

Christina Deckwirth

Industrie am Steuer: Die engen Verbindungen zwischen Bundesregierung und deutscher Autolobby

Die wirtschaftliche Stärke der deutschen Autoindustrie spiegelt sich in politischer Macht wider. Insbesondere die Bundesregierung ist eng mit den deutschen Autobauern verflochten. Das zeigen Kontaktnetzwerke und Seitenwechsel, aber auch die hohen Geldsummen, die aus der Autoindustrie an die Politik fließen. Dieses nahe Verhältnis zwischen Politik und Wirtschaft führt zu Nachteilen für die Allgemeinheit: Umwelt-, Verbraucher- oder Gesundheitsschutz haben bei politischen Entscheidungen häufig das Nachsehen gegenüber den wirtschaftlichen Interessen von Daimler, VW und BMW.

Industrie am Steuer: Die Rolle der deutschen Autolobby

Die deutsche Autoindustrie ist eine der einflussreichsten Branchen in Deutschland: Die Autoindustrie erzielt ein gutes Fünftel des Gesamtumsatzes der deutschen Industrie und beschäftigt rund 800.000 Menschen. Diese Wirtschaftskraft verleiht ihr auch eine starke politische Macht. Wohl kaum ein Wirtschaftszweig in Deutschland ist so eng mit der Bundesregierung verflochten wie die Autoindustrie. Die Rolle der Bundesregierung im Abgasskandal hat gerade in den vergangenen Jahren noch einmal deutlich gezeigt: Das Verhältnis zwischen Bundesregierung und Autoindustrie ist geradezu symbiotisch.

Eng vernetzt: Personelle und finanzielle Verflechtungen

Die deutsche Autoindustrie ist durch zahlreiche Kontakte, Netzwerke und Seitenwechsler eng mit der Politik verzahnt. Sinnbild dafür ist Matthias Wissmann, langjähriger Chef des mächtigen Verbands der Automobilindustrie (VDA). Vor seiner Zeit als Autolobbyist war Wissmann als Verkehrsminister

Kabinettskollege der damaligen Umweltministerin Angela Merkel und gilt noch heute als ihr enger Vertrauter. Allein zwischen März 2014 und September 2015 – also unmittelbar vor Bekanntwerden der Dieselfaffäre – trafen sich Spitzenvertreterinnen und -vertreter der Bundesregierung neun Mal persönlich mit Wissmann.¹

Auch weitere Seitenwechsler stammen aus dem Umfeld der Bundeskanzlerin (vgl. Tab. 1): Ihr ehemaliger Büroleiter Michael Jansen leitet heute die Hauptstadtrepräsentanz von VW, der frühere stellvertretende Regierungssprecher Thomas Steg ist heute Cheflobbyist bei VW. Und mit Eckart von Klaeden saß im Sommer 2013 sogar ein designierter Autolobbyist am Kabinetttisch. Von Klaeden kündigte seinen Seitenwechsel bereits während seiner Amtszeit an und blieb dann noch einige Monate als Staatsminister im Kanzleramt bevor er Cheflobbyist von Daimler wurde. Mit Joachim Koschnicke ließ Merkel sogar ihren Wahlkampf von einem Autolobbyisten leiten: Unmittelbar vor der Bundestagswahl 2017 unterstützte der jahrelange Opel-Cheflobbyist die CDU als Wahlkampfmanager.

¹ Parlamentarische Anfragen der Fraktion DIE LINKE, Drucksachen 18/5590 und 18/5571

Tab. 1: Merkels Nähe zur Autolobby: Seitenwechsel zwischen Politik und Autolobby

Seitenwechsler	Partei	Tätigkeiten in der Politik	Lobbyjob in der Autoindustrie
Joachim Koschnicke (360-Grad-Wechsler)	CDU	Bis 2011/12: Bereichsleiter Strategische Planung und Strategische Kommunikation der CDU Deutschland 04/2017-12/2017: Wahlkampfmanager der CDU Deutschland	01/2013 bis 03/2017: Cheflobbyist (Vice President Public Policy) bei Opel
Eckart von Klaeden	CDU	10/2009 bis 09/2013: Staatsminister im Bundeskanzleramt unter Kanzlerin Angela Merkel	Seit 11/2013: Cheflobbyist (Leiter Politik und Außenbeziehungen) bei Daimler
Michael Jansen	CDU	2006 bis 2009: Büroleiter der CDU-Vorsitzenden Angela Merkel in der CDU-Bundesgeschäftsstelle	Seit 2015: Leiter der Hauptstadtrepräsentanz von Volkswagen
Thomas Steg	parteilos	2002 bis 2009: stellvertretender Sprecher der Bundesregierung, zunächst unter Kanzler Gerhard Schröder (SPD), ab 2006 unter Kanzlerin Angela Merkel	Seit 2012: Cheflobbyist (Generalbevollmächtigter für Außen- und Regierungsbeziehungen) bei Volkswagen
Matthias Wissmann	CDU	01/1993 bis 05/1993 Bundesminister für Forschung und Technologie, 05/1993 bis 10/1998: Bundesverkehrsminister	Seit 2007: Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA)

