-jaeger-steinmeier-sprecher-wechselt-in-die-wirtschaft-1.571209>
- 31 <http://www.zeit.de/2013/12/Lobbyismus-Spitzenbeamte-Konzerne/komplettansicht>
- 32 <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/146/1714698.pdf>
- 33 ebd.
- 34 <http://www.zeit.de/2013/12/Lobbyismus-Spitzenbeamte-Konzerne/seite-2>
- 35 <https://web.archive.org/web/20140109085406/http://www.tagesschau.de/ausland/afghanistan-jaeger100.html>

Dieter Spöri

- 36 <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-13526555.html>
<http://gut-goedeltz.de/2015/10/vorankuendigung-der-ungeloeste-konflikt-um-griechenland-zerfaellt-die-eurozone/>
<http://www.pmc.de/klienten/berater/dr-dieter-spoeri/>
- 37 <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-13680214.html>
<http://www.auto.de/magazin/dieter-spoeri-verlaesst-daimler-ag/>
- 38 <http://www.manager-magazin.de/unternehmen/karriere/a-558847.html>
- 39 <http://www.taz.de/!5188370/>
- 40 <http://www.stern.de/politik/deutschland/berlin-vertraulich--kretschmann-schickt--nen-sozi-vor-3582930.html>
- 41 <http://www.auto.de/magazin/dieter-spoeri-verlaesst-daimler-ag/>

Volker Hoff

- 42 http://media.gm.com/media/de/de/opel/news.detail.html/content/Pages/news/opelcompany/de/opel/executives/02_01_v_hoff.html
- 43 http://presseservice.pressrelations.de/standard/result_main.cfm?r=266755&aktion=jour_pm
- 44 <http://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/vor-dem-eu-gipfel-laender-fuer-umkehr-in-der-klimapolitik-seite-2/3068662-2.html>
- 45 <http://www.manager-magazin.de/unternehmen/karriere/a-674227.html>
- 46 <http://www.fr-online.de/rhein-main/doppelrolle-lobbyist-hoff-bleibt-abgeordneter,1472796,3189970.html>
- 47 <http://www.faz.net/aktuell/politik/hessen-das-prinzip-hoff-1913393.html>
- 48 <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/cdu-in-hessen-volker-hoff-opel-lobbyist-gibt-landtagsmandat-auf-1.51529>
- 49 <http://www.op-online.de/wirtschaft/interview-volker-hoff-opel-989685.html>
- 50 <http://www.deutschlandradio.de/archiv/dlr/sendungen/buchtipp/332759/index.html>
<http://www.manager-magazin.de/unternehmen/karriere/a-674227.html>
- 51 <http://www.fr-online.de/spezials/volker-hoff-der-albtraum-von-roland-koch,1472874,2798410.html>
- 52 <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-134660865.html>
- 53 <http://www.op-online.de/wirtschaft/interview-volker-hoff-opel-989685.html>
- 54 <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/146/1714698.pdf>
- 55 <http://www.fnp.de/nachrichten/wirtschaft/GM-kickt-Manager-Opel-sucht-neuen-Designchef;art686,293575>
- 56 <http://www.fr-online.de/rhein-main/korruption-geldwaesche-ex-minister-hoff-verurteilt,1472796,20773310.html>
- 57 https://olg-frankfurt-justiz.hessen.de/irj/OLG_Frankfurt_am_Main_Internet?rid=HMdJ_15/OLG_Frankfurt_am_Main_Internet/nav/d44/d4471596-ad85-e21d-0648-71e2389e4818,38460ea5-ac23-741f-012f-312b417c0cf4,...,11111111-2222-3333-4444-100000005004%26_ic_uCon_zentral=38460ea5-ac23-741f-012f-312b417c0cf4%26overview=true.htm&uid=d4471596-ad85-e21d-0648-71e2389e4818

Joachim Koschnicke

- 58 <http://prreport.de/home/aktuell/news-public/article/6426-joachim-koschnicke-wird-opel-lobbyist/>
- 59 <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/146/1714698.pdf>
- 60 <http://www.marktforschung.de/nachrichten/marktforschung/ehemaliger-forsa-geschaeftsfuehrer-joachim-koschnicke-wechselt-zu-opel/>
- 61 <http://www.taz.de/!5146659/>

