



07.01.2019: Die Deutsche Umwelthilfe

klagt die Einhaltung von Gesetzen ein, die von der Autoindustrie missachtet werden und für deren Durchsetzung tatsächlich der Staat zuständig wäre. Weil sie ein Fahrverbot nach dem anderen erzwingt, ist die Deutsche Umwelthilfe öffentlichen Angriffen ausgesetzt, die CDU will sie jetzt finanziell strangulieren. "Dabei müsste die Autoindustrie angeklagt werden", schreibt **Stephan Krull**.

Nach Attac ...

Aber nicht nur bei der Deutschen Umwelthilfe (DUH) versucht die CDU, unliebsame Konkurrenz bei der politischen Willensbildung durch Entzug der Gemeinnützigkeit zu behindern. Einer anderen gemeinnützigen Organisation – Attac - wurde mit der Behauptung, Attac arbeite zu politisch, vom Finanzamt Frankfurt/M im Jahr 2014 die Gemeinnützigkeit entzogen. Der Einsatz für eine Finanztransaktionssteuer oder für eine Vermögensabgabe diene keinem gemeinnützigen Zweck. 2016 gab das Hessische Finanzgericht in Kassel der Klage von Attac statt: Das politische Engagement dieses Netzwerks stehe seiner Gemeinnützigkeit an keiner Stelle entgegen. Trotz des eindeutigen Urteils hatte der frühere Bundesfinanzminister Schäuble (CDU) das Finanzamt angewiesen, Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision einzulegen, mit der Folge, dass die Haltbarkeit des Urteils des Hessischen Finanzgerichts vom Bundesfinanzhof überprüft wird.

.. die Deutsche Umwelthilfe

Seit die Deutsche Umwelthilfe (DUH) ein Fahrverbot nach dem anderen vor Gericht durchsetzt, macht die Auto-Lobby gegen die DUH mobil. Der Verein schade "massiv dem Wirtschaftsstandort Deutschland", sagte der FDP-Bundestagsabgeordnete und Verkehrspolitiker Bernd Reuther. Und kritisierte die Bundesregierung, weil diese "tatenlos" zuschauen. In einer Online-Petition wird gefordert, dem Verein den Status der Gemeinnützigkeit abzuerkennen. Der Vorwurf: Die DUH missbrauche den Status zu "wirtschaftlichen Zwecken und schädigt die Allgemeinheit durch Vorsatz". Auf ihrem Bundesparteitag im Dezember hat die CDU auf die Wünsche der Auto-Lobby reagiert und beschlossen, dass der Deutschen Umwelthilfe (DHU) die Gemeinnützigkeit aberkannt werden soll.

Am Pranger: Die Deutsche Umwelthilfe

von **Stephan Krull**

Seitdem die Deutsche Umwelthilfe Fahrverbote vor Gericht durchsetzt, sieht sie sich öffentlichen Angriffen ausgesetzt. Dabei müsste die Autoindustrie angeklagt werden!

Ich bin ja für Klimaschutz, aber ... hört man allenthalben als Ouvertüre für den lauten Protest deutscher Klein- und Spießbürger: nicht gegen den Abgasbetrug und die Kartellabsprachen der deutschen Automobilindustrie, die zu Lasten der Kundinnen und Kunden ging, nicht gegen die Profiteure dieses systematischen Betruges, nicht gegen die mafiösen Strukturen, die dahinter stecken, nicht gegen die Großaktionäre, die Porsches, Piëchs, Quandts, Klattens und die Scheichs von Katar und Kuwait. Nein, sie krakeelen gegen die Deutsche Umwelthilfe (DUH), die als öffentlich anerkannter Verbraucherschutzverband nichts anderes tut, als die Einhaltung von Gesetzen einzuklagen.

