Verband der Automobilindustrie

Der **Verband der Automobilindustrie** (VDA) ist der Spitzenverband der deutschen Automobilunternehmen. Er gehört zu den einflussreichsten Interessenverbänden in der Bundesrepublik. Im Namen seiner rund 600 Mitgliedsunternehmen aus der Automobilindustrie übt der Verband, dank seiner großen Nähe zu den Entscheidungsträgern, seinen Einfluss auf die Politik aus und vertritt gezielt und effektiv die Interessen der Unternehmen.

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	
Webadresse	www.vda.de

Inhaltsverzeichnis

1 Lobbystrategien und Einfluss 2
1.1 Ziele und Interessen 2
1.2 Einflussstrategien 2
1.3 Spenden der Automobilkonzerne an die im Bundestag vertretenen Parteien 2009–2013 2
1.4 2013: VDA schreibt das Effizienzlabel für Autos 3
1.5 Vermittlung zwischen den Ministerien 4
1.6 EU CO2-Richtlinie 4
2 Organisationsstruktur und Personal 5
2.1 Verbandsstruktur 5
2.2 Vorstand & Präsidium 5
2.3 Weitere Verbindungen 7
3 Finanzen 7
4 Geschichte 7
5 Zitate 7
6 Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus 7
7 Einzelnachweise 8

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."*[1] Die dabei für den Verband relevanten Themen und Politikfelder umfassen Bereiche wie Umwelt, Klima, Sicherheit und Forschung.

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.). Hervorgehend aus einer Kleinen Anfrage der Linksfraktion im Zuge des Seitenwechsel von Eckart von Klaeden, gab es während der vergangenen Legislaturperiode allein mindestens 40 solcher Treffen zwischen Vertretern der Automobilindustrie und der Bundeskanzlerin und ihrem Staatsminister, bei denen es sich zu 80% um Einladungen der Autoindustrie ins Bundeskanzleramt handelte. Die übrigen Treffen beinhalteten Besuche der Regierungsvertreter bei den Firmen oder an Messeständen.[2][3]

Öffentliche und Private Briefe
Der Verband äußert seine Interessen und Ziele in öffentlichen Politikbriefen, welche zwei mal jährlich erscheinen und auf der Homepage des Verbandes veröffentlicht sind.[4]
Eine umstrittenere Art der Interessenvertretung stellen persönliche Briefe an Entscheidungsträger dar, wie zum Beispiel ein persönlicher Brief, den Wissmann im Mai in Sachen CO2 EU-Richtlinie an die Bundeskanzlerin schrieb. In diesem Brief erinnert er die „Liebe Angela...“, dass „wir unser leistungsfähiges und starkes Premiumsegment, das fast 60 Prozent der Arbeitsplätze unserer Automobilhersteller in Deutschland ausmacht, nicht über willkürlich gesetzte Grenzwerte buchstäblich kaputt regulieren lassen dürfen“.[5] Tatsächlich erwies sich die Einflussnahme der VDA Konzerne in Sachen CO2-Richtlinie als sehr erfolgreich (siehe Absatz zur EU CO2-Richtlinie).

Spenden der Automobilkonzerne an die im Bundestag vertretenen Parteien 2009–2013

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)

Jahr	BMW	Daimler	Quandt/Klatten	Sonstige (Auswahl)
2010	234.711 € (CDU/CSU) 95.338 € (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	159.853 € (CDU/CSU) 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)
gesamt	1.070.973 € (CDU/CSU) 452.221 € (SPD) 260.120 € (FDP) 202.330 € (Grüne)	910.000 € (CDU/CSU) 717.331 € (SPD) 220.000 € (FDP) 210.000 € (Grüne)	1.290.000 € (CDU/CSU) 405.000 € (FDP)	775.600 € (CDU/CSU) 90.000 € (SPD) 314.800 € (FDP) 35.000 € (Grüne)

Berechnet man alle Spenden zusammen, verteilen sich die Zuwendungen der Automobilkonzerne wie folgt auf die Parteien: CDU/CSU: 2.885.573 €; SPD: 1.259.552 €; FDP: 1.199.920 €; Grüne: 447.330 €. Mit ca. 6 Millionen Euro ist die Autoindustrie damit einer der größten Spendengeber.

