

Andreas Scheuer

Andreas Scheuer (*26. September 1974 in Passau) (**CSU**), ist seit 2002 Mitglied des Deutschen Bundestages, seit 2016 CSU-Bezirksvorsitzender in Niederbayern und in der 19. Legislaturperiode als Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Teil der Bundesregierung. Zuvor war er Generalsekretär der CSU und von 2009 bis 2013 Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik.

Inhaltsverzeichnis

1 Karriere	1
1.1 Politische Laufbahn	1
1.2 Nebentätigkeiten und Mitgliedschaften	2
2 Position im Dieselskandal	2
2.1 Kaufprämien statt Bußgelder für die Autoindustrie	2
2.2 Rechtsstreit über die Aufklärung im Dieselskandal	3
3 80 Treffen mit der Autoindustrie	3
4 Gremium Nationale Plattform der Mobilität	4
4.1 Autogipfel und Kaufprämien für Verbrenner	4
5 Verkehrswende und Elektromobilität	5
5.1 Kaufprämie für Hybrid-Modelle	5
5.2 Bilanz zur Verkehrspolitik von Andreas Scheuer	5
6 Pkw Maut	6
6.1 Hintergrund	6
6.2 Untersuchungsausschuss	7
7 Kontakte zu Augustus Intelligence	7
8 Zitate	7

Karriere

Politische Laufbahn

- seit 03/2018 Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur
- 02/2016 Bezirksvorsitzender der CSU-Niederbayern
- 12/2013-03/2018 Generalsekretär der CSU
- 10/2009-12/2013 Parlamentarischer Sekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik
- 2003-2007 Bezirksvorsitzender der JU-Niederbayern
- 2003 CSU-Kreisvorstand Passau-Stadt
- 2002 Mitglied des Deutschen Bundestages (In der 19. Legislaturperiode war er er als stellvertretendes Mitglied im Ausschuss Arbeit und Soziales und im Ausschuss Wirtschaft und Energie)
- 1997-2003 Kreisvorsitzender der Jungen Union Passau-Stadt
- 1994 Mitglied der CSU und der Jungen Union (JU)

Quellen: ^[1]^[2]

Nebentätigkeiten und Mitgliedschaften

- 2017-2021 Vortragstätigkeiten, u.a. bei der Private Mills Germany e.V., beim Genossenschaftsverband e. V. und der Geldanlagenhaus GmbH & Co
- Mitglied des Passauer Stadtrates
- Vorsitzender der Herzpartie e.V. in Passau
- ehem. Beiratsmitglied der Klinik Prof. Schedel GmbH in Thyrnau/Kellberg
- ehem. Mitglied des Fernsehrates beim ZDF Mainz
- ehem. Vorsitzender der Deutsch-Tschechisch und -Slowakischen Gesellschaft e.V. (DTSG) in Berlin

Quelle: ^[3] (*Stand der Angaben: 09/2021*)

Position im Dieselskandal

Kaufprämien statt Bußgelder für die Autoindustrie

Im September 2015 wurde durch die US-Umweltbehörde EPA (Environmental Protection Agency) bekannt, dass der Automobilkonzern [Volkswagen](#) die Abgaswerte von Dieselmotoren manipuliert hatte. Wie sich später herausstellte, hatten auch andere Hersteller wie [Audi](#) oder [Daimler](#) an den Abgaswerten geschraubt. Dies führte zu einer flächendeckenden Manipulation, bei der die Autos auf dem Prüfstand zwar „sauber“ waren, auf der Straße aber vielfach mehr Abgase in die Luft bliesen. Bis Mitte 2020 beliefen sich die Strafzahlungen für Volkswagen auf rund 32 Milliarden Euro, größtenteils für Strafen in den USA. In Deutschland hingegen versuchte man den Skandal seitens der Bundesregierung und der zuständigen Ministerien und Ämter als ein „Vorkommnis“ abzuwinken. Oliver Krischer ([Bündnis 90/Die Grünen](#)) nahm am Abgas-Untersuchungsausschuss teil und sprach in einem Artikel der *Zeit* von einem „systematischen Wegschauen“ und einem „politischen Skandal“. Durch den Druck der Autoindustrie habe sich ein System etabliert, was Regeln und Grenzwerte faktisch außer Kraft setzen könne. ^[4]

