

Volkswagen AG

Die **Volkswagen AG (VW)** ist einer der führenden Automobilhersteller weltweit und der größte Automobilproduzent Europas.^[1] Im Jahr 2016 hatte der Konzern einen weltweiten Umsatz von 217 Mrd. Euro und beschäftigte insgesamt 626.000 Mitarbeiter.^[2] Volkswagen gilt als eines der politisch am besten vernetzten Unternehmen Deutschlands. Der Zugang zu Entscheidungsträgern in Regierung und Parlament wird begünstigt durch die Minderheitsbeteiligung des Landes Niedersachsen an VW. Volkswagen geriet 2015 durch den [VW-Abgasskandal](#) in die Schlagzeilen, in dessen Zuge herauskam, dass das Unternehmen Abgaswerte verschiedener Fahrzeugmodelle jahrelang bewusst gefälscht hatte.

Volkswagen AG	
Branche	Automobile, Finanz- und Logistikdienstleistungen
Hauptsitz	Wolfsburg
Lobbybüro Deutschland	Unter den Linden 21, Berlin
Lobbybüro EU	Rue Archimede 25, 1000 Brüssel
Webadresse	volkswagenag.com

Inhaltsverzeichnis

1 Lobbystrategien und Einfluss	2
1.1 Lobbyisten	2
1.2 Seitenwechsler	2
1.3 Lobbytätigkeit der deutschen Autoindustrie in Brüssel	2
1.4 Mitgliedschaften	3
1.5 Parteispenden und Parteisponsoring	4
2 Fallbeispiele und Kritik	4
2.1 Lobbyarbeit der deutschen Automobilindustrie gegen nationale und europäische Klimaregulierung	4
2.2 Europäische Forschungsvereinigung für Umwelt und Gesundheit im Transportsektor	5
2.3 VW-Abgasskandal	5
2.4 Fragwürdige Nebeneinkünfte	6
2.5 Verschönerung des PKW-Effizienzlabels	6
2.6 Verwicklung in Militärdiktatur Brasiliens	6
3 Organisationsstruktur und Personal	7
3.1 Aktionärsstruktur der Volkswagen AG	7
3.2 Vorstand der Volkswagen AG	7
3.3 Aufsichtsrat der Volkswagen AG	7
4 Marken	7
5 Weiterführende Informationen	7
6 Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus	8
7 Einelnachweise	8

Lobbystrategien und Einfluss

Volkswagen setzt bei der Lobbyarbeit besonders auf enge Kontakte zur Politik. Seit dem Jahr 2014 trafen sich beispielsweise Spitzenvertreter aus der Bundesregierung sechs Mal mit dem im September 2015 zurückgetretenen VW-Chef Martin Winterkorn. Das zeigen zwei Antworten der Bundesregierung auf eine Parlamentarische Anfrage der Linksfraktion.^{[3][4]} Auch der VW-Cheflobbyist [Thomas Steg](#) und der Leiter der Berliner Konzernrepräsentanz, [Michael Jansen](#), haben als ehemalige [Seitenwechsler](#) enge Kontakte zur Politik.

Die Vertreter des Landes Niedersachsen im Aufsichtsrat von VW sollen als Repräsentanten des Landes die Allgemeininteressen vertreten und als Organmitglieder von VW die Interessen eines Großunternehmens. Dies kann zu Interessenkonflikten führen, insbesondere bei Fragen des Umwelt-, Verbraucher- und Gesundheitsschutzes.^[5]

Über eine intensive Lobbyarbeit ist es der deutschen Autoindustrie gelungen, ihre kurzfristigen Gewinninteressen auf Kosten der Allgemeinheit und der Umwelt zum Maßstab staatlichen Handelns zu machen (Verhinderung von effektiven Maßnahmen zur Reduzierung des Schadstoffausstosses, steuerliche Privilegierung von Diesel). Weiterhin haben Hersteller versucht, über die Manipulation von Abgaswerten und falsche Verbrauchsangaben die gesundheits- und umweltpolitischen Probleme ihres Industriezweigs zu bagatellisieren.

