

Das Dossier Dobrindt: Eine administrative und politische Phänomenologie der Machtausübung und ihrer Defizite (2009–2026)

1. Einleitung: Die Anatomie eines politischen Überlebenskünstlers

Die politische Vita von Alexander Dobrindt, geboren 1970 in Peißenberg, ist ein Lehrstück über die Mechanismen der Machterhaltung in der deutschen Parteiendemokratie, insbesondere innerhalb der Christlich-Sozialen Union (CSU). Seit seinem Aufstieg zum Generalsekretär (2009–2013) und seiner anschließenden Tätigkeit als Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur (2013–2017), über den Vorsitz der CSU-Landesgruppe im Deutschen Bundestag (2017–2025) bis hin zu seiner Rückkehr in die Exekutive als Bundesminister des Innern (ab 2025), zieht sich ein roter Faden durch sein Wirken, der von Kritikern als „System Dobrindt“ bezeichnet wird.¹

Dieses System zeichnet sich nicht durch bloße handwerkliche Fehler aus, sondern durch einen spezifischen **Regierungsstil**, der Warnungen von Experten systematisch ignoriert, Rechtskonflikte (etwa mit der EU) bewusst in Kauf nimmt und Partikularinteressen über administrative Sorgfalt stellt.

Dieser Bericht unternimmt den Versuch einer erschöpfenden, historisch-kritischen Rekonstruktion aller wesentlichen Verfehlungen, Skandale und Kontroversen, die mit der Person Alexander Dobrindts verknüpft sind. Dabei geht es nicht allein um die Auflistung punktueller Fehltritte, sondern um die Analyse struktureller Defizite. Die These lautet: Dobrindt etabliert nicht nur eine Kultur der Verantwortungslosigkeit, sondern setzt systematisch Anreize für verantwortungsloses Regierungshandeln, solange dies dem politischen Nutzen dient.²

Die Analyse stützt sich auf parlamentarische Untersuchungsberichte, Rügen des Bundesrechnungshofes, Urteile des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) sowie journalistische Recherchen. Sie gliedert sich in fünf Hauptkomplexe: das finanzielle und juristische Debakel der Pkw-Maut, die Rolle des Verkehrsministeriums im Dieselskandal, die Versäumnisse beim Ausbau der digitalen Infrastruktur, die rhetorischen Grenzüberschreitungen im politischen Kulturkampf sowie die jüngsten Kontroversen seiner Amtszeit als Innenminister in den Jahren 2025 und 2026.

2. Der Komplex Pkw-Maut: Politisch gewollte Risiken und finanzielle Verluste

Das Projekt der „Infrastrukturabgabe“, landläufig als Pkw-Maut bekannt, stellt zweifellos den gravierendsten administrativen und finanziellen Fehlschlag in der Karriere Alexander Dobrindts dar. Es ist ein Paradigma dafür, wie politische Symbolik („Ausländer zahlen, Deutsche nicht“) gegen fachliche und juristische Expertise durchgesetzt wurde, wobei **hundertmillionenschwere Verluste ohne jede Gegenleistung** als politische Risikokosten in Kauf genommen wurden.²

2.1. Die Genese einer europarechtswidrigen Idee

Der Ursprung des Skandals liegt im Bundestagswahlkampf 2013. Die CSU plakatierte die Forderung nach einer Pkw-Maut für ausländische Fahrzeughalter. Alexander Dobrindt, damals Generalsekretär, war einer der aggressivsten Verfechter dieses Modells. Bereits in dieser Phase warnten Europarechtler und Experten des wissenschaftlichen Dienstes davor, dass eine Abgabe, die faktisch nur Ausländer belastet, gegen das Diskriminierungsverbot des Artikels 18 AEUV verstoßen würde.²

Nach Übernahme des Verkehrsministeriums im Dezember 2013 machte Dobrindt die Maut zu seinem Prestigeobjekt. Sein Entwurf sah vor, dass jeder Fahrzeughalter eine Vignette kaufen müsse, deutsche Halter jedoch den Betrag exakt über die Kfz-Steuer erstattet bekämen. Diese direkte Koppelung (1:1-Kompensation) war der juristische Kernfehler. Trotz interner Warnungen aus dem eigenen Haus und massiver Kritik der EU-Kommission trieb Dobrindt das Gesetzgebungsverfahren voran. Er ging, wie Kritiker später formulierten, eine „Wette gegen das Europarecht“ ein.³