Rund 430.000 Dieselbesitzer:innen hatten sich im Rahmen der Musterfeststellungsklage der Verbraucherzentrale des Bundesverbandes (VZBZ) im September 2019 ins Klageregister eingetragen. Diese richteten sich vornehmlich gegen Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer. Seinem Amtsvorgänger Alexander Dobrindt ([CSU](#)) wurde im Dieselskandal gar „persönliche Beihilfe zum Betrug“ vorgeworfen. Denn sowohl das Ministerium als auch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), welches Ersterem unterliegt, hätten in „vorwerfbarer Weise die Kontroll- und Überwachungspflichten gegenüber Automobilherstellern, beispielsweise Volkswagen, Audi oder Daimler, unzureichend ausgeübt“, heißt es von den Anwälten der Kanzlei Dr. Stoll & Sauer. ^[5] Vor dem Verwaltungsgericht Schleswig-Holstein hatten die Geschädigten genaue Informationen über das Vorgehen der Manipulation einklagen müssen. So wehrten sich das [Bundesverkehrsministerium](#) und beispielsweise [Volkswagen](#) gegen die Herausgabe von Akten, mit der Begründung, dass es „nachteilige Auswirkungen auf internationale Beziehungen“ haben könne und es sich um Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse der Unternehmen handle (*siehe Abschnitt 2.2*). ^[6]

Das KBA verhängte zudem keine Bußgelder für den nachweislichen Einsatz der illegalen Abschalteinrichtungen in Dieselmotoren. Aufgrund der fehlenden Sanktionen für die Autohersteller leitete die EU-Kommission im Jahr 2016 ein Vertragsverletzungsverfahren ein. Wie die Deutsche Umwelthilfe (DUH) 2018 errechnete, hätte der Staat im Zusammenhang mit dem Dieselskandal Bußgelder in Höhe von 20 Milliarden Euro gegen die Autoindustrie verhängen müssen. ^[7] Bundesverkehrsminister Scheuer sprach sich gegen „Strafen“ für die Autokonzerne aus, diese seien der Ansicht des Ministers folgend, nicht das richtige Konzept. ^[8] Stattdessen setzte er sich mehrmals für Kaufprämien von Autos ein (*siehe auch Abschnitt 3.3*

und 4.1). Je nach Hersteller sollten die Betroffenen einen Betrag zwischen 4.000 bis 8.000 Euro für ein neues Auto erhalten, wenn sie ihre alten Fahrzeuge beim Händler abgeben. Auf Anweisung des Verkehrsministeriums erhielten geschädigte Dieselfahrer:innen dann einen Brief vom KBA. Darin enthalten waren alle wichtigen Informationen zu den „attraktiven Tauschangeboten“ sowie die Telefonnummern von Volkswagen, BMW und Mercedes. Aus der Sicht von Scheuer sei dies ein „kundenfreundlicher Service“ des Bundesverkehrsministeriums gewesen.

Aufgrund von rechtswidrigen Absprachen bei der Abgasreinigung verhängte die EU-Kommission im Juli 2021 eine Strafe in Höhe von 875 Mio. Euro gegen die Konzerne Volkswagen und BMW.^[9]

Im Zuge des Dieselskandals sprach sich Scheuer gegen „Strafen“ für beteiligte Autokonzerne aus. Diese seien seiner Ansicht nach nicht das richtige Konzept. Hingegen setzte er sich mehrfach für Kaufprämien ein. Je nach Autohersteller sollten betroffene Dieselfahrer*innen einen Betrag zwischen 4.000 bis 8.000 € für ein neues Fahrzeug erhalten. Auf Anweisung des BMVI erhielten sie einen Brief vom Kraftfahrtbundesamt (KBA), in welchem alle Informationen zu den „attraktiven Tauschangeboten“ sowie die Telefonnummern von Volkswagen AG, BMW und Mercedes enthalten waren. Scheuer bezeichnete dies als einen „kundenfreundlichen Service“ seines Ministeriums.^[10]

Rechtsstreit über die Aufklärung im Dieselskandal

Die Antikorruptionsorganisation *Transparency Deutschland* hatte vom BMVI sämtliche Auskünfte zum Dieselskandal eingefordert.^[11] Unternehmen wie Volkswagen AG hätten sich jedoch mit dem Anspruch „auf Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen“ dagegen gewehrt, sodass das Ministerium die Freigabe von Akten verweigerte.^[12] Weil sich die Kosten für das gerichtliche Verfahren seitens des Ministeriums bereits auf mindestens 300.000€ beliefen und der Aufarbeitungsaufwand der größtenteils unbrauchbar herausgegebenen Unterlagen zu hoch wäre, zog *Transparency Deutschland* im Juni 2021 die Klage zurück. Hartmut Bäumer, Vorsitzender der Organisation, kritisierte Scheuer dafür, „hunderttausende Euros an Anwaltskosten verschleudert“ zu haben, „um berechnete Ansprüche der Bürgerinnen und Bürger auf Auskunft zu unterlaufen.“^[13]