Der 1975 gegründete Verein Deutsche Umwelthilfe hat sich zum Ziel gesetzt, Umweltpolitik für die Öffentlichkeit transparent zu machen. In Netzwerken arbeitet die DUH mit Umwelt-, Verkehrs- und Verbraucherverbänden sowie mit Kommunen und Schulen zusammen. Jährlich werden viele Natur- und Umweltschutzprojekte gefördert. Die DUH finanziert ihre Arbeit durch Mittel aus öffentlichen Fördertöpfen für den Umwelt- und Naturschutz, privaten Spenden sowie Beiträgen aus der Vergabe von Patenschaften.

Konzertierte Kampagne

Angesichts ihrer Erfolge ist die DUH zum Lieblingsfeind all derer geworden, die sich an die Mächtigen nicht herantrauen, aber, wie in anderen Zusammenhängen auch, gerne nach unten treten: ein Abmahnverein und Arbeitsplatzvernichter sei sie, heißt es, von den Vereinigten Staaten (oder wahlweise von Toyota) finanziert und ferngesteuert, in jedem Fall gegen die gute deutsche Autoindustrie gerichtet, die unter den von einer ominösen Umweltlobby willkürlich festgesetzten Schadstoffgrenzwerten leidet. Ungefähr so lauten die »Argumente« derjenigen, die gegen den Verband zu Felde ziehen. Man solle ihm die Gemeinnützigkeit aberkennen, Zuwendungen aus dem Ausland unterbinden, am besten den ganzen Verein verbieten ob seiner Schädlichkeit für das »Autoland Deutschland« und die vielen schönen Arbeitsplätze. In AfD-Manier wird im Netz gehetzt: »Jagt endlich die Deutsche Umwelthilfe mit dem Studienabbrecher und Vielflieger Resch (Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der DUH, jW) an der Spitze aus dem Land. Eine Terrororganisation mit nicht mal 300 Mitgliedern, aber 90 hauptamtlichen Mitarbeitern (wer finanziert die eigentlich?) hält unter der Maske der Gemeinnützigkeit ein ganzes Volk im Würgegriff. Wehrt Euch!«

Diese Debatte hat längst auch den Deutschen Städte- und Gemeindebund erreicht, der jüngst den Nutzen der zahlreichen Klagen der Deutschen Umwelthilfe zur Erstreitung von Fahrverboten für Dieselfahrzeuge bezweifelte. »Medienwirksam werden Dieselfahrverbote gefordert, obwohl damit die Umweltbelastung regelmäßig nicht abnimmt, sondern sich nur auf die Umgehungsstraßen verteilt«, äußerte dessen Hauptgeschäftsführer Gerd Landsberg am 20.

November gegenüber dem Handelsblatt. Von dem Antrag des CDU-Bezirksverbands Nordwürttemberg für den Bundesparteitag Anfang Dezember, der Umwelthilfe die Gemeinnützigkeit abzuerkennen und so die Finanzierung zu erschweren, hält er gleichwohl nichts. »Ob ein Verein gemeinnützig ist oder nicht, entscheidet sich auf Grundlage der Abgabenordnung, die von den Finanzämtern rechtstreu anzuwenden ist«, so Landsberg gnädig. »Es sollte nicht der falsche Eindruck entstehen, allein durch politische Entscheidungen oder Petitionen könne dies gesteuert werden.«

Es ist allerdings fraglich, wer bei der ganzen Debatte das Steuer in der Hand hält. »Liefert VW ein seltenes Beispiel für die Krisen-PR-Strategie ›Angreifer angreifen‹?« fragt in diesem Zusammenhang etwas scheinheilig die Unternehmensberatung »Fakten-Kontor« angesichts der Tatsache, dass die Kritik an der Umwelthilfe in den Medien seit deren öffentlichen Angriffen gegen VW stark zugenommen hat. Vielleicht weiß sie es ja genauer. [1]

