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 beschäftige 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 wird begünstigt durch die Minderheitsbeteiligung des Landes Niedersachsen an VW.

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

Volkswagen geriet 2015 durch den VW-Abgasskandal in die Schlagzeilen, in dessen Zuge herauskam, dass das Unternehmen Abgaswerte verschiedener Fahrzeugmodelle jahrelang bewusst gefälscht hatte.

Inhaltsverzeichnis

1 Lobbystrategien und Einfluss 2
1.1 Lobbyisten 2
1.2 Seitenwechsler 2
1.3 Mitarbeiter des Auswärtigen Amts als hochrangiger Lobbyist 3
1.4 Lobbytätigkeit der deutschen Autoindustrie in Brüssel 3
1.5 Mitgliedschaften 4
1.6 Parteispenden und Parteisponsoring 4
2 Fallbeispiele und Kritik 5
2.1 Lobbyarbeit der deutschen Automobilindustrie gegen nationale und europäische Klimaregulierung 5
2.2 Europäische Forschungsvereinigung für Umwelt und Gesundheit im Transportsektor 6
2.3 VW-Abgasskandal 6
2.4 Fragwürdige Nebeneinkünfte 7
2.5 Verschönerung des PKW-Effizienzlabels 7
2.6 Verwicklung in Militärdiktatur Brasiliens 7
2.7 Porschegate 8
3 Organisationsstruktur und Personal 8
3.1 Aktionärsstruktur der Volkswagen AG 8
3.2 Vorstand der Volkswagen AG 8
3.3 Aufsichtsrat der Volkswagen AG 9
4 Marken 9
5 Weiterführende Informationen 9
6 Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus 9
7 Einzelnachweise 9

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]

Mitarbeiter des Auswärtigen Amts als hochrangiger Lobbyist

Jens Hanefeld, seit 2014 bei VW als Lobbyist tätig (zuletzt „Head of International and European Policy /Diplomatic Advisor to the CEO and Board of Volkswagen AG"), ist zugleich Beamter des Auswärtigen Amtes, dem für diese Tätigkeit Sonderurlaub genehmigt worden ist.[9] Hanefeld war von 2009 bis 2014 Gesandter und Ständiger Vertreter des deutschen Botschafters in Washington.[10] Das Auswärtige Amt begründete den Sonderurlaub mit der Steigerung der Kompetenzen im Außenwirtschaftsbereich, der Außenwirtschaftsförderung sowie zum gegenseitigen Verständnis von Wirtschaft und Auswärtigem Amt.[11] Recherchen von abgeordnetenwatch und dem ARD-Politikmagazin Panorama von 2018 zeigen, wie eng sich das Auswärtige Amt und Volkswagen in der Abgasaffäre unter Mitwirkung von Hanefeld abstimmten.[12]

Laut Auswärtigem Amt unterliegt der aushäusige Einsatz von Beamtinnen und Beamten den Vorschriften des Beamtenrechts und dient dem Kompetenzaufbau und Wissenstransfer zwischen der Bundesverwaltung, der Wirtschaft, Wissenschaft, Kultur und Zivilgesellschaft.[13] Dabei bestünden zwei rechtlich zulässige Varianten: Zum einen die Zuweisung nach § 29 Bundesbeamtengesetz, bei der die Dienstbezüge vollständig weitergezahlt werden und zum anderen die zeitlich begrenzte Beurlaubung aus „wichtigem Grund" nach § 22 Abs. 1 der Sonderurlaubsverordnung, bei der die Dienstbezüge nicht weitergezahlt werden. Beamte dürften dabei keine hoheitlichen Aufgaben übernehmen. Aktuell sei ein Beamter des Auswärtigen Amtes bei der Volkswagen AG auf Basis einer Beurlaubung tätig.

Lobbytätigkeit der deutschen Autoindustrie in Brüssel

Die Autobauer nehmen über "Expertengruppen" und ihre Verbände direkten Einfluss auf die Gesetzgebung in Kommission und Parlament. [14] 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.[15]

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: [16][17][18][19] (*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 näherungweise 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[20] undWebseiten 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:

	CDU	CSU	SPD	FDP	Grüne	Summe
2002	10.400	0	10.400	10.400	10.313	41.513
2003	10.400	0	10.400	10.400	0	31.200
2004	10.400	0	10.400	10.400	0	31.200
2005	10.400	0	10.400	10.400	0	31.200
2006	10.400	0	10.400	10.400	0	31.200
2007	0	0	0	0	0	0
2008	31.049,02	31.049,01	31.049,02	13.982,58	13.982,58	121.112,21
2009	0	0	0	0	0	0
2010	0	0	0	0	0	0
Summe	83.049,02	31.049,01	83.049,02	65.982,58	24.295,58	287.425,21

In den Jahren 2014-2017 zahlte Volkswagen insgesamt 656.260 Euro Sponsorengeld an Parteien [21][22][23] - das sind im Jahresschnitt doppelt so viel wie früher an Spendengeld floss:

CDU /CSU	FDP	SPD	Grüne	Gesamt
288.300	250.960	63.000	54.000	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. [24] 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. [25] 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. [26] 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. [27][28]

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.[29]

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. [30] 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,[31] 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 verklagen VW und die Konzerntöchter Audi und Porsche wegen Einsatzes der Manipulations-Software und Verstößen gegen das Klimaschutzgesetz.[32]

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. [33]

Die Abweichung zwischen realen Emissionen auf der Straße und den Messwerten sind schon lange bekannt: Die Präsidentin des Umweltbundesamts Krautzberger: "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." [34]

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.[35] 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.[36] 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.[37]

Am 4. April 2017 ist der Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses des Europäischen Parlaments für die Emissionsmessung im Automobilsektor verabschiedet worden.[38] Die EU-Abgeordneten kamen zu dem Schluss, dass die EU-Kommission und die Mitgliedstaaten es versäumt haben, die Luftqualität und öffentliche Gesundheit angemessen zu schützen. Der Ko-Berichterstatter Gerbrandy erklärte, dass die Mitgliedsstaaten mehr auf die Interessen der nationalen Autoindustrie als auf die Interessen der Bürgerinnen und Bürger sowie auf die Luftqualität bedacht gewesen seien.

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 Abgasmanipuation rechtlich unterstützt. Harbarth bezieht von der Kanzlei jährliche Nebeneinkünfte der Stufe 10 (über 250.000€).[39]

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 CO^2-Ausstoß ins Mittelfeld zu bewegen. VW warf den Vorwurf der Verbrauchtäuschung zurück und verwies auf einen "Fehler im Computersystem". [40][41]

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 worden 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[42] 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". [43]

Quellen: [44][45][46][47][48][49]

Porschegate

Im Rahmen der Ampel-Koalitionsverhandlungen Ende 2021 soll Oliver Blume, Chef der VW-Tochtergesellschaft Porsche, einen besonders privilegierten Zugang zum späteren Bundesfinanzminister Christian Lindner gehabt haben. Blume hatte laut Medienberichten auf einer Betriebsversammlung am 29. Juni vor Mitarbeitern verkündet, dass das Unternehmen „Haupttreiber“ für das Bekenntnis der Bundesregierung im Koalitionsvertrag zu E-Fuels gewesen sei. Es solle „engen Kontakt“ gegeben haben, ferner beschrieb Blume: "Der Christian Lindner hat mich in den letzten Tagen fast stündlich auf dem Laufenden gehalten."[50] Nachdem insbesondere auf Twitter Protest ausgebrochen war, revidierte Blume – er habe „falsche Worte gewählt“.[51] Auch Lindner wehrt sich gegen die Vorwürfe und erklärte, dass es nur ein einziges Telefonat gegeben hätte. Vertreter von LobbyControl zufolge sei es „hochproblematisch", wenn es bei Koalitionsverhandlungen "Sonderzugänge für große finanzstarke Konzerne" gäbe[52]- zur Aufklärung wie viel Kontakt es letztlich wirklich gegeben habe fordert der Verein deswegen „dass Lobbykontakte von Regierungsmitgliedern offengelegt werden, [damit] die Beteiligung an wichtigen politischen Entscheidungen [...] transparenter und ausgewogener werde."[53]

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.[54] 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).[55]

Vorstand der Volkswagen AG

Die Mitglieder des Vorstands sind hier abrufbar.

Vorstandsvorsitzender ist seit 2022 Oliver Blume

Aufsichtsrat der Volkswagen AG

Die Mitglieder des Aufsichtsrats sind hier abrufbar.

Vorsitzender des Aufsichtsrats ist Hans Dieter Pötsch[56]

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
- Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses des Europäischen Parlaments: Untersuchung der Emissionsmessungen in der Automobilindustrie 4. April 2017
- 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

Einzelnachweise

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. ↑ Berufserfahrung, linkedin.com, abgerufen am 18.08.2022
10. ↑ VW warb Lobbyist beim Außenministerium ab, abgeordnetenwatch.de vom 31.05.2018, abgerufen am 18.08.222
11. ↑ Leitender VW-Lobbyist ist beurlaubter Beamter des Auswärtigen Amtes focus.de vom 31.05.2018, abgerufen am 18.08.2022

