

Matthias Wissmann

Matthias Wissmann (* 15. April 1949 in Ludwigsburg) ist seit Juni 2007 Präsident des **Verbandes der Automobilindustrie (VDA)**. Von 1993 bis 1998 war er als CDU-Politiker Bundesverkehrsminister und von November 2002 bis Mai 2007 Vorsitzender des Ausschusses für die Angelegenheiten der Europäischen Union des Deutschen Bundestages. Insgesamt war er über 30 Jahre, von 1976 bis Mai 2007, Mitglied des deutschen Bundestages. [Lebenslauf Matthias Wissmann VDA](#), homepage vda, abgerufen am 19. September 2012.

Inhaltsverzeichnis

1 Karriere	1
2 Verbindungen / Netzwerke	1
3 Wirken	2
3.1 Fallbeispiel	2
4 CO2 Richtlinie	2
5 Zitate	2
6 Weiterführende Informationen	2
7 Einzelnachweise	2

Karriere

- seit November 2007 Vizepräsident des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI)
- seit Juni 2007 Präsident des **Verbandes der Automobilindustrie (VDA)**
- seit 1999 Rechtsanwalt in der internationalen Sozietät Wilmer Cutler Pickering Hale & Dorr LLP
- November 2002 bis Mai 2007 Vorsitzender des Ausschusses für die Angelegenheiten der Europäischen Union des Deutschen Bundestages
- Mai 1993 bis Oktober 1998 Bundesminister für Verkehr
- Januar bis Mai 1993 Bundesminister für Forschung und Technologie
- Oktober 1991 bis Mai 2007 stellvertretender Vorsitzender der CDU Baden-Württemberg
- 1983 bis 1993 wirtschaftspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion
- 1975 bis 2007 Mitglied des Bundesvorstandes der CDU

Quelle:

Verbindungen / Netzwerke

Durch seine Arbeit als Bundesminister für Verkehr unter Kohls Regierung verfügt Wissmann über beste Kontakte zu Helmut Kohl. Seine damalige Kollegin im Umweltministerium war Angela Merkel, mit der er heute per Du ist. Mit dem ehemaligen Ministerpräsidenten von Baden-Württemberg und heutigem EU-Energiekommissar [Günther Oettinger](#) ist Wissmann ebenfalls eng befreundet. [Vorzeigelobbyist Matthias Wissmann](#), homepage financial times deutschland, abgerufen am 20. September 2012.

Wirken

Matthias Wissmann ist einer der erfolgreichsten Lobbyisten Deutschlands und hat seiner Lobbytätigkeiten zahlreiche Gesetze und Richtlinien zu den Gunsten der Wirtschaft verändert. Die deutsche Autoblobby erweist sich immer wieder als eine der mächtigsten Interessensgruppen der EU. Mit ihrem Argument der Arbeitsplätze konnten die Interessensvertreter in letzter Zeit eine ganze Reihe Verordnungen beeinflussen. Das Ziel ist dabei immer die Freiheit von spritfressenden Autos nicht zu beschränken. [Die härteste Lobby Europas](#), homepage fSpiegel online, abgerufen am 21. September 2012.

Fallbeispiel

CO2 Richtlinie

Eines der erfolgreichsten Beispiele für die Lobbyarbeit der deutschen Automobilindustrie ist die Verwässerung der Öko-Labels 2011. Der Ansatz sieht (ähnlich wie bei Kühlschränken) eine Farbskala von dunkelgrün (besonders umweltfreundlich) bis dunkelrot (besonders umweltschädlich) vor. Die deutsche Autoindustrie schaffte es, dass die Bemessungsgrundlage der verschiedenen Effizienzklassen über das Verhältnis von CO₂-Ausstoß und Fahrzeuggewicht ermittelt wird. Dies führte dazu, dass große Limousinen, Vans oder SUVs relativ leicht ein grünes Label bekamen, während es leichte Kleinwagen mit wenig Kraftstoffverbrauch schwer hatten eine sogenannte A-Bewertung zu erhalten. [CO₂-Label für Neuwagen ist gezielte Verwirrung](#), homepage der tagesspiegel, abgerufen am 20. September 2012.

In ähnlicher Weise hat die deutsche Autolobby die Klimaauflagen für Fahrzeuge im Juli 2012 verwässert. Die ursprüngliche Richtlinie der EU sieht vor, dass alle Hersteller den CO₂ Ausstoß ihrer Fahrzeuge bis 2020 auf 95 Gramm pro Kilometer reduzieren sollen. Durch die Lobbyarbeit von Wissmann ist die CO₂ Richtlinie jedoch im Juli 2012 geändert worden. Anstatt bei den CO₂ Ausstoß in Relation zu gefahrenen Kilometer zu setzen, wird das Gewicht von Autos in die Formel für eine CO₂ Grenze mit einberechnet. Für Hersteller schwererer Wagen gelten somit höhere Grenzen als für leichtere Wagen. Die Formel wurde dahingehend geändert, dass alle Hersteller den Ausstoß ihrer Flotten um den gleichen prozentualen Wert, nämlich 27 %, senken müssen. Damit soll das Ziel von 95 Gramm bis 2020 erreicht werden. Das heißt schwerere Autos dürfen weitaus mehr CO₂ ausstoßen als leichte Fahrzeuge. Diese Abänderung ist insbesondere für deutsche Produzenten schwerer Autos mit viel Schadstoffausstoß ein Vorteil. [Mehr CO₂ für dicke Brummer](#), homepage der Zeit, abgerufen am 20. September 2012.

Zitate

Weiterführende Informationen

- %u2026

Einzelnachweise