Quelle: eigene Darstellung

Dass die Bundesregierung sich besonders für die Anliegen der Autoindustrie interessiert, belegen auch die vielen Treffen der Vorstandschefs und -lobbyisten mit der Bundesregierung. Das zeigt eine aktuelle Auswertung der Lobbytreffen der Bundesregierung. Demnach traf die Bundesregierung zwischen September 2015 und Mai 2017 fast zweieinhalb mal so häufig auf Autolobbyisten wie auf Interessensvertreter aus den Bereichen Umwelt- und Gesundheitsschutz, Verbraucherschutz sowie Vertreter der Beschäftigten in der Autoindustrie.² Zählt man die Verkehrsclubs hinzu, sind es immer noch fast doppelt so viele Treffen. Sinnbild für die einseitige Politik der Bundesregierung sind auch die Dieselpipfel, auf denen sich die Bundesregierung eng mit den Chefs der deutschen Autokonzerne austauscht, während Vertreterinnen und Vertreter von Umwelt- und Verbraucherschutzverbänden außen vor bleiben müssen.³

Der aktuelle Verkehrsminister Andreas Scheuer traf sich in seiner bisherigen Amtszeit bereits 15 Mal mit Vertretern der Autoindustrie, Umwelt- und Verbraucherschützer bekamen dagegen keinen einzigen Termin bei ihm. Deren Stellungnahmen habe er allerdings – so Scheuer – „zur Kenntnis genommen“.⁴ Diese Ungleichgewichte verdeutlichen, dass das Verkehrsministerium und auch weite Teile der Bundesregierung Verkehrspolitik vor allem als Politik für die Autoindustrie deuten, ohne dabei andere wichtige verkehrspolitische Interessen ausreichend zu berücksichtigen: den Schutz der Umwelt und der Gesundheit, Verbraucherbelange oder auch Stadtentwicklung.

Die Präsenz der Autolobby in Berlin ist offensichtlich stark – doch wie viele Lobbyisten aus der Branche hier aktiv sind, lässt sich nicht sagen. In Deutschland gibt es kein Lobbyregister, das solche Zahlen erfasst. Über das Brüsseler Transparenzregister lassen sich genau solche Aussagen treffen (vgl. Tab. 2). Hier zeigt sich, wie stark die deutsche Autoindustrie sich auch auf EU-Ebene für ihre Interessen einsetzt: Die Bundesregierung ist wiederholt als beste Lobbyistin der deutschen Autobauer aufgetreten – etwa als es um Grenzwerte für CO₂-Emissionen ging oder die Einführung realistischer Abgasmessungen auf der Straße.

Auch bei der Parteienfinanzierung ist die Autoindustrie Spitzenreiter. Union, SPD, FDP und Grüne erhielten im Zeitraum 2009 bis 2018 rund 19,6 Mio. Euro aus der Autoindustrie.⁵ Allein im Wahljahr 2013 bekamen die Parteien über eine Million aus dem Umfeld der Autolobby sowie

Tab. 2: Die Präsenz der deutschen Autolobby in Brüssel

Organisation	Ausgaben für Lobbyarbeit in Euro im Jahr 2016	Personal (in Vollzeitstellen)	Treffen mit der Europäischen Kommission (2014 bis Mitte 2017)
Volkswagen AG	2,74 Mio.	40 (15,25)	65
BMW Group	1,25-1,5 Mio.	8 (4,5)	48
Daimler AG	2,25-2,5 Mio.	16 (8,25)	39
VDA	1,5 Mio.	31 (14)	47

Quelle: www.lobbyfacts.eu auf Basis der Daten aus dem Transparenzregister der Europäischen Union und Europäische Kommission, <http://ec.europa.eu/transparencyregister/public/homePage.do?locale=de>; 7.5.2019

weitere hohe Summen aus den Verbänden der Metall- und Elektroindustrie, in denen die Autoindustrie eine wichtige Rolle spielt. Zusätzlich treten Autokonzerne gerne als Sponsoren von Parteiveranstaltungen auf, so zum Beispiel Volkswagen. Im Zeitraum 2015-2017 gab VW rund 660.000 Euro für Parteisponsoring aus und damit auf das Jahr gerechnet mehr als das Vierfache der Spendenausgaben der Jahre 2002-2008.⁶

Fallbeispiele:

