Verband der Automobilindustrie

Der **Verband der Automobilindustrie (VDA)** ist der Spitzenverband der deutschen Automobilunternehmen. Er gehört zu den einflussreichsten Interessenverbänden in der Bundesrepublik. Der Verband vertritt rund 600 Mitgliedsunternehmen[1] aus der Automobilindustrie. Der VDA ist bekannt für seine große Nähe zur Politik, insbesondere zur Bundesregierung.

Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)	
Rechtsform	eingetragener Verein
Tätigkeitsbereich	Interessenvertretung für die deutschen Automobilkonzerne
Gründungsdatum	19.01.1901
Hauptsitz	Behrenstr. 35, 10117 Berlin
Lobbybüro	
Lobbybüro EU	Rue Marie de Bourgogne 58
Webadresse	www.vda.de

Inhaltsverzeichnis

1 Lobbystrategien und Einfluss ... 2
1.1 Ziele und Interessen ... 2
1.2 Einflussstrategien ... 2
1.3 Mitgliedschaften ... 2
1.4 Spenden der Automobilkonzerne an die im Bundestag vertretenen Parteien 2009–2018 ... 3
2 Lobbytätigkeit der deutschen Automobilindustrie in Brüssel ... 4
3 Fallstudien und Kritik ... 5
3.1 Verkehrsminister Scheuer (CSU): 80 Treffen mit der Autoindustrie seit Amtsantritt ... 5
3.2 Lobbyist*innen bremsten geplante effektive Diesel-Abgastests aus ... 5
3.3 Debatte um das Freihandelsabkommen TTIP ... 6
3.4 2012: VDA schreibt das Effizienzlabel für Autos ... 6
3.5 EU CO2-Richtlinie ... 7
4 Organisationsstruktur und Personal ... 8
4.1 Verbandsstruktur ... 8
4.2 Vorstand & Präsidium ... 8
4.3 Weitere Verbindungen ... 9
5 Geschichte ... 9
6 Zitate ... 10
7 Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus ... 10
8 Einzelnachweise ... 10

Lobbystrategien und Einfluss

Ziele und Interessen

Selbst formuliertes Ziel des VDA ist es, die Interessen der Automobilhersteller und Zulieferunternehmen national und international zu vertreten, *"damit sie ihre Erfahrung und Kompetenz weiterhin wettbewerbsführend einsetzen können"*. Dabei stehe der Verband *"in regem Dialog mit Industrie, Öffentlichkeit, Politik und Kunden."*[2]

Einflussstrategien

Direkter Austausch mit Entscheidungsträgern
Der VDA sucht regelmäßigen persönlichen Kontakt mit Entscheidungsträgern durch Zusammenkünfte, die sowohl formeller Art (Gesprächsrunden, Besuche in Firmen oder an Messeständen und Konferenzen etc.), wie auch eher informeller Art, sind (Essenstermine etc.). Während der Wahlperiode 2009-2013 gab es mindestens 40 Treffen zwischen Vertreter*innen der Automobilindustrie und der Bundeskanzlerin und ihrem Staatsminister*innen, bei denen es sich zu 80% um Einladungen der Autoindustrie ins Bundeskanzleramt handelte. Die übrigen Treffen beinhalteten Besuche der Regierungsvertreter*innen bei den Firmen oder an Messeständen.[3][4]

Auch neuere Recherchen belegen den engen Kontakt zwischen dem VDA und der Bundesregierung. [5]

Öffentliche und Private Briefe
Der VDA äußert seine Interessen und Ziele in öffentlichen Politikbriefen, welche 2x jährlich erscheinen.[6]
In besonders dringenden Angelegenheiten wendet sich der VDA aber auch persönlich an die Politik. Im Mai 2013 schrieb der damalige VDA-Chef Matthias Wissmann einen Brief an die Bundeskanzlerin, um strengere Auflagen zum CO2-Ausstoß von Autos zu verhindern. Darin erinnert er die „Liebe Angela...“ daran, dass „wir unser leistungsfähiges und starkes Premiumsegment, das fast 60% der Arbeitsplätze unserer Automobilhersteller in Deutschland ausmacht, nicht über willkürlich gesetzte Grenzwerte buchstäblich kaputt regulieren lassen dürfen“.[7] Tatsächlich erwies sich die Einflussnahme der VDA Konzerne in Sachen CO2-Richtlinie als sehr erfolgreich (siehe unten).