80 Treffen mit der Autoindustrie

Im Juni 2021 berichtete die *Süddeutsche Zeitung*, dass sich Andreas Scheuer seit seinem Amtseintritt im März 2018 ganze 80 Mal mit Vertreter*innen der Autoindustrie getroffen hat. Die größten Umweltorganisationen, der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), der Naturschutzbund (Nabu), Greenpeace, die Deutsche Umwelthilfe (DUH) und der WWF kamen in diesem Zeitraum zusammen auf nur ein einziges Treffen. Dieses fand im Rahmen eines Parlamentarischen Abends des Gremiums NPM statt, zu welchem ebenfalls Vertreter*innen der Automobilindustrie und des VDA teilnahmen.^[14] Jens Hilgenberg, Leiter der Verkehrspolitik beim BUND bedauerte dies. Trotz mehrfacher Bitten und dem Interesse einzelner Autohersteller an Klimaschutz und einer Transformation der Autoindustrie, habe Scheuer nicht darauf reagiert. Der Abgeordnete Sven-Christian Kindler (Bündnis 90/Die Grünen) kritisierte Scheuer als „Minister der Autolobby“.^[15]

Die untenstehende Tabelle führt die Kontakte im Einzelnen auf.

Kontakte von Scheuer mit der Automobilindustrie (März 2018 - Juni 2021)

Unternehmen/Verband	Anzahl der Kontakte
---------------------	---------------------

Daimler	31
BMW	29
Verband der Automobilindustrie (VDA)	26
Volkswagen AG	21
Audi	11
MAN	8
Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)	2
Porsche	2
Traton	1
Summe	131

Quelle: ^[16]

Anmerkungen: (1) Anzahl der Kontakte: Das Verkehrsministerium listet auf Anfrage insgesamt 80 Kontakte, die im Zeitraum zwischen März 2018 und Juni 2021 stattgefunden haben. Oftmals haben mehrere Unternehmen/Verbände an einem Termin teilgenommen, sodass die in der Tabelle aufgeführten Unternehmen/Verbände in der Summe 131 Mal vertreten waren. Wenn pro Kontakt mehrere Vertreter*innen desselben Unternehmens/Verbandes teilgenommen haben, wurde dies nur einmal gezählt. (2) Art der Kontakte: In der Tabelle ist jegliche Form der Kontaktaufnahme gezählt, hierunter zählen Videokonferenzen, Telefonkonferenzen, Telefonate, Treffen, Empfänge, Sitzungen und Reden, sowie auch die Treffen im Rahmen der Konzertierte Aktion Mobilität (KAM) und im Rahmen des Gremiums Nationale Plattform der Mobilität (NPM). (3) Das Verkehrsministerium verweist darauf, dass die Angaben der Kontakte möglicherweise nicht vollständig sind.

Gremium Nationale Plattform der Mobilität

Das Bundesverkehrsministerium hatte unter Scheuer das Expertengremium *Nationale Plattform Mobilität* (NPM) auf den Weg gebracht, dessen Ziel es sei, die Bundesregierung bei der Verkehrswende zu beraten und Konzepte für eine klimafreundliche Mobilität zu entwickeln. Hierbei würde das Ministerium eine „ausgewogene Mitgliederzusammensetzung“ voraussetzen. Nach den Recherchen vom *SWR* stellte sich jedoch heraus, dass die Mehrheit der über 200 Mitglieder eine direkte oder indirekte Verbindung zur Industrie haben. Beispielsweise sind dort der VDA, der [Bundesverband der Deutschen Industrie](#), sowie hochrangige Manager von Automobilkonzernen, Zulieferer der Autobranche und Vertreter der Mineralölindustrie, wie zum Beispiel der Wasserstoffverband [H2 Mobility](#) vertreten. Fünf der sieben Mitglieder des Lenkungskreises und der Arbeitsgruppenleitung des NPM zeichnen sich demnach durch langjährige Verbindungen zur Autoindustrie aus. So wird die Arbeitsgruppe „Klima und Verkehr“ von einem ehemaligen Manager des Autoherstellers [Daimler](#) geleitet. ^[17]

