

Der Verband, der Deutschland bekämpft

Welt, 26.07.2024, Axel Bojanowski

<https://www.welt.de/wissenschaft/plus252687526/Umwelthilfe-vs-Regierung-Der-Verband-der-Deutschland-bekaempft.html>

Die Deutsche Umwelthilfe hat erstritten, dass die Bundesregierung ihr Klimaschutz- und Luftreinhalteprogramm nachschärfen muss. Dabei überzieht der Verband das Land seit Langem mit juristischen Feldzügen – und verstrickt sich in Widersprüche. Zum Leidwesen von Unternehmen und Bürgern. Eine Analyse.

Schlimm war es um die Umwelt bestellt in den 1960er-Jahren. Seither hat sich die Lage drastisch gebessert: Proteste von Umweltschützern führten zu strengen Gesetzen, moderne Technologie erlaubte es, Luft und Gewässer aufzuklären. Zwar braucht der Schutz der Umwelt weiterhin starke Fürsprecher. Anders jedoch als in anderen Ländern, wo Umweltbewegungen konstruktives Korrektiv blieben, wurden sie in Deutschland zur dominanten Kultur.

Kaum ein Großprojekt in Deutschland, das nicht wegen Umweltbedenken lahmgelegt, kaum eine Großtechnologie, die nicht mit Erfolg bekämpft würde. Die Umweltbewegung hat in Deutschland den Pragmatismus der Wirtschaftswunderjahre durch Irrationalismus und eigennützige Technokratie ersetzt.

Keine Institution verkörpert die Bewegung so perfekt wie die Deutsche Umwelthilfe, DUH. Gestartet in den Siebzigerjahren im Namen des Naturschutzes, gelangen ihr zunächst Erfolge, die dem Gemeinwohl zugerechnet werden konnten: das Verbot eines Pestizids, die Einführung schwefelfreier Kraftstoffe, das Dosenpfand, der Dieselpartikelfilter. Vielleicht zeigte die Durchsetzung von Umweltzonen in Städten 2005 das Kippen der DUH-Kampagnen vom Gemeinwohl zum Kampf in eigener Sache.

Seither überzieht die DUH Regierungen, Behörden und Unternehmen mit juristischen Feldzügen – zumeist erfolgreich. Der Verband nutzt Deutschlands Hang zur Überregulierung geschickt aus. Bereits im Mai hatte das Oberverwaltungsgericht (OVG) Berlin-Brandenburg auf Klage der DUH entschieden, dass die Bundesregierung ihr Klimaschutzprogramm nachschärfen muss. Und erst am Dienstag urteilte das OVG in einem weiteren durch die DUH angestregten Verfahren, dass auch das Nationale Luftreinhalteprogramm nachzubessern ist. Die Regierung habe sich nicht an den neuesten Daten orientiert.

Zugleich laufen weitere Kampagnen. Die deutschen Autobauer BMW etwa verfolgten ein klimaschädliches Geschäftsmodell, das Persönlichkeitsrechte verletze, behauptet die DUH – und hat Klagen angekündigt, nachdem sie vergangenes Jahr zweimal in der Sache vor Gericht gescheitert war. Die Umwelthilfe will erreichen, dass die Autohersteller den Verkauf von Benzin- und Dieselaautos einstellen. Die DUH beruft sich auf die Schutzpflicht des Staates, Bürger vor den Gefahren des Klimawandels zu schützen.

Widersprüche beim Klima-Diesel

Der Kampf gegen die globale Erwärmung steht angeblich auch im Fokus der DUH-Kampagne gegen den sogenannten Klima-Diesel: den neuen Kraftstoff „HVO 100“, der aus Pflanzen hergestellt wird und die CO₂-Emissionen gegenüber fossilem Diesel drastisch senken kann. Doch die DUH macht mobil gegen HVO 100. Sie hat nun sogar das Bundesverkehrsministerium verklagt, weil es einseitig für den Treibstoff lobbyiert habe.

Der Verband verstrickt sich bei seinen Kampagnen in Widersprüche. So hatte die DUH seinerzeit mit ihren sogenannten Diesel-Klagen erreicht, dass Städte Fahrverbote gegen Autos verhängten, und sie brachte den VW-Abgasskandal voran. Der Kampf der Umwelthilfe gegen die Diesel-Autobranche rückt durch neue Enthüllungen jetzt aber in neues Licht.

