

Deutsche Umwelthilfe kämpft für Fahrverbote

 [faz.net/aktuell/politik/inland/deutsche-umwelthilfe-kaempft-fuer-fahrverbote-15117944.html](https://www.faz.net/aktuell/politik/inland/deutsche-umwelthilfe-kaempft-fuer-fahrverbote-15117944.html)

Bildbeschreibung einblenden

Kampf dem Diesel: Die Deutsche Umwelthilfe verfolgt ein Geschäftsmodell der besonderen Art Bild: dpa

Die Deutsche Umwelthilfe kämpft für Fahrverbote – und gegen Autohändler. Manchmal macht sogar die Industrie mit. Auch die Grünen sind involviert. Einblick in ein ungewöhnliches Geschäftsmodell.

Beitrag weitersagen

Permalink: <https://www.faz.net/-gpg-9012w>

Es gab eine Zeit, da wussten die Grünen noch, wer die Guten und wer die Bösen sind. Gut waren die Grünen selbst und bestimmte Nichtregierungsorganisationen. Böse war die Industrie. Jetzt sind die Grünen eine erfahrene Regierungspartei. In dieser Woche begegneten sich eine grün geführte Landesregierung und die Guten von einst vor Gericht. Eine den Grünen nahestehende Nichtregierungsorganisation, die Deutsche Umwelthilfe, klagte gegen das Land Baden-Württemberg, genauer: gegen die Umweltpolitik des Grünen-Verkehrsministers Winfried Hermann. Grund des Streits: Die Umwelthilfe fordert deutliche Nachbesserungen im Luftreinhalteplan für Stuttgart und ein generelles Diesel-Fahrverbot auch für Euro-6-Fahrzeuge. Hermann, ein linker Grüner, nennt diese Forderung „absolut überzogen“.

Rüdiger Soldt

Politischer Korrespondent in Baden-Württemberg.

F.A.Z.

Der Umwelthilfe ist es seit Jahrzehnten egal, was ihre Forderungen für Arbeitsplätze oder die Weiterentwicklung einer Technologie bedeuten; sie führt einen regelrechten Kreuzzug gegen den Diesel-Motor. Wenn VW die Abgaswerte seiner Diesel-Motoren mit einem Software-Update endlich verbessert, klagt der Verein gegen die KfZ-Zulassungsstellen, weil ihrer Auffassung nach die Typzulassung damit unzulässig wird.

Mächtiger als manch ein Landesparlament

Der baden-württembergische Ministerpräsident Winfried Kretschmann duzt den Geschäftsführer der Umwelthilfe Jürgen Resch seit vielen Jahren, aber manchmal möchte er seine Parteifreunde am liebsten anschreien und ihnen sagen, dass Nichtregierungsorganisationen eben Organisationen sind, die nicht regieren müssen.

In jahrelanger Arbeit schaffte es die Umwelthilfe, etwas Entscheidendes zu verändern: Die Frage, welche Zukunft bestimmte Fahrzeugtechnologien haben sollten, wird inzwischen nicht mehr abschließend in den Parlamenten, an den Kabinetttischen oder in Konzernzentralen verhandelt, sondern oft vor Gericht. Wie konnte die Umwelthilfe zu einer Organisation werden, die heute mehr Wirkungsmacht hat als manch ein Landesparlament oder manch ein Landesminister? Wer finanziert sie? Warum ist sie so schlagkräftig – nicht nur im Kampf gegen Diesel, sondern auch gegen Plastiktüten und Einwegflaschen?

Die Deutsche Umwelthilfe wurde 1975 parallel zum Umweltverband BUND gegründet. Eigentlich sollte sie Spenden einwerben. Seit mehr als zehn Jahren nutzt die Organisation aber mit ihren Geschäftsstellen in Radolfzell am Bodensee und in Berlin am Hackeschen Markt die ihr verliehene Verbandsklagebefugnis in einer einzigartigen Weise. Die Umwelthilfe ist einerseits eine klageberechtigte Umweltorganisation und andererseits seit 2004 eine „qualifizierte Einrichtung“, die an der Marktüberwachung teilnimmt und das Recht hat, Verstöße gegen Verbraucherschutzvorschriften zu verfolgen. Sie macht damit Rechte der Allgemeinheit geltend und muss nicht warten, bis sich Betroffene bei ihr melden. Diese Möglichkeit wurde unter der rot-grünen Bundesregierung geschaffen.

