

AUTOINDUSTRIE

# Meister des leisen Geschäfts

Frankreich und Deutschland haben sich auf CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Automobile geeinigt. Der Mann hinter dieser Lösung ist Matthias Wissmann – früher Verkehrsminister, heute Lobbyist.



HANS-CHRISTIAN PLAMBECK

Stärker kann eine Stimme in Deutschland kaum sein.

Wie mächtig diese Stimme ist, zeigte sich am Montag vergangener Woche, als sich Angela Merkel und der französische Präsident Nicolas Sarkozy in Straubing auf Grenzwerte für die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Autos einigten. Die ursprünglichen Vorschläge der EU-Kommission wurden deutlich entschärft, es gelten unter anderem längere Übergangsfristen, sieben Jahre statt vier.

Wissmann saß in Straubing nicht am Tisch. Er hatte einen besseren Platz, er war in den Köpfen.

Der Kompromiss zwischen Merkel und Sarkozy entspricht ziemlich genau Wissmanns Wünschen. Er will, dass im Kampf zwischen dem deutschen Automobil und dem Klimaschutz das Automobil gewinnt. Das ist weitestgehend gelungen.

Die deutschen Autohersteller, die vor allem schwere, emissionsstarke Limousinen bauen, haben mit den längeren Übergangszeiten viel Zeit gewonnen. Sie könnten nun zwar neue, spritsparende Technologien entwickeln, sie können aber auch ihre Flotte um ein paar Kleinwagen oder Hybridfahrzeuge erweitern und so den Flottenverbrauch senken.

„Die Einigung ist eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Vorschlag der EU-Kommission“, sagte Wissmann, nachdem der Kompromiss bekannt wurde. Auch wenn „sie noch keine Ideallösung“ darstelle, fügte er aber sofort hinzu. Wissmann muss das sagen. Intern sprach man in seinem Haus zwar von einem „Erfolg“, aber zu den wichtigsten Regeln des Lobbyismus gehört, dass man über Erfolge nicht redet. Lobbyismus ist ein leises Geschäft. Die Kunst besteht darin, Politiker das tun zu lassen, was man will, und nach außen den Eindruck zu erwecken, sie hätten selbst entschieden.

Wissmann beherrscht diese Kunst. Er kennt die andere Seite, er war 31 Jahre lang im Bundestag, er war wirtschaftspolitischer Sprecher der Unionsfraktion, Forschungsminister, Verkehrsminister, alles unter Kohl. Am 31. Mai 2007 verließ er den Bundestag. Einen Tag später wurde er Interessenvertreter. Er hatte von einem Tag auf den anderen die Seiten gewechselt. Er trat von der Volksvertreter-Welt in die Aktionärsvertreter-Welt über, und er brauchte nicht mal eine Pause.

Wissmann spricht in klaren, präzisen Sätzen. Er sitzt sehr gerade da am Kamin, ein schmaler Mann, der seit Jahren dieselbe runde Hornbrille zu tragen scheint und sein Lächeln angeknipst lassen kann, ganz gleich, wie unsympathisch ihm jemand ist.

Als Matthias Wissmann den Job beim VDA vor etwas über einem Jahr übernahm, sah es für das Klima noch besser aus als für das deutsche Auto. EU-Kommissar Stavros Dimas wollte für alle Neuwagen bis zum Jahr 2012 eine Höchstgren-

**Interessenvertreter Wissmann:** Von einem Tag auf den anderen die Seiten gewechselt

**M**atthias Wissmann sitzt vor dem Kamin eines Brüsseler Luxushotels und erklärt, welche Institution er am besten lesen kann. Wichtig sind drei für ihn. Das Europäische Parlament in Straßburg, der Bundestag und der Elysée-Palast. Das „Parlament lesen“ klingt hübsch, viel hübscher als „Abgeordnete beeinflussen“, auch wenn es genau das meint. Im Elysée war er gestern, kurz bevor er nach Brüssel geflogen ist. Der Elysée sei „schwierig“, sagt Wissmann. Er

trägt wieder eines seiner dunkelblauen Jacketts mit Goldknöpfen.

Seit gut einem Jahr ist Wissmann Präsident des Verbands der Automobilindustrie (VDA), die Stimme von BMW, Daimler, VW, Porsche und rund 600 anderen Unternehmen. Es gibt keinen mächtigeren Lobbyisten in Deutschland, keine wichtigere Industrie. 290 Milliarden Umsatz im Jahr, 750 000 Arbeitsplätze. Wissmann teilt mit, was eine Industrie denkt, an der fast jeder siebte Arbeitsplatz hängt.

ze von 120 Gramm CO<sub>2</sub> pro gefahrenem Kilometer durchsetzen. Hersteller, die die Vorgaben nicht erreichten, sollten Strafen zahlen. Hohe Strafen. 120 Gramm sind für Fiat oder Renault deutlich leichter zu erreichen als für Daimler oder BMW. Es war klar, wer vor allem die Strafen hätte zahlen müssen: die Käufer deutscher Autos.

Wissmann musste etwas tun. Er gab viele Interviews, ging in Talkshows, zu Podiumsdiskussionen, das war der eine Teil der Strategie. Er musste der Öffentlichkeit von den Nöten der deutschen Autobauer erzählen. Der andere Teil war unauffälliger. Wissmann musste in die Politik, und das bedeutete in seinem Fall in die Brüsseler Politik.