Bizarre Fahrverbote

Die Deutsche Umwelthilfe klagt die Einhaltung von Gesetzen ein, die von der Autoindustrie missachtet werden und für deren Durchsetzung tatsächlich der Staat zuständig wäre. Das Ergebnis sind bisher eher lächerlich zu nennende partielle Fahrverbote auf Strecken von einigen hundert Metern, zum Beispiel der Stresemannstraße in Hamburg, mit entsprechend negativen Auswirkungen für die Situation auf den benachbarten Straßen. Die Polizei hat erklärt, dass sie die Einhaltung dieser Fahrverbote nicht überwachen kann. Beides, die selektiven, bisweilen bizarren Fahrverbote und die Nichtüberwachung durch die Polizei, führen zu gänzlichem Unverständnis, zu verständlicher Wut und zur vollständigen Ablehnung dieser Maßnahmen in der Bevölkerung.

Zu behaupten, die DUH sei schuld an den Fahrverboten, ist allerdings weit hergeholt. Es ist unbestreitbar, dass die CO₂-Emissionen seit langer Zeit wieder gestiegen sind, dass die Autoindustrie Abgaswerte bei Dieselaautos mit eigens dafür hergestellter Software manipuliert hat und damit die betroffenen Autos auf der Straße deutlich mehr Schadstoffe abgeben als im Test. Ihnen hätte normalerweise die Typzulassung entzogen werden müssen, und die Kundinnen und Kunden hätten – wie in den Vereinigten Staaten – mit neuen, zulassungsfähigen Fahrzeugen entschädigt werden müssen.

Das entspräche auch dem veränderten Umweltbewusstsein der meisten Menschen, die die Klimaziele von Paris ernst nehmen und ihren Beitrag zur Erreichung dieser dringenden Ziele leisten wollen. Aus einer Studie des Umweltbundesamtes (UBA) aus dem Jahr 2017 geht hervor, dass eine große Mehrheit nicht mehr so stark auf das Auto angewiesen sein will – Ausdruck des Wertewandels, der der Autoindustrie Kopfzerbrechen bereitet. Mehr als 90 Prozent der Befragten sagten, das Leben würde besser, wenn die Abhängigkeit vom Auto abnehme, rund 80 Prozent wünschen sich eine Stadtentwicklung, die Alternativen zum Auto stärkt. Maria Krautzberger, die Präsidentin des UBA, stellt treffend zum Ziel sauberer Luft und mehr Grün in der Stadt fest: »Wenn wir umweltschädliche Subventionen endlich abbauen und mehr Geld für den ÖPNV bereitstellen, dann gelingt das auch.« Die entsprechenden Beträge belaufen sich nach Berechnungen des UBA auf mehr als 28 Milliarden Euro – pro Jahr! [2]

Anhand der Studie wird noch ein weiteres Problem deutlich: Unter der schlechten Luft und dem

Lärm leiden diejenigen am meisten, die an vielbefahrenen Straßen wohnen – und das sind in der Regel Menschen mit geringerem Einkommen –, die Reichen wohnen in den weniger befahrenen und grüneren Vororten. Die Klagen der DUH tragen deshalb nicht nur zum Gesundheitsschutz, sondern auch zu sozialer Gerechtigkeit bei.

Die Bundesregierung bewegt sich seit Aufdeckung des Dieselskandals im September 2015 jenseits aller demokratischen Gepflogenheiten. Die Bundesrepublik Deutschland ist eben eine »marktkonforme Demokratie«, wie Kanzlerin Angela Merkel einst verlauten ließ. Zwei »nationale Dieseltipfel« wurden bisher durchgeführt (der dritte fand am gestrigen Montag statt), konsequent ohne Gewerkschaften, ohne Umwelt-, Verkehrs- und Verbraucherverbände. »Fahrverbote sind auf jeden Fall zu vermeiden«, so das Credo der großen Koalition aus CDU und SPD und der noch viel größeren Autokoalition von CDU/CSU/SPD/FDP und den Grünen. Die Autoindustrie beharrt derweil auf ihrer Position: Hardwarenachrüstungen seien zu teuer und kämen auf keinen Fall in Frage. Die Antwort ist ehrlich, denn neue Autos mit Steuererleichterungen oder Subventionen zu verkaufen und damit wieder Gewinn zu machen ist doch viel schöner, profitabler, als die Mängel an schon verkauften Autos auf Kosten der Hersteller zu beseitigen. Man könnte meinen, der Trend geht zum Wegwerfauto.