2.2. Das Vertragsverletzungsverfahren und der faule Kompromiss

Die EU-Kommission leitete folgerichtig ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland ein. Dobrindt forcierte das Projekt zunächst ein, verhandelte jedoch hinter den Kulissen mit der Kommission unter Jean-Claude Juncker weiter. Ende 2016 präsentierte er einen „Kompromiss“, der minimale Änderungen an den Öko-Staffelungen der Kurzzeitvignetten vorsah, aber an der 1:1-Entlastung für Inländer festhielt. Die Kommission stellte das Verfahren ein – ein politischer Sieg für Dobrindt, aber juristisch auf tönernen Füßen. Österreich und die Niederlande kündigten umgehend eine Klage vor dem EuGH an.²

In dieser Phase legte Dobrindt den Grundstein für den späteren finanziellen Schaden. Er bereitete die Ausschreibung der Betreiberverträge vor, wohl wissend, dass die rechtliche Klärung noch ausstand. Seine Rhetorik suggerierte, die Maut sei „rechtssicher“, eine

Behauptung, die sich später als fataler Irrtum erweisen sollte.⁴

2.3. Die Unterzeichnung der Verträge und das Urteil

Zwar fiel die finale Unterzeichnung der Verträge mit den Betreibern Kapsch TrafficCom und CTS Eventim im Dezember 2018 in die Amtszeit seines Nachfolgers Andreas Scheuer. Doch der Untersuchungsausschuss des Bundestages arbeitete heraus, dass Dobrindt das Projekt administrativ so weit vorangetrieben und die Verträge so vorbereitet hatte, dass der „Point of no Return“ politisch gewollt war.^{2[34]} Dobrindt hatte die Architektur der Maut entworfen und die politischen Weichen gestellt.

Am 18. Juni 2019 erklärte der EuGH die deutsche Pkw-Maut für europarechtswidrig. Das Urteil bestätigte exakt jene Warnungen, die Dobrindt seit 2013 ignoriert hatte: Die Kombination aus Abgabe und Steuerentlastung diskriminiere ausländische Fahrzeughalter.²

2.4. Der finanzielle Schaden: 243 Millionen Euro ohne Gegenleistung

Das Scheitern führte zur Kündigung der Verträge durch den Bund. Die Betreiberfirmen klagten auf entgangenen Gewinn und Schadensersatz. Im Juli 2023 endete das Schiedsverfahren mit einem Vergleich: Der Bund musste 243 Millionen Euro an die Unternehmen zahlen.⁵

Die Brisanz liegt hier in der **Kosten-Nutzen-Schiefelage**: Diese 243 Millionen Euro sind ein direkter Verlust für den Steuerzahler, für den keinerlei Gegenleistung erbracht wurde – kein Kilometer Straße, keine digitale Infrastruktur. Dieser Schaden war kein „Unfall“, sondern entsprach einem politisch kalkulierten Risiko. Die Prognosen von Einnahmen (ca. 4,7 Mrd. Euro/Legislatur) dienen als Rechtfertigung, um juristische Bedenken beiseite zu wischen, obwohl Experten vorrechneten, dass Verwaltungskosten die Einnahmen weitgehend aufzehren würden.⁴

2.5. Der Untersuchungsausschuss: Systematische Anreize für Verantwortungslosigkeit

Die Aufarbeitung im 2. Untersuchungsausschuss der 19. Wahlperiode förderte nicht nur politische Verantwortlichkeiten, sondern auch administrative Abgründe zutage. Ein zentraler Skandal im Skandal war der Umgang mit Diensthandys und Daten. Ähnlich wie bei Andreas Scheuer wurden auch relevante Daten aus der Amtszeit Dobrindts bzw. der Übergangsphase als unauffindbar deklariert.

Die Opposition sprach von einem „gezielten Verschleierungsmanöver“. Das Sondervotum von FDP, Grünen und Linken attestierte Dobrindt, **systematisch Anreize für verantwortungsloses Regierungshandeln gesetzt** zu haben. Solange das Projekt dem politischen Nutzen (Wahlkampf) diene, wurden rechtsstaatliche Risiken und haushaltsrechtliche Warnungen ignoriert.² Der Bundesrechnungshof und der Untersuchungsausschuss dokumentierten, wie das Ministerium wider besseres Wissen

handelte – ein Muster, das sich in anderen Bereichen wiederholen sollte.