Hans-Christian Maaß

- 62 <http://www.der-demografiekongress.de/rueckblicke-2010-bis-2014/rueckblick-2010/referenten-a-e/referenten-l-n/?PHPSESSID=cabb0eb18c1bf985e9ace6da8fe500f7>
- 63 <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-13498963.html>
- 64 http://www.gerd-langguth.de/fileadmin/skin_langguth/downloads/Merkel_Interview.pdf
- 65 http://www.gerd-langguth.de/fileadmin/skin_langguth/downloads/Merkel_Interview.pdf
- 66 http://autogramm.volkswagen.de/12_07/aktuell/aktuell_08.html
- 67 <http://www.schaeffler.de/content.schaeffler.de/de/press/press-releases/press-details.jsp?id=70780608>
- 68 <http://www.stern.de/investigativ/lobbyismus--merkel-und-die-autoindustrie-6533490.html>
- 69 <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/146/1714698.pdf>
- 70 <http://movingpoints.de/index.php?id=17>

Michael Jansen

- 71 <http://business-diplomacy.de/michael-jansen-leitet-die-berliner-konzernrepraesentanz-der-volkswagen-ag/>
- 72 <http://business-diplomacy.de/michael-jansen-leitet-die-berliner-konzernrepraesentanz-der-volkswagen-ag/>
- 73 ebd.
- 74 <http://www.politik-kommunikation.de/personalwechsel/jansen-leitet-hauptstadtrepraesentanz-der-post>
- 75 https://www.volkswagen-media-services.com/detailpage/-/detail/Volkswagen-Repraesentanz-in-Berlin-neu-besetzt/view/2101869/4a1fd7dbe9ec64bd58af07108fbf13a5?p_auth=iyewNiB5

Peter Fischer

- 76 <http://www.promobilitaet.de/verband/praesidium2/praesident-pro-mobilitaet>
- 77 http://www.promobilitaet.de/media/file/833.24920_gemeinsame_Erklaerung.pdf
- 78 http://www.promobilitaet.de/media/file/330.Pro_Mobilitaet_PM_7-2007_Stauvermeidung_ist_Klimaschutz.pdf
<http://www.promobilitaet.de/presse/pressemeldungen-2015/pm-04-2015-vereinfachtes-genehmigungsverfahren-fuer-ersatzneubauten-an-autobahnen>
- 79 <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/146/1714698.pdf>
- 80 <https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/2002-2002-11/>

Reinhold Kopp

- 81 <https://www.munzinger.de/search/portrait/Reinhold+Kopp/0/19972.html>
<http://kress.de/koepe/kresskoepe-detail/profil/21960-reinhold-kopp.html>
<https://www.heussen-law.de/anwalt.html?ra=125&sub=1>
- 82 <http://www.zeit.de/2005/04/Lobby/komplettansicht>
- 83 <http://www.motor-talk.de/forum/aktion/Attachment.html?attachmentId=720525>
<http://link.springer.com/article/10.1007%2FBF03227466>
<http://www.duh.de/2551+M508275d6cd1.html>
<http://www.duh.de/2551+M53a66327e40.html>
- 84 http://www.umweltruf.de//2016_Programm/news/111/news3.php3?nummer=1817
- 85 <http://www.zeit.de/2005/04/Lobby/komplettansicht>
- 86 <http://www.presseportal.de/pm/22521/563608>
- 87 <http://www.zeit.de/2005/04/Lobby/komplettansicht>
- 88 <https://www.heussen-law.de/anwalt.html?ra=125>