Autogipfel und Kaufprämien für Verbrenner

Eine Unausgewogenheit in der Interessenvertretung lässt sich nicht nur bei den Beratungsgesprächen der NPM beobachten. So waren beispielsweise auch die seit 2017 in Folge des Abgasskandals stattfindenden Dieselpipfel ungleich besetzt. Weder Umwelt- noch Verbraucherschutzorganisationen waren hierzu

eingeladen. Auch die Autogipfel, die unter dem Titel „Konzertierte Aktion Mobilität“ stattfinden, suggerieren in erster Linie ein fälschliches Bild einer breit geführten Debatte über Verkehrspolitik und Mobilität. Zu den Autogipfeln mit der Bundesregierung werden beispielsweise Vertreter anderer Verkehrszweige wie Bahn- und Fernbusunternehmen oder Fahrradbetriebe nicht eingeladen. Umwelt- und Verbraucherschutzorganisationen oder Wissenschaftler:innen erhalten hierzu ebenfalls keine Einladung. Themen, welche die Umwelt- und Klimapolitik betreffen, werden somit ausgeklammert. ^[18]

Bei den Gipfeltreffen wird die Industrie von den Vorstandschefs der Autokonzerne [BMW](#), [Daimler](#) und [Volkswagen](#), sowie von den Vorsitzenden des VDA und des IG Metall vertreten. Üblicherweise findet der Austausch hierbei mit Bundeskanzlerin Angela Merkel ([CDU](#)), Wirtschaftsminister Peter Altmaier ([CDU](#)), Finanzminister Olaf Scholz ([SPD](#)), Verkehrsminister Andreas Scheuer ([CSU](#)), Umweltministerin Svenja Schulze ([SPD](#)), Kanzleramtschef Helge Braun ([CDU](#)) und Arbeits-Staatssekretärin Leonie Gebers, statt.

In seiner Amtszeit setzte sich Verkehrsminister Andreas Scheuer mehrfach für eine Kaufprämie von Autos ein. Solch eine Prämie wurde vor allem infolge der Corona-Krise immer stärker von der Autolobby gefordert. Sie sollte fester Bestandteil des Konjunkturpaketes der Bundesregierung werden. Derweil hielten Ökonomen eine Kaufprämie als Konjunkturmaßnahme für volkswirtschaftlich unsinnig. So konstatierte auch Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier, dass es schlicht keine Mehrheit für diese Fordeurng gebe. Als die Autoindustrie stattdessen eine Förderung für Plug-In-Hybrid Modelle forderte, hielt Scheuer dennoch an einer Kaufprämie für Verbrennermotoren fest. ^[19]

Verkehrswende und Elektromobilität

Kaufprämie für Hybrid-Modelle

Eine Förderung von Plug-In-Hybrid Modellen bezeichnen Umweltschutzverbände als eine „Kaufprämie für Verbrenner durch die Hintertür“. Wenn nicht mindestens 70 bis 80 % der Kilometerleistung elektrisch zurückgelegt werden, müsse das Auto schlicht als Verbrenner eingestuft werden. Insofern argumentiert der BUND, dass sich eine Förderung nicht nur an der Art der Antriebstechnik bemessen dürfe, sondern an zusätzliche Kriterien wie eine effiziente Klimawirkung gebunden werden müsse. Jedoch gibt es bei den Zuschlägen keinen solchen verbindlichen Nachweis. ^[20]

Zwar sollte sich das Gremium NPM mit der Frage der Förderung genauer beschäftigen, jedoch konnte man sich hierbei nicht auf eine Staffelung der Prämie, etwa nach den tatsächlich mit elektrischem Antrieb gefahrenen Kilometern, einigen. So kündigte Scheuer an, dass das Ladekabel „nicht nur eine symbolische Beigabe für das eigene Gewissen“ sein sollte, dennoch wurde die Kaufprämie im Klimapaket sowohl reine Elektroautos als auch für Hybridfahrzeuge auf 7.500 € erhöht. ^[21] Trotz geringer Klimawirkung förderte der Bund somit den Kauf von Hybridfahrzeugen mit 400 Mio. €. ^[22]