Mitgliedschaften

Der VDA ist Mitglied der folgenden Organisationen:

- European Automobile Manufacturers Association (ACEA)
- AmCham Germany

- Cross-Industry Initiative (CII), eine Super-Lobby-Gruppe mehrerer Branchen zum Abbau der EU-Regulierung für Chemikalien

Der VDA ist weiterhin Partnerverband des Dachverbands Gesamtmetall, der die Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft finanziert und steuert

Spenden der Automobilkonzerne an die im Bundestag vertretenen Parteien 2009–2018

Jahr	BMW	Daimler	Quandt/Klatten	Sonstige (Auswahl)
2009	290.680 € (CDU/CSU) 140.034 € (SPD) 55.886 € (FDP) 45.856 € (Grüne)	190.000 € (CDU/CSU) 150.000 € (SPD) 45.000 € (FDP) 40.000 € (Grüne)	600.000 € (CDU/CSU) 195.000 € (FDP)	170.200 € (CDU/CSU) 30.000 € (SPD) 172.000 € (FDP)
2010	234.711 € (CDU/CSU) 140.034 € (SPD) 65.129 € (FDP) 43.681 € (Grüne)	190.000 € (CDU/CSU) 167.331 € (SPD) 45.000 € (FDP) 40.000 € (Grüne)	-	222.500 € (CDU/CSU) 15.000 € (FDP)
2011	198.798 € (CDU/CSU) 109.473 € (SPD) 59.024 € (FDP) 42.655 € (Grüne)	195.000 € (CDU/CSU) 150.000 € (SPD) 45.000 € (FDP) 45.000 € (Grüne)	-	161.000 € (CDU/CSU) 15.000 € (SPD) 40.000 € (FDP) 15.000 € (Grüne)
2012	186.931 € (CDU/CSU) 107.376 € (SPD) 69.081 € (FDP) 48.535 € (Grüne)	195.000 € (CDU/CSU) 150.000 € (SPD) 45.000 € (FDP) 45.000 € (Grüne)	-	50.000 € (CDU/CSU)
2013	160.050 € (CDU/CSU) 107.376 € (SPD) 11.000 € (FDP) 21.603 € (Grüne)	140.000 € (CDU/CSU) 100.000 € (SPD) 40.000 € (FDP) 40.000 € (Grüne)	690.000 € (CDU/CSU) 210.000 € (FDP)	171.900 € (CDU/CSU) 45.000 € (SPD) 87.800 € (FDP) 20.000 € (Grüne)
2014	143.371 € (CDU/CSU)	140.000 € (CDU/CSU) 100.000 € (SPD) 40.000 € (FDP) 40.000 € (Grüne)	-	65.000 € (CDU/CSU) 15.000 € (SPD) 20.000 € (FDP)
2015	-	140.000 € (CDU/CSU) 100.000 € (SPD) 40.000 € (FDP) 40.000 € (Grüne)	-	51.500 € (CDU/CSU) 93.000 € (FDP)
		140.000 € (CDU/CSU) 100.000 € (SPD) 40.000 € (FDP)	100.002€ (CDU/CSU)	65.000 € (CDU/CSU)

