

„Da wir uns kennen“

Karrieren Merkels neuer Wahlkampfstrategie war Cheflobbyist von Opel in der Abgasaffäre. Hat er den Präsidenten einer Bundesbehörde unter Druck gesetzt?

Zum Abschied schmeichelte Joachim Koschnicke seinen alten Kollegen. Nach „vier faszinierenden Jahre mit Opel“ bedanke er sich für die Zusammenarbeit. Jetzt aber werde er für die mächtigste Frau Europas arbeiten. Wer kann da schon Nein sagen? „Von April bis Oktober werde ich einmal mehr im Konrad-Adenauer-Haus den Wahlkampf der CDU bzw. der Parteivorsitzenden und Bundeskanzlerin, Dr. Angela Merkel, unterstützen“, schrieb er in einer Mail.

Um seinen neuen Job dürfte ihn jeder andere Lobbyist in Berlin beneiden. Schließlich wird Koschnicke, 44, nicht nur neue Drähte in die Regierungszentrale legen können. Seine Aufgabe wird es auch sein, die Marke Merkel aufzupolieren. In seiner Zunft heißt das „Krisen-PR“, eine Disziplin, in der er sich in den vergangenen Monaten besonders hervorgetan hat.

Als „Vice President Public Policy“ hat Koschnicke den Rüsselsheimer Autobauer in der Dieselfläre vertreten, mit durchaus fragwürdigen Methoden. Interne E-Mails und Protokolle zeigen, wie der Politikarrierist die Unregelmäßigkeiten an der Motorssoftware der Opel-Modelle kleingedetete, Amtsleiter unter Druck setzte und dabei seine Verbindungen in die Union spielen ließ. Der Vorgang belegt, wie eng Merkel und ihre Vertrauten mit der Autoindustrie verquickt sind. Ihr ehemaliger Büroleiter Michael Jansen leitet die Hauptstadtrepräsentanz von Volkswagen. Merkels einstiger Staatsminister Eckart von Klaeden dirigiert das Lobbybüro von Daimler.

Auch Koschnicke zählt seit Langem zum Kreis ihrer Getreuen. Zwischen 2005 und 2011 stand er dem Bereich Strategische Planung und Strategische Kommunikation in der CDU-Parteizentrale vor. Merkel schickte ihn als Nothelfer 2010 in den Wahlkampf nach Nordrhein-Westfalen. Über eine Zwischenstation beim Meinungsforschungsinstitut Forsa landete er schließlich bei Opel.

Das sollte sich für den Rüsselsheimer Autobauer als Glücksfall erweisen. Nach dem Ausbruch des Abgasskandals bei Volkswagen im September 2015 hatte Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) eine Untersuchungskommission eingesetzt.



ARACA / DDP IMAGES



JULSTEIN BILD

Parteichefin Merkel, CDU-Wahlkämpfer Koschnicke

Ein Glücksfall für den Autobauer

Diese maß auch bei Opel-Modellen hohe Stickoxidwerte und verlangte Erklärungen.

Koschnicke griff ein, zunächst betont jovial. Dem Präsidenten des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA), Ekhard Zinke, schrieb er in einer E-Mail vom 26. November 2015 („Da wir uns kennen“), Opel wolle dem „Aufklärungsinteresse“ mit „noch mehr Transparenz“ begegnen.

Doch mit Offenheit war schnell Schluss, als die Beamten feststellten, dass Opel offenbar eine ähnliche Abschaltvorrichtung eingesetzt hatte wie VW. Die Prüfer hätten „keine einheitlichen Testbedingungen angewandt“, beschwerte sich Koschnicke in einer E-Mail vom 1. März 2016. Ihre Ergebnisse seien „rechtlich nicht relevant“. Dennoch musste Opel nachbessern, freiwillig, so die gesichtswahrende Lösung.

Umso genervter war Minister Dobrindt, als er im Mai im SPIEGEL nachlesen konnte, dass Opel noch drei weitere Abschaltvorrichtungen in seinem Familienwagen Zafira verwendet hatte. Um den Zorn des Ministers zu dämpfen, musste Konzernchef Karl-Thomas Neumann nach Berlin eilen. Begleitet wurde er von Koschnicke und dem ehemaligen hessischen Minister-

präsidenten Roland Koch (CDU), der in Unionskreisen noch immer großes Ansehen genießt. In einer Präsentation wollten sie Dobrindt weismachen, die im SPIEGEL zitierten Daten seien falsch interpretiert. Die KBA-Beamten hielten dagegen und verfügten, dass Opel die Abschaltvorrichtungen aus der Software des Zafira tilgen soll. Auch die Zulassung des neuen Modells stand auf dem Spiel.

Nun riss Koschnicke die Geduld. Der Lobbyist fragte am 4. Juli 2016 in einer geharnischten E-Mail an den KBA-Präsidenten, warum noch immer keine Zulassung für den Zafira erteilt worden sei. Das werde „potenzielle Auswirkungen auf unseren Geschäftsbetrieb“ haben, die er dem Behördenchef „aufzeigen“ müsse. Die Produktion in fünf Werken sei bedroht, „die Auswirkungen wären in jeder Hinsicht dramatisch“. Deshalb könne es auch nur „eine mögliche Antwort“ geben: nämlich die Genehmigung. Um sicherzustellen, dass der Behördenchef dem Schreiben das nötige Gewicht beimessen würde, adressierte Koschnicke es auch an Zinkes Vorgesetzten: Staatssekretär Michael Odenwald, „in Kopie“.

Dass Opel mit allen Mitteln versuchte, das Verfahren politisch zu beeinflussen, war den Prüfern bewusst. Ein beteiligter Spitzenbeamter erinnert sich: „Wir haben ständig damit gerechnet, einen Anruf aus dem Kanzleramt zu bekommen.“ Den Vorsitzenden des Bundestags-Untersuchungsausschusses zum Abgasskandal, Linken-Politiker Herbert Behrens, überrascht Koschnickes Auftreten nicht, die „Grenze zwischen Regierung und Wirtschaft“ lasse sich nicht klar bestimmen. Sein Stellvertreter Oliver Krischer (Grüne) sagt: „Es bleibt der Eindruck, dass Koschnicke das KBA kontrollierte und nicht umgekehrt.“ Koschnicke ließ eine Anfrage des SPIEGEL unbeantwortet.

Am Ende erteilte das KBA nur wenige Wochen später die Genehmigung für den neuen Zafira. Und das alte Modell ist, anders als von Opel versprochen, immer noch nicht umgerüstet. Jetzt hat der Konzernvertreter erst einmal sieben Monate Abwechslung vom Lobbyistenleben. So lange läuft das Engagement in der CDU-Parteizentrale. Bleibt Merkel an der Macht, winkt ein Job in der Regierung. Verliert sie die Wahl, könnte er wieder in die Rüsselsheimer Konzernzentrale wechseln.

In seiner Abschieds-E-Mail vom Dienstag schrieb Koschnicke ins Betreff: „Auf Wiedersehen/Goodbye“.

Sven Becker, Gerald Traufetter