Bilanz zur Verkehrspolitik von Andreas Scheuer

Darüber hinaus hatte sich Scheuer gegen eine höhere Dieselsteuer und eine Erhöhung der CO2-Steuer sowie gegen die Einführung von einem Tempolimit ausgesprochen. ^[23] Er zögerte beim Ausstieg des Verbrennermotors und kritisierte den ADAC, als dieser von seiner Position gegen ein Tempolimit abwich. ^[24] Erst im März 2021 folgte Scheuer dem Vorstoß anderer Politiker:innen für ein Ende des Verbrennermotors. Das Ziel müsse das Auslaufen des fossilen Verbrenners bis 2035 sein. An Scheuers Idee „saubere Kraftstoffe für Verbrenner zu entwickeln“ äußerte beispielsweise Greenpeace-Verkehrsexperte Benjamin Stephan Kritik. Ein batteriebetriebenes E-Auto würde mit der gleichen Strommenge mindestens fünfmal so weit fahren wie

ein Verbrenner mit strombasiertem synthetischem Kraftstoff.^[25] Zudem teilte Scheuer die Position der Autoindustrie, die sich gegen strengere Vorgaben für Grenzwerte aussprach. Ende 2021 will die EU-Kommission neue Vorschläge für Schadstoff-Grenzwerte in einer Euro-7-Norm vorlegen. Das Verkehrsministerium würde sich diesbezüglich ablehnend positionieren. Man müsse sich auf bestehende Abgasvorschriften konzentrieren und keine Diskussionen über noch strengere Auflagen führen.^[26]

Im Jahr 2019 setzte Scheuer zwölf Millionen Euro, die für den Bau von neuen Radwegen vorgesehen waren, stattdessen für den Bau neuer Bundesstraßen und für den Kauf dazugehöriger Fahrzeuge ein.^[27] Ein Jahr später hatte sich Scheuer selbst zum „Fahrradminister“ ernannt. Fortan setzte er sich für den Infrastrukturausbau von Radwegen sowie für neue Verkehrsregeln ein, die das Radfahren attraktiver gestalten sollten. Im April 2021 gab er bekannt, dass das Verkehrsministerium so viel Geld wie nie zuvor hierfür bereitstellen würde.^[28] So wurden bis Ende 2020 vom Bund bereits 20 Radschnellwege in den Ländern und Kommunen finanziert. Insgesamt belaufen sich die Mittel der Bundesregierung für den Bau von Radschnellwegen von 2020 bis 2023 auf rund 1,5 Milliarden Euro.^[29] Dieser hohe Bedarf geht aber möglicherweise auf die Tatsache zurück, dass das seit 2009 von der (CSU) besetzte Verkehrsministerium hauptsächlich in den Bau von Autobahnen und Bundesstraßen investierte. Aus diesem Grund habe das Ministerium für den Zeitraum von 2009 bis Mitte 2020 etwa 1650 Enteignungsverfahren privater Grundstücke zu verantworten.^[30]

Generell gibt es auch Kritik an der Mittelvergabe vom Verkehrsministerium, welche einzelnen Bundesländern zur Verfügung gestellt werden. So fließt etwa ein Viertel des Milliardenbudgets für neue Autobahnen und Bundesstraßen nach Bayern.^[31] Vor allem für Scheuers Wahlkreis in Passau würden überproportional hohe Mittel aufgewendet.^[32] Weitere Vorwürfe an den Investitionsvorhaben des Verkehrsministeriums betreffen unter anderem das Mobilitätszentrum, welches in München mit Bundesmitteln in Höhe von 500 Mio. € finanziert und eröffnet werden soll. Bei dem geplanten Deutschen Zentrum für Mobilität der Zukunft geht es vor allem um das Autonome Fahren, ein konkretes Konzept hierfür habe Scheuer bislang aber nicht vorgelegt.^[33]

Insgesamt fällt die Verkehrspolitik von Andreas Scheuer im Faktencheck von Greenpeace weniger gut aus. Die Umweltorganisation bilanziert, dass Scheuer zu den „31 schlimmsten Klimabremsern der Großen Koalition“ zählt.^[34]

Pkw Maut

Hintergrund

Seit 2013 ist die Forderung nach einer Pkw-Maut ein Thema im Wahlkampf der CSU. Im März 2018 übernahm Bundesverkehrsminister Scheuer das Maut-Projekt. Nach Streitigkeiten mit der EU-Kommission, einer Änderung des Infrastrukturgesetzes und mehreren Klagen, laufen unterdessen bereits erste europaweite Vergabeverfahren, die Scheuers Vorgänger Alexander Dobrindt (CSU) ausgeschrieben hatte. Im Sommer 2018 bewilligt der Bundestag 37,2 Millionen Euro Haushaltsmittel sowie eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von zwei Milliarden Euro für den Abschluss der Verträge. Derweil finden mehrere informelle Treffen zwischen Verkehrsminister Scheuer und potentiellen Auftraggebern statt. Im Dezember 2018 erteilt der CSU-Minister den Milliardenauftrag. Kapsch TrafficCom und CTS Eventim erhalten