Jahr	BMW	Daimler	Quandt/Klatten	Sonstige (Auswahl)
2016	-	40.000 € (Grüne)	100.000 € (FDP)	15.000 € (SPD) 20.000 € (FDP)
2017	-	140.000 € (CDU/CSU) 100.000 € (SPD) 40.000 € (FDP) 40.000 € (Grüne)	100.002 € (CDU/CSU) 30.000 € (SPD) 100.002 € (FDP)	151.400 € (CDU/CSU) 30.000 € (SPD) 65.500 € (FDP)
2018	-	100.000 € (CDU/CSU) 100.000 € (SPD)	250.002 € (CDU/CSU)	-
gesamt	1.214.541 € (CDU/CSU) 452.221 € (SPD) 260.120 € (FDP) 202.330 € (Grüne)	1.570.000 € (CDU/CSU) 1.417.331 € (SPD) 420.000 € (FDP) 450.000 € (Grüne)	1.740.006 € (CDU/CSU) 30.000 € (SPD) 705.002 € (FDP)	1.108.500 € (CDU/CSU) 180.000 € (SPD) 533.300 € (FDP) 35.000 € (Grüne)

Rechnet man alle Spenden zusammen, verteilen sich die Zuwendungen der Automobilkonzerne wie folgt auf die Parteien:
CDU/CSU: 5.633.047 €
SPD: 2.079.552 €
FDP: 1.918.422 €
Grüne: 687.330 €.

Sonstige (unvollständige Auswahl): *Anton Häring Werk für Präzisionstechnik, Kirchhoff GmbH & Co. KG, Marquardt GmbH, Robert Bosch GmbH, Schaeffler Technologies Ag & Co., TRIMET Aluminium AG, VOITH GmbH & Co. KGaA, Martin Wiesmann, Winkelmann Group GmbH & Co. KG, Würth Industrie Service GmbH & Co. KG*

Quelle: Rechenschaftsberichte des Bundestages[8]

Lobbytätigkeit der deutschen Automobilindustrie in Brüssel

Der VDA unterhält ein eigenes Lobbybüro in Brüssel. Gemeinsam mit Vertretern der deutschen Autokonzerne nimmt die deutsche Autoindustrie direkten Einfluss auf die Gesetzgebung in Kommission, Parlament und Rat. Vertreter der Autoindustrie sind außerdem Mitglied in "Expertengruppen" der Kommission und haben auch hier großen Einfluss auf die EU-Gesetzgebungsverfahren. [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	3,12	4	19,25	81
Daimler AG	2,12	5	8,5	44
BMW AG	1,37	0	4,5	63
Opel	0,45	1	1	4
Verband der Automobilindustrie (VDA)	1,62	0	13	50
Summe	8,68	10	46,25	242

Quellen: [11][12][13][14][15] (*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), Opel (2017), 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. Laut Erläuterungen bei LobbyFacts ist die Zahl der akkreditierten Lobbyisten 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.

Fallstudien und Kritik

Verkehrsminister Scheuer (CSU): 80 Treffen mit der Autoindustrie seit Amtsantritt

Laut der Antwort des Bundesverkehrsministeriums auf eine Anfrage des haushaltspolitischen Sprechers der Grünen, Sven-Christian Kindler, hatte Scheuer seit seinem Amtsantritt im März 2018 80 Treffen mit der Autoindustrie.[16] Die größten Umweltorganisationen wie BUND, Nabu, Greenpeace, WWF und Deutsche Umwelthilfe kamen danach nur auf ein Treffen. Daimler und BMW waren an jeweils 29 Gesprächen beteiligt, der VDA an 25, VW an 29, die VW-Töchter Audi und Porsche an 10 bzw. 3. Neben Werkseröffnungen und Empfängen sei es vor allem um Lobby-Kontakte im kleinsten Kreis gekommen. Dazu kommentierte Kindler: “ Andreas Scheuer ist der Minister der Autolobby. Für die Bosse der Autokonzerne ist der CSU-Minister Tag und Nacht erreichbar, während er die Umweltverbände eiskalt abblitzen lässt“.

