



JOHANNES EISELE / AFP

LOBBYISMUS

## Eckis Erzählungen

Der Einfluss der Autoindustrie auf die Politik wird zum Fall für die Justiz. Staatsanwälte prüfen, ob sie gegen einen Vertrauten der Kanzlerin ermitteln sollen, der demnächst zu Daimler wechselt. Regieren in Wahrheit Konzerne die Republik?

**M**it seiner ehemaligen Chefin teilt Eckart von Klaeden viele Gemeinsamkeiten. Wie Angela Merkel wuchs der jugendliche CDU-Politiker (Spitzname: „Ecki“) in einem Pfarrhaushalt auf. Beide starteten ihre Karriere in der Bonner Republik der neunziger Jahre. Und schon damals pflegten die spätere Regierungschefin und ihr langjähriger Staatsminister einen ähnlichen Sinn für Humor. Wenn Klaeden Kohl parodierte – mit blinzelnden Augen, die Zunge zum Lispeln an die Zähne gelegt –, bog sich auch Merkel vor Lachen.

Entsprechend enttäuscht war die Kanzlerin, als ihr der enge Vertraute im vergangenen Mai eröffnete, auf den Posten eines Cheflobbyisten beim Autokonzern Daimler wechseln zu wollen. Das könne den Anschein von Interessenkonflikten wecken, warnte Klaeden, und schlug vor, den neuen Job so rasch wie möglich anzutreten. Doch Merkel lehnte ab.

Weil sie auf ihn im Wahlkampf nicht verzichten wollte, blieb Klaeden im Amt. Knapp fünf Monate später könnte die Entscheidung ein brisantes Nachspiel haben.

In der Wirtschaftsabteilung der Berliner Staatsanwaltschaft, zuständig für Korruptionsdelikte, liegt eine Strafanzeige vor, die Klaeden im Zusammenhang mit seinem Wechsel „Vorteilsannahme“ und „Vorteilsgewährung“ vorwirft.

Erstattet, so ein Sprecher, habe sie eine „Rechtsanwaltskanzlei im Auftrag eines nicht benannten Mandanten“. Derzeit werde untersucht, ob sich daraus der „Anfangsverdacht einer Straftat“ ergebe. Doch inzwischen liegt nach SPIEGEL-Informationen ein elfseitiger Prüfbericht vor, der es durchaus wahrscheinlich werden lässt, dass die Ermittler ein Verfahren einleiten werden. Käme es dazu, sähe sich auch Merkel unbequemen Fragen ausgesetzt: Hat es die Kanzlerin versäumt, einen offenkundigen Interessenkonflikt in ihrem engsten Umfeld rechtzeitig zu beenden?

Seit bekannt wurde, dass die BMW-Eigentümerfamilie Quandt fast 700 000 Euro an die CDU spendet hat, diskutiert das Land erneut über Lobbyismus und die Käuflichkeit von Politik. Werden die Geschicke der Republik in Wahrheit aus den Vorstandsbüros von Daimler, BMW & Co. gesteuert?

Bislang stand gerade Merkel in dem Ruf, besonders penibel auf die gebotene Distanz zu den Industriebossen zu achten. Ganz anders als ihr Amtsvorgänger Gerhard Schröder, der noch stolz auf den Titel „Autokanzler“ war. Und ganz anders auch als europäische Spitzenpolitiker wie Nicolas Sarkozy oder Silvio Berlusconi, zu deren Selbstverständnis es gehörte, sich in Brüssel als Abgesandte von Renault oder Fiat in Szene zu setzen.

Doch nun nähren neue Dokumente den Verdacht, dass auch die Merkel-Regierung den Wünschen der Bosse möglicherweise allzu bereitwillig Folge geleistet hat. Im Ressort von Wirtschaftsminister Philipp Rösler wurden Konzerneingaben nahezu wörtlich in Regierungstexte übernommen. VW, Daimler und BMW führten einen versteckten Wettbewerb, wer die Regierung am besten für die eigenen Interessen einzuspannen versteht. Und im Fall Klaeden kommen neue Zweifel auf: Hat die Regierungszentrale über die Auto-Kontakte des Kanzlerin-Intimus die volle Wahrheit gesagt?