den Zuschlag für die Erhebung der Maut. Ein halbes Jahr später urteilt der EuGH, dass die Mautreform gegen das Diskriminierungsverbot und damit gegen die Grundsätze des freien Warenverkehrs und des freien Dienstleistungsverkehrs verstößt. Am Ende kostete das Projekt knappe 80 Millionen Euro an Steuergeldern. Zusätzlich drohen vereinbarte Schadensersatzzahlungen in Höhe von 560 Millionen Euro. Ein Untersuchungsausschuss prüfte, ob das Bundesverkehrsministerium (BMVI) beim Vergabeverfahren Rechtsverstöße begangen hatte und ob Scheuer das Parlament um die Kosten der Maut belogen hatte. ^[35]

Untersuchungsausschuss

Kontakte zu Augustus Intelligence

Im Juni 2020 wurde bekannt, dass der Bundestagsabgeordnete [Philipp Amthor \(CDU\)](#) für das US-amerikanische Unternehmen [Augustus Intelligence](#) lobbyiert hatte, indem er den Kontakt zum Bundeswirtschaftsministerium herstellte. Nach den Recherchen vom *Handelsblatt* wollte Augustus ursprünglich Scheuer für dessen Ziele einsetzen, da er als Minister für Verkehr und digitale Infrastruktur ein attraktiver Ansprechpartner für das auf Künstliche Intelligenz spezialisierte Unternehmen gewesen. ^[36] Wie aus einer Antwort der Bundesregierung hervorgeht, hatte sich Scheuer mehrfach mit den Firmengründern, Wolfgang Haupt und Pascal Weinberger, getroffen. Im Februar 2018 hatten sie sich erstmals auf einer Veranstaltung in einem größeren Personenkreis getroffen und seitdem einen „losen Austausch“ über Themen der Digitalisierung und Künstlichen Intelligenz geführt. So hatte am 9. Juli 2018 ein Kennenlerngespräch im BMVI mit Haupt und Weinberger stattgefunden. Die beiden waren zudem zu einem Expertengespräch im BMVI eingeladen, an dem unter anderem auch Vertreter von [BMW](#), [Bosch](#), [Deutsche Bahn](#) [Deutsche Telekom AG](#) teilnahmen. ^{[37][38]} Vor diesem Treffen im September 2018 hatte sich [Augustus Intelligence](#), laut Informationen von *t-online*, einen Einfluss auf die Tagesordnung versprochen. Das gehe aus dem E-Mail-Verkehr zwischen Ministerium und dem Unternehmen hervor. So wurde zum Beispiel die Frage nach einer staatlichen Förderung von Start-Ups für den Aufbau einer Infrastruktur ins Gespräch gebracht. Das BMVI entgegnete hierauf, dass [Augustus Intelligence](#) kein Teil einer finanziellen Unterstützung oder Förderung sei und es um einen „reinen Gedankenaustausch“ ging. Ein weiteres Gespräch zwischen Weinberger, Haupt und Scheuer sei im Januar 2019 im Rahmen des Weltwirtschaftsforums zufällig zustande gekommen. ^[39]

Scheuer war zudem Teil einer WhatsApp-Gruppe, in welcher er sich mit Weinberger und Haupt austauschte. Worüber genau, ist allerdings unklar. Fragen nach dem Grund der Chatgruppe, ihrer Dauer und der Anzahl der Nachrichten beantwortete das BMVI nicht. ^{[40][41]} Auf Grundlage des Informationsfreiheitsgesetzes (IFG) wollten *FragDenStaat* und *Abgeordnetenwatch* auf eine Herausgabe der Nachrichten drängen und mit einem Eilantrag eine Löschung der Nachrichten verhindern. Das BMVI gab jedoch daraufhin bekannt, dass diese „nicht mehr“ auf dem Mobiltelefon vorhanden seien. Es beauftragte zudem das Wirtschaftsprüfungsunternehmen [KPMG](#) mit der Erstellung eines Gutachtens, welches der Öffentlichkeit bislang vorenthalten wird. Laut einem internen Vermerk habe das Ministerium möglichst lange geplant, nicht mitzuteilen, ob die Nachrichten vorlägen. ^{[42][43]}

Zitate

„Ich möchte keine Bußgelder für die Vergangenheit haben, sondern möchte, dass die deutsche Automobilindustrie diese 12,5 Milliarden Euro in die Zukunft investiert. [...] Unsere Konzepte sind nicht Strafen und Verbote.“