Stefan Schostok, Hannovers Oberbürgermeister von der SPD, hielt anlässlich der Vorstellung eines Planes zur Luftreinhaltung am 14. September 2017 eine bemerkenswerte Rede. Er sprach u. a. von Interessenabwägung: »Vor allem sind für mich vier Interessen betroffen, die zum Teil Schutz von Verfassungsrang beanspruchen: Es geht um den Gesundheitsschutz. Wir wissen, dass eine Vielzahl von Menschen wegen einer zu hohen Stickoxidbelastung vorzeitig stirbt. Wegen Atemwegserkrankungen, Herz-Kreislaufkrankungen, Allergien. Die Folgen sind bekannt. Es geht um die Automobilwirtschaft. Aushängeschild der deutschen Wirtschaft schlechthin. Hunderttausende von Arbeitsplätzen hängen von ihr ab. Es geht um die Besitzer von Dieselfahrzeugen. Unzählige Menschen, die in ein Produkt vertraut haben. Vertraut darauf, dass es – wie von den Herstellern angegeben – umweltfreundlich und zukunftsfähig ist. Und es geht um das Leben in den Städten. Wenn wir Verkehre ausschließen, laufen wir Gefahr, die Städte lahmzulegen.« Tatsächlich Verfassungsrang hat von den genannten Interessen aber ganz sicher nur der Gesundheitsschutz. »Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit«, heißt es in Artikel 2 des Grundgesetzes.

Gesetz geändert

Das Bundeskabinett hat gerade, wie auch von der AfD gefordert, das Immissionsschutzgesetz derart geändert, dass die bisher gültigen Grenzwerte von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Stickstoffdioxid bis zu 25 Prozent überschritten werden können. Was nicht passt, wird passend gemacht. So sollen die gerichtlich angeordneten Dieselfahrverbote verhindert und Hardwarenachrüstungen überflüssig werden. Ein Gesetzentwurf des CSU-Verkehrsministers Andreas Scheuer sieht nun vor, die Kennzeichen der Autos und die Gesichter der Fahrerinnen und Fahrer per Video zu erfassen. »Wir statten die Kommunen mit Systemen aus, damit sie Kontrollen über Kennzeichen machen können – wie bei der Maut und den Lkw«, äußerte Scheuer am 19. November bei einem Kongress der Frankfurter Allgemeinen Zeitung. Ingrid Remmers, Bundestagsabgeordnete der Partei Die Linke, kritisierte diese Pläne scharf. Mit einer solchen Überwachungsinfrastruktur würden die Grundrechte erheblich ausgehöhlt. Statt der Bürger sollten die Autokonzerne einer strengeren Kontrolle unterzogen werden, so die

Abgeordnete.

Wesentlich wirkmächtiger wäre allerdings, der Autoindustrie die Subventionen zu streichen, den Parteien die Annahme von Unternehmensspenden zu untersagen und endlich eine grundsätzliche Mobilitätswende einzuleiten. Aber Verkehrsminister Scheuer redet bei der Freigabe von Subventionen für die Elektromobilität an allen Problemen und Sorgen vorbei: »Wir wollen noch bessere Luft in unseren Städten. Allein heute investieren wir dafür mehr als 50 Millionen Euro für kommunale Elektromobilitätsprojekte. 2.000 E-Fahrzeuge und über 1.100 Lademöglichkeiten kommen so auf die Straße. Damit sorgen wir für attraktivere Mobilitätsangebote und treiben die Elektromobilität in den Städten weiter voran.« [3]