Alexander Dobrindt

- 89 <http://www.alexander-dobrindt.de/de/person/lebenslauf.html>
- 90 <http://www.sueddeutsche.de/politik/pkw-maut-verschoben-warum-dobrindt-die-pkw-maut-jetzt-stoppt-1.2526844>
- 91 https://www.tagesschau.de/wirtschaft/vw-faq-101-_origin-a207a54b-6bec-4683-b890-1c9993c7852c.html
- 92 <http://www.spiegel.de/wissenschaft/mensch/luftschadstoffe-deutschlands-orte-mit-der-schmutzigsten-luft-a-1030275.html>
- 93 <http://www.welt.de/wirtschaft/article154181546/13-Millionen-Diesel-Fahrzeuge-droht-City-Verbot.html>
- 94 <http://www.manager-magazin.de/politik/artikel/volkswagen-das-ist-die-kommission-zur-untersuchung-des-abgasskandals-a-1072458.html>
- 95 <http://www.welt.de/politik/deutschland/article146711288/Die-Bundesregierung-kannte-die-Betrueger-Technik.html>
- 96 <https://www.youtube.com/watch?v=q4HLdVrRiHA>; <http://www.welt.de/politik/deutschland/article151051964/VW-versendet-Rueckrufbriefe-in-naechsten-20-Tagen.html>
- 97 <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/vw-gebremste-kontrolle-1.2821562>
- 98 <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/vw-gebremste-kontrolle-1.2821562>
- 99 http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/RedenUndInterviews/2015/VerkehrUndMobilitaet/dobrindt-interview-bild_22-09-2015.html?linkToOverview=js
- 100 <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/vw-dobrindt-101.html>
- 101 <http://www.greenpeace.de/themen/energiewende/mobilitaet/das-schmutzige-geheimnis>
- 102 <http://www.automobilwoche.de/article/20160224/NACHRICHTEN/302249935/russische-behorde-untersucht%2C%A0abgaswerte->
<http://www.n-tv.de/wirtschaft/Umwelthilfe-will-C-220-Zulassung-entziehen-article16912606.html>; <http://www.parliament.uk/business/publications/written-questions-answers-statements/written-question/Commons/2016-01-07/21439/>
- 103 <http://www.n-tv.de/wirtschaft/Umwelthilfe-will-C-220-Zulassung-entziehen-article16912606.html>
- 104 http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/RedenUndInterviews/2015/VerkehrUndMobilitaet/dobrindt-interview-bild_07-11-2015.html?linkToOverview=DE%2FPresse%2FRedenUndInterviews%2Freden-und-interviews_node.html%23id168924
- 105 <http://www.wallstreet-online.de/nachricht/8348938-roundup-dobrindt-abgas-manipulationen-unentdeckt>
- 106 <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2016/kw07-akt-std-abgasskandal/406354>
- 107 <https://www.youtube.com/watch?v=G43dKqjB2s> (Min. 50'49")
- 108 [http://www.duh.de/pressemitteilung.html?&tx_ttnews\[tt_news\]=3624](http://www.duh.de/pressemitteilung.html?&tx_ttnews[tt_news]=3624)
[http://www.duh.de/pressemitteilung.html?&no_cache=1&tx_ttnews\[tt_news\]=3098&cHash=02030992c5b44cefe364b22b4fa33fd9](http://www.duh.de/pressemitteilung.html?&no_cache=1&tx_ttnews[tt_news]=3098&cHash=02030992c5b44cefe364b22b4fa33fd9)
- 109 [http://www.duh.de/pressemitteilung.html?&no_cache=1&tx_ttnews\[tt_news\]=3488&cHash=e92ddd098c5653a52c1801ef402f01bb](http://www.duh.de/pressemitteilung.html?&no_cache=1&tx_ttnews[tt_news]=3488&cHash=e92ddd098c5653a52c1801ef402f01bb)
- 110 <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2016/kw07-akt-std-abgasskandal/406354> (Min. 9'10")
- 111 <http://www.klimaretter.info/mobilitaet/hintergrund/20714-das-ist-totschlag-durch-die-autokonzerne>
- 112 <http://www.zeit.de/politik/deutschland/2016-04/vw-abgasskandal-untersuchungsausschuss-forderung-opposition>
- 113 https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2016/Allgemein/pm03_16_vw.html
- 114 http://www.focus.de/auto/news/abgas-skandal/autozeitschrift-testet-nach-vw-rueckruf-schummel-diesel-nach-umruestung-verbrauch-steigt-um-0-5-bis-0-7-liter_id_5292329.html

Angela Merkel

- 115 <http://www.zeit.de/2013/37/autoindustrie-bundesregierung-lobbyismus/komplettansicht>
- 116 <http://www.ft.com/intl/cms/s/0/90476704-de81-11e2-b990-00144feab7de.html#axzz3zl3KGFCS>; <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/irritationen-wegen-merkel-und-autolobby-politik-mit-pferdestaerken-1.1707976>
- 117 <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/union-erhaelt-riesenspende-von-bmw-eignern-klatten-und-quandt-a-927871.html>
- 118 <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/zetsche-fordert-mitspracherecht-bei-co2-verhandlungen-a-928006.html>
- 119 ebd.
- 120 <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/neue-co2-grenzwerte-vom-eu-parlament-verabschiedet-a-955591.html>
- 121 <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/146/1714698.pdf>
- 122 ebd.