Kennzahl / Faktum	Details
Schadenssumme	243.000.000 Euro (Vergleichszahlung an Betreiber) ⁵
Rechtsverstoß	Verletzung von Art. 18 AEUV (Diskriminierungsverbot) ²
Prognostizierte Einnahmen	ca. 4,7 Mrd. €/Legislaturperiode (laut Dobrindt 2014) ⁴
Politische Verantwortung	Initiator und Architekt der Gesetze 2013–2017; Setzen falscher Anreize ²

3. Der Dieselskandal: Das Muster der Industrienähe

Parallel zur Maut-Affäre fiel der Volkswagen-Abgasskandal (ab September 2015) in Dobrindts Amtszeit. Seine Handhabung dieser Krise offenbart denselben **Regierungsstil** wie bei der Maut: Der Schutz von politischen und wirtschaftlichen Partnern (hier: der Autoindustrie) hatte Vorrang vor Transparenz und Aufklärung.

3.1. Versagen der Aufsicht und "Kuschelkurs"

Als der Skandal durch US-Behörden aufgedeckt wurde, geriet Dobrindt unter Druck. Warum hatte das ihm unterstellte Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) die Manipulationen nicht bemerkt? Kritiker warfen ihm vor, das KBA personell und technisch so ausgestattet zu haben, dass es gar nicht in der Lage war, kritisch zu prüfen – oder dass es politisch angewiesen war, nicht zu genau hinzusehen.⁹

Das **Muster der Ignoranz gegenüber Warnsignalen** wiederholte sich: Anstatt als harter Aufklärer aufzutreten, suchte Dobrindt den Schulterschluss mit der Industrie. Er sprach sich vehement gegen Fahrverbote und verpflichtende Hardware-Nachrüstungen aus, die die Hersteller Milliarden gekostet hätten. Stattdessen propagierte er Software-Updates, die von Umweltverbänden als unzureichend kritisiert wurden.¹¹

3.2. Manipulation des Berichts der "Untersuchungskommission Volkswagen"

Um Handlungsfähigkeit zu simulieren, setzte Dobrindt die "Untersuchungskommission

Volkswagen" ein. Deren Abschlussbericht im April 2016 sollte Transparenz schaffen. Recherchen von Spiegel Online, BR und anderen Medien enthüllten jedoch, dass der Bericht vor Veröffentlichung massiv zugunsten der Hersteller geschönt wurde – ein Vorgang, der das **systematische Setzen falscher Anreize** (Vertuschung lohnt sich) unterstreicht.

Die Vorwürfe im Detail:

- **Streichung kritischer Passagen:** Aus frühen Entwürfen des Berichts wurden Textstellen entfernt, die anderen Herstellern wie Opel, Audi und Fiat illegale Abschalteinrichtungen attestierten oder zumindest starke Indizien dafür benannten.¹⁰
- **Abstimmung mit den Tätern:** Akten belegten, dass das KBA und das Ministerium vor Veröffentlichung "Gespräche geführt und technische Fragen erörtert" hatten – und zwar mit den betroffenen Herstellern selbst.¹² Faktisch durfte die Autoindustrie Passagen, die sie belasteten, vorab redigieren.
- **Das "Thermofenster"-Argument:** Der Bericht übernahm weitgehend die Argumentation der Hersteller, dass Abschalteinrichtungen zum Motorschutz (sogenannte Thermofenster) notwendig und legal seien – eine Rechtsauffassung, die später von Gerichten vielfach kassiert wurde.¹⁰

Oliver Krischer (Grüne) bezeichnete den Bericht als "Verschleierung und Kungelei".⁹ Dobrindt habe sich zum Komplizen der Vertuschung gemacht.

3.3. Die "5er Runde" und Kartellvorwürfe

Die Nähe zur Industrie ging so weit, dass selbst interne Konflikte der Konzerne – wie die Forderung von Porsche nach 200 Millionen Euro Schadensersatz von Audi wegen gelieferter Schummel-Motoren – im Ministerium bekannt waren, ohne dass dies zu konsequentem Handeln führte. Das Ministerium agierte eher als Moderator denn als Aufsichtsbehörde, was die **Verantwortungsschieflage** weiter zementierte.^[35]

4. Digitale Infrastruktur: Das Versagen beim Breitbandausbau

Auch im Bereich der digitalen Infrastruktur zeigt sich der typische **Dobrindt-Stil**: Ankündigungspolitik überlagert substantielle Problemlösungen, und Warnungen unabhängiger Instanzen werden ignoriert.