Lobbyist*innen bremsten geplante effektive Diesel-Abgastests aus

Laut einem Bericht des „Spiegel“ haben sich Daimler-Cheflobbyist Eckart von Klaeden und VDA-Präsident Matthias Wissmann im Frühjahr 2015 im Bundeskanzleramt erfolgreich gegen strenge Abgastest bei Diesel eingesetzt, die die EU-Kommission gefordert hatte.[17] Diese wollte die Autos vor der Zulassung nicht mehr nur auf dem Prüfstand testen, sondern auf der Straße mit dem „Real Driving Emissions“ (RDE)-Messverfahren. In einer E-Mail vom 18. März 2015 an seinen alten Kollegen, den Leiter der Abteilung Wirtschaftspolitik im Bundeskanzleramt, warnte Eckart von Klaeden: „Was zunächst wie eine

untergeordnete technische Entscheidung klingt, kann enorme Konsequenzen für die Automobilindustrie im Hinblick auf die zukünftige Nutzung von Dieselmotoren haben“. Der Entwurf der Kommission könne nicht akzeptiert werden. Auch VDA-Präsident Matthias Wissmann schrieb eine E-Mail an Kanzleramtsminister Peter Altmaier ((„Lieber Peter“) mit dem Ziel, das Regulierungsvorhaben der EU zu bremsen. Altmaier bekam daraufhin von seinen Beamten eine „Stellungnahme“, in der es hieß, man werde das Umweltministerium und das Verkehrsministerium „bitten“, bei der Sitzung in Brüssel „explizit die von VDA/Daimler geäußerte Befürchtung“ zu den Messverfahren “anzusprechen“ und das von Wissmann geforderte „realistische Gesamtkonzept“ bei den „weiteren Diskussionen berücksichtigen“. Innerhalb von 24 Stunden änderte die Bundesregierung ihre Haltung. In dem Vorschlag Deutschlands für die Sitzung des Technischen Ausschusses in Brüssel am 24. März 2015 war das konkrete Datum für die Einführung strenger Abgastests erst einmal verschwunden. Bei der eigentlichen Entscheidung im Herbst 2015 kam die Bundesregierung den Herstellern weit entgegen.

Quelle: Die dunkle Seite der Macht, Der Spiegel, 32/2017, S. 13 f.

Debatte um das Freihandelsabkommen TTIP

Der VDA setzte sich für das TTIP-Abkommen ein und stellte unter der Internetadresse *jazuttip.de* seine Sicht zum geplanten Freihandelsabkommen dar. Im März 2015 mussten nach Recherchen von Foodwatch die auf der Seite ausgewiesenen Hinweise auf die Höhe der durch TTIP zu erwartenden Zugewinne nach unten korrigiert werden. Außerdem wurde ein Redemanuskript von Verbandspräsident Matthias Wissmann, in dem die wirtschaftlichen Vorteile von TTIP ebenfalls übertrieben dargestellt wurden, gelöscht.[18][19]

2012: VDA schreibt das Effizienzlabel für Autos

Der VDA hat offenbar weitgehend das umstrittene Effizienzlabel geschrieben, welches seit Anfang 2012 für Neuwagen gilt. Das belegen interne Dokumente aus dem Bundeswirtschaftsministerium, die diese Deutsche Umwelthilfe (DUH) mit einer Klage vor dem Europäischen Gerichtshof erstritten und am 28. Oktober 2013 der Öffentlichkeit vorgestellt hat.[20]
Das PKW-Effizienzlabel soll den Käufern von Autos eigentlich zeigen, wie effizient das Fahrzeug beim Kraftstoffverbrauch und wie sparsam es beim Ausstoß von Kohlendioxid (CO2) ist. Daimler, BMW und die zu Volkswagen gehörende Marke Audi produzieren viele Limousinen mit hohem Verbauch. Der VDA befürchtete Nachteile gegenüber der europäischen Konkurrenz und hatte großes Interesse, an der Ausgestaltung der Labels mitzuwirken. So wandte sich der Verband auch direkt an die beteiligten Ministerien mit der Bitte, die Interessen der Automobilhersteller zu berücksichtigen. Während der Ausarbeitungsphase des neuen Systems im Frühjahr 2010 schrieb die VDA-Geschäftsführung an die drei beteiligten Ministerien, es solle "sichergestellt werden, dass alle Hersteller ihre Top-Produkte auch in den vordersten Rängen wiederfinden". Die Vorgaben für die beste Effizienzklasse sollten nach Wunsch des VDA deshalb spürbar gesenkt werden.