Gerhard Schröder

- 123 <http://www.manager-magazin.de/magazin/artikel/a-680306-4.html>
- 124 Steffanie Richter in Herbert Schneider: Ministerpräsidenten: Profil eines politischen Amtes im deutschen Föderalismus, Leske + Budrich Verlag, 2001, Seite 157 und 158. https://books.google.de/books?id=KdL1BQAAQBAJ&pg=PA157&lpg=PA157&dq=%22so+als+er+da+eine+staatliche+F%C3%B6rderung+f%C3%BCr+den+Aufk+auf+von+Altwagen+durchsetzen+wollte,+%22&source=bl&ots=AkptcrkckP&sig=jv8DxJfM-wx9PrllleOZ4evvlns&hl=de&sa=X&ved=0ahUKEwjIsKiF3ovLahVHDQ4KH_Y_5D0kQ6AEIHTAA#v=onepage&q=%22so%20als%20er%20da%20eine%20staatliche%20F%C3%B6rderung%20f%C3%BCr%20den%20Aufkauf%20von%20Altwagen%20durchsetzen%20wollte%2C%20%22&f=false
- 125 <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-8888951.html>
- 126 ebd.
- 127 <http://www.abendblatt.de/archiv/1999/article204618103/Altautos-Wie-Schroeder-und-Blair-das-Schrott-Gesetz-kippten.html>
- 128 ebd.
- 129 <http://www.welt.de/print-welt/article575047/Der-Unmut-bei-den-Gruenen-ueber-Schroeder-und-Trittin-waechst.html130>
<https://zeitschrift-ip.dgap.org/de/ip-die-zeitschrift/archiv/jahrgang-2003/september/auf-leisen-sohlen-aus-der-au%C3%9Fenpolitik>
- 131 <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/altautoverordnung-gruene-aergern-sich-ueber-schroeder-a-28858.html>
- 132 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32000L0053; Artikel 12, Absatz 1>
- 133 <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/vw-gesetz-schroeders-neuer-streit-mit-bruessel-151752.html>
<http://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2009-02/cp070074de.pdf>
- 134 <http://www.handelsblatt.com/archiv/kanzler-besucht-werk-in-kassel-schroeder-will-vw-gesetz-gegen-eu-plaene-verteidigen/2145056.html>
- 135 https://lobbypedia.de/wiki/Gerhard_Schr%C3%B6der#Seitenwechsel
- 136 <http://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2009-02/cp070074de.pdf>

Günter Verheugen

- 137 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-05-31_de.htm?locale=fr
- 138 <https://www.lobbycontrol.de/worstlobby2006/>
- 139 https://www.lobbycontrol.de/download/WorstLobby_Nominierungen.pdf; Seite 6
- 140 <http://www.spiegel.de/wirtschaft/abgas-grenzwerte-autolobby-schiesst-sich-auf-bruessel-ein-a-462710.html>
- 141 http://www.deutschlandfunk.de/autolobby-contra-klimaschutz.724.de.html?dram:article_id=98703
- 142 <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/umweltschutz-und-autoindustrie-bruessel-blamiert-sich-mit-co2-kompromiss-a-593989.html>
- 143 <http://www.taz.de/!5188370/>
- 144 <http://edition.cnn.com/2007/BUSINESS/07/25/euro.carbon/index.html>
- 145 <http://www.ec.europa.eu/DocsRoom/documents/1891/attachments/1/translations/en/renditions/pdf; Seite 5,dritter Absatz>
- 146 <http://www.wiwo.de/politik/ausland/eu-lobbyismus-wirbel-um-ex-eu-kommissar-verheugen/5230618.html>

Peter Ramsauer

- 147 <http://www.abendzeitung-muenchen.de/inhalt.musik-und-verkehr-peter-ramsauer-der-autobahnfluesterer.0efd8912-ed34-481e-be7b-e4f47e3b9b5c.html>
- 148 <http://www.badische-zeitung.de/kommentare-1/ramsauer-spielt-mozart-die-entdeckung-der-langsamkeit--51466598.html>
- 149 <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/ramsauer-ist-gegen-gabriels-plan-fuer-tempolimit-auf-der-autobahna-898735.html>
- 150 http://www.duh.de/dieselgate_chronologie.html
- 151 http://www.focus.de/auto/news/abgas-skandal/duh-klagt-wegen-diesel-abgasen-in-diesen-hessischenstaedten-drohen-fahrverbote-und-city-maut_id_5207680.html
- 152 <http://www.euractiv.de/section/ressourcen-und-umwelt/news/eu-diesel-steuer-brussel-beschwichtigt/>
- 153 <http://www.wiwo.de/politik/deutschland/dieselsteuer-ramsauer-lehnt-eu-plaene-ab/5259224.html>
- 154 <http://www.zeit.de/wirtschaft/2015-07/diesel-kraftstoff-umwelt>
- 155 <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/peter-ramsauer-und-matthias-wissmann-ueber-zu-hohemautkosten-hat-sich-bei-mir-noch-niemand-beschwert/7141802-2.html>
- 156 https://www.bundestag.de/bundestag/abgeordnete18/biografien/R/ramsauer_peter/258902