# Guter Draht ins Kanzleramt

Kontakte der deutschen Automobilindustrie zur Bundeskanzlerin und ihrem Staatsminister, Legislaturperiode 2009 bis 2013

## Einladungen der Autoindustrie ins Bundeskanzleramt

z. B. zu Gesprächsrunden, Spitzengesprächen, Essensterminen

Bundeskanzlerin Staatsminister Eckart von Klaeden



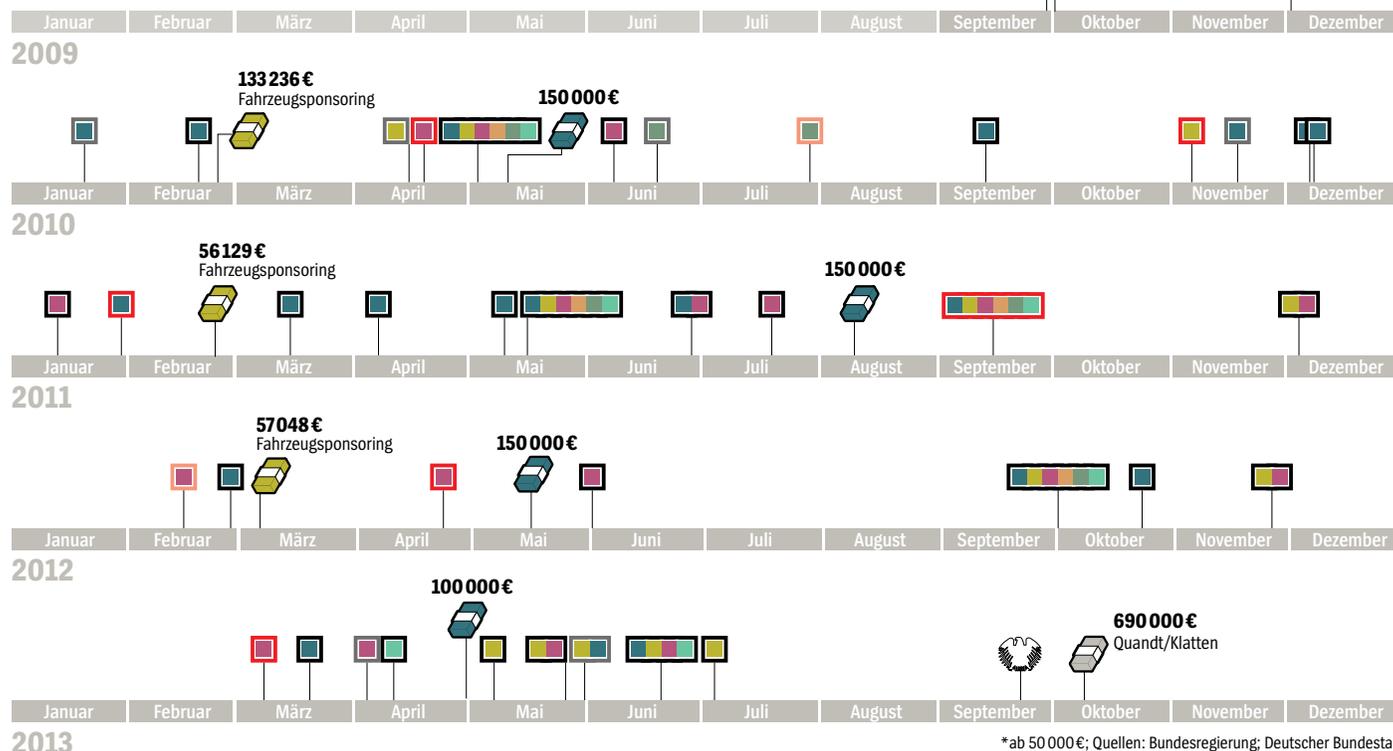
## Besuche bei der Autoindustrie

z. B. in Firmen oder an Messeständen

Bundeskanzlerin Staatsminister Eckart von Klaeden

Bundestagswahl Großspenden an die CDU\*

450 000 €  
 Quandt/Klatten



Die Frage richtet sich vor allem an Regierungssprecher Steffen Seibert. Der hatte Ende Mai erklärt, Klaeden habe in seinem Amt „keine Entscheidungen bezüglich der Autoindustrie vorbereitet“. Seine Arbeitsgebiete seien vielmehr die Bund-Länder-Koordination und der Bürokratieabbau gewesen. Es habe „keinen inhaltlichen Zusammenhang seiner Arbeit mit dem Automobilkonzern“ gegeben. So entstand der Eindruck, Merckels Staatsminister habe nie etwas mit deutschen PS-Riesen zu tun gehabt.

Doch das ist offenbar nur die halbe Wahrheit, wie aus einer Antwort der Bundesregierung auf eine Anfrage der Linken hervorgeht. Danach traf sich Klaeden in seiner Amtszeit mindestens neunmal mit Vertretern der Autoindustrie. Er sprach mit Emissären von BMW und Toyota, besuchte die Porsche-Zentrale und kam mit dem Konzernchef zusammen.

Klaeden empfing auch eine hochrangige Lobbyistin von BMW auf deren Wunsch im Kanzleramt. Es sei „um allgemeine Fragen der Elektromobilität“ gegangen, sagt Klaeden. Die Dame habe ihm ein

Papier überreicht, das er „an die zuständige Abteilung weitergeleitet“ habe.