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, KG, Martin Wiesmann, Winkelmann Group, Würth Industrie Service GmbH & Co. KG*

Quelle: Rechenschaftsberichte des BundestagesReferenzfehler: Für ein `<ref>`-Tag fehlt ein schließendes `</ref>`-Tag. [6]

2013: VDA schreibt das Effizienzlabel für Autos

Der VDA hat offenbar das umstrittene Effizienzlabel geschrieben, welches seit Anfang 2012 für Neuwagen gilt. Das belegen interne Dokumente aus dem Bundeswirtschaftsministerium, die die Deutsche Umwelthilfe (DUH) mit einer Klage vor dem Europäischen Gerichtshof erstritten und am 28. Oktober 2013 der Öffentlichkeit vorgestellt hat.

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 'Premiummodelle', also 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. Insbesondere zu Beginn des neuen Kennzeichnungssystems, schreibt die VDA-Geschäftsführung im April 2010 an drei Ministerien, "sollte sichergestellt werden, dass alle Hersteller ihre Top-Produkte auch in den vordersten Rängen wiederfinden". Die Vorgaben für die beste Effizienzklasse sollten deshalb spürbar gesenkt werden.

Das Bundeswirtschaftsministerium übermittelte der Deutschen Umwelthilfe die geforderten Daten kurz nach der Bundestagswahl. Nach Einsicht kam die DUH zu dem Schluss, dass "die nationale Umsetzung der EU-Regelung offenbar nicht von der Bundesregierung, sondern in den Zentralen deutscher Autokonzerne und des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) initiiert und in weiten Teilen verfasst wurde."[7] So übernahm die Regierung bis ins kleinste Detail große Teile eines vom VDA eingereichten Vorschlags zum Effizienzlabel und ließ sich bei der Abstimmung unter den beteiligten Ministerien vom Verband leiten.
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 ein besseres Effizienzlabel erhalten als ein leichter Kleinwagen - obwohl er natürlich deutlich mehr CO2 pro gefahrenen Kilometer ausstößt. Umweltverbände halten diese Effizienzklassen deshalb für irreführend.[8]

Die Einführung des PKW-Effizienzlabel wurde durch eine Novellierung der *Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung* (Pkw-EnVKV) festgelegt. In den entscheidenden Monaten vorher waren Großspenden aus der Autoindustrie bzw. von BMW-Hauptanteilseignern in der Rekordhöhe von knapp 800.000 Euro bei den drei Regierungsparteien CDU, CSU und FDP eingegangen. Quellen: [9], [10], [11]

Vermittlung zwischen den Ministerien

Der VDA war auch eng in die Absprache zwischen den Ministerien eingebunden. 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 sein 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.[11]

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. [12] Drei Tage nach der Einigung scheiterte das Unterfangen jedoch: Vertreter des deutschen Kanzleramtes ließen die Abstimmung über die Richtlinie von der Tagesordnung verschwinden und verhinderten damit eine Abstimmung der Richtlinie im EU Rat. Hinter dieser Blockade, die für Verärgerung in diplomatischen Kreisen sorgte, verbargen sich die Interessen der alarmierten Autolobby mit VDA Präsident

Matthias Wissmann an der Spitze. 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. 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.[13]

Insiderberichten zufolge zog Merkel daraufhin alle Register und nahm Kontakt zu einer Vielzahl anderer Regierungschefs auf, um die Richtlinie zu kippen.[13] Die Abstimmung wurde im Oktober zwei weitere Male verschoben. Im gleichen Monat ging auch die 690.000 € schwere Großspende der BMW Anteilseigner Quandt /Klatten bei der CDU ein.[14] Ein Zusammenhang zwischen dieser enormen Spende und der heiklen politischen Entscheidung wird jedoch bestritten. Zuletzt hatte sich Bundesumweltminister Peter Altmaier beim Treffen der EU- Umweltminister für eine Aufweichung der Grenzwerte eingesetzt und den Kompromiss so ein weiteres mal blockiert.[15]