Lobbyisten

- [Thomas Steg](#) (SPD), Generalbevollmächtigter für Außen- und Regierungsbeziehungen, ehem. Regierungssprecher^[6] (von 01/2018 - 06/2018 beurlaubt^[7])
- [Michael Jansen](#) (CDU), Leiter der Hauptstadtrepräsentanz, ehem. Büroleiter von Angela Merkel
- Christof-Sebastian Klitz, Cheflobbyist in Brüssel („Head of Office Group EU Representation“), Vorsitzender des Landesverband Brüssel im [Wirtschaftsrat der CDU](#)

Seitenwechsler

- [Thomas Steg](#) (SPD): Vom Regierungssprecher zum Medienkoordinator von SPD-Kanzlerkandidat Frank-Walter Steinmeier, dann Politikberater, seit 2012 VW-Cheflobbyist
- [Michael Jansen](#) (CDU): Vom Büroleiter bei Angela Merkel zum Lobbyisten bei der Deutschen Post DHL Group, seit 2015 Leiter der Hauptstadtrepräsentanz bei VW
- Reinhold Kopp (SPD): Vom saarländischen Wirtschaftsminister zum VW-Lobbyisten (1998-2007), danach Wirtschaftsanwalt

Quelle: ^[8]

Lobbytätigkeit der deutschen Autoindustrie in Brüssel

Die Autobauer nehmen über "Expertengruppen" und ihre Verbände direkten Einfluss auf die Gesetzgebung in Kommission und Parlament. ^[9] 2007 erhielt die VW-Tochter Porsche gemeinsam mit [Daimler](#) und [BMW](#) für eine gemeinsame Kampagne, deren Ziel die Verwässerung und Verzögerung von verpflichtenden CO2-Reduktionszielen war, den „Worst EU Lobbying“ Award.^[10]

Lobbyausgaben, Lobbyist*innen und Zahl der Treffen mit der EU-Kommission

Unternehmen /Verband	Ausgaben für Lobbytätigkeit in Mio. Euro	Zahl der akkreditierten Lobbyist*innen	Zahl der Lobbyist*innen (Vollzeitäquivalent)	Zahl der Treffen mit der EU-Kommission
Volkswagen AG	3,13	4	19,25	81
Daimler	2,13	5	8,5	44
BMW	1,38	0	4,5	63
Verband der Automobilindustrie (VDA)	1,63	0	13	50
Summe	8,27	9	45,25	238

Quelle: [11][12][13][14] (Stand der Angaben: 09/2021)

Anmerkungen:

- (1) *Ausgaben für Lobbytätigkeit: Bei von-bis-Angaben wird der Mittelwert genannt. Die Lobbyausgaben werden pro Jahr angegeben: Volkswagen AG (2019), Daimler (2020), BMW (2020), VDA (2019).*
- (2) *Lobbyist*innen: Im EU Transparenz-Register wird die Zahl der akkreditierten Lobbyist*innen und die Zahl der Lobbyist*innen (absolut und umgerechnet auf Vollzeitstellen) veröffentlicht. Die Anzahl der akkreditierten Lobbyist*innen entspricht hierbei denen, die einen Ausweis und somit Zugang zum EU-Parlament haben. Laut Erläuterungen bei LobbyFacts ist die Zahl der akkreditierten Lobbyist*innen eine exakte Größe, die aus Unterlagen des EU-Parlaments ermittelt wird. In ihr sind jedoch die nicht-akkreditierten Lobbyist*innen nicht enthalten. Die Zahl der Lobbyist*innen wird aufgrund der Angaben der betreffenden Organisationen ermittelt und ist nicht durchgehend genau, weil die Zahl der an der Lobbyarbeit beteiligten Personen oft nach unterschiedlichen Kriterien berechnet wird. Die Zahl der Lobbyist*innen kann deshalb nur näherungswise angegeben werden.*

Entsprechende Angaben für Deutschland sind nicht zugänglich, weil es kein verpflichtendes [Lobbyregister gibt](#). In den Koalitionsvertrag von Januar 2018 ist die Einrichtung eines Lobbyregister nicht auf Grund des Widerstands von CDU/CSU nicht eingegangen. Zur Bundestagswahl 2017 hatte LobbyControl eine Aktion gestartet: [Keine Regierung ohne Lobbyregulierung!](#).