In der Praxis funktioniert das so:

Wenn bei einem Autohändler ein Fahrzeug steht, dessen Energieverbrauchskennzeichnung nicht korrekt angebracht ist, verlangt die Umwelthilfe von dem Händler die Unterlassung der unzureichenden Kennzeichnung.

Wenn der Händler die Unterlassungsverpflichtung eingeht, muss er zugleich versprechen, bei jeder abermaligen Zuwiderhandlung gegen die Verpflichtung eine Vertragsstrafe zu bezahlen. Die Umwelthilfe kontrolliert solche Verstöße mit einer kleinen Abteilung und einigen versierten Rechtsanwaltskanzleien in Berlin.

Viele kleinere Firmen benötigen rechtliche Hilfe, weil sie meist völlig überraschend für Nachlässigkeiten abgemahnt werden. Der Rechtsanwalt Thomas Feil aus Hannover vertritt viele Mandanten, die von der Umwelthilfe abgemahnt worden sind. „Da die Kosten, die die Deutsche Umwelthilfe mit einer Abmahnung geltend macht, nicht so hoch sind, werden viele Betroffene, häufig Auto- oder Immobilienhändler, dazu verleitet, die geforderte Unterlassungserklärung zu unterzeichnen und das Geld zu bezahlen. Dies häufig, ohne sich vor Unterschrift und Zahlung anwaltlich beraten zu lassen“, sagt

Feil.

Mehr zum Thema

1/

Das „Geldverdienen“ beginne für die Umwelthilfe dann erst richtig nach einer abgegebenen Unterlassungserklärung mit der Vertragsstrafe. „Mit einer solchen Erklärung wird für die Zukunft ein bestimmtes Verhalten versprochen. Viele Unterlassungserklärungen sind sehr weit abgefasst. So kann es vorkommen, dass der ursprüngliche Verstoß im Printbereich erfolgte, dann aber ein neuer Verstoß bei einer Veröffentlichung im Internet erfolgt. Dann ist für den neuen Verstoß eine Vertragsstrafe zu zahlen. Je nach der versprochenen Höhe kann dann eine Zahlung in Höhe von 7500 Euro oder auch 10.000 Euro zu leisten sein. Liegen mehrere parallele Verstöße vor, dann vervielfacht sich manchmal die Vertragsstrafe.“

Die Umwelthilfe beobachtet Firmen, die eine Unterlassungserklärung abgegeben haben, über viele Jahre. „Wir haben schon Fälle erlebt, in denen nach fünf und auch acht Jahren nach Abgabe der Unterlassungserklärung Vertragsstrafen gefordert worden sind. Es handelt sich dabei oft um erhebliche Summen, und die Betroffenen haben zumeist völlig vergessen, dass es eine solche Erklärung gibt. Aber die Deutsche Umwelthilfe vergisst nicht“, sagt Feil.

Kämpfer für das Gute?

Das Brot-und-Butter-Geschäft sind Unterlassungserklärungen und Vertragsstrafen, die Umweltschützer sind dadurch finanziell in der Lage, Klagen gegen Landesregierungen oder Konzerne zu führen. Im Jahr 2014 nahm die Umwelthilfe mit den Verbandsklagen 2,32 Millionen Euro ein, das waren 1265 Abmahnungen und 438 Gerichtsverfahren – insgesamt ein Drittel des Etats. Das Geld darf die Organisation behalten, weil sie für die Allgemeinheit klagt, nicht im Interesse einzelner Betroffener. Auch 2015 kamen 30 Prozent der insgesamt 8,1 Millionen Euro aus dem Bereich „Verbraucherschutz“. Die „Beiträge von Förderern und Paten“ betrug dagegen nur 2,1 Prozent.

Die Umwelthilfe tritt öffentlich jedoch als staatliche Ersatzorganisation auf, die nur für das Gute handelt. „In den meisten Ländern“, sagt Geschäftsführer Jürgen Resch, „waren die zuständigen Behörden nicht einmal benannt, bei umweltbezogenen Verbraucherschutzvorschriften musste die Deutsche Umwelthilfe feststellen, dass keine oder fast keine Marktkontrolle durch die zuständigen Bundes- und Landesbehörden stattfindet.“ Resch ist seit 2001 Bundesgeschäftsführer und bestimmt faktisch dessen Richtung. Einmal jährlich gibt es eine Delegiertenversammlung und in den Regionalverbänden Mitgliederversammlungen. Der Verein hat gerade mal 270 Mitglieder. Ihre Beiträge sind für die Finanzierung zu vernachlässigen.