Zu VW pflegte er ebenfalls Verbindungen, etwa zu „Assistenten des Vorstands“ und zum Konzern-Betriebsrat: So reiste Klaeden im Februar 2012 nach Wolfsburg und posierte mit Arbeitnehmervertretern für ein Foto vor dem VW-Werk. Der Besuch, so hieß es später in einer Presseerklärung der CDU-Landesgruppe, habe den „Schulterschluss mit der Arbeitnehmerseite“ demonstrieren sollen, im gemeinsamen Kampf für den Erhalt des von Brüssel beanstandeten VW-Gesetzes.

Auch mit Repräsentanten der Daimler AG war Klaeden regelmäßig im Gespräch. Aktenkundig sind ein Meeting mit dem damaligen Daimler-Cheflobbyisten Martin Jäger am 19. Januar 2010 in Klaedens Dienstzimmer und ein Treffen mit Leitern „der weltweiten Konzernrepräsentanten der Daimler AG“ am 18. November 2010 im Kanzleramt.

Das Gespräch mit Jäger, so Klaeden auf Anfrage, habe der „Pflege“ ihrer „Freundschaft“ gedient. Der Termin mit den Konzernrepräsentanten sei ebenfalls

auf Initiative von Jäger zustande gekommen. Der habe ihn darum gebeten, für die Daimler-Gruppe „einen Besuch des Bundeskanzleramts möglich zu machen und für ein Gespräch zur Verfügung zu stehen“. Dabei sei es um seine „Aufgaben als Staatsminister und um allgemeine Fragen der Bundespolitik“ gegangen.

Zudem empfing Klaeden am 31. Mai dieses Jahres die Teilnehmer einer exklusiven Führungskräfte tagung („Baden-Badener Unternehmertage“) im Kanzleramt, darunter Jäger und einen weiteren Daimler-Emissär. Das Treffen fand nur drei Tage nach Bekanntwerden seines Wechsels zu dem Autoriesen statt.

Wenig später nahm Klaeden an einer Sitzung des Vermittlungsausschusses zum Jahressteuergesetz 2013 teil, als Kontaktperson zu den Ländern. Zur großen Freude der Industrie wurden damals auch Steuervorteile für Elektroautos festgeschrieben. Konnte Daimlers designierter Cheflobbyist da seinem neuen Arbeitgeber schon mal nützlich sein?