Mitgliedschaften

Volkswagen ist u. a. Mitglied der folgenden Verbände und Denkfabriken:

- Verband der Automobilindustrie (VDA)
- European Automobile Manufacturers Association (ACEA)
- Businesseurope, Corporate Advisory and Support Group
- Centre for European Policy Studies (CEPS)
- European Road Transport Research Advisory Council (ERTRAC)

Quelle: EU-Transparenz-Register^[15] und Webseiten der genannten Organisationen

Parteispenden und Parteisponsoring

Ebenso wie die Autohersteller Daimler und BMW bedenkt VW seit vielen Jahren mehrere Parteien mit finanziellen Zuwendungen. Ähnlich wie BMW hat auch Volkswagen dabei inzwischen von [Parteispenden](#) auf [Parteisponsoring](#) umgestellt. Dies bringt dem Konzern zum einen steuerliche Vorteile, zum zweiten führt es dazu, dass der Konzernname nicht mehr in den Rechenschaftsberichten der Parteien veröffentlicht wird, da Parteisponsoring keiner gesetzlichen Offenlegungspflicht unterliegt.

Von 2002 bis 2008 spendete Volkswagen insgesamt 287.425,21 Euro an Parteien:

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Gesamt
CDU	10.40 0	10.40 0	10.40 0	10.40 0	10.40 0	0	31.049,02	0	0	83.049,02
CSU	0	0	0	0	0	0	31.049,01	0	0	31.049,01
SPD	10.40 0	10.40 0	10.40 0	10.40 0	10.40 0	0	31.049,02	0	0	83.049,02
FDP	10.40 0	10.40 0	10.40 0	10.40 0	10.40 0	0	13.982,58	0	0	65.982,58
Grüne	10.31 3	0	0	0	0	0	13.982,58	0	0	24.295,58
Gesamt	41.51 3	31.20 0	31.20 0	31.20 0	31.20 0	0	121.112,2 1	0	0	287.425,2 1

In den Jahren 2014-2017 zahlte Volkswagen insgesamt 656.260 Euro Sponsorengeld an Parteien [\[16\]](#)[\[17\]](#)[\[18\]](#) - das sind im Jahresschnitt doppelt so viel wie früher an Spendengeld floss:

CDU /CSU	FDP	SPD	Grüne	Gesamt
288.300	250.96 0	63.00 0	54.00 0	656.260

Fallbeispiele und Kritik

Lobbyarbeit der deutschen Automobilindustrie gegen nationale und europäische Klimaregulierung

Einem Bericht des Thinktanks *InfluenceMap* zufolge, hat sich die deutsche Automobilindustrie mit Lobbyarbeit und „grünen“ PR-Kampagnen gegen Klimaregulierungen auf deutscher und europäischer Ebene eingesetzt. Den drei größten Autobauern, [BMW](#), [Volkswagen](#) und [Daimler](#) sowie den Industrieverbänden, [Verband der Automobilindustrie](#) (VDA) und [European Automobile Manufacturers Association](#) (ACEA), stehe dabei ein jährliches Lobbybudget von 10 Millionen € zur Verfügung. Die Positionen von Unternehmen und Verbänden unterscheiden sich jedoch grundlegend, wie am Beispiel von VW deutlich wird. Während VW eine zunehmend aufgeschlossene Position im Bereich Klimaschutzregulierung vertrete, würden BMW, der VDA

und der ACEA mit Lobbyarbeit versuchen, klimapolitisch wirksame Maßnahmen, wie Emissionsstandards oder einen Ausstieg des Verbrennungsmotors zu schwächen. [19] So hatte sich etwa der BMW-Vorstandsvorsitzende und gleichzeitiger Präsident des ACEA, **Oliver Zipse**, bei einem Treffen mit der EU-Verkehrskommissarin Adina Vălean gegen Vorschriften zur Abschaffung des Verbrennungsmotors ausgesprochen. [20] Diese Haltung widerspreche dem Inhalt von PR-Kampagnen, in denen BMW mit „nachhaltiger Mobilität“ wirbt, so die Kritik in dem Bericht. Auch der VDA hatte sich in einem Schreiben an den Vizepräsidenten der EU-Kommission, Frans Timmermans, ausdrücklich gegen ein Verbot von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor positioniert. [21] Insgesamt könnten sich vereinzelt positive Anstrengungen der deutschen Autobauer im Bereich Klimaschutz nicht durchsetzen, wenn sich die Industrieverbände des VDA und des ACEA, welche die Interessen der deutschen Autokonzerne vertreten, diesen entgegenwirken. [22][23]

