

# »Es geht um die heilige Kuh der deutschen Industrie«

## Im Zweifel gegen Umwelt und Klima: Das Krisenmanagement der Bundesregierung im VW-Skandal und die Staatsräson. Ein Gespräch mit Max Bank

Ralf Wurzbacher

---

*Max Bank ist EU-Referent beim Verein Lobby Control, der sich der Aufklärung über Lobbying, PR-Kampagnen und Denkfabriken verschrieben hat*

**Der Skandal um die manipulierten Abgastests bei Volkswagen (VW) zwingt die Bundesregierung zum Spagat zwischen »rückhaltloser Aufklärung« und der Bewahrung deutscher Industrieinteressen. Wie schlägt sie sich dabei in Ihren Augen?**

Von einem Spagat kann nicht die Rede sein. Tatsächlich hält sich die Regierung soweit wie möglich mit Kritik zurück. Schließlich geht es um die heilige Kuh der deutschen Industrie. Es ist schon ein Armutszeugnis, dass europäischen Regulierungsbehörden die VW-Manipulationssoftware nicht aufgefallen ist und es erst die US-Umweltbehörde brauchte, um den Skandal aufzudecken. Mittlerweile ist auch klar, warum: Bei Tests in Deutschland, Spanien, der Slowakei und der Tschechischen Republik wurden die Wagen nicht auf derartige Software überprüft. Und das trotz einer EU-Verordnung von 2007, die dies einforderte.

**Die Regierung in Brüssel versucht offenbar, darauf hinzuwirken, eine Reform der Abgastests bis 2021 hinauszuschieben. Kann Sie damit angesichts des VW-Skandals durchkommen?**

Es ist davon auszugehen, dass sich die Regierung und VW auch diesmal Hand in Hand in Brüssel dafür einsetzen werden, dass die Verschärfung der Abgastests weiter verzögert wird. Daran hat schließlich nicht nur VW ein Interesse, sondern die gesamte deutsche Autoindustrie samt ihren Zulieferern. In der Vergangenheit hat die Bundesregierung hier systematisch zugunsten der deutschen Autobauer interveniert. Und ich gehe davon aus, dass das so bleibt.

**Wer aus der amtierenden Bundesregierung agiert konkret so unternehmerfreundlich? Der Wirtschaftsminister, die Kanzlerin persönlich?**

Die Rückendeckung für die deutsche Autoindustrie ist nicht das Werk einzelner Regierungsmitglieder. Sie ist deutsche Staatsräson. Jeder siebte Arbeitsplatz hängt von dieser Schlüsselindustrie ab. Zudem sind Autoindustrie und Politik personell eng miteinander verflochten. Das sorgt dafür, dass sich Unternehmen wie VW, Daimler oder BMW der politischen Rückendeckung stets sicher sein können.

**Wie in den Medien unter Berufung auf Brüsseler Verhandlungskreise zu lesen war, sind die EU-Kommission und die EU-Beamten den Lobbyisten der Autoindustrie »hoffnungslos unterlegen«. Wie**

**weit reicht deren Einfluss?**

In Brüssel ist die deutsche Autolobby die am stärksten aufgestellte Autolobby überhaupt. Das sieht man daran, dass der Verband der Automobilindustrie, VDA, mit 2,5 Millionen Euro über ein genauso hohes Lobbybudget verfügt wie der europäische Branchenverband ACEA. In Berlin sieht es nicht anders aus. Hier gehen die Konzernchefs ein und aus und haben einen direkten Draht ins Kanzleramt. Sinnbild für den privilegierten Zugang ist Matthias Wissmann. Der VDA-Präsident war in den 1990er Jahren Kabinettskollege von Angela Merkel und gilt noch heute als ihr enger Vertrauter.

**Und welche Rolle spielt VW?**

Bei der Anzahl der Lobbyisten ist VW anderen Autokonzernen haushoch überlegen. Nehmen wir das Beispiel Brüssel: Während Daimler 14 Angestellte und BMW acht Interessenvertreter in Brüssel hat, verfügt VW über doppelt soviel Personal. Insgesamt 43 Personen machen für den Wolfsburger Autobauer Lobbyarbeit zu EU-Politik. Der VW-Konzern ist zudem für seine außerordentlich engen Beziehungen zur Politik bekannt, insbesondere in Niedersachsen, das selbst 20 Prozent der VW-Aktien hält. »Wenn VW hustet, wird Niedersachsen krank«, lautete ein Leitspruch Gerhard Schröders, den der ehemalige niedersächsische Ministerpräsident auch während seiner Zeit im Kanzleramt beherzigte.

**Wieviel besser könnte es um die Umwelt- und Klimapolitik ohne den langen Arm der Industrie stehen?**

Wir haben es mit einem grundsätzlichen Problem zu tun. Bundesregierung und für die deutsche Volkswirtschaft zentrale Großkonzerne haben insgesamt ein zu enges Verhältnis zueinander. Das gilt nicht nur für den Sonderfall der Automobilindustrie, sondern ebenso für den Energie- und Finanzsektor. Dies hat oft zur Folge, dass dringend gebotene Maßnahmen zum Schutz von Umwelt und Bürgern hintangestellt werden. Ein größerer Abstand der Bundesregierung zu zentralen Großkonzernen ist dringend geboten. Andernfalls kommt der nächste »VW-Skandal« bestimmt.

---

<http://www.jungewelt.de/2015/10-05/019.php>