^[44]

„Immer wieder Hardware-Updates zu fordern, löst bei den Verbrauchern Panik aus.“

[45]

„Es geht mir um das Wohl der Menschen.“

[46]

„Wir stehen für maximale Transparenz und Klarheit. Alle Fragen in Zusammenhang mit der Pkw-Maut werden umfassend und fristgerecht beantwortet.“

[47]

„Ich bin nicht der Buddy der Bosse, sondern der Kumpel der Fließbandarbeiter.“

[48]

1. ↑ [Deutscher Bundestag. Biografie: Andreas Scheuer](#) bundestag.de, abgerufen am 22.09.2021
2. ↑ [Andreas Scheuer MDB Lebenslauf](#) andreas-scheuer.de, abgerufen am 22.09.2021
3. ↑ [Abgeordnetenwatch: Andreas Scheuer](#) abgeordnetenwatch.de, abgerufen am 22.09.2021
4. ↑ ["Der Dieselskandal ist für mich organisiertes Staatsversagen](#) zeit.de, vom 17.09.2020, abgerufen am 30.08.2021
5. ↑ [VW-Kläger schreiben Drohbrief an Scheuer](#) spiegel.de, vom 19.08.2019, abgerufen am 30.08.2021
6. ↑ [Leere Seiten von Minister Scheuer](#) sueddeutsche.de, vom 19.08.2021, abgerufen am 30.08.2021
7. ↑ [Pressemitteilung: Deutsche Umwelthilfe fordert mindestens 20 Milliarden Euro Bußgelder gegen betrügerische Autohersteller wegen illegaler Abschaltvorrichtungen bei Diesel-Pkw](#) duh.de, vom 18.07.2018, abgerufen am 30.08.2021
8. ↑ [Andreas Scheuer und die Autoindustrie](#) daserste.ndr.de, vom 31.05.2018, abgerufen am 30.08.2021
9. ↑ [875 Millionen Euro Strafe für BMW und VW wegen Kartellbildung](#) br.de, vom 08.07.2021, abgerufen am 30.08.2021
10. ↑ [Andreas Scheuer und die Autoindustrie](#) daserste.ndr.de, vom 31.05.2018, abgerufen am 23.09.2021
11. ↑ [Brief von Transparency International an Bundesminister Scheuer](#) transparency.de, abgerufen am 23.09.2021
12. ↑ [Leere Seiten von Minister Scheuer](#) sueddeutsche.de, vom 19.08.2021, abgerufen am 23.09.2021
13. ↑ [Dieselskandal: Andreas Scheuer und die Mär von der maximalen Transparenz](#) transparency.de, vom 19.08.2021, abgerufen am 23.09.2021
14. ↑ [80:1 für die Autoindustrie](#) sueddeutsche.de, vom 28.06.2021, abgerufen am 30.08.2021
15. ↑ [Scheuer: 80 Treffen mit Autoindustrie - nur eins mit Umweltverbänden](#) wiwo.de, vom 28.06.2021, abgerufen am 22.09.2021
16. ↑ [Deutscher Bundestag: Schriftliche Fragen. BT-Drucksache 19/31171. S. 86-94.](#) dserver.bundestag.de, vom 25.06.2020, abgerufen am 22.09.2021
17. ↑ [Möglicher Lobby-Einfluss auf Beratergremium der Bundesregierung](#) swr.de, vom 20.04.2021, abgerufen am 30.08.2021
18. ↑ [Corona-Hilfen: Keine Vorfahrt für die Autolobby!](#) lobbycontrol.de, vom 27.04.2020, abgerufen am 30.08.2021
19. ↑ [Scheuers Autoprämie: Mit dem Turbo gegen die Wand](#) spiegel.de, vom 09.09.2020, abgerufen am 30.08.2021
20. ↑ [Konjunkturprogramme: Rolle rückwärts abgewendet, aber kein Aufbruch in eine zukunftsfähige Wirtschaft](#) bund.net, vom 04.06.2020, abgerufen am 30.08.2021