Im November 2013 kamen Vertreter 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 ausgleichen. Besonders umweltfreundliche Innovationen werden als sogenannte "Supercredits" angerechnet, wodurch die Hersteller die Grenzwerte ohne die Zahlung von Strafen überschreiten können.[16][17]

Organisationsstruktur und Personal

Verbandsstruktur

Der Verband ist gegliedert in drei Themen- bzw. Produktgebiete, denen jeweils ein Geschäftsführer zugeordnet ist:
Bereich (A): Kraftfahrzeuge und deren Motoren (Dr.-Ing. Ulrich Eichhorn);
Bereich (B): Anhänger, Aufbauten und Busse (Klaus Bräunig);
Bereich (C): Kraftfahrzeugteile und -Zubehör (Dr. Kay Lindemann).

Darüber hinaus verfügt der Verband zur Zeit über ca. 35 Arbeitskreise, die sich in den meisten Fällen aus Vertretern aller drei Produktbereiche zusammensetzen.[18]

Vorstand & Präsidium

Vorstand & Präsidium	Konzern	Weitere Posten und Mitgliedschaften
Matthias Wissmann (Präsident)		• Vizepräsident des BDI • CDU, ehem. Bundesverkehrminister
		• BDI, Mitglied des Präsidiums

Vorstand & Präsidium	Konzern	Weitere Posten und Mitgliedschaften
Arndt G. Kirchhoff (Vizepräsident)	Schmitz Cargobull AG	• BDA, Vizepräsident • Metall NRW, Präsident • unterstützt TTIP im Namen von AmCham und der Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft[19][20]
Ulrich Schöpker (Vizepräsident)	Schmitz Cargobull AG	
Dieter Zetsche (Vizepräsident)	Daimler AG	• BDI, Mitglied des Präsidiums • RWE Power AG, Mitglied des Aufsichtsrats
Bernhard Mattes	Ford-Werke GmbH	• American Chamber of Commerce in Germany (AmCham Germany), Präsident
Matthias Müller	Porsche AG	
Karl-Thomas Neumann	Adam Opel AG	
Georg Pachta-Reyhofen	MAN Nutzfahrzeuge AG	
Norbert Reithofer	BMW AG	• Technische Universität München, Mitglied des Hochschulrats
Rupert Stadler	Audi AG	• Transatlantic Business Dialogue (TABD), Vorstandsmitglied • Förderkreis der Deutschen Industrie, Mitglied • Atlantik-Brücke, Mitglied im internationalen Beraterkreis
Martin Winterkorn	Volkswagen AG	• Atlantik-Brücke, Vorstandsmitglied • Global CEO Advisory Council, Mitglied (Aufgabenbereich: Beratung des Chinesischen Ministerpräsidenten)
Weitere Vorstandsmitglieder: Daniel Böhmer, Elmar Degenhart, Volkmar Denner, Gertrud Moll-Möhrstedt, Stefan Sommer, Jürgen Spier, Stefan Wolf		

(Stand: Juli 2015) Quelle: [21]

Weitere Verbindungen

Matthias Wissmann und Angela Merkel: Die beiden kennen sich aus ihrer gemeinsamen Zeit als Regierungsmitglieder während in den Kabinetten IV und V der Kohl Ära. In Kabinett IV war Wissmann zunächst Bundesminister für Bildung und Forschung war und dann ab 1993 das Amt des Bundesverkehrsministers innehatte und Merkel Bundesministerin für Familie, Senioren, Frauen und Jugend war. Im Kabinett V behielt Wissmann das Amt des Bundesverkehrsministers und Merkel übernahm die Behördenleitung für das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

Matthias Wissmann und Günther Oettinger: Einem Artikel der ZEIT-online zufolge verbindet Wissmann mit dem EU- Energiekommissar seit ihrer gemeinsamen Zeit als Jugendpolitiker „eine tiefe Freundschaft“.[13]

Finanzen

Wie aus dem Tranzparenzregister der EU zu entnehmen ist, gab der Verband im Geschäftsjahr 2014 für Lobbyaktivitäten in Brüssel Kosten von 2.500.000 Euro an.[22]

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).[23]