Der VDA griff außerdem in die Abstimmung zwischen den Ministerien - die sogenannte Ressortabstimmung - ein. DIE ZEIT bezeichnete die Vorgehensweise des VDA in Sachen Effizienzlabel als ein „bisher nicht gekanntes Ausmaß von Lobbyismus“: So habe der VDA direkten Einfluss auf die Konzipierung und Abstimmung des Effizienslabels zur Kennzeichnung des Energieverbrauchs von Pkws genommen, indem er zwischen den in die Konzipierung involvierten Instanzen vermittelte und so geschickt seine eigenen Interessen auf den Tisch brachte. Aus einem internen Brief- und Mailwechsel des BMWi gehe hervor, dass ein VDA Abteilungsleiter eine Ministerialrätin des BMWi bat, dem BMU die Formeln zur Berechnung des Labels noch einmal vorzustellen, da das BMU diese „falsch verstehe“, so die ZEIT.[21]

Am Ende übernahm die Bundesregierung einen großen Teil des VDA-Vorschlags zum Effizienzlabel - teilweise bis in kleinste Detail.
Im Ergebnis entstand ein Label, das den CO2-Ausstoß eines Autos in Relation zu dessen Gewicht berechnet - und nicht etwa zu dessen Fläche oder der Anzahl der Sitzplätze. Dadurch kann ein schwerer Geländewagen eine besseres Effizienzlabel erhalten als ein leichter Kleinwagen - obwohl er natürlich deutlich mehr CO2 pro gefahrenen Kilometer ausstößt. Umwelt- und Verbraucherverbände halten diese Effizienzklassen deshalb für irreführend.[22]

Quellen: [23], [24], [21]

EU CO2-Richtlinie

Im Juni 2013 hatten EU-Parlament und Rat einen Kompromiss geschlossen, demzufolge der Grenzwert für den CO2-Ausstoß bei Neuwagen von 2015 bis 2020 von ursprünglich 130 auf 90 Gramm je Kilometer gesenkt werden sollte. Damit stand ein Schritt in Richtung einer klimafreundlicheren Abgasnorm unmittelbar bevor. [25] Drei Tage nach der Einigung scheiterte das Unterfangen jedoch: Vertreter*innen des deutschen Kanzleramtes ließen die Abstimmung über die Richtlinie von der Tagesordnung verschwinden und verhinderten damit eine Abstimmung der Richtlinie im EU Rat. Diese Blockade sorgte für viel Verärgerung in diplomatischen Kreisen.

Maßgeblich an dieser Blockade beteiligt war auch der VDA. Schon im Mai hatte dieser sich in einem privaten Brief an Merkel gegen schärfere Grenzwerte und für mehr Flexibilität der Konzerne in Sachen CO2-Ausstoß ausgesprochen. Nicht nur Wissmanns vorbereitender Einfluss sensibilisierte Merkel auf die Bedürfnisse der Automobilbranche. Matthias Wissmann war zu diesem Zeitpunkt VDA-Präsident. In den drei Tagen zwischen Kompromissfindung und geplanter Abstimmung mobilisierten die Konzernchefs der Autoindustrie ihre direkten Kontakte und baten unter anderem um Unterstützung in der Staatskanzlei des bayrischen Ministerpräsidenten Seehofer, welcher sofort bei der Kanzlerin intervenierte.[26]