Rainer Brüderle

- 157 <http://www.rainerbruederleconsult.de/zur-person/>
- 158 http://www.duh.de/uploads/media/DUH_BMWi_Akteneinsicht1.pdf; Seite 9; BMWi steht für Brüderles Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie und BMU für Bundesministerium der Umwelt. Die erwähnte »Anlage« trägt den Titel: »Pkw Energieverbrauchskennzeichnung – Position der deutschen Automobilindustrie.«
- 159 ebd.
- 160 ebd.
- 161 ebd.
- 162 <http://www.wiwo.de/technologie/auto/co2-label-fuer-autos-so-umweltfreundlich-wie-ein-kleiner-panzer/5874974.html>
- 163 [http://duh.de/pressemitteilung.html?&tx_ttnews\[tt_news\]=3202](http://duh.de/pressemitteilung.html?&tx_ttnews[tt_news]=3202)
- 164 [http://duh.de/pressemitteilung.html?&tx_ttnews\[tt_news\]=3202](http://duh.de/pressemitteilung.html?&tx_ttnews[tt_news]=3202)

Günther Oettinger

- 165 <http://www.stern.de/politik/deutschland/eu-kommissar-oettinger-fuer-deutsche-autolobbyeingespannt-6476028.html>
 166 <http://www.fr-online.de/wirtschaft/eu-kommissar-guenther-oettinger-im-einsatz-fuer-vw,1472780,20574346.html>
 167 http://www.welt.de/print/welt_kompakt/print_wirtschaft/article109781820/Industrie-verteidigt-Oettinger-gegen-Lobbyismus-Vorwurf.html
 168 <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/kampf-gegen-harte-co-auflagen-oettinger-freund-derautoindustrie-1.1492871>
[http://www.welt.de/print/welt_kompakt/print_wirtschaft/article109781820/Industrie-verteidigt-O 166 ettinger-gegen-Lobbyismus-Vorwurf.html](http://www.welt.de/print/welt_kompakt/print_wirtschaft/article109781820/Industrie-verteidigt-O-166-ettinger-gegen-Lobbyismus-Vorwurf.html)
 169 <http://www.welt.de/wirtschaft/article109778452/Autoindustrie-verteidigt-Oettingers-Abgas-Vorgehen.html>
 170 <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-27497155.html>
 171 <http://www.auto-motor-und-sport.de/news/toyota-sauer-auf-ministerpraesident-732759.html>
 172 <http://www.integritywatch.eu/>

Nils Schmid

- 173 <http://www.szbz.de/nachrichten/artikel/detail/minister-setzt-mit-daimler-auf-strom-1-2-2012/>
 174 <https://mfw.baden-wuerttemberg.de/de/ministerium/minister-dr-nils-schmid/biografie/>
 175 <http://taz.de/SPD-in-Baden-Wuerttemberg!/5273183/>
 176 <https://mfw.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse-und-oeffentlichkeitsarbeit/pressemitteilung/pid/wirtschaftsminister-schmid-besucht-porsche-entwicklungs-zentrum-in-weissach/>
 177 <http://www.wiwo.de/politik/deutschland/berlin-intern-die-geheime-lex-porsche/11584770.html>
 178 <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/uebernahme-vw-zahlt-keine-steuern-fuer-den-porschekauf-11780145.html>
 179 http://www.gesetze-im-internet.de/umwstg_1995/_20.html
 180 https://finanzamt-frankfurt-am-main.hessen.de/irj/FA_Frankfurt_Internet?cid=5791b513165d873bb164494e2ce61931
 181 <http://www.stimme.de/suedwesten/nachrichten/pl/Auto-VW-Porsche-Reaktionen-Suedwest-Oppositionerzuernt-ueber-Steuertrick-bei-VW-Porsche-Deal;art19070,2478638>

Winfried Kretschmann

- 182 <http://www.tagesanzeiger.ch/wirtschaft/unternehmen-und-konjunktur/Daimler-Porsche-und-Co-drohen-gruene-Zeiten/story/30957780>
 183 <https://www.youtube.com/watch?v=GWypaHSWcOA>
 184 <http://www.abendblatt.de/politik/article137640937/Bizarre-Dienstwagen-Affaere-von-Ministerpraesident-Kretschmann.html>
 185 <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-139881771.html>
 186 <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.kretschmann-in-china-ministerpraesident-besucht-daimlerwerk.bb3cc8d1-6686-444d-ac78-cb5eb8bfb11b.html>
 187 <http://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschadstoffe/stickstoffoxide>
 188 <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.luftverschmutzung-in-stuttgart-fahrverbote-schonab-2017.cc6280b9-f02a-4c02-af44-50764ef7fcca.html>
 189 <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.verkehr-in-baden-wuerttemberg-verkehrsgipfel-endet-im-dissens.5558f464-2de0-4140-98f3-b6bd23e81fea.html>
 190 <https://www.gruene-bw.de/app/uploads/2015/10/Koalitionsvertrag-Der-Wechsel-beginnt.pdf; Seite 28>
 191 <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.interview-mit-winfried-hermann-studie-soll-gigaliner-lage-klaeren.9a0ed978-581a-4f77-acae-a01f88aba714.html>