Zitate

- *„Wir verstehen uns ausdrücklich als Dienstleister der deutschen Unternehmen.“* Guido Westerwelle auf einer Konferenz im Auswärtigen Amt vor den Vertretern der Automobilindustrie[13]
- *„Hiesige Automobil-Lobbyisten bringen die Bundeskanzlerin dazu, den Klimaschutz und diplomatische Umgangsformen hintanzustellen. Sie bringen die Regierung dazu, andere EU-Regierungen zu locken und ihnen zu drohen.“* Die ZEIT-online über die deutsche Autolobby[13]
- *„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 [11]

Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus

Newsletter Bluesky Facebook Instagram

Einzelnachweise

1. ↑ VDA- Unsere Aufgaben Webseite VDA, abgerufen am 26.11.2013
2. ↑ Kleine Anfrage Kleine Anfrage der Linksfraktion, abgerufen am 18.12.2013
3. ↑ Eckis Erzählungen DER SPIEGEL 43/2013, abgerufen am 27.11.2013
4. ↑ VDA- Publikationen Webseite VDA, abgerufen am 26.11.2013
5. ↑ Christoph Ruhkamp: Autoindustrie bittet Kanzlerin um Hilfe faz online, abgerufen am 26.11.2013
6. ↑ Freihandelsabkommen - Verband der Automobilindustrie zieht Falschinformationen zu TTIP zurück, Foodwatch Pressemitteilung, 25. März 2015, abgerufen am 04.08.2015
7. ↑ [tt_news=3202&tx_ttnews[backPid]=84&PRINTPREVIEW=true Autolobby schrieb Rechtsverordnung zur Energiekennzeichnung von Pkw in weiten Teilen selbst], Pressemitteilung vom 28.10.2013, abgerufen am 31.07.2015
8. ↑ Effizienzlabel für Neuwagen: Alles außer sinnvoll, Spiegel Online vom 30.11.2011, abgerufen am 31.07.2015
9. ↑ Christina Deckwirth: Autolobby hat das Effizienzlabel für Autos selbst geschrieben, Lobbycontrol vom 29. Oktober 2013, Webseite Lobbycontrol, abgerufen am 01.11.2013
10. ↑ Pressemitteilung der Deutschen Umwelthilfe vom 28.10.2013: Autolobby schrieb Rechtsverordnung zur Energiekennzeichnung von PkW in weiten Teilen selbst Webseite Deutsche Umwelthilfe, abgerufen am 01.11.2013
11. ↑ [11,011,111,2] Andreas Maisch: Lobbyismus Automobilverband bestimmte über umstrittenes Ökolabel mit Zeit-Online vom 27.10.2013, abgerufen am 01.11.2013
12. ↑ EU-Abgaskompromiss: Deutschland lässt Abstimmung über CO2-Grenzwerte scheitern Zeit online vom 27. 10. 2013, abgerufen am 01.11.2013
13. ↑ [13,013,113,213,313,4] Gift für das Klima Zeit-Online vom 12.09.2013, abgerufen am 26.11.2013
14. ↑ Parteienfinanzierung: CDU erhält Riesenspende von BMW-Großaktionären SPIEGEL online vom 15. 10. 2013, abgerufen am 26.11.2013
15. ↑ Sieg der Autolobby: Bundesregierung verhindert strengere Abgasnormen SPIEGEL online vom 14. 10. 2013, abgerufen am 26.11.2013
16. ↑ Der Sieg der Autokanzlerin TAZ online vom 27. 11. 2013, abgerufen am 02.12.2013
17. ↑ Einigung der EU Abgasnorm TAZ online vom 27. 11. 2013, abgerufen am 02.12.2013
18. ↑ VDA-Organisation Webseite VDA, abgerufen am 26.11.2013
19. ↑ [1] Webseite INSM, abgerufen am 29.07.2015
20. ↑ [2] Youtube Channel AmChamGermany, abgerufen am 29.07.2015
21. ↑ Vorstand & Präsidium Webseite VDA, abgerufen am 27.07.2015
22. ↑ EU Transparenzregister VDA, abgerufen am 30.07.2015
23. ↑ VDA-Historie Webseite VDA, abgerufen am 26.11.2013