21. ↑ [Scheuer will Förderung und Steuer-Vorteile für Hybrid-Pkw ändern](#) reuters.com, vom 09.10.2020, abgerufen am 30.08.2021
22. ↑ [Staat fördert Plug-In-Hybride mit mehr als 400 Millionen Euro trotz geringer Klima-Wirkung](#) rp-online.de, vom 18.02.2021, abgerufen am 30.08.2021
23. ↑ [Scheuer lehnt Tempolimit und höhere Dieselsteuer strikt ab](#) welt.de, vom 19.01.2019, abgerufen am 30.08.2021
24. ↑ [Scheuer und der ADAC: "Er wird aus Fehlern nicht klug"](#) sueddeutsche.de, vom 26.01.2020, abgerufen am 30.08.2021
25. ↑ [Scheuer will Ende des fossilen Verbrenners bis 2035](#) welt.de, vom 14.03.2021, abgerufen am 30.08.2021
26. ↑ [Scheuer will Ende fossiler Verbrenner](#) tagesschau.de, vom 14.03.2021, abgerufen am 30.08.2021
27. ↑ [12 Millionen für Radwege - nutzt Scheuer für neue Straßen](#) tagesspiegel.de, vom 09.03.2020, abgerufen am 30.08.2021
28. ↑ [Plötzlich Fahrrad-Minister: Andreas Scheuer \(CSU\) verspricht Rekordmittel](#) fr.de, vom 27.04.2021, abgerufen am 30.08.2021
29. ↑ [Die Bilanz des Verkehrsministers Andreas Scheuer](#) tagesspiegel.de, vom 01.09.2021, abgerufen am 02.09.2021
30. ↑ ["Scheuer ist ein Enteignungsminister"](#) tagesspiegel.de, vom 12.08.2020, abgerufen am 30.08.2021
31. ↑ [Verkehrsinvestitionen: Vorfahrt für Bayern beim Straßenbau?](#) abendblatt.de, vom 19.02.2021, abgerufen am 30.08.2021
32. ↑ ["Passau first" bei Scheuer? Grüne erheben schwere Vorwürfe - Ministerium dementiert entschieden](#) merkur.de, vom 19.06.2021, abgerufen am 30.08.2021
33. ↑ [Scheuers Prestigeprojekt: Zentrum der offenen Fragen](#) sueddeutsche.de, vom 23.08.2021, abgerufen am 30.08.2021
34. ↑ [haben verhindert. Die 31 schlimmsten Klimabremser der Großen Koalition](#) greenpeace.de, vom 11.08.2021, abgerufen am 30.08.2021
35. ↑ [Scheuers Pkw-Maut-Affäre: Die Chronik des Scheiterns](#) tagesschau.de, vom 01.10.2020
36. ↑ [Scheuer tauschte sich über WhatsApp-Gruppe mit Augustus-Intelligence-Gründern aus](#) handelsblatt.com, vom 25.07.2020, abgerufen am 23.09.2021
37. ↑ [Antwort der Bundesregierung. BT-Drucksache 19/21263](#) dserver.bundestag.de, vom 24.07.2020, abgerufen am 23.09.2021
38. ↑ [Schriftliche Fragen. BT-Drucksache 19/21248, S. 63-64](#) dserver.bundestag.de, vom 24.07.2020, abgerufen am 23.09.2021
39. ↑ [Amthors Werk und Scheuers Beitrag](#) t-online.de, vom 25.08.2020, abgerufen am 23.09.2021
40. ↑ [Scheuer tauschte sich über WhatsApp-Gruppe mit Augustus-Intelligence-Gründern aus](#) handelsblatt.com, vom 25.07.2020, abgerufen am 23.09.2021
41. ↑ [Scheuer tauschte sich mit Start-up-Gründern in Whats-App-Gruppe aus](#) tagesspiegel.de, vom 25.07.2020, abgerufen am 23.09.2021
42. ↑ [Verkehrsminister Scheuer löscht Nachrichten, damit wir sie nicht erhalten](#) fragdenstaat.de, vom 05.05.2021, abgerufen am 30.08.2021
43. ↑ [Verkehrsminister Scheuer löschte offenbar Handy-Nachrichten](#) abgeordnetenwatch.de, vom 20.07.2021, abgerufen am 30.08.2021
44. ↑ [Andreas Scheuer und die Autoindustrie](#) daserste.ndr.de, vom 31.05.2018, abgerufen am 30.08.2021
45. ↑ [Zitate des Tages](#) jungewelt.de, abgerufen am 30.08.2021
46. ↑ [ebd.]
47. ↑ [Bundesverkehrsminister Scheuer beantwortet fristgerecht und umfassend mehr als 60 Fragen zur Pkw-Maut](#) bmvi.de, vom 10.07.2019, abgerufen am 30.08.2021

48. ↑ ["Ich will nicht der Buddy der Auto-Bosse sein!" bild.de](#), vom 17.03.2018, abgerufen am 30.08.2021