Nachteile für Umwelt- und Verbraucherschutz

Die Übermacht der deutschen Autoindustrie hat negative Auswirkungen für die gesamte Gesellschaft. Immer wieder hat die Bundesregierung – vereint mit der deutschen Autoindustrie – wirtschaftliche Interessen vor Umwelt- oder Verbraucherschutz gestellt. Einige Beispiele für Strategien der Autoindustrie und die autoindustriefreundliche Haltung der Bundesregierung:

- Gesetzestexte mitformulieren: Das Effizienzlabel für Neuwagen sollte Verbraucherinnen und Verbrauchern Orientierung beim Autokauf bieten. Doch die Auto-Lobby hat die entsprechende Verordnung eigenhändig verfasst – und die Politik übernahm den Text in sehr großen Teilen. Im Ergebnis kann nun ein Geländewagen als umweltfreundlicher eingestuft werden als ein Kleinwagen. VW reichte das noch nicht: Der Konzern ergänzte eigene Kategorien, damit auch ihre großen Autos eine gute Bewertung erhalten. Eine solche Manipulation widerspricht dem politischen Ziel der Verbraucheraufklärung.
- Abgasskandal: Während die Autokonzerne jahrelang bei den Abgasmessungen getrickst und betrogen haben, tragen nun Dieselfahrer den Schaden. Der Unmut ist groß. Und auch die Menschen, die in den Innenstädten oder an großen Straßen wohnen, sind betroffen: Besonders Alte, Kinder oder Kranke leider weiterhin unter der Luftverschmutzung, die u.a. auch durch Hardwarenachrüstungen oder strengere Abgasregelungen schon längst schneller hätte

2 Parlamentarische Anfrage der Fraktion DIE LINKE: Kontakte der Bundesregierung zur Autoindustrie. Drucksache 18/12880, 5.7.2017 und www.lobbycontrol.de/2017/09/lobbykontakte-bundesregierung-bevorzugt-die-autoindustrie/

3 www.tagesspiegel.de/wirtschaft/bundesregierung-und-autoindustrie-die-chronik-der-fuenf-dieselpipfel/23594234.html; 30.4.2019

4 www.zeit.de/politik/deutschland/2019-03/lobbyismus-andreas-scheuer-autoindustrie-umweltverbaende-kritik; 2.5.2019

5 Rechenschaftsberichte der Parteien, www.bundestag.de/parlament/presidium/parteienfinanzierung/rechenschaftsberichte/rechenschaftsberichte-202446; 2.5.2019, eigene Berechnungen von LobbyControl

6 Eigene Berechnungen auf Basis der Rechenschaftsberichte der Parteien und Volkswagen (2016): Appendix to the Principles and Guidelines of Political Lobbying

verbessert werden können. Doch die Bundesregierung verhandelte offenbar lieber mit der Autoindustrie, als diese wirklich in die Pflicht zu nehmen. Hardwarenachrüstungen beispielsweise konnte sie in ihren „Verhandlungen“ mit der Autobranche nicht durchsetzen.

- Wissenschaftslobbyismus: Die Autoindustrie finanzierte über Jahre ein eigenes Forschungsinstitut, um dem Diesel ein sauberes Image zu geben. Die Europäische Forschungsvereinigung für Umwelt und Gesundheit (EUGT) wurde von Autokonzernen gegründet und finanziert und unterstützte gezielt Forschungen, um Dieselabgase zu verharmlosen.⁷ In die öffentliche Diskussion geriet die Vereinigung, nachdem bekannt wurde, dass sie zu diesem Zweck auch Experimente mit Affen in Auftrag gegeben hatte. Das Institut löste sich daraufhin auf. Der industriefreundliche Wissenschaftler und Mitglied im EUGT-Beirat Helmut Greim schaffte es sogar bis in den Bundestagsuntersuchungsausschuss zur Dieselfläre, um auch dort die schädlichen Auswirkungen von Dieselabgasen zu verharmlosen.⁸

7 www.lobbycontrol.de/2018/01/mehr-als-affenexperimente-auftragsstudien-lobbyismus-und-der-fall-der-eugt; 2.5.2019

8 www.lobbycontrol.de/2017/06/dieselflaere-aufklaerung-gutachter-mit-industrie-geschmaeckle; 2.5.2019

Fazit: Ein Schaden für die Demokratie

Angesichts der Abgasaffäre, anhaltender Luftverschmutzung in den Städten und Klimakrise sollte die Bundesregierung auf Abstand zur Autolobby zu gehen und die Branche stärker in die Verantwortung nehmen. Doch stattdessen hielt insbesondere der jeweilige Verkehrsminister immer wieder seine schützende Hand über die deutschen Autobauer. In Deutschland ist es praktisch Staatsräson, die eigene Automobilindustrie zu schützen – auch wenn dies zulasten der Umwelt oder des Verbraucherschutzes geht. Mit dieser einseitigen Politik wird der Einfluss der Autolobby zu einem Problem für die Demokratie.