

Matthias Wissmann

Matthias Wissmann (* 15. April 1949 in Ludwigsburg), CDU, ist seit Juni 2007 Präsident des **Verbandes der Automobilindustrie (VDA)**. Von 1993 bis 1998 war er Bundesverkehrsminister unter Helmut Kohl und von November 2002 bis Mai 2007 Vorsitzender des Ausschusses für Angelegenheiten der Europäischen Union des Deutschen Bundestages. Insgesamt war er über 30 Jahre, bis Mai 2007, Mitglied des deutschen Bundestages. [1] Seine langjährige Tätigkeit als Abgeordneter, Bundesminister und Bundesvorstand der CDU verhalf ihm zu vielen Kontakten zu EntscheidungsträgerInnen und Wissen über politische Abläufe. Diese nutzt er heute - nach einem übergangslosen Seitenwechsel von der Politik zum VDA - um die Interessen der Autolobby durchzusetzen.

Inhaltsverzeichnis

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

Karriere

- seit 11/2007 Vizepräsident des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI)
- seit 06/2007 Präsident des **Verbandes der Automobilindustrie (VDA)**
- seit 1999 Rechtsanwalt in der internationalen Soziätät Wilmer Cutler Pickering Hale & Dorr LLP
- 11/2002-05/2007 Vorsitzender des Ausschusses für die Angelegenheiten der Europäischen Union des Deutschen Bundestages
- 05/1993-10/1998 Bundesminister für Verkehr
- 01-05/1993 Bundesminister für Forschung und Technologie
- 10/1991-05/2007 stellvertretender Vorsitzender der CDU Baden-Württemberg
- 1983-1993 wirtschaftspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion
- 1975-2007 Mitglied des Bundesvorstandes der CDU

Quelle: [1]

Verbindungen / Netzwerke

Durch seine Arbeit als Bundesminister für Verkehr unter Kohls Regierung verfügt Wissmann über gute Kontakte. 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. [2]

Wirken

Matthias Wissmann ist einer der einflussreichsten Lobbyisten Deutschlands und hat im Rahmen seiner Lobbytätigkeiten zahlreiche Gesetze und Richtlinien zu Gunsten der Wirtschaft beeinflusst. 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, die Freiheit von spritfressenden Autos nicht zu beschränken.^[3] Wissmanns Lobbyismus/Einfluss und guter Kontakt zur Regierung hat dazu beigetragen, dass 2009 die Kfz-Stuer befristet ausgesetzt wurde und im selben Jahr die Abwrackprämie von 2500 Euro von der Regierung eingeführt wurde oder Die befristete Aussetzung der Kfz-Steuer 2009 und die Einführung der Abwrackprämie von 2500 Euro im selben Jahr waren Forderungen des VDA, die von der Regierung durch den engen Kontakt und die Einflussnahme Wissmanns umgesetzt wurden.^[4]

Fallbeispiel

CO2 Richtlinie

Eines der Beispiele für erfolgreiche Lobbyarbeit der deutschen Automobilindustrie ist die Verwässerung des Öko-Labels 2011. Der Ansatz sieht (ähnlich wie bei Kühlschränken) eine Farbskala von dunkelgrün (besonders umweltfreundlich) bis dunkelrot (beonders 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 gründes Label bekommen, während es leichte Kleinwagen mit wenig Kraftstoffverbrauch schwer haben, eine sogenannte A-Bewertung zu erhalten.^[5]

In ähnlicher Weise hat die deutsche Autolobby die Klimaauflagen für Fahrzeuge im Juli 2012 verwässert. Die ursprüngliche Richtlinie der EU sah vor, dass alle Hersteller den CO2 Ausstoß ihrer Fahrzeuge bis 2020 auf 95 Gramm pro Kilometer reduzieren sollen. Der Einfluss Wissmanns hat jedoch dazu beigetragen, dass die CO2 Richtlinie im Juli 2012 geändert worden ist. 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 höhrere 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, dass schwere Autos weitaus mehr CO2 ausstoßen dürfen als leichte Fahrzeuge. Diese Abänderung ist insbesondere für deutsche Produzenten schwerer Autos mit viel Schadstoffausstoß ein Vorteil.^[6]

Zitate

Weiterführende Informationen

mehr Informationen zu Seitenwechsln unter [Seitenwechsler im Überblick](#)

Einzelnachweise

1. ↑ [1.01,1 Lebenslauf Matthias Wissmann VDA](#), homepage vda, abgerufen am 19.09.2012
2. ↑ [Vorzeigelobbyist Matthias Wissmann](#), homepage financial times deutschland, abgerufen am 20.09.2012.
3. ↑ [Die härteste Lobby Europas](#), homepage Spiegel online, abgerufen am 21.09.2012.
4. ↑ [Guter Draht zur Kanzlerin](#), Website faz, abgerufen am 21.09.2012
5. ↑ [CO2-Label für Neuwagen ist gezielte Verwirrung](#), homepage der tagesspiegel, abgerufen am 20.09.2012.
6. ↑ [Die härteste Lobby Europas](#), homepage spiegel online, abgerufen am 21.08.2012