Europäische Forschungsvereinigung für Umwelt und Gesundheit im Transportsektor

VW war einer der Gründer des Lobbyvereins Europäische Forschungsvereinigung für Umwelt und Gesundheit im Transportsektor (EUGT), der fragwürdige Experimente in Auftrag gegeben hat, um die angebliche Unbedenklichkeit von Dieselabgasen zu beweisen. [24]

VW-Abgasskandal

Im Zuge des [VW-Abgasskandals](#) kam heraus, dass VW die Fälschung von Abgaswerten der Öffentlichkeit jahrelang bewusst verschwiegen hatte.

Bereits im Mai 2014 wurde VW von der Non-Profit-Organisation [International Council on Clean Transportation \(ICCT\)](#) über auffällig erhöhte Testwerte informiert. Nachdem VW die zu hohen Abgaswerte bekannt waren, wurden interne Untersuchungen durchgeführt. Im Juli 2015 waren die erhöhten Dieselabgaswerte Bestandteil einer Besprechung. [25] Doch erst Anfang September 2015 gab VW gegenüber der US-Umweltbehörde EPA zu, die Abgaswerte des Dieselmotors EA 189 manipuliert zu haben. Nachdem EPA ihre Manipulationsvorwürfe veröffentlichte, [26] räumte VW die Fälschung der Werte öffentlich ein und der damalige Vorstandsvorsitzende Martin Winterkorn erklärte seinen Rücktritt. Die Staatsanwaltschaft New York und das US-Justizzentrum verklagten VW und die Konzernsöhne Audi und Porsche wegen Einsatzes der Manipulations-Software und Verstößen gegen das Klimaschutzgesetz. [27]

Bundesverkehrsminister **Alexander Dobrindt** forderte erst nach der Bekanntgabe über die Manipulation eine umfassende Aufklärung von VW und die Einrichtung einer Untersuchungskommission. Wie aus einer Antwort des Bundesverkehrsministeriums auf eine Anfrage [Der Grünen](#) hervorgeht, war er seit spätestens Juli 2015 über eine entsprechende Software informiert. [28]

Die Abweichung zwischen realen Emissionen auf der Straße und den Messwerten sind schon lange bekannt: Die Präsidentin des Umweltbundesamts Krautberger: "Das Umweltbundesamt weist schon seit Ende der 1990er Jahre darauf hin, dass auch in Deutschland die realen Schadstoffemissionen höher sind als die Typprüfwerte, die auf dem Rollenprüfstand ermittelt wurden." [29]

Als Reaktion auf den Abgasskandal schlug die EU-Kommission vor, nach ihrer Ansicht realistischere Vorgaben für Abgastests zu schaffen. Damit sich die Autobauer schrittweise an die neuen Vorgaben anpassen können, soll ab September 2017 eine Überschreitung der Grenzwerte um 110 Prozent erlaubt sein.

Nach zwei Jahren soll diese auf 50 Prozent gesenkt werden.^[30] Umweltschützer kritisierten, dass die Grenze zu hoch angesetzt sei und die Fälschung der Abgaswerte unterstützen würde. Die Grünen-Europaabgeordnete Rebecca Harms warnte davor, den Betrug der Autohersteller nachträglich zu legalisieren.^[31] Auch der Umweltausschuss des Parlaments sprach sich für ein Veto gegen die Verordnung aus, doch am 3. Februar 2016 lehnte das Parlament das Veto ab und gab damit den Weg für das zweite RDE-Paket (Real Driving Emissions) frei.^[32]

Darüber hinaus soll der neu eingerichtete EU-Untersuchungsausschuss mögliche Versäumnisse der EU-Kommission und der Mitgliedsstaaten überprüfen. Bis spätestens Anfang 2017 soll er einen Abschlussbericht vorlegen.^[33]