Werner Langen

- 192 <http://www.euractiv.de/section/ressourcen-und-umwelt/news/eu-diesel-steuer-brussel-beschwichtigt/>
 193 ebd.
 194 <http://www.euractiv.de/section/ressourcen-und-umwelt/news/diesel-steuer-viel-wirbel-um-nichts/>
 195 ebd.
 196 <http://www.werner-langen.de/presse/pressemitteilungen/single/article/nur-realistische-co2-ziele-sichern-wettbewerbsfaehigkeit.html>
http://www.deutschlandfunk.de/vw-abgasskandal-diesel-ist-die-richtige-technologie.694.de.html?dram:article_id=335216
 197 http://www.deutschlandfunk.de/vw-abgasskandal-diesel-ist-die-richtige-technologie.694.de.html?dram:article_id=335216
 198 ebd.
 199 ebd.

Albert Deß

- 200 <http://www.nytimes.com/2015/09/29/world/europe/volkswagen-scandal-highlights-european-stalling-on-new-emissions-tests.html>
 201 <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/eu-abgas-verordnung-gesetzesidee-aus-dem-hause-vwa-1054386.html>
 202 ebd.
 203 <http://www.nytimes.com/2015/09/29/world/europe/volkswagen-scandal-highlights-european-stalling-on-new-emissions-tests.html>
 204 <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/eu-abgas-verordnung-gesetzesidee-aus-dem-hause-vwa-1054386.html>
 205 <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/eu-abgas-verordnung-gesetzesidee-aus-dem-hause-vwa-1054386.html>
 206 <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A8-2015-0270+0+DOC+XML+V0//EN>

Sigmar Gabriel

- 207 <http://www.taz.de/1/archiv/digitaz/artikel/?ressort=sw&dig=2007/12/20/a0051&src=GI&cHash=5ba5e7b14d>
- 208 <http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/weltkrise-privat-wenn-siggi-pop-rockt-a-655668.html>
- 209 <http://www.nytimes.com/2015/09/29/world/europe/volkswagen-scandal-highlights-european-stalling-on-new-emissions-tests.html>
- 210 <http://www.braunschweig-spiegel.de/images/stories/Karl/wulff%20vw.pdf>; Seite 18
- 211 <http://www.stern.de/politik/deutschland/klimapolitik-die-vw-connection-des-sigmar-gabriel-3220228.html>
- 212 <http://www.hans-joachim-selenz.de/kommentare/2006/strafanzeige-gegen-gabriel.html>
- 213 <http://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/aufsichtsratsmitglied-verteilt-auftraege-an-eigene-firmagabriel-bezieht-geld-aus-vw-beratung/2471206.html>
- 214 <http://www.welt.de/politik/article172175/Arbeitsgruppen-beraten-vor-den-Koalitionsverhandlungen.html>
- 215 <http://www.kas.de/upload/ACDP/CDU/Koalitionsvertraege/Koalitionsvertrag2005.pdf>

Christian Wulff

- 216 <http://www.wiwo.de/politik/deutschland/volkswagen-was-wusste-wulff/6021414.html>
- 217 [http://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBI&jumpTo=bgbl160s0585.pdf#_bgbl_%2F%2F*\[%40attr_id%3D%27bgbl160s0585.pdf%27\]_1457952414728](http://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBI&jumpTo=bgbl160s0585.pdf#_bgbl_%2F%2F*[%40attr_id%3D%27bgbl160s0585.pdf%27]_1457952414728)
- 218 <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/politiker-im-vw-aufsichtsrat-einladung-zummachtmissbrauch-1.1249135>
- 219 <http://www.autogazette.de/unternehmen/politik/co2-wulff-fuer-bevorzugung-groesserer-autos-25107.html>
- 220 <http://www.taz.de/!15171653/>
- 221 <http://www.klimaretter.info/politik/nachricht/1921-die-union-seilt-sich-vom-klimaschutz-ab>