Klaeden weist solche Vorwürfe energisch zurück. Beim Jahressteuergesetz sei

er „nicht stimmberechtigt“ gewesen und habe nicht mit Daimler darüber gesprochen. Auch sonst habe er dem Konzern keine Vorteile gewährt und auch keine Vorteile von Daimler erhalten. Er habe nur mit seiner Frau zweimal beim Bundespresseball am Daimler-Tisch gesessen. Gästekarten für einen Tisch im Ballsaal kosten 380 Euro pro Person.

Klaeden war bis November 2010 zum Schatzmeister seiner Partei. Und auch in dieser Funktion hatte er mit dem Konzern zu tun. Vor der Bundestagswahl 2009 warb er bei Daimler eine Spende ein; im folgenden Mai gingen bei der CDU 150 000 Euro ein. Kann der Schatzmeister Klaeden solche Summen vergessen, wenn der Staatsminister Klaeden mit Daimler-Vertretern spricht?

Der Merkel-Vertraute sieht darin kein Problem. Er habe die Daimler AG als Spender behandelt wie alle anderen Spender auch. Dass er sich dem Konzern nun als Lobbyist zur Verfügung stellt, wirft jedoch weitere Fragen auf. Schließlich geht es den deutschen Autokonzernen keineswegs nur darum, in Berlin und Brüssel für die gemeinsamen Belange ihrer Branche zu kämpfen. Im Gegenteil: Der Wechsel des Merkel-Vertrauten ist auch Teil eines Machtkampfs der Hersteller untereinander: Wer hat den größten Einfluss auf die Bundesregierung?

Die Frage ist von Gewicht, denn die Interessen der Konzerne sind oft unterschiedlich. Der Massenhersteller Volkswagen hat andere Wünsche als die beiden Premiumproduzenten BMW und Mercedes-Benz. Zum Ärger der süddeutschen Konzerne konnten sich zuletzt meist die Wolfsburger durchsetzen.

Beispiel Abwrackprämie. Als 2008 der Autoabsatz in Folge der Finanzkrise einbrach, schickten die Bosse den Verband der Automobilindustrie (VDA) vor, um sich bei der Bundesregierung für Verschrottungshilfen einzusetzen. Besprochen war zwischen BMW-Chef Norbert Reithofer, Daimler-Boss Dieter Zetsche und Verbandspräsident Matthias Wissmann eine Prämie im Gesamtvolumen von zwei Milliarden Euro. Die beiden Autochefs waren völlig überrascht, als Wissmann von der Kanzlerin später mit einer Zusage über fünf Milliarden zurückkam. Offenbar hatte der VW-Konzern sich hinter ihrem Rücken für eine höhere Subvention eingesetzt, von der vor allem Volkswagen profitieren konnte. BMW- und Mercedes-Benz-Kunden fahren kaum schrottreife Fahrzeuge.

Der Zwist der Hersteller untereinander ist auch dafür verantwortlich, dass sich die Bundesregierung beim Streit um CO<sub>2</sub>-Grenzwerte jetzt mit fast allen EU-Ländern anlegt.

BMW hatte schon frühzeitig Alarm geschlagen, Daimler meldete sich wenig später mit denselben Bedenken zu Wort. Der VW-Konzern aber fuhr den Konkurren-

ten aus München und Stuttgart in die Parade. VW-Chef Martin Winterkorn verkündete, der Volkswagen-Konzern „wird das 95-Gramm-Ziel bis 2020 schaffen“.

Erst sehr spät erklärte sich VW im Verband der Hersteller doch noch solidarisch, und auch dann erst schrieb VDA-Präsident Wissmann einen Brief an die „sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin, liebe Angela“ und bat sie um Unterstützung gegen Brüssel. Zu diesem Zeitpunkt aber war die EU-Entscheidung schon so gut wie gefallen, und Merkel konnte nur mit einem Kraftakt versuchen, den Beschluss noch einmal zurückzudrehen.