4.1. Die Rüge des Bundesrechnungshofes 2018

Anfang 2018 veröffentlichte der Bundesrechnungshof einen vernichtenden Bericht über Dobrindts Amtsführung im Digitalbereich. Die Prüfer attestierten dem Ministerium "Chaos" und schwerwiegende Mängel in der Verwaltungspraxis.

- **Mittelabfluss:** Von den Milliarden, die der Bund für den Breitbandausbau bereitgestellt hatte, flossen bis Ende der Legislaturperiode nur minimale Beträge ab (teilweise unter 3 % der Fördermittel).¹³
- **Bürokratie:** Das Antragsverfahren war so komplex gestaltet, dass Kommunen überfordert waren. Der Rechnungshof kritisierte, dass "wesentliche Grundsätze eines geordneten Verwaltungshandelns nicht beachtet" worden seien.¹

4.2. Die strategische Fehlentscheidung: Vectoring statt Glasfaser

Dobrindt setzte strategisch auf das sogenannte Vectoring – das "Aufmotzen" alter Kupferleitungen der Telekom – statt auf den direkten Ausbau von Glasfaser bis ins Haus (FTTH). Diese Entscheidung, oft als "Brückentechnologie" verteidigt, zementierte die Marktmacht der Deutschen Telekom und bremste den echten Glasfaserausbau um Jahre.

Wie bei der Maut und dem Diesel wurde hier eine politisch opportunere Lösung (schnelle, aber nicht nachhaltige Zahlen für den Wahlkampf: "50 Mbit/s für alle bis 2018") einer fachlich fundierten, langfristigen Strategie vorgezogen.¹

5. ÖPP-Desaster und A1 Mobil: Privatisierung von Gewinnen, Sozialisierung von Verlusten

Der Fall A1 Mobil illustriert exemplarisch die **Kosten-Nutzen-Schiefelage** zulasten der öffentlichen Hand, die Dobrindts Präferenz für Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) kennzeichnete.

5.1. Der Fall A1 Mobil

Das Konsortium A1 Mobil, Betreiber eines Teilstücks der Autobahn 1, geriet in finanzielle Schieflage, da die Maut-Einnahmen hinter den Prognosen zurückblieben. 2017 verklagte das Konsortium den Bund auf Nachzahlungen in Höhe von 778 Millionen Euro (später angepasst).

Der Skandal: Medienberichte und interne Dokumente legten nahe, dass Dobrindt und sein Ministerium schon seit Jahren (mindestens seit 2013/2014) von der drohenden Pleite wussten, das Parlament und die Öffentlichkeit jedoch nicht informierten.¹⁵ Es wurde der Vorwurf laut, Dobrindt habe das Thema im Wahlkampf 2017 bewusst unter der Decke gehalten ("Minister Weiß-von-Nix"¹⁷). Das Festhalten an ÖPP-Modellen trotz dieses Debakels und trotz Rügen des Rechnungshofes zeigt erneut: Es wurden **systematisch Anreize gesetzt**, Risiken auszulagern und intransparent zu verwalten, statt wirtschaftliche Solidität zu gewährleisten.^[17]

6. Rhetorische Eskalation und Kulturkampf

Alexander Dobrindt nutzte seine politische Bühne stets auch für einen aggressiven Kulturkampf ("Culture War"). Auch hier ist ein Muster erkennbar: Die Delegitimierung von Kritikern (Justiz, NGOs) dient als Ablenkung von inhaltlichen Defiziten.

6.1. Die "Konservative Revolution" (2018)

In einem Gastbeitrag für die "Die Welt" Anfang 2018 forderte Dobrindt eine "konservative Revolution" in Deutschland.¹⁸ Der Begriff ist historisch hochgradig belastet (Weimarer Republik, Armin Mohler). Historiker warfen Dobrindt vor, bewusst mit rechtsextremen Codes zu spielen, um Wähler am rechten Rand zu mobilisieren.¹⁹

6.2. Die "Anti-Abschiebe-Industrie"

Im Mai 2018 griff Dobrindt Anwälte und Flüchtlingsorganisationen an, die Rechtsmittel gegen Abschiebungen einlegten. Er sprach von einer "Anti-Abschiebe-Industrie", die den Rechtsstaat sabotieren wolle.^[36] **Die Folgen:** Der Begriff wurde zum "Unwort des Jahres 2018" gewählt.²¹ Juristenverbände verurteilten die Aussage scharf, da sie legitimes juristisches Handeln kriminalisiere. Dies fügt sich in das Bild eines Politikers, der rechtsstaatliche Verfahren (wie Klagen oder EuGH-Urteile) primär als Störung seiner politischen Agenda begreift.