12. ↑ abgeordnetenwatch bei twitter, twitter.com vom 26.02.2022, abgerufen am 18.08.2022
13. ↑ Antwort des Auswärtigen Amts auf eine Anfrage von LobbyPedia vom August 2022
14. ↑ Die Macht der deutschen Autolobby in Brüssel, lobbycontrol.de vom 21.09.2015, abgerufen am 15.10.2015
15. ↑ Die Gewinner der Worst Eu Lobbying Awards sind..., lobbycontrol.de vom 04.12.2007, abgerufen am 27.07.2017
16. ↑ Volkswagen Aktiengesellschaft, lobbyfacts.eu, abgerufen am 15.09.2021
17. ↑ Daimler Aktiengesellschaft, lobbyfacts.eu, abgerufen am 15.09.2021
18. ↑ Bayerische Motorenwerke Aktiengesellschaft, lobbyfacts.eu, abgerufen am 15.09.2021
19. ↑ Verband der Automobilindustrie, lobbyfacts.eu, abgerufen am 15.09.2021
20. ↑ Transparenz-Register, europa.eu/transparencytegister, abgerufen am 29.07.2017
21. ↑ VW-Parteisponsoring 2014 und 2015, abgerufen am 7.6.2018
22. ↑ VW-Parteisponsoring 2016, abgerufen am 7.6.2018
23. ↑ VW-Parteisponsoring 2017, abgerufen am 7.6.2018
24. ↑ German Automakers and Climate Policy. German automakers dominate the fight to weaken climate regulation. An InfluenceMap Report, November 2021. S. 13f.
25. ↑ ebd., S. 4
26. ↑ ebd., S. 13
27. ↑ Deutsche Autobauer dominieren den Kampf gegen nationale und europäische Klimaregulierung influencemap.org, abgerufen am 18.11.2021
28. ↑ Thinktank: Deutsche Autobauer bremsen Verkehrswende aus n-tv.de, vom 11.11.2021, abgerufen am 18.11.2021
29. ↑ Bundesregierung muß Autolobby endlich besser kontrollieren, lobbycontrol.de vom 29.01.2018, abgerufen am 04.02.2018
30. ↑ Volkswagen Pressemitteilung vom 02.03.2016, abgerufen am 04.03.2016
31. ↑ Notice of Violation, US-Umweltbehörde EPA am 18.09.2015, abgerufen am 04.03.2016
32. ↑ US-Klage gegen Volkswagen, Audi und Porsche, US Justizministerium am 04.01.2016, abgerufen am 04.03.2016
33. ↑ Die Bundesregierung kannte die Betrüger-Technik, Die Welt vom 22.09.2015, abgerufen am 01.10.2015
34. ↑ UBA-Präsidentin Krautzberger zu den Abgasmanipulationen bei VW, Umweltbundesamt am 26.09.2015, abgerufen am 01.10.2015
35. ↑ Pressemitteilung der Europäischen Kommission vom 28.10.2015, abgerufen am 04.03.2016
36. ↑ Pressemitteilung der Europagruppe Grüne vom 03.02.2016, abgerufen am 04.03.2016
37. ↑ Pressemitteilung des Rats der Europäischen Union vom 12.02.2016, abgerufen am 04.03.2016
38. ↑ Abgasskandal: Mehr Kontrolle auf europäischer Ebene, europarl.europa, abgerufen am 18.08.2022
39. ↑ Mandat vs. Mandant,Süddeutsche Zeitung vom 19.19.2015, abgerufen am 20.10.2015
40. ↑ VW-Skandal: Bundesregierung muss auf Abstand zur Autolobby gehen, lobbycontrol.de vom 25.09.2015, abgerufen am 15.10.2015
41. ↑ Volkswagen wegen falschem Energie-Label abgemahnt, zeit.de vom 07.12.2011, abgerufen am 15.10.2015
42. ↑ Volkswagen arbeitet seine Vergangenheit in Brasilien auf volkswagenag.com vom 14.12.2017, letzter Zugriff am 09.02.2017
43. ↑ VW do Brasil in der brasilianischen Militärdiktatur 1964 - 1985 Historische Studie von Christopher Kopper
44. ↑ Volkswagen und die Junta Tagesschau.de von Julio Segador vom 19.03.2015, Zugriff 24.03.2017

45. ↑ Documents suggest foreign automakers aided Brazil's dictators Reuters.com vom 5.8.2014, Zugriff 24.03.2017
46. ↑ [1] blogs.taz.de vom 14.12.2014, Zugriff 24.03.2017
47. ↑ 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
48. ↑ 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
49. ↑ Aus dem Werk ins Folterzentrum taz.de vom 3.3.2015, Zugriff 24.3.2017
50. ↑ Auto Fokus Zeit online, 27. Juli 2022, abgerufen am 16.09.2022
51. ↑ Nach Vorwurf der Klüngelei mit Lindner: Jetzt rudert auch Porsche-Chef Oliver Blume zurück stern.de, 24.07.2022, abgerufen am 16.09.2022
52. ↑ Porsche-Chef entschuldigt sich: "Falsche Worte gewählt", aber kein Einfluss auf FDP swr.de, 24.7.2022, abgerufen am 16.09.2022
53. ↑ Lobby Control Pressekommentar lobbycontrol.de 25.07.2022, abgerufen am 16.09.2022
54. ↑ Wer hinter Volkswagen wirklich steckt, faz.net vom 22.06.2016, abgerufen am 22.06.2016
55. ↑ Aktionärsstruktur, volkswagenag.com, abgerufen am 22.06.2016
56. ↑ VW-Aufsichtsratschef: Pötsch wird Piech-Nachfolger, Spiegel online vom 03. 09. 2015, abgerufen am 24. 03. 2016