Insiderberichten zufolge zog Merkel daraufhin alle Register und nahm Kontakt zu einer Vielzahl anderer Regierungschef*innen auf, um die Richtlinie zu kippen.[26] Die Abstimmung wurde im Oktober zwei weitere Male verschoben. Im gleichen Monat ging auch die 690.000 € schwere Großspende der BMW Anteilseigners Quandt/Klatten bei der CDU ein.[27] Ein Zusammenhang zwischen dieser enormen Spende und der heiklen politischen Entscheidung wird jedoch bestritten. Zuletzt hatte sich Peter Altmaier, zu diesem Zeitpunkt Bundesumweltminister, beim Treffen der EU-Umweltminister für eine Aufweichung der Grenzwerte eingesetzt und den Kompromiss so ein weiteres Mal blockiert.[28]

Im November 2013 kamen Vertreter*innen des Europaparlaments und der EU-Staaten zu einer Einigung, bei der die Richtlinien deutlich an die Interessen der deutschen Autokonzerne angepasst wurden. Die bedeutenden Unterschiede zum vorherigen Beschluss beinhalten eine zwölfmonatige "Gnadenfrist" für die Autohersteller, um den Grenzwert von 95 Gramm zu erreichen. Außerdem ist es nun möglich, höhere CO2-Ausstöße hubraumstarker Fahrzeuge durch den Bau sparsamer Autos auszugleichen. Besonders umweltfreundliche Innovationen werden als sogenannte "Supercredits" angerechnet, wodurch die Hersteller die Grenzwerte ohne die Zahlung von Strafen überschreiten können.[29][30]

Organisationsstruktur und Personal

Verbandsstruktur

Der Verband ist gegliedert in 3 Themen- bzw. Produktgebiete, denen jeweils ein Geschäftsführer zugeordnet ist:
Bereich (A): Kraftfahrzeuge und deren Motoren (Joachim Damasky);
Bereich (B): Anhänger, Aufbauten und Busse (Kurt-Christian Scheel);
Bereich (C): Kraftfahrzeugteile und -Zubehör (Martin Koers).

Darüber hinaus verfügt der Verband zur Zeit über ca. 35 Arbeitskreise, die sich in den meisten Fällen aus Vertretern aller drei Produktbereiche zusammensetzen.[31]

Vorstand & Präsidium

Vorstand & Präsidium	Konzern	Weitere Posten und Mitgliedschaften
Hildegard Müller (Präsidentin)		• Wirtschaftsrat der CDU, Mitglied des Bundesvorstands • ehem. Staatsministerin im Kanzleramt und CDU-Politikerin • RWE International SE (2016 - 2019), Vorstandsmitglied • BDEW (2008 - 2016), Vorsitzende der Hauptgeschäftsführung
Daniel Böhmer (Vizepräsident)	F.X. Meiller Fahrzeug- und Maschinenfabrik GmbH & Co. KG	
Ola Källenius (Vizepräsident)	Daimler AG	
Arndt G. Kirchhoff (Vizepräsident)	Kirchhoff Automotive Holding GmbH & Co KG	• Institut der deutschen Wirtschaft, Präsident • Gesamtmetall, Vize-Präsident • Landesvereinigung der Unternehmensverbände Nordrhein-Westfalen e. V., Präsident • BDA, Vize-Präsident • BDI, Mitglied im Präsidium • Arbeitgeberverband Olpe (Fachgruppe Metall), Vorsitzender • Universität Siegen, Vorsitzender des Hochschulrates

Vorstand & Präsidium	Konzern	Weitere Posten und Mitgliedschaften
		• Mittelstandsbeirat der nordrhein-westfälischen Landesregierung, stellv. Vorsitzender
Zu den weiteren Vorstandsmitgliedern gehört u.a. Stefan Wolf, Vorstandsvorsitzender des Autozulieferers ElringKlinger AG, Präsident von Gesamtmetall, Vizepräsident der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände und Kuratoriumsvorsitzender der Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft (INSM)		

(Stand: Juni 2021) Quelle: [32]