Nun soll Daimlers neuer Cheflobbyist, der bereits Anfang September seinen Ar-



SEAN GALLUP / GETTY IMAGES

**Designer Daimler-Lobbyist Klaeden**  
*Gespräche zur Pflege der Freundschaft*

beitsvertrag unterschrieb, dafür sorgen, dass solche Pannen nicht noch einmal passieren. Künftig dürfte Klaeden die Positionen der Stuttgarter frühzeitig in den Regierungsapparat einspeisen. So weit, so normal im Berliner Lobbygeschäft. Die Frage ist nur: Konnte Klaeden seine letzten Amtsmonate womöglich nutzen, um für die Daimler-Interessen schon einmal kräftig vorzuarbeiten? Er bestreitet das.

Doch die Konzernstrategen wissen genau: Ist die Position der deutschen Autoindustrie erst einmal definiert, lässt sich die Regierung leicht in Marsch setzen. Das belegen Dokumente, die das Bundeswirtschaftsministerium (BMWi) jüngst auf Druck der Deutschen Umwelthilfe freigegeben hat. Die Papiere zeigen: Als es vor einigen Jahren darum ging, eine Energiekennzeichnungs-Verordnung für Pkw aus-

zuarbeiten, genoss die Autoindustrie zahlreiche Sonderrechte.

So durfte sie ihre Wünsche weit vor allen anderen Beteiligten anmelden. „Wir sind uns mittlerweile mit dem BMWi über einen konkreten Vorschlag einig“, schrieb VDA-Präsident Wissmann an das Bundesverkehrsministerium, und das am 19. Februar 2010, also noch lange bevor das offizielle Beteiligungsverfahren eröffnet war. Die Autolobby konzipierte bis auf die Kommastelle die entscheidende Rechenformel für das Paragrafenwerk.

Unmissverständlich forderten die Automanager, dass „alle Hersteller ihre Top-Produkte auch in den vordersten Rängen“ der neuen Öko-Einstufung wiederfinden, schrieb der VDA am 6. April 2010. Dann war der Verband offensichtlich zufrieden. Man habe „das ausdrückliche Okay“ sowohl vom VDA als auch von VW und Daimler, meldete die zuständige Ministerialrätin im Wirtschaftsressort erleichtert.

Zudem verstehen es die Lobbyisten meisterhaft, Gefälligkeiten über die gesamte politische Landschaft zu streuen.

Selbst die Grünen, die sich über die Quandt-Spende an die CDU empören, nehmen gern. Insgesamt 165 000 Euro erhielten die Grünen von Daimler in den Jahren 2009 bis 2012. Und sie machen auch ganz selbstverständlich Gebrauch vom Angebot des BMW-Konzerns, der den Bundestagsparteien kostenlos Leasingfahrzeuge anbietet. Die Grünen fahren Modelle der 1er, 3er und 5er Reihe. 2012 entsprach die BMW-Hilfe einem Geldwert von 48 535 Euro.

Es sind nicht nur begünstigte Abgeordnete und gewiefte Lobbyisten, die für eine allzu große Nähe zwischen Politik und Industrie sorgen. Auch die Regeln zur Korruptionsbekämpfung sind hierzu nicht internationaler Standard. Einen Abgeordneten für Gefälligkeiten zu bezahlen ist in Deutschland unter bestimmten Bedingungen erlaubt. Niemand weiß genau, wie viele Lobbyisten es im Deutschen Bundestag gibt. Und für einen Seitenwechsel zwischen Regierung und Wirtschaft, wie ihn jetzt Eckart von Klaeden vollzogen hat, gibt es keine gesetzlich vorgeschriebene Karenzzeit.

In Brüssel dürfen EU-Kommissare 18 Monate nach ihrem Ausscheiden keine Lobby-Funktion in der Industrie übernehmen, sagt der SPD-Europapolitiker Matthias Groot. „So etwas müsste auch in Deutschland eingeführt werden.“

Über solche Fragen muss sich Klaeden, 47, nach seinem Abschied aus dem Parlament keine Gedanken mehr machen. Dafür könnte er bald andere Sorgen haben. Diesen Dienstag endet seine Zeit als Bundestagsabgeordneter – und damit seine Immunität gegen Strafverfolgung.

SVEN BECKER, DIETMAR HAWRANEK, CHRISTOPH PAULY, SVEN RÖBEL, GERALD TRAUFFETTER