Das ist ganz nach dem Geschmack der Manager und Eigentümer der Autoindustrie, die in der Krise verzweifelt nach Wegen suchen, die Profite zu sichern: Elektromobilität, autonomes Fahren und »neue Geschäftsfelder« kommen ihnen dabei in den Sinn. Das meint solche Mobilitätsangebote wie Drive now von BMW, Car 2 go, my Taxi und Moovel von Daimler oder Moia von Volkswagen – samt und sonders hoch subventionierte und bisher wenig erfolgreiche Angebote, um dem öffentlichen Verkehr die Fahrgäste abzujagen. Diese »neuen Geschäftsfelder« führen zu mehr Autos und Verkehr auf den Straßen; es wird jedoch suggeriert, es würden damit endlich lange unterdrückte Bedürfnisse erkannt und befriedigt. Tatsächlich sollen die Milliardenumsätze der öffentlichen Verkehrsbetriebe in die Kassen der Konzerne umgeleitet werden. Das geht so in Hamburg, Hannover und vielen anderen Städten der Welt.

»Geistig und körperlich unfrei«

Zynisch wird von den Kämpfern gegen die Deutsche Umwelthilfe ins Feld geführt, die zulässigen Schadstoffwerte am Arbeitsplatz seien um ein vielfaches höher als die Werte im Freien. Klar ist: Es gibt keine unparteiische Wissenschaft. Die hohen Grenzwerte am industriellen Arbeitsplatz (MAK-Werte) sind maximale Werte mit anderem Zeit- und Personenbezug, die für gesunde, erwachsene Personen nicht überschritten werden dürfen, und sie sind willkürlich, weil jedwede Aufnahme giftiger Stoffe krankheitserregend bis tödlich ist, je nach Dauer und Intensität der Exposition (Exposition). Betriebsräte und Gewerkschaftsvertreter kämpfen seit langem für die Reduzierung dieser Belastungen; sowohl durch persönliche Schutzkleidung als auch durch die Einhausung von Anlagen und die Absaugung und Filterung kontaminierter Luft. Im öffentlichen Raum aber haben vermeidbare Schadstoffe gar nichts verloren. Insbesondere für Kinder, ältere Personen und Menschen mit angegriffener Gesundheit ist jede Exposition mit vermeidbaren Schadstoffen auszuschließen. Der Vergleich von Grenzwerten in Produktionsräumen mit denen im öffentlichen Raum ist schlicht zynisch.

Eine Facebook-Debatte wurde jüngst mit der Feststellung eingeleitet, dass »die Deutsche Umwelthilfe von Toyota unterstützt wird, von dem Autohersteller, der aus dem Diesel aussteigt und auf E-Autos setzt«. Dann schreibt einer: »Das eigene Auto ist ein Stück Freiheit, das jemand, der es nicht hat, nicht beurteilen kann. Das ist das größte Problem der ÖPNV- und Fahrradnutzer. Dass sie geistig und körperlich unfrei sind und von Freiheit einen sehr eingeschränkten Begriff haben. Wenn ich als Autobesitzer abends auf die Idee komme, in Paris zu frühstücken, setze ich mich ins Auto und fahre los (wie in der Werbung), oder wenn ich Lust

habe auf Schwimmen, fahre ich ans Meer. Ohne etwas zu schleppen, ohne einen Sitzplatz in irgendeinem Zug, Flugzeug oder Bus zu buchen und ohne den ganzen damit verbundenen Stress. Und mit dem, was ich mitnehmen möchte (wenn es ins Auto passt), und ohne Ärger, dass ich es im Flugzeug, Zug und Bus nicht mitnehmen darf. Es ist in erster Linie eine Neiddebatte der Unfreien, die den Freien ihre Unfreiheit aufzwingen wollen. Der ÖPNV ist nur was für Besserverdienende, die zu viel Zeit haben.« Ein anderer schreibt: »Ich finde es schlimm, wie die DUH jetzt nicht nur den Gerichten auf der Nase rumtanzt, sondern durch ihre doch so tolle Strategie Bürger drangsaliert, direkt und indirekt durch die erreichten Fahrverbote. In meinen Augen ist das, was die DUH macht, ein Versuch der systematischen Zerstörung der Autoindustrie. Es erinnert mich an die Hexenverfolgung.«