Stephan Harbarth

- 222 <http://www.stephan-harbarth.de/index.php/person>
- 223 https://www.bundestag.de/bundestag/abgeordnete18/biografien/H/harbarth_stephan/258436
- 224 https://www.bundestag.de/bundestag/abgeordnete18/biografien/H/harbarth_stephan/258436
- 225 <http://www.sueddeutsche.de/politik/vw-abgasaffaere-und-verbraucherschutz-mandat-vs-mandant-1.2697251>
- 226 <http://www.sueddeutsche.de/politik/vw-abgasaffaere-und-verbraucherschutz-ma-223-ndat-vs-mandant-1.2697251>
- 227 <http://www.sueddeutsche.de/politik/vw-abgasaffaere-und-verbraucherschutz-mandat-vs-mandant-1.2697251>

Christof-Sebastian Klitz

- 228 http://www.volkswagenag.com/content/vwcorp/info_center/de/news/2007/11/new_appointments_for_volkswagen_representative_offices.html
- 229 [https://www.wirtschaftsrat.de/wirtschaftsrat.nsf/id/bilanz-des-wirtschaftsrates-2013-de/\\$file/WR_Bilanz_2013.pdf](https://www.wirtschaftsrat.de/wirtschaftsrat.nsf/id/bilanz-des-wirtschaftsrates-2013-de/$file/WR_Bilanz_2013.pdf) (Seite 9)
- 230 [https://www.wirtschaftsrat.de/wirtschaftsrat.nsf/id/bilanz-des-wirtschaftsrates-2013-de/\\$file/WR_Bilanz_2013.pdf](https://www.wirtschaftsrat.de/wirtschaftsrat.nsf/id/bilanz-des-wirtschaftsrates-2013-de/$file/WR_Bilanz_2013.pdf) (Seite 1)
- 231 [https://www.wirtschaftsrat.de/wirtschaftsrat.nsf/id/10-punkte-plan-fuer-eine-erolgreiche-energiewende-de/\\$file/WR-10-Punkte-Plan-Energiewende.pdf](https://www.wirtschaftsrat.de/wirtschaftsrat.nsf/id/10-punkte-plan-fuer-eine-erolgreiche-energiewende-de/$file/WR-10-Punkte-Plan-Energiewende.pdf) (Seite 8)
- 232 <http://www.wirtschaftsrat.de/wirtschaftsrat.nsf/id/christof-sebastian-klitz-ist-neuer-landesvorsitzender-des-wirtschaftsrats-bruessel-de>
- 233 https://www.acea.be/uploads/publications/POCKET_GUIDE_2008.pdf (Seite 15)
- 234 <https://www.ceps.eu/publications/pathways-low-carbon-transport-eu-%E2%80%93-possibility-reality>
- 235 <http://g8fip1kplyr33r3krz5b97d1.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2015/10/VW-letter-to-MEPs.pdf>

Herbert Frankenhauser

- 236 <http://webarchiv.bundestag.de/cgi/show.php?fileToLoad=4286&id=1136>
- 237 Biographisches Handbuch der Mitglieder des Deutschen Bundestages 1949-2002, Seite 221 rechts!
https://books.google.de/books?id=rt6SIzmeOFYC&pg=PA221&lpg=PA221&dq=Herbert+Frankenhauser,+DaimlerChrysler+%22Sonderbeauftragter%22&source=bl&ots=K4d5e0HBKI&sig=SsNqQdxna1KbTbE5igJQ88mgPGY&hl=de&sa=X&ved=0ahUKewijf9h_3KAhUlnXIKHQpiAfkQ6AEIRjAF#v=onepage&q=Herbert%20Frankenhauser%2C%20DaimlerChrysler%20%20%22Sonderbeauftragter%22&f=false
- 238 <http://www.bz-berlin.de/artikel-archiv/erster-spd-abgeordneter-legt-wegen-nebenjob-sein-mandat-nieder>
- 239 <http://www.merkur.de/politik/lkwverkaeufers-mandat-187212.html>
- 240 <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-38998434.html>
- 241 <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/12/021/1202107.pdf>
- 242 <http://www.merkur.de/politik/lkwverkaeufers-mandat-187212.html>
- 243 <http://www.ulrichkelber.de/medien/doks/glaesernermdb/20050111%20Frontal%2021%20gl%C3%A4sern.pdf>
- 244 ebd
- 245 <https://www.cducsu.de/abgeordnete/herbert-frankenhauser>

Hans-Jürgen Uhl

- 246 http://www.focus.de/politik/deutschland/vw-abzocker_aid_90422.html
- 247 <http://www.spiegel.de/wirtschaft/doppelverdiener-weitere-bundestagsabgeordnete-bei-siemens-und-vw-aufder-gehaltsliste-a-334941.html>
- 248 http://www.focus.de/politik/deutschland/vw-abzocker_aid_90422.html
- 249 <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/uhl-verurteilt-im-rueckblick-fassungslos-1434774.html>
- 250 <http://dipbt.bundestag.de/doc/btp/15/15029.pdf>; Seite 51

