

Abgasskandal und Lobbyismus: Vier Maßnahmen, die Verflechtungen von Autoindustrie und Politik künftig verhindern

Die engen Verflechtungen zwischen Autolobby und Politik schaden der Demokratie, unserer Gesundheit und Umwelt und letztlich auch der Autobranche selbst. Das muss sich ändern. Wir haben konkrete Vorschläge, wie solche Verflechtungen zukünftig verhindert werden können.

Stichwort Seitenwechsel

Beim Abgasskandal ist deutlich geworden, dass die Politik immer wieder ihre schützende Hand über die Autohersteller gehalten hat. Wie kann Lobbyregulierung dem entgegenwirken?

Der Abgasskandal zeigt: Politik und Autolobby sind zu eng miteinander verflochten. Viele ehemalige Politiker arbeiten für Autokonzerne und nehmen in deren Interesse Einfluss. Ihre guten Kontakte in Ministerien und Parteien helfen dabei. Insbesondere aus dem engeren Umfeld von Bundeskanzlerin Angela Merkel stammen viele Autolobbyisten.

Bestes Beispiel: Eckart von Klaeden war unter Merkel Staatsminister im Kanzleramt und kündigte noch während seiner Amtszeit

seinen Seitenwechsel zu Daimler an. Sein neuer Job dort: Cheflobbyist. Heute wissen wir: Nur wenige Jahre später nutzte er seine früheren Kontakte ins Kanzleramt aus, um erfolgreich strengere Messverfahren für Dieselfahrzeuge aufzuhalten.

Für solche Seitenwechsler gibt es inzwischen eine Karenzzeitregel, eine Abkühlphase, für die wir uns lange eingesetzt hatten. Die kam aber zu spät und reicht auch jetzt nicht aus, weil sie viel zu kurz ist.

→ **Wir fordern eine Abkühlphase von drei Jahren, in denen Spitzenpolitiker/innen und Spitzenbeamte nicht in Lobbyjobs wechseln dürfen.**

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 Seit 04/2017: 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	01-05/1993 Bundesminister für Forschung und Technologie, 05/1993 bis 10/1998: Bundesverkehrsminister	Seit 2007: Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA)

| Stichwort Lobbyregister

Die Autolobby verfügt über beste Beziehungen zur Bundesregierung. Wie können wir überhaupt erfahren, wie die Autolobby arbeitet?

Die Autolobby ist eine der mächtigsten Branchen in Deutschland. Alle Autokonzerne haben sich mit Lobbybüros in Berlin angesiedelt, um direkt vor Ort die Politik zu beeinflussen. Über den mächtigen Verband der deutschen Automobilindustrie (VDA) treten die deutschen Autokonzerne auch gemeinsam an die Politik heran. Mehrere parlamentarische Anfragen zeigen, dass die Autolobby bei der Bundesregierung ein- und ausgeht (siehe Graphik). Man kennt sich, man duzt sich, man spricht sich ab.

Doch wie diese Lobbyisten die Politik beeinflussen, bleibt im Dunkeln. Wir wissen noch nicht einmal, wie viele Autolobbyisten in Berlin arbeiten. Auch über Geld und wofür es eingesetzt wird, spricht man nicht. Der Grund: In Deutschland gibt es keinerlei Transparenzpflichten für Lobbyist/innen.

Das ist ein Unding. Die Öffentlichkeit muss das Recht haben zu erfahren, wer an welchen Stellen Lobbyarbeit betreibt. In anderen Ländern müssen sich Lobbyist/innen registrieren lassen und offenlegen, für wen, mit welchem Ziel und mit wie viel Geld sie Politik zu beeinflussen versuchen.

Lobbyismus ist eben kein Job wie jeder andere – wer Gesetze beeinflussen will, die uns alle betreffen, soll die Karten auf den Tisch legen. Dafür kann ein Lobbyregister sorgen und ein Transparenzbeauftragter, der Verstöße bestraft.

→ Auch in Deutschland brauchen wir endlich ein verbindliches Lobbyregister.