Die digitale Ausgabe der F.A.Z., für alle Endgeräte optimiert und um multimediale Inhalte angereichert

Mehr erfahren

Viel mehr Geld bekommt die Umwelthilfe von Bündnispartnern aus der Wirtschaft, die sie sich für umweltpolitische Kampagnen sucht. Das sind Interessenbündnisse auf Zeit – die beiden Seiten zum Vorteil gereichen. So unterstützt Toyota zum Beispiel die gegen Spitzenpolitiker gerichtete „DUH-Dienstwagenumfrage“. Die Organisation recherchiert, wie klimafreundlich Dienstwagen von Politikern sind. Auch Ministerpräsident Kretschmann geriet schon ins Visier. Toyota war der erste Hersteller von Hybridfahrzeugen im deutschen Markt, das Unternehmen witterte seine Chance, denn deutsche Spitzenpolitiker fahren deutsche Autos. Außerdem betreiben die Umwelthilfe und Toyota gemeinsam das Projekt „Umwelttaxi“, mit dem sie emissionsarme Taxiflotten durchsetzen wollen. Davon dürfte Toyota beim Verkauf eigener Fahrzeuge profitieren.

Auch die Firma „HJS Emission Technology“, ein Hersteller von Diesel-Partikelfiltern in Menden im Sauerland, spendet an die Umwelthilfe. Seit 2005 unterstützt der deutsche Zweig des Mineralölkonzerns BP „unter der fachlichen Koordination“ der früheren Grünen-Politikerin Michaela Hustedt das „Netzwerk Bioökonomie“. So neutral und wirtschaftskritisch, wie sich die Umwelthilfe häufig geriert, ist sie bei der Partnerauswahl also nicht. Resch sagt dazu, dass der Verein ja auch schon gegen Toyota geklagt habe. Seine Kampagnen für Mehrwegflaschen werden vom Bundesumweltministerium, von den Umweltstiftungen der Länder, aber auch von Mineralwasserabfüllern, Herstellern von Pfandsortieranlagen sowie einigen Fruchtsaftabfüllern mit Spenden unterstützt.

Gegen sechzehn deutsche Städte geklagt

Die Umwelthilfe ist also Abmahnverein, Umweltschutzorganisation und zudem eine Organisation, die in Kauf nimmt, lobbyistische Interessen Dritter zu vertreten. Für ihre Arbeit, die sich häufig gegen deutsche Regierungen und Kommunen richtet, wird sie

sogar noch von der Europäischen Union gefördert. Die Organisation bekommt nach eigenen Angaben „vorwiegend“ Fördergelder aus dem Life-Programm der EU, mit dem Umweltmaßnahmen unterstützt werden sollen. In den Jahren 2014 bis 2016 seien es pro Jahr jeweils 300.000 Euro gewesen.

Seit 2005 hat die Umwelthilfe gegen sechzehn deutsche Städte wegen des Verstoßes gegen Umweltauflagen geklagt. Alle bisher entschiedenen Verfahren gewann die Organisation. Der Mainzer Oberbürgermeister Michael Ebling von der SPD, zugleich Präsident des Verbandes kommunaler Unternehmen, nennt das Vorgehen der Organisation „infam“ und „intransparent“. „Letztlich betroffen von den Klagen ist die Krankenschwester mit ihrem kleinen Diesel-Pkw. Die Deutsche Umwelthilfe sucht sich das schwächste Glied in der Kette aus, deshalb klagt sie gegen Städte. Es ist ja nicht so, dass die Kommunen von sich aus nichts tun für eine saubere Luft, die Stadt Mainz hat mit Wiesbaden eine Umweltzone eingerichtet, wir erneuern die Busflotte.“