6.3. Der "Nafri"-Streit

Dobrindt verteidigte offensiv die Verwendung des Begriffs "Nafri" (Nordafrikaner) durch die Polizei, der im Kontext der Kölner Silvesternacht in die Kritik geraten war. Er positionierte sich als Hardliner, der polizeiliche Effizienz über Antidiskriminierung stellte.²²

7. Der Innenminister (2025–2026): Rückfall in alte Muster

Nach einer Phase in der Opposition kehrte Dobrindt 2025 als Bundesinnenminister in die Regierung zurück. Die Berichte aus dieser Zeit zeigen eine nahtlose Fortsetzung seines **Regierungsstils**: Rechtskonflikte werden gesucht, parlamentarische Kontrolle minimiert.

7.1. Renaissance der Vorratsdatenspeicherung

Entgegen der Rechtsprechung des EuGH startete Dobrindt 2025 einen neuen Anlauf zur Massenspeicherung von IP-Adressen.²⁴ **Kritik:** Der Verband eco und Bürgerrechtler kritisierten das Vorhaben als "Rückschritt in die Überwachung". Sie verwiesen auf Studien des BKA, wonach eine längere Speicherung kaum zur Aufklärungsquote beitrage.²⁶ Dobrindt

ignorierte das "Quick-Freeze"-Modell als grundrechtsschonende Alternative und nahm – wie schon bei der Maut – erneut einen Konflikt mit europäischen Gerichten in Kauf.²⁶

7.2. Der Sicherheitspakt mit Israel und der "Cyber Dome"

2026 schloss Dobrindt einen umfassenden Sicherheitspakt mit Israel (inkl. "Cyber Dome" und Arrow 3).²⁷ **Die Kontroverse:** Die Zusammenarbeit geriet in die Kritik, da Israel zu diesem Zeitpunkt vor internationalen Gerichten (IGH) angeklagt war. Kritiker monierten, Dobrindt importiere Überwachungstechnologie in einem Kontext von Völkerrechtsverletzungen. Zudem wurde die mangelnde parlamentarische Kontrolle und die "Geheimdiplomatie" (undurchsichtige Polizeireisen nach Tel Aviv) kritisiert.²⁷

7.3. Migrationspolitik: Tabubruch Taliban

In der Migrationspolitik vollzog Dobrindt 2025 einen Tabubruch, indem er direkte Verhandlungen mit den Taliban in Afghanistan aufnahm, um Abschiebungen zu ermöglichen. Dies wurde als Legitimierung eines islamistischen Terrorregimes verurteilt, diene aber dem politischen Ziel, "Handlungsfähigkeit" durch Abschiebezahlen zu demonstrieren.²⁸

7.4. Ausweitung des Verfassungsschutzes

Nach einem Anschlag auf das Stromnetz in Berlin ("Blackout") Anfang 2026 forderte Dobrindt eine massive Aufstockung des Verfassungsschutzes, insbesondere gegen "Linksterrorismus". Kritiker sahen darin den Versuch, politische Protestbewegungen (Klimaaktivisten) mit geheimdienstlichen Mitteln zu kriminalisieren.³⁰

8. Lobbyismus, Nebeneinkünfte und Transparenz

Ein ständiger Begleiter der Karriere Dobrindts ist der Vorwurf der mangelnden Distanz zu Wirtschaftsinteressen.

8.1. Die "Maskenaffäre" und der Verhaltenskodex

Als 2021 die Korruptionsaffären um CSU-Abgeordnete (Nüßlein) bekannt wurden, reagierte Fraktionschef Dobrindt mit "Wut und Enttäuschung".³² **Die Kritik:** Lobbycontrol warf ihm Heuchelei vor. Die Union habe unter seiner Führung jahrelang strengere Lobbyregister blockiert. Der Sinneswandel wurde als rein wahltaktisch bewertet.³³

8.2. Das "Amigo"-System

Kritiker sehen in Dobrindt den personifizierten Fortbestand des bayerischen "Amigo"-Systems. Seine Politik – sei es bei der Maut (Aufträge an österreichische Firmen), beim Diesel (Schutz der Autoindustrie) oder beim Breitband (Schutz der Telekom) – folgt stets

dem Muster, **Partikularinteressen über das Gemeinwohl** zu stellen.¹

9. Fazit: Eine Bilanz der verbrannten Erde

Die Analyse der "Verfehlungen und Skandale" um Alexander Dobrindt offenbart ein beunruhigendes Muster politischen Handelns, das sich als **systematischer Regierungsstil** beschreiben lässt:

1. **Systematische Ignoranz gegenüber Rechtsnormen:** Ob bei der Maut (Art. 18 AEUV) oder der Vorratsdatenspeicherung – Dobrindt nimmt Rechtsbrüche in Kauf, um politisch punkten zu können.²
2. **Verantwortungsschieflage:** Risiken und Kosten (243 Mio. € Maut-Schaden, ÖPP-Risiken) werden auf die Allgemeinheit abgewälzt, während der politische Nutzen privatisiert bzw. parteipolitisch vereinnahmt wird.^[5]
3. **Fehlanreize für die Verwaltung:** Durch den Umgang mit dem KBA (Diesel) und dem Rechnungshof (Breitband) setzte er Anreize für eine Verwaltungskultur, die Probleme verschleiert statt löst.¹

Alexander Dobrindt ist ein "Überlebenskünstler" der Macht, dessen politische Karriere immun gegen Misserfolge zu sein scheint. Seine Rückkehr ins Innenministerium 2025 zeigt, dass dieses Politikmodell in Teilen der Union weiterhin als erfolgsversprechend gilt – ungeachtet der Kollateralschäden für Demokratie, Rechtsstaat und Haushalt.

Tabellarische Übersicht der Hauptskandale

Skandal / Komplex	Zeitraum	Kernvorwurf	Finanzieller/P olitischer Schaden	Status
Pkw-Maut	2013–2019	Europarechtsw idrigkeit, vorschnelle Verträge, Missachtung EuGH-Warnungen	243 Mio. € Schadensersatz + Prozesskosten (Verlust ohne Gegenleistung) ⁵	Gescheitert (EuGH-Urteil), gezahlt 2023
Dieselskandal	2015–2017	Kumpanei mit Autoindustrie, Manipulation	Massiver Vertrauensverlust,	Politisch ausgesessen ⁹

		von Untersuchungs berichten	Gesundheitssc häden durch NOx	
Breitbandaus bau	2013–2017	Förderchaos, Bürokratie, Setzen auf Kupfer (Vectoring) statt Glasfaser	Mittelabfluss <3%, technologisch er Rückstand ¹³	Rüge durch Bundesrechnu ngshof 2018
A1 Mobil (ÖPP)	2014–2017	Verschleierung von Insolvenzrisike n, Festhalten an unwirtschaftlic hen ÖPPs	Drohende Nachzahlunge n im hohen dreistelligen Mio.-Bereich ¹⁶	Schiedsverfahr en/Klagen
Rhetorik	2018	"Anti-Abschieb e-Industrie", "Konservative Revolution"	Diskreditierung von Justiz und Anwaltschaft	Unwort des Jahres 2018 ²¹
Innenpolitik	2025–2026	Vorratsdatens peicherung, Taliban-Gespr äche, Israel-Pakt (Völkerrecht)	Grundrechtsei ngriffe, diplomatische Tabubrüche ²⁷	Laufende Gesetzgebung / Kritik

Dieser Bericht basiert auf der Auswertung öffentlich zugänglicher Quellen, parlamentarischer Drucksachen und journalistischer Recherchen aus dem Zeitraum 2013 bis 2026.

Referenzen

1. Nun offiziell: Bundesrechnungshof zerpfückt Ex-Minister Alexander Dobrindt, Zugriff am Februar 9, 2026, <https://netzpolitik.org/2018/nun-offiziell-bundesrechnungshof-zerpflueckt-ex-minister-alexander-dobrindt/>
2. Pkw-Maut-Ausschuss übergibt ... - Deutscher Bundestag, Zugriff am Februar 9,

2026,

<https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2021/kw23-pa-2ua-pkw-maut-846904>