Weitere Verbindungen

- Die Nähe des VDA zur Bundeskanzlerin beschreibt Bernd Ziesemer in der Wirtschaftszeitschrift "Capital" wie folgt: „In der Vergangenheit gelang es dem VDA immer wieder, die Bundeskanzlerin für sich einzuspannen. So war es bereits unter dem früheren VDA-Vormann Matthias Wissmann, so sollte es auch unter seiner Nachfolgerin Hildegard Müller sein. Die Konzerne suchten sich beide ausdrücklich nach ihrer Nähe zu Angela Merkel aus. Die Biographien der beiden ähneln sich bis auf das i-Tüpfelchen: CDU-Abgeordnete, Ex-Bundesminister, Vertraute der Kanzlerin. Der zwischenzeitliche VDA-Präsident Bernhard Mattes, ein ehemaliger Ford-Chef, passte nicht in das Raster. Und wurde schnell entsorgt, als es ihm nicht gelang, so oft wie Wissmann an der Schreibtischecke Merkels herumzusitzen“.[33]
- Matthias Wissmann und Günther Oettinger: Einem Artikel der ZEIT-Online zufolge verbindet Wissmann mit dem früheren EU- Energiekommissar seit ihrer gemeinsamen Zeit als Jugendpolitiker „eine tiefe Freundschaft“.[26]

Geschichte

Der *Verein Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller* (VDMI) wurde am 19.01.1901 in Eisenach von den Vertretern damaliger Maschinen und Automobilunternehmen gegründet. Zu den Aufgabengebieten, die die damaligen Gründungsmitglieder festlegten, zählten die Förderung des Straßenverkehrs, der Zollschutz, die Kontrolle der Automobilausstellungen und die Abwehr von "belastenden behördlichen Maßnahmen" (wie z.B. Besteuerung und Haftpflicht).
Von 1923 bis 1946 hieß der Verband *Reichsverband der Automobilindustrie* (RDA). Am 2. Mai 1946 wurde er dann umbenannt in den *Verband der Automobilindustrie* (VDA).[34]

Zitate

- *„Wir verstehen uns ausdrücklich als Dienstleister der deutschen Unternehmen."* Guido Westerwelle (FDP), damaliger Außenminister, auf einer Konferenz im Auswärtigen Amt vor den Vertretern der Automobilindustrie[26]
- *„Hiesige Automobil-Lobbyisten bringen die Bundeskanzlerin dazu, den Klimaschutz und diplomatische Umgangsformen hinten anzustellen. Sie bringen die Regierung dazu, andere EU-Regierungen zu locken und ihnen zu drohen."* Die ZEIT-online über die deutsche Autolobby[26]
- *„Manchmal wussten die Lobbyisten der Autobranche über die Pläne der Bundesregierung offenbar sogar besser Bescheid als die Beamten in den Ministerien selbst"* DIE ZEIT online über die deutsche Autolobby [21]
- *"Man könnte fast sagen, dass ein moderner Diesel in vielen Situationen sozusagen die Luft reinigt."* Ulrich Eichhorn, damaliger Geschäftsführer der VDA[35]

Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus

Newsletter | Bluesky | Facebook | Instagram

Einzelnachweise

1. ↑ Mitgliedsunternehmen vda.de, abgerufen am 28.04.2020
2. ↑ VDA- Unsere Aufgaben Webseite VDA, abgerufen am 28.04.2020
3. ↑ Kleine Anfrage der Linksfraktion nachhaltig-links.de, abgerufen am 28.04.2020
4. ↑ Eckis Erzählungen spiegel.de 43/2013, abgerufen am 28.04.2020
5. ↑ Klaus Ott: Lobbyismus Zum Wohle des deutschen Autos, sueddeutsche.de vom 15.06.2016, abgerufen am 28.04.2020
6. ↑ VDA- Publikationen, vda.de, abgerufen am 28.04.2020
7. ↑ Christoph Ruhkamp: Autoindustrie bittet Kanzlerin um Hilfe, faz.net, abgerufen am 28.04.2020
8. ↑ Fundstellenverzeichnis der Rechenschaftsberichte, abgerufen am 28.04.2020
9. ↑ Die Macht der deutschen Autolobby in Brüssel, lobbycontrol.de vom 21.09.2015, abgerufen am 28.04.2020
10. ↑ Die Gewinner der Worst Eu Lobbying Awards sind…, lobbycontrol.de vom 04.12.2007, abgerufen am 28.04.2020
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. ↑ Opel Automobile GmbH, lobbyfacts.eu, abgerufen am 15.09.2021
15. ↑ Verband der Automobilindustrie, lobbyfacts.eu, abgerufen am 15.09.2021
16. ↑ Verkehrsminister Scheuer 80:1 für die Autoindustrie, suedeutsche.de vom 28.06.2021, abgerufen am 28.06.2021