Die Umwelthilfe perfektioniert ihr politisches Kampagne- und Agitationsmodell ständig weiter. Sie braucht für alles, was sie tut, natürlich auch die Medien. Sie vergibt deshalb einen „Umweltmedienpreis“ – an Journalisten, die in diesem Sinne berichten. Seit rund einem Jahr vertraut die Organisation bei Messungen von Kraftstoffverbrauch und Schadstoffemissionen zudem nicht mehr auf den TÜV oder die Dekra. Stattdessen gründete sie mit dem früheren Abteilungsleiter für Verkehr und Luftreinhaltung beim Umweltbundesamt, Axel Friedrich, ein eigenes Emissions-Kontroll-Institut. Das wiederum arbeitet mit der Schweizer Abgasprüfstelle an der Hochschule Bern/Biel zusammen. Der entscheidende Punkt: Die Abgase werden nicht auf dem Prüfstand gemessen, sondern im tatsächlichen Verkehr.

Autohersteller wie Daimler wenden dagegen ein, dass solche Messungen hochkomplex und von sehr vielen Parametern abhängig seien, weshalb man sie mit Werten vom Prüfstand schwer vergleichen könne. Doch das eigene Institut generiert neue, stets alarmierende Messwerte. Medien greifen die Messwerte als Exklusivmeldung auf, schon gibt es eine neue Diskussion über Luftverschmutzung, Diesel und die Industrie – ein System, das nie zum Stillstand kommt. Weil die Glaubwürdigkeit der Automobilindustrie mit ihren Hunderttausenden Ingenieuren nach dem VW-Skandal gegen null tendiert, alle Welt nach ehrlichen Werten schreit, waren die Zeiten für die Kampagnenmacher der Umwelthilfe noch nie so günstig wie heute. Besonders, seit nun auch noch der Verdacht aufgekommen ist, die Autohersteller hätten sich jahrelang über die Technik zur Abgasreinigung ausgetauscht.

Der 57 Jahre alte Resch, ein Verwaltungswissenschaftler ohne Abschluss, ist mittlerweile der größte Feind des Daimler-Konzerns. Vor vielen Jahren durfte der Verein für Daimler sogar mal einen Nachhaltigkeitsbericht anfertigen, dafür gab das Unternehmen 2,1 Millionen Euro aus. Dann gab es Streit, der Gesprächsfaden riss ab.

Sogar bei manch einem Grünen gilt Resch als „Fundi“

Selbst für einige grüne Politiker ist Resch zur Reizfigur geworden. Das baden-württembergische Umweltministerium beauftragte die Umwelthilfe zwar, für die Planung

einer Stromtrasse ein Bürgerbeteiligungsverfahren zu organisieren. Gespräche über die Diesel-Problematik mit Kretschmann verliefen im Januar aber ergebnislos. „Derzeit gibt es da keinen Gesprächsbedarf“, teilt ein Regierungssprecher mit, was bedeutet, dass Resch in der Villa Reitzenstein in dieser Sache so schnell keinen Termin mehr bekommen dürfte. Die grünen Realos halten Resch ohnehin für einen „Fundi“.

Fast alle Politiker sagen, dass es einfacher gewesen sei, mit dem Verband zu reden, als Rainer Baake, ein Staatssekretär im Bundesumweltministerium, noch Geschäftsführer der Umwelthilfe gewesen sei. Denn Baake habe nach Kompromissen gesucht. Resch hingegen verfolgte eine klare Agenda – und hielt sich nicht lange mit Ministerialbeamten auf. „Der Resch hat früher Sigmar Gabriel, als der noch Bundesumweltminister war, gleich direkt angerufen und dann seine Argumente wie auf einer Perlenschnur runtergerattert“, sagt ein Beamter des Umweltministeriums.

Grünen-Politiker würden die Wünsche der Industrie heute schon erfüllen, bevor sie ausgesprochen seien, kontert Resch: „Wir versuchen, zu erreichen, dass die Gesetze nicht nur auf dem Papier stehen.“ Vor Gericht sieht es derzeit gut aus für ihn – der Stuttgarter Verwaltungsrichter ließ am Mittwoch für Fahrverbote wesentlich größere Sympathien erkennen als für die Nachrüstung von Diesel-Motoren. Doch in der Politik hat Resch mit den Grünen seinen wichtigsten Partner verprellt. Was sagen eigentlich die anderen Parteien zum Geschäftsmodell der Umwelthilfe? Bisher traut sich kein namhafter Politiker, es mit dem Lobbyverband aufzunehmen.