Fragwürdige Nebeneinkünfte

2015: Stephan Harbarth (CDU, Obmann im Rechts- und Verbraucherschutzausschuss, Bundestag) ist Vorstandsmitglied bei der Kanzlei SZA Schilling, Zutt & Anschütz, die VW in der Affäre um die Abgasmanipulation rechtlich unterstützt. Harbarth bezieht von der Kanzlei jährliche **Nebeneinkünfte** der Stufe 10 (über 250.000€).^[34]

Verschönerung des PKW-Effizienzlabels

Der **Verband der Automobilindustrie** schrieb 2012 das PKW-Effizienzlabel auf irreführende Weise zugunsten von VW und weiteren deutschen Autobauern. Einige kraftstoffintensive Fahrzeuge werden durch die Darstellung vergleichsweise gut bewertet. Laut Zeit Online verwendete VW im Internet ein gefälschtes Label. VW ergänzte das Label mit einer weiteren Kategorie, um Fahrzeuge mit hohem CO₂-Ausstoß ins Mittelfeld zu bewegen. VW warf den Vorwurf der Verbrauchstäuschung zurück und verwies auf einen "Fehler im Computersystem".^{[35][36]}

Verwicklung in Militärdiktatur Brasiliens

Wegen der Verbindungen von der Tochtergesellschaft VW do Brasil zur Militärdiktatur zwischen 1964 und 1985 in Brasilien wurde von der brasilianischen Regierung im Jahr 2012 zur Aufklärung eine unabhängige Kommission eingerichtet. Die Zusammenarbeit von Unternehmen und der Militärdiktatur von 1964-1985 wird laut der Wahrheitskommission durch eine schwarze Liste bewiesen. Diese soll dazu verwendet werden sein, Informationen über gewerkschaftlich und politisch aktive Arbeiter zu dokumentieren. Informationen und Berichte über Angestellte wurden an das Regime weitergegeben und vermeintlich oppositionelle Mitarbeiter wurden entlassen. Ebenso wird vermutet, dass Listen im Umlauf waren um eine Neuanstellung von entlassenen Mitarbeitern anderswo verhindern zu können.

Die gemeinsame Arbeit zwischen Firmen soll schon in der Vorbereitung des Putsches 1964 begonnen haben. So wird im Abschlussbericht der Wahrheitskommission Volkswagen do Brasil vorgeworfen, schwarze Listen an das Regime gereicht zu haben. Zudem wurde Spionage betrieben, finanzielle Unterstützung geleistet und es sind Mitarbeiter auf dem Betriebsgelände in São Bernardo do Campo gefoltert worden, so die Vorwürfe. Hierzu sagte der ehemaliger Mitarbeiter Lucio Bellentani vor der Kommission aus. Laut des Abschlussberichtes waren auch Siemens und Mercedes Benz mit der Militärdiktatur verbunden.

In Reaktion auf die Vorwürfe der brasilianischen Wahrheitskommission beauftragte Volkswagen 2016 den Historiker Christopher Kopper mit der Aufarbeitung. Am 14. Dezember 2017 wurde Gutachten wurde veröffentlicht^[37] und kann auf der [Website](#) von Volkswagen auf [deutscher](#), [englischer](#) und [portugiesischer](#)

Sprache abgerufen werden. Die Studie konnte viele der Vorwürfe gegen VW bestätigen. Kopper stellt fest, dass das Management von VW do Brasil sich der Militärregierung gegenüber "uneingeschränkt loyal" verhielt. Von 1969 bis 1979 habe der VW Werkschutz unter Mitwissen des Vorstands mit der politischen Polizei des Regimes zusammengearbeitet. Bis 1980 seien Mitarbeiter wegen gewerkschaftlicher Aktivitäten entlassen worden. Der Austausch schwarzer Listen sei dokumentarisch nachweisbar. Außerdem bediente sich VW do Brasil ausbeuterischer Arbeitsvermittler und verletzte dadurch mittelbar "elementare soziale Standards, statt die Arbeitskräfte unter akzeptablen Bedingungen selbst einzustellen". [38]

Quellen: [39][40][41][42][43][44]

Organisationsstruktur und Personal

Aktionärsstruktur der Volkswagen AG

Über den Mehrheitsgesellschafter Porsche Automobil Holding SE, in der die Familien Porsche und Piech ihre Interessen bündeln, beherrschen diese die Volkswagen AG. [45] Bezogen auf das Stimmrecht halten die Porsche Automobil Holding SE 52,2 %, das Land Niedersachsen 20,0 %, die Qatar Holding LLC 17,0 % und weitere Aktionäre 10,8 % an der Volkswagen AG (Stand: 31. 12. 2015). [46]

Vorstand der Volkswagen AG

Die Mitglieder des Vorstands sind [hier](#) abrufbar.