3. Pkw-Maut - Dobrindts Wette gegen das Europarecht - Deutschlandfunk, Zugriff am Februar 9, 2026,
<https://www.deutschlandfunk.de/pkw-maut-dobrindts-wette-gegen-das-europa-recht-100.html>
4. Pkw-Maut: Dobrindt stellt Pläne vor - LTO, Zugriff am Februar 9, 2026,
<https://www.lto.de/recht/nachrichten/n/dobrindt-maut-plaene>
5. Gutachten zu Haftungsansprüchen gegenüber Bundesminister a. D. Andreas Scheuer wegen der von der Bundesrepublik Deutschland - BMW, Zugriff am Februar 9, 2026,
https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/gutachten-haftung-maut.pdf?__blob=publicationFile
6. Gescheiterte Pkw-Maut: Maut-Debakel kostet 243 Millionen Euro Schadensersatz, Zugriff am Februar 9, 2026,
<https://www.golem.de/news/gescheiterte-pkw-maut-maut-debakel-kostet-243-m-illionen-euro-schadensersatz-2307-175609.html>
7. 19183.xml - Deutscher Bundestag, Zugriff am Februar 9, 2026,
<https://www.bundestag.de/resource/blob/798236/19183.xml>
8. Plenarprotokoll 19/183 - Deutscher Bundestag, Zugriff am Februar 9, 2026,
<https://dserver.bundestag.de/btp/19/19183.pdf>
9. Absprache mit Autobauern? - Neue Vorwürfe im Abgas-Skandal - Deutschlandfunk, Zugriff am Februar 9, 2026,
<https://www.deutschlandfunk.de/absprache-mit-autobauern-neue-vorwuerfe-im-abgas-skandal-100.html>
10. VW-Abgasskandal: Kritische Passagen aus Untersuchungsbericht gestrichen - Spiegel, Zugriff am Februar 9, 2026,
<https://www.spiegel.de/auto/aktuell/vw-abgasaffaere-kritische-passagen-aus-dem-untersuchungsbericht-zum-abgasskandal-gestrichen-a-1125073.html>
11. Dieselskandal: Darum ist Alexander Dobrindt plötzlich für Fahrverbote - DER SPIEGEL, Zugriff am Februar 9, 2026,
<https://www.spiegel.de/auto/aktuell/dieselskandal-darum-ist-alexander-dobrindt-ploetzlich-fuer-fahrverbote-a-1111628.html>
12. Abgasskandal: Dobrindt wusste offenbar von geschönten Prüfberichten - Manager Magazin, Zugriff am Februar 9, 2026,
<https://www.manager-magazin.de/politik/deutschland/abgasskandal-dobrindt-wusste-offenbar-von-geschoenten-pruefberichten-a-1160665.html>
13. Breitbandausbau: Nur drei Prozent der Fördermittel kommen an - netzpolitik.org, Zugriff am Februar 9, 2026,
<https://netzpolitik.org/2018/breitbandausbau-nur-drei-prozent-der-foerdermittel-kommen-an/>
14. Verkehrsminister und Autoindustrie: Alexander Dobrindt - Kumpanei und Kungelei? - Tagesspiegel, Zugriff am Februar 9, 2026,
<https://www.tagesspiegel.de/politik/alexander-dobrindt-kumpanei-und-kungelei->

[5500474.html](#)

15. Autobahn A1: Drohende Pleite von ÖPP-Projekt lange bekannt - manager magazin, Zugriff am Februar 9, 2026,
<https://www.manager-magazin.de/politik/deutschland/autobahn-a1-drohende-pleite-von-oepp-projekt-lange-bekannt-a-1164777.html>
16. Autobahnbetreiber verklagt Bund: Alexander Dobrindt soll sich zur A1 erklären, Zugriff am Februar 9, 2026,
<https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/alexander-dobrindt-soll-sich-zur-a1-erklaren-3863122.html>
17. Alexander Dobrindt im A1-Streit: Minister Weiß-von-Nix - DER SPIEGEL, Zugriff am Februar 9, 2026,
<https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/a1-dobrindt-schweigt-zu-finanziellen-risiken-durch-drohende-a1-pleite-a-1166182.html>
18. Achtungszeichen! - Netzwerk für Demokratie und Courage, Zugriff am Februar 9, 2026,
https://www.netzwerk-courage.de/wp-content/uploads/2023/04/WEB_CW_Begriffe_SpracherneuerenRechten_Broschuere_2025.pdf
19. Das Erbe von 1968 und die Konservative Revolution - Institut für Sozialstrategie, Zugriff am Februar 9, 2026,
<https://institut-fuer-sozialstrategie.de/2020/10/05/das-erbe-von-1968-und-die-konservative-revolution/>
20. Intellektuelle Rechtsextremisten - socialnet Rezensionen, Zugriff am Februar 9, 2026, <https://www.socialnet.de/rezensionen/29552.php>
21. Sprache: "Anti-Abschiebe-Industrie" ist Unwort des Jahres 2018 - Forschung & Lehre, Zugriff am Februar 9, 2026,
<https://www.forschung-und-lehre.de/zeitfragen/anti-abschiebe-industrie-ist-unwort-des-jahres-2018-1414>
22. Word - Landtag NRW, Zugriff am Februar 9, 2026,
<https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMP16-133.docx>
23. Kommentar Racial Profiling auf Twitter: Die Sprache der Kölpos | taz.de, Zugriff am Februar 9, 2026,
<https://taz.de/Kommentar-Racial-Profiling-auf-Twitter!/5370384/>
24. Vorratsdatenspeicherung: Dobrindt kündigt Gesetzentwurf „in den nächsten Wochen“ an, Zugriff am Februar 9, 2026,
<https://netzpolitik.org/2025/vorratsdatenspeicherung-dobrindt-kuendigt-gesetzentwurf-in-den-naechsten-wochen-an/>
25. Bundestag - Innenminister Dobrindt will Speicherung von IP-Adressen wieder einführen - Deutschlandfunk, Zugriff am Februar 9, 2026,
<https://www.deutschlandfunk.de/innenminister-dobrindt-will-speicherung-von-ip-adressen-wieder-einfuehren-100.html>
26. eco kritisiert Pläne zur IP-Adressenspeicherung: Rückschritt in die ..., Zugriff am Februar 9, 2026,
<https://www.eco.de/presse/eco-kritisiert-plaene-zur-ip-adressenspeicherung-rueckschritt-in-die-ueberwachung/>