Die Präsenz der deutschen Autolobby in Brüssel

Quelle: Lobbyfacts.eu, Transparenzregister der Europäischen Union, Europäische Kommission

Organisation	Ausgaben für Lobbyarbeit in Euro im Jahr 2016	Personal (in Vollzeitstellen)	Treffen mit der Europäischen Kommission (2014 bis Mitte 2017)
Volkswagen AG	2,8 Mio. ¹	33 (15,5)	47
BMW Group	1,25 – 1,5 Mio.	9 (5,5)	28
Daimler AG	2,5 – 2,75 Mio.	14 (7,75)	29
VDA	2,5 Mio.	31 (14)	28

Anders als in Deutschland gibt es in Brüssel ein Transparenzregister. So wird das Ausmaß der Einflussnahme besser erkennbar.

Stichwort Legislative Fußspur

Beim Dieselskandal sind unter anderem E-Mails bekannt geworden, die zeigen, wie Lobbyisten Druck machen und Einfluss nehmen. Ist das typisch und wie kann man dem beikommen?

Das sind zum Beispiel die E-Mails von Eckart von Klaeden an das Kanzleramt (siehe Graphik), die an die Medien durchgesickert sind.² Eine Intervention des Daimler-Cheflobbyisten und früheren Staatsministers im Kanzleramt reichte: Die Bundesregierung reagierte prompt und formulierte ihre Position zu den geplanten realistischen Abgasmessungen auf der Straße um. Als Grundlage dienten Stellungnahmen, die sie von der Autolobby erhalten hatte.

Hier zeigt sich besonders deutlich, wie effektiv Lobbyist/innen in den Ministerien intervenieren. Eine solche starke Einflussnahme ist nicht ungewöhnlich. Zu praktisch jedem politischen Vorhaben nehmen Interessenvertreter der Autoindustrie Stellung, in mündlicher oder schriftlicher Form, von E-Mails über Stellungnahmen

in Anhörungen bis hin zu Gutachten oder vorformulierten Gesetzentwürfen.

Die Zielscheibe sind hauptsächlich die Ministerien, weil dort die meisten Gesetze entworfen werden. Welche/r Lobbyist/in da welche Mails und Stellungnahmen hinschickt, wissen in der Regel nicht einmal die Abgeordneten, denen die Gesetzestexte später zur Abstimmung vorgelegt werden. Wenn dann beispielsweise das Ministerium Lobbyvorschläge von einer Seite übernimmt, ohne vorher mit anderen Interessenvertreter/innen gesprochen zu haben, wird das nicht deutlich.

→ **Deshalb fordern wir eine Legislative Fußspur. Dadurch würden die Ministerien verpflichtet, alle Einflussnahmen von Lobbyist/innen auf Gesetze offenzulegen, sobald diese ins Parlament kommen. So werden Einflussnahmen noch vor der Abstimmung bekannt. So kann die demokratische Kontrolle gestärkt werden.**

”

Eckart von Klaeden, heute Daimler-Cheflobbyist und früherer Staatsminister im Kanzleramt an einen Abteilungsleiter im Kanzleramt über die geplanten realistischen Abgasmessungen auf der Straße:

„Der aktuell zur Abstimmung [...] vorliegende Gesetzesentwurf der EU-Kommission kann von der Automobilindustrie [...] nicht akzeptiert werden. [...] Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn die Bundesregierung ihre Haltung angesichts der vorgetragenen Argumente noch einmal überdenken würde.“

Ein Vertreter des Kanzleramts daraufhin an seine Kollegen in einer E-Mail:

„Uns erreichen Hilferufe aus der Automobilindustrie [...]. Ich schlage vor, hier eine kurze Unterrichtung für ChefBK [d.h. Kanzleramtsminister Peter Altmaier] zu machen. [...] Sind Sie bereit, das in Angriff zu nehmen?“

¹ Diese Zahl bezieht sich auf das Geschäftsjahr 2015, eine Zahl für 2016 ist noch nicht im europäischen Transparenzregister eingetragen.