Vorstandsvorsitzender ist Matthias Müller

Aufsichtsrat der Volkswagen AG

Die Mitglieder des Aufsichtsrats sind [hier](#) abrufbar.

Vorsitzender des Aufsichtsrats ist Hans Dieter Pötsch [47]

Marken

Zum VW-Konzern gehören die folgenden Marken: Volkswagen Pkw, Audi, SEAT, BENTLEY, BUGATTI, Lamborghini, Ducati, Volkswagen Nutzfahrzeuge, SCANIA, SKODA, PORSCHE und MAN.

Weiterführende Informationen

- Chronik des VW-Abgasskandals
- Scharzbuch Autolobby 2 von Greenpeace, 15.04.2016
- VW-Affäre: Fragwürdiger Interessenkonflikt im Bundestag
- VW-Skandal: Bundesregierung muss auf Abstand zur Autolobby gehen
- Die Macht der deutschen Autolobby in Brüssel
- Eintrag der Volkswagen AG im EU-Lobbyregister
- Seitenwechsel

Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus

[Newsletter](#)

[Bluesky](#)

[Facebook](#)

[Instagram](#)

Einelnachweise

1. ↑ [Der Konzern](#), volkswagenag.com, abgerufen am 29.07.2017
2. ↑ [Volkswagen Konzern zurück in der Gewinnzone: Umsatz und Operatives Ergebnis im Jahr 2016 so hoch wie nie zuvor](#) volkswagenag.com vom 24.02.2017, letzter Zugriff am 09.02.2018
3. ↑ [Kleine Anfrage der Linksfraktion](#), Drucksache 18/5571, bundestag.de, abgerufen am 29.09.2015
4. ↑ [Kleine Anfrage der Linksfraktion](#), Drucksache 18/5990, bundestag.de, abgerufen am 29.09.2015
5. ↑ [Volkswagen Auch Schwarz-Gelb soll sich mit VW abgestimmt haben](#), sueddeutsche.de vom 10.08.2017, abgerufen am 10.08.2017
6. ↑ [Pressemitteilung 12.01.2016](#), volkswagenag.com, abgerufen am 29.07.2017
7. ↑ [Cheflobbyist Steg kehrt zu VW zurück](#), spiegel.de vom 06.06.2018, abgerufen am 07.06.2018
8. ↑ [Schwarzbuch Autolobby](#), 2016, greenpeace.de, abgerufen am 28.07.2017
9. ↑ [Die Macht der deutschen Autolobby in Brüssel](#), lobbycontrol.de vom 21.09.2015, abgerufen am 15.10.2015
10. ↑ [Die Gewinner der Worst Eu Lobbying Awards sind...](#), lobbycontrol.de vom 04.12.2007, abgerufen am 27.07.2017
11. ↑ [Volkswagen Aktiengesellschaft](#), lobbyfacts.eu, abgerufen am 15.09.2021
12. ↑ [Daimler Aktiengesellschaft](#), lobbyfacts.eu, abgerufen am 15.09.2021
13. ↑ [Bayerische Motorenwerke Aktiengesellschaft](#), lobbyfacts.eu, abgerufen am 15.09.2021
14. ↑ [Verband der Automobilindustrie](#), lobbyfacts.eu, abgerufen am 15.09.2021
15. ↑ [Transparenz-Register](#), europa.eu/transparencyregister, abgerufen am 29.07.2017
16. ↑ [VW-Parteisponsoring 2014 und 2015](#), abgerufen am 7.6.2018
17. ↑ [VW-Parteisponsoring 2016](#), abgerufen am 7.6.2018
18. ↑ [VW-Parteisponsoring 2017](#), abgerufen am 7.6.2018
19. ↑ [German Automakers and Climate Policy. German automakers dominate the fight to weaken climate regulation. An InfluenceMap Report](#), November 2021. S. 13f.
20. ↑ ebd., S. 4
21. ↑ ebd., S. 13
22. ↑ [Deutsche Autobauer dominieren den Kampf gegen nationale und europäische Klimaregulierung](#) influencemap.org, abgerufen am 18.11.2021
23. ↑ [Thinktank: Deutsche Autobauer bremsen Verkehrswende aus](#) n-tv.de, vom 11.11.2021, abgerufen am 18.11.2021
24. ↑ [Bundesregierung muß Autolobby endlich besser kontrollieren](#), lobbycontrol.de vom 29.01.2018, abgerufen am 04.02.2018
25. ↑ [Volkswagen Pressemitteilung](#) vom 02.03.2016, abgerufen am 04.03.2016
26. ↑ [Notice of Violation](#), US-Umweltbehörde EPA am 18.09.2015, abgerufen am 04.03.2016
27. ↑ [US-Klage gegen Volkswagen, Audi und Porsche](#), US Justizministerium am 04.01.2016, abgerufen am 04.03.2016
28. ↑ [Die Bundesregierung kannte die Betrüger-Technik](#), Die Welt vom 22.09.2015, abgerufen am 01.10.2015