Wohlthuend von solchen »Debatten« hebt sich die Stellungnahme des Kölner Stadtverbands des Deutschen Gewerkschaftsbundes vom 12. November ab. Als Reaktion auf die in der Rheinmetropole vom Gericht verhängten Fahrverbote fordert der DGB unentgeltliche Nahverkehrstickets für Betroffene sowie finanzielle Unterstützung für Carsharing. Die Stadt Köln müsse angesichts der Verbote mehr Geld in den öffentlichen Nahverkehr investieren. Zugleich warnt der DGB aber auch davor, sich zu sehr auf Elektromobilität zu verlassen. »E-Mobilität ist an durchaus problematische Batterietechnik gebunden: Ihre Produktion geht mit hohem Energieeinsatz einher, erfordert Rohstoffe, die nicht unbegrenzt verfügbar sind und unter unsozialen, ungesunden Bedingungen abgebaut werden; Batteriesysteme gehören zur höchsten Gefahrstoffstufe und verursachen erhebliche Recyclingkosten. Und E-Antriebe erfordern eine umfassende Ladeinfrastruktur, die in vielen städtischen Bereichen auf erhebliche Grenzen stößt«, heißt es in der Stellungnahme.

Eine oft geäußerte und weit verbreitete Legende lautet, die DUH bekomme ihr Geld aus den USA. Angeblich sollen es mehrere hunderttausend Euro pro Jahr sein, wie verschiedentlich immer wieder zu lesen ist. Auch Toyota und andere große Autobauer aus dem Ausland zählten zu den Hauptgeldgebern des Verbandes. Das allerdings stimmt so nicht. Zu den Hauptgeldgebern der Verbraucherschutzorganisation zählen die Europäische Union, deren Gelder den Löwenanteil des relativ kleinen Jahresetats von acht Millionen Euro ausmachen. Ein weiterer großer Teil des Budgets speist sich aus Abmahnungsgebühren, im Jahre 2016 an die 2,5 Millionen Euro. Die zweckgebundenen Zuwendungen der Climate Works Foundation aus den USA betragen demgegenüber nur 150.000 Dollar, und die ebenfalls zweckgebundenen Zuwendungen von Toyota liegen bei 80.000 Euro. Von einer Abhängigkeit kann in diesem Zusammenhang wohl keine Rede sein. Man denke umgekehrt nur einmal an die Summen, die die Autolobby jährlich an CDU/CSU, SPD, FDP und Grüne spenden. Im Zeitraum 2009 bis 2017 waren das laut Lobby Control mehr als 17 Millionen Euro. Es scheint also tatsächlich so, dass die Autoindustrie dazu übergegangen ist, die Angreifer von der Deutschen Umwelthilfe anzugreifen.

Anmerkungen:

[1] <http://t1p.de/Faktenkontor>

[2]

<https://www.zeit.de/wissen/umwelt/2017-04/umweltbewusstseinsstudie-auto-oepnv-umstieg-deutschland> und

<https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/umweltbewusstsein-umweltverhalten#textpart-1>

[3] <http://t1p.de/Scheuer>

Autor: [Stephan Krull](#)

mehr zur Deutschen Umwelthilfe

- [Deutsche Umwelthilfe - Homepage](#)

auf kommunisten.de:

- [Weihnachtswünsche eines Konzern-Chefs](#)
- [Saubere Luft! Dieselabgase töten](#)
- [Jürgen Resch: "deutschen Autokonzerne nicht Teil der Lösung, sondern Kern des Problems"](#)
- [»Blackout-Preis« an Ilse Aigner](#)