Jann-Peter Janssen

- 251 <http://webarchiv.bundestag.de/archive/2007/0206/mdb/mdb15/bio/J/janssj0.html>
 252 http://www.bundestag.de/blob/189474/fdb4997b508e979aae4ca50d80103ad4/datenhand_vt-data.pdf
 253 <http://www.taz.de/1/archiv/?250 dig=2005/01/14/a0187>
 254 <http://www.taz.de/1/archiv/?dig=2005/01/15/a0080>
 255 <http://dipbt.bundestag.de/doc/btp/15/15029.pdf>; Seite 51

Günter Lenz

- 256 https://de.wikipedia.org/wiki/G%C3%BCnter_Lenz_%28Politiker%29
 257 <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/vw-rotlichtaffaere-ehemaliger-aufsichtsrat-lenz-akzeptiertgeldstrafe-1464084.html>
 258 www.landtag-niedersachsen.de/parlamentsdokumente/steno/15_WP/endber083.pdf; Seite 96 unten
 259 <http://archiv.labournet.de/branchen/auto/vw/allg/krull180707.html>; <http://www.n-tv.de/archiv/Volkswagen-spartin-Mexico-article106693.html>
 260 http://www.focus.de/politik/deutschland/vw-abzocker_aid_90422.html
 261 ebd.
 262 <http://www.n-tv.de/wirtschaft/meldungen/Lenz-legt-Mandat-nieder-article344299.html>
 263 <http://www.manager-magazin.de/unternehmen/karriere/a-499163.html>
 264 <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/management/guenter-lenz-ex-betriebsrat-arbeitet-nach-strafbefehl-wieder-bei-vw/2857246.html>

Ingolf Viereck

- 265 https://de.wikipedia.org/wiki/Ingolf_Viereck
 266 <http://www.taz.de/1/archiv/print-archiv/printressorts/digi-artikel/?ressort=na&dig=2008%2F03%2F13%2Fa0208&cHash=fd60ca844f8805cd402900dc375d91de>
 267 <http://www.n-tv.de/politik/VW-bezahlt-SPD-Politiker-article75011.html>
 268 <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/vw-gehaltsaffaere-raffke-verdacht-in-wolfsburg-a-334718.html>
 269 <http://www.waz-online.de/Wolfsburg/Stadt-Wolfsburg/Ingolf-Viereck-will-zurueck-in-den-Rat>
 270 <http://www.taz.de/1/archiv/print-archiv/printressorts/digi-artikel/?ressort=na&dig=2005%2F01%2F15%2Fa0384&cHash=03fd6eebf3/>
 271 ebd.
 272 https://de.wikipedia.org/wiki/Ingolf_Viereck
 273 <http://www.fraktion.spd-wolfsburg.de/content/105547.php>

Hans-Hermann Wendhausen

- 274 https://de.wikipedia.org/wiki/Hans-Hermann_Wendhausen
 275 <http://www.sueddeutsche.de/politik/doppelverdiener-weitere-politiker-raeumen-nebenverdienste-ein-1.896149>
 276 <http://www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/a-364374.html>
 277 <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/vw-affaere-spd-politiker-legen-aemter-nieder-a-353985.html>
 278 <http://www.taz.de/1/archiv/digitaz/artikel/?ressort=na&dig=2008%2F03%2F13%2Fa0208&cHash=fd60ca844f8805cd402900dc375d91de>
 279 <http://www.welt.de/wirtschaft/article2457821/SPD-Politiker-muessen-fette-Gehaelter-zurueckzahlen.html>
 280 <http://www.taz.de/1/archiv/print-archiv/printressorts/digi-artikel/?ressort=sw&dig=2008%2F03%2F14%2Fa0103&cHash=3b25d26a6478c1b3d770c57545457103/>
 281 https://de.wikipedia.org/wiki/Hans-Hermann_Wendhausen

➔ **Greenpeace ist eine internationale Umweltorganisation, die mit gewaltfreien Aktionen für den Schutz der Lebensgrundlagen kämpft. Unser Ziel ist es, Umweltzerstörung zu verhindern, Verhaltensweisen zu ändern und Lösungen durchzusetzen. Greenpeace ist überparteilich und völlig unabhängig von Politik, Parteien und Industrie. Rund 580.000 Fördermitglieder in Deutschland spenden einen regelmäßigen Beitrag an Greenpeace und gewährleisten damit unsere tägliche Arbeit zum Schutz der Umwelt.**