29. ↑ [UBA-Präsidentin Krautzberger zu den Abgasmanipulationen bei VW](#), Umweltbundesamt am 26.09.2015, abgerufen am 01.10.2015
30. ↑ [Pressemitteilung der Europäischen Kommission](#) vom 28.10.2015, abgerufen am 04.03.2016
31. ↑ [Pressemitteilung der Europagruppe Grüne](#) vom 03.02.2016, abgerufen am 04.03.2016
32. ↑ [Pressemitteilung des Rats der Europäischen Union](#) vom 12.02.2016, abgerufen am 04.03.2016
33. ↑ [Pressemitteilung des Europäischen Parlaments](#) vom 02.03.2016, abgerufen am 04.03.2016
34. ↑ [Mandat vs. Mandant](#), Süddeutsche Zeitung vom 19.19.2015, abgerufen am 20.10.2015
35. ↑ [VW-Skandal: Bundesregierung muss auf Abstand zur Autolobby gehen](#), lobbycontrol.de vom 25.09.2015, abgerufen am 15.10.2015
36. ↑ [Volkswagen wegen falschem Energie-Label abgemahnt](#), zeit.de vom 07.12.2011, abgerufen am 15.10.2015
37. ↑ [Volkswagen arbeitet seine Vergangenheit in Brasilien auf](#) volkswagenag.com vom 14.12.2017, letzter Zugriff am 09.02.2017
38. ↑ [VW do Brasil in der brasilianischen Militärdiktatur 1964 - 1985](#) Historische Studie von Christopher Kopper
39. ↑ [Volkswagen und die Junta](#) Tagesschau.de von Julio Segador vom 19.03.2015, Zugriff 24.03.2017
40. ↑ [Documents suggest foreign automakers aided Brazil's dictators](#) Reuters.com vom 5.8.2014, Zugriff 24.03.2017
41. ↑ [\[1\]](#) blogs.taz.de vom 14.12.2014, Zugriff 24.03.2017
42. ↑ [Volkswagen gibt Gutachten zur Aufarbeitung der Rolle des Konzerns während der brasilianischen Militärdiktatur in Auftrag](#) Pressemitteilung Volkswagen vom 3.11.2016, Zugriff 24.03.2017
43. ↑ [Volkswagen gibt Gutachten zur Aufarbeitung der Rolle des Konzerns während der brasilianischen Militärdiktatur in Auftrag](#) Nachrichten Volkswagen AG vom 3.11.2016, Zugriff 24.03.2017
44. ↑ [Aus dem Werk ins Folterzentrum](#) taz.de vom 3.3.2015, Zugriff 24.3.2017
45. ↑ [Wer hinter Volkswagen wirklich steckt](#), faz.net vom 22.06.2016, abgerufen am 22.06.2016
46. ↑ [Aktionärsstruktur](#), volkswagenag.com, abgerufen am 22.06.2016
47. ↑ [VW-Aufsichtsratschef: Pötsch wird Piech-Nachfolger](#), Spiegel online vom 03. 09. 2015, abgerufen am 24. 03. 2016