17. ↑ [http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/daimler-cheflobbyist-eckart-von-klaeden-beeinflusste-kanzleramt-bei-regeln-fuer-abgastests-a-1161319.html Ex-Staatsminister beeinflusste Kanzleramt im Auftrag von Daimler, spiegel.de vom 04.08.2017, abgerufen am 28.04.2020
18. ↑ Auch Verband der Automobilindustrie ändert Verweise auf TTIP-Studie, euractiv.de vom 26.03.2015, aufgerufen am 28.04.2020
19. ↑ Freihandelsabkommen - Verband der Automobilindustrie zieht Falschinformationen zu TTIP zurück, Foodwatch Pressemitteilung, 25. März 2015, abgerufen am 28.04.2020
20. ↑ [tt_news=3202&tx_ttnews[backPid]=84 Autolobby schrieb Rechtsverordnung zur Energiekennzeichnung von Pkw in weiten Teilen selbst], Pressemitteilung vom 28.10.2013, abgerufen am 28.04.2020
21. ↑ 21,021,121,2 Andreas Maisch: Lobbyismus Automobilverband bestimmte über umstrittenes Ökolabel mit zeit.de vom 27.10.2013, abgerufen am 28.04.2020
22. ↑ Effizienzlabel für Neuwagen: Alles außer sinnvoll, spiegel.de vom 28.11.2011, abgerufen am 28.04.2020
23. ↑ Christina Deckwirth: Autolobby hat das Effizienzlabel für Autos selbst geschrieben, Lobbycontrol vom 29. Oktober 2013 lobbycontrol.de, abgerufen am 28.04.2020
24. ↑ Pressemitteilung der Deutschen Umwelthilfe: Autolobby schrieb Rechtsverordnung zur Energiekennzeichnung von PkW in weiten Teilen selbst duh.de vom 28.10.2013, abgerufen am 28.04.2020
25. ↑ EU-Abgaskompromiss: Deutschland lässt Abstimmung über CO2-Grenzwerte scheitern spiegel.de vom 27.06.2013, abgerufen am 28.04.2020
26. ↑ 26,026,126,226,326,4 Gift für das Klima Zeit-Online vom 12.09.2013, abgerufen am 28.04.2020
27. ↑ Parteienfinanzierung: CDU erhält Riesenspende von BMW-Großaktionären spiegel.de vom 15.10.2013, abgerufen am 28.04.2020
28. ↑ Sieg der Autolobby: Bundesregierung verhindert strengere Abgasnormen spiegel.de vom 14.10.2013, abgerufen am 28.04.2020
29. ↑ Der Sieg der Autokanzlerin taz.de vom 27.11.2020, abgerufen am 28.04.2020
30. ↑ Einigung der EU Abgasnorm taz.de vom 27.11.2013, abgerufen am 28.04.2020
31. ↑ VDA-Organisation Webseite VDA, abgerufen am 28.04.2020
32. ↑ Vorstand & Präsidium Webseite VDA, abgerufen am 28.04.2020
33. ↑ Die unverschämtesten Lobbyisten der Republik, capital.de vom 16.11.2020, abgerufen am 28.06.2021
34. ↑ VDA-Historie Webseite VDA, abgerufen am 28.04.2020
35. ↑ "Ein moderner Diesel reinigt die Luft" focus.de vom 31.01.2018, abgerufen am 28.04.2020