Wissmann hat sich in den vergangenen Monaten mit sehr vielen EU-Parlamentariern getroffen. Die kannte er gut; kurz bevor er zum VDA ging, war er Vorsitzender des Europaausschusses des Bundestags. Einen Tag nach dem Gespräch im Brüsseler Kaminzimmer verfasst der Europaabgeordnete Werner Langen von der CDU eine Pressemitteilung, in der es heißt, dass die CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung im Europaparlament „längst auf realistischem Weg“ sei. Langen fordert in der Pressemitteilung exakt das, was Wissmanns VDA wollte. Selbst manche Formulierungen sind wortgleich.

Langen ist seit 1994 in Brüssel, er ist Berichterstatter zu den CO<sub>2</sub>-Limits für Pkw im Industrieausschuss des Parlaments, ein erfahrener Mann. Langen kann Mehrheiten besorgen. Man sollte ihn auf seiner Seite haben, wenn man in Brüssel etwas in Sachen Auto erreichen will. Wissmann und Langen kennen sich bereits seit den siebziger Jahren. „Ich finde, dass Matthias Wissmann da einen Superjob macht“, sagt Langen. Er klingt wie ein Fan.

Wissmanns nächste Station war Paris. Er wusste, dass er sein Ziel nicht ohne die Franzosen erreichen konnte. Kein wirklich wichtiges Thema wird ohne Frankreich beschlossen. Genau genommen hatte er also zwei Gegner. Das Klima und Frankreich.

Wieder halfen ihm seine Kontakte, diesmal in Deutschland, genauer gesagt in der CDU. „Natürlich bekomme ich einen Termin bei einem Bundesminister, wenn das notwendig ist“, sagt Wissmann. Das ist nicht das Problem, einen Termin bekommt jeder VDA-Präsident. Die Frage ist, ob ein anderer VDA-Präsident ebenfalls regelmäßig Kurznachrichten an die Bundeskanzlerin schickt und diese auch beantwortet bekommt. Angela Merkel beantwortete nicht nur Wissmanns SMS,

sie sorgte auch für die Einigung mit Sarkozy. Hätte Wissmann den Kompromiss zwischen den beiden diktieren müssen, wahrscheinlich wäre er kaum anders ausgefallen.

Als ihn Daimler-Chef Dieter Zetsche und VW-Chef Martin Winterkorn zum Verband holten, brauchten sie keinen Experten für Autos, sie brauchten jemanden, der weiß, wie man eine Stimmung kippen kann, wie man eine Entscheidung beeinflussen kann.



Verhandlungspartner Sarkozy, Merkel\*: *Wissmanns Wünsche*



Deutsche Exportautos: *Wichtigste Industrie des Landes*

Es ist eine Arbeit, die Wissmann kennt, das Vertreten einer Position. Früher war es seine, jetzt ist es die von den Unternehmen, die sein Gehalt bezahlen. Rein formal hat sich nicht viel geändert. „Mich erinnert die Tätigkeit stark an meine Zeit als Verkehrsminister“, sagt Wissmann. Nicht mal seine Mitarbeiter musste er austauschen. Neben ihm sitzt Andreas Kraus, sein Pressesprecher, ein blonder Mann, der leise

spricht und Anzüge mit Weste trägt. Kraus war schon im Bundestag Wissmanns Sprecher. Auf die Frage, ob sich sein Job sehr verändert habe, sagt Kraus: „Nö“.

Wenn man Matthias Wissmann eine Weile begleitet, wird schnell deutlich, dass der Unterschied zwischen seiner Arbeit als Politiker und seinem Posten als Verbandspräsident tatsächlich klein ist. Früher saß er auf der einen Seite seines Abgeordneten- oder Ministerschreibtischs, und die Lobbyisten kamen durch die Tür und wollten etwas von ihm. Jetzt kommt er durch die Tür. Im Grunde hat sich nur der Sitzplatz geändert.

Beide, Lobbyist und Politiker streiten für Interessen, beide versuchen zu überzeugen, beide sind auf gute Kontakte und Mehrheiten angewiesen. Der eine tut es für Geld, der andere, wenn der Wähler Glück hat, für die Allgemeinheit. Lobbyismus ist das, was übrig bleibt, wenn man der Politik die Ideale nimmt.

Ein paar Tage nach seinem Aufenthalt in Brüssel ist Wissmann wieder in Berlin, er hat in seinem Anwaltsbüro in Mitte zu tun, 22. Stock. Wissmann schaut über Berlin, er sieht den Reichstag, das Kanzleramt, den Tiergarten. Er sagt, er genieße die Aussicht von hier oben.

„Ich habe immer an das amerikanische Prinzip geglaubt, zwischen Politik und Wirtschaft zu wechseln. Man lernt voneinander, baut Vorurteile ab.“ Matthias Wissmann findet, dass ein Politiker ruhig Lobbyist werden darf. „Es muss nur korrekt ablaufen. Jeder muss wissen, für wen man arbeitet. So wie bei mir.“ Es klingt, als könne man alte Überzeugungen, alte Interessen, alte Verbindungen einfach abstreifen.

Wissmann musste für seine neue Arbeit viel umstellen, aber wenig aufgeben. Merkel hatte daran gedacht, ihn zum EU-Kommissar zu machen, aber das waren nur Pläne. Deutschlands wichtigster Lobbyist zu werden war konkret, das sehr hohe Gehalt eines VDA-Präsidenten war es auch.

Vor einigen Monaten schien es noch, als würde die EU-Kommission wirklich ernst mit dem Klimaschutz machen und die Autohersteller zwingen, verbrauchsärmere Fahrzeuge zu bauen. Sie wollte endlich durchgreifen, und zwar schnell.

Dann kam Matthias Wissmann. Sieben Jahre hat er herausgeholt. Es sieht so aus, als sei Wissmann eine gute Investition für die Autohersteller gewesen, als lohne sich jeder Cent, den sie ihm überweisen.

\* Am 9. Juni in Straubing.