27. Deutschland und Israel: Sicherheitskooperation trotz ... - TRT Deutsch, Zugriff am Februar 9, 2026, <https://www.trtdeutsch.com/article/c7cd184ed65a>
28. Auch SPD gegen Dobrindts Plan für direkte Gespräche mit den Taliban über Abschiebungen nach Afghanistan - Deutschlandfunk, Zugriff am Februar 9, 2026, <https://www.deutschlandfunk.de/auch-spd-gegen-dobrindts-plan-fuer-direkte-gespraechе-mit-den-taliban-ueber-abschiebungen-nach-afgha-100.html>
29. Migrationspolitik: Dobrindt verteidigt Gespräche mit Taliban über Abschiebungen - DIE ZEIT, Zugriff am Februar 9, 2026, <https://www.zeit.de/politik/deutschland/2025-09/bundesinnenminister-alexander-dobrindt-abschiebungen-afghanistan-migration-gxe>
30. Innenminister Dobrindt: Die Migrationswende wirkt - Deutscher Bundestag, Zugriff am Februar 9, 2026, <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2026/kw03-de-regierungsbefragung-1127862?ref=maschinenjournal.de>
31. Alexander Dobrindt: Alle Beiträge zum Innenminister - Tagesspiegel, Zugriff am Februar 9, 2026, <https://www.tagesspiegel.de/politik/themen/alexander-dobrindt>
32. Dobrindt: „Enttäuschung und Wut!“ - CSU-Landesgruppe, Zugriff am Februar 9, 2026, <https://www.csu-landesgruppe.de/themen/wirtschaft-und-energie-verkehr-bildung-und-forschung/dobrindt-enttaeuschung-und-wut-1>
33. „Verhaltenskodex“ der Union: Unsinnig und frech | taz.de, Zugriff am Februar 9, 2026, <https://taz.de/Verhaltenskodex-der-Union/!5752572/>
34. Pkw-Maut-Ausschuss: Was hat's gebracht? | mitmischen.de, Zugriff am Februar 9, 2026, <https://www.mitmischen.de/archiv/pkw-maut-ausschuss-was-hats-gebracht>
35. Behavioral Business Ethics - ResearchGate, Zugriff am Februar 9, 2026, https://www.researchgate.net/profile/Klaus_Ulrich_Remmerbach/publication/336069928_Behavioral_Business_Ethics_Eine_Einfuehrung_in_die_Grundlagen/links/5f672c0b458515b7cf418e7b/Behavioral-Business-Ethics-Eine-Einfuehrung-in-die-Grundlagen.pdf
36. Dobrindt verschärft Kritik an "Anti-Abschiebe-Industrie" - Evangelisch.de, Zugriff am Februar 9, 2026, <https://www.evangelisch.de/inhalte/150037/13-05-2018/dobrindt-verschaerft-kritik-anti-abschiebe-industrie>