² siehe auch „Ex-Staatsminister beeinflusste Kanzleramt im Auftrag von Daimler“ in: Spiegel vom 32/2017:

<http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/daimler-cheflobbyist-eckart-von-klaeden-beeinflusste-kanzleramt-bei-regeln-fuer-abgastests-a-1161319.html>

| Stichwort Parteienfinanzierung

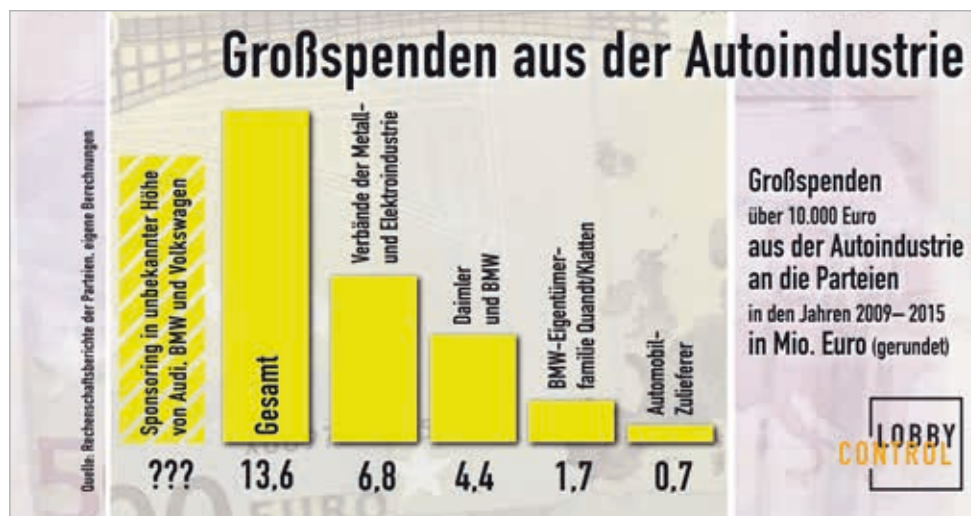
Von der Autolobby fließen viele Spenden an die Parteien. Spielt das auch eine Rolle und was ist zu tun?

Die Autobranche ist einer der größten Geldgeber von Parteien. Von 2009 bis 2015 flossen über sechs Millionen Euro an Union, FDP, SPD und Grüne. Hinzu kommen noch einmal 7,5 Millionen Euro Spenden aus der Zulieferindustrie, vor allem von den Verbänden der Metall- und Elektroindustrie. Das sind Summen, die bei den Empfängern durchaus das Gefühl erzeugen können, sich revanchieren zu müssen.

Und dabei sind die Spenden nur die Spitze des Eisbergs – viele Unternehmen, gerade auch aus der Autoindustrie, betreiben zusätzlich Parteisponsoring.

Parteisponsoring muss nicht in den Rechenschaftsberichten offenlegt werden. Wie viel Gelder in das Sponsoring fließen, wissen dann nur der Konzern und die Schatzmeister, aber nicht die Bürgerinnen und Bürger. Das darf nicht so bleiben.

→ **Wir fordern, Sponsoring offenzulegen. Außerdem müssen Spenden und Sponsoring gedeckelt werden – auf maximal 50.000 Euro pro Spender und Jahr. Die Beträge, die derzeit fließen, lassen sich nicht mehr mit dem demokratischen Prinzip vereinbaren, dass jede Stimme gleichermaßen zählen soll.**



Unser Appell zur Bundestagswahl:
www.lobbycontrol.de/was-steckt-drin



LobbyControl ist ein gemeinnütziger Verein, der über Machtstrukturen und Einflussstrategien in Deutschland und der EU aufklärt. Wir liefern aktuelle Recherchen und Hintergrundanalysen. Mit Kampagnen und Aktionen machen wir Druck für politische Veränderung. LobbyControl setzt sich ein für eine lebendige und transparente Demokratie.

V.i.S.d.P.:

Imke Dierßen, LobbyControl e. V.,
 Am Justizzentrum 7, 50939 Köln

www.lobbycontrol.de