Denn wie der Nachrichtendienst „Table Media“ berichtet, hat die Deutsche Umwelthilfe im Jahr 2016 einem Lobbyverband der fossilen Gasindustrie angeboten, gegen eine Zahlung von 2,1 Millionen Euro, Lobbyarbeit für fossiles Gas als Brennstoff im Verkehrssektor zu betreiben: Ziel der angestrebten Kampagne war, politischen Druck aufzubauen und auf Umweltzonen mit Luftreinhalteplan sowie die Zurückdrängung von dieselgetriebenen Taxis hinzuwirken. Zugleich sollte unter dem Titel „Saubere Luft durch saubere Antriebe“ für den Aufbau einer mit Gas betriebenen „Umwelttaxiflotte“ geworden werden. Doch der Gasverband schlug das Angebot aus.

Eine DUH-Sprecherin erklärte gegenüber dem „Focus“, das Projekt habe angesichts der erhöhten Partikelemissionen bei Diesel-Taxen einer verbesserten Reinhaltung der Luft dienen sollen. Allerdings: Warum dann auch emissionsarmer HVO-100-Kraftstoff bekämpft wird, erschließt sich nicht. Dreieinhalb Jahre nach ihrem Einsatz für Erdgas startete die DUH vielmehr unter dem Motto „Sauberes Gas ist eine dreckige Lüge“ ihre Kampagne gegen Fracking-Gas aus den USA.

Den USA indes gelang es mit dem Umstieg von Kohle auf Fracking-Gas, ihren CO₂-Ausstoß so stark zu reduzieren wie nur wenige Staaten. Doch das Klimaschutz-Argument zieht die Umwelthilfe offenbar nur, wenn es bei Klagen gegen Unternehmen und Regierungen eigennützig eingesetzt werden kann.

Selbst die Herstellung von Wasserstoff, das zur grundlegenden Energiequelle in Deutschland werden soll, bekämpft die Umwelthilfe, sofern er aus Erdgas hergestellt wird – obwohl geplant ist, die resultierenden CO₂-Emissionen unterirdisch zu speichern. Nur Wasserstoff, der aus Wind- und Sonnenenergie fabriziert wird, sei akzeptabel. Dabei ist unklar, wie auf diese Weise ausreichende Mengen Wasserstoff zu moderaten Preisen in Deutschland verfügbar sein könnten. Die DUH scheint die drohende Abwanderung energieintensiver Industrie billigend in Kauf zu nehmen, sie kämpft nach eigener Aussage gegen den „industriell-politischen Komplex“.

Fortgesetzte Klageverfahren

Darauf deutet auch ihr verbissener Kampf gegen Kernkraft, die auf engem Raum klima- und umweltschonend Energie für ganze Metropolen erzeugen kann. Doch obgleich erste Staaten Atom-Endlager bauen und keine Energieerzeugung laut offiziellen Statistiken sicherer ist als Kernkraft – zumal mit modernen AKW – stemmt

sich die Umwelthilfe weiterhin gegen die CO₂-freie Kernspaltung. Derweil wirbt sie mit ihren fortgesetzten Klima-Klagen.

Ein Problem zu verschlimmern, um es besser melken zu können, ist eine alte Strategie von Umweltverbänden, welche die DUH besonders beherrscht. Nachdem sie 2007 die Autoindustrie gezwungen hatte, alte Dieselaautos mit Rußpartikelfiltern auszustatten, feierte sie einen weiteren Erfolg: Um den Ruß effektiv verbrennen zu können, mussten die Auto-Ingenieure einen höheren Ausstoß von Stickstoffoxid in Kauf nehmen – was die DUH wiederum zum Anlass nahm, den Diesel aus den Innenstädten hinaus zu klagen.

Dass der Verband erfolgreich ist vor Gericht, verdankt er effektiver Vorarbeit beim Auskugeln von Grenzwerten für Abgase und andere Substanzen, wo üblicherweise Umweltverbände mitreden dürfen. Obgleich Wissenschaftler und die Weltgesundheitsorganisationen WHO in den Neunzigerjahren mehrfach feststellten, dass sich Grenzwerte für Stickoxide nicht plausibel herleiten lassen, legte die WHO 1996 dennoch 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft als Limit für die Außenluft fest. Was die Europäische Union sogleich als zulässigen Grenzwert für den Jahresdurchschnitt übernahm.

An Arbeitsplätzen gelten teils mehr als 20-mal höhere Grenzwerte für Stickoxide, wenn auch für kürzere Zeiten. Die Bürokraten-Willkür ebnete der DUH den Weg. An viel befahrenen Ausfallstraßen, wo die Messgeräte vorzugsweise stehen, wird der Wert von 40 häufig überschritten, was Umweltverbände dann zum Anlass für Klagen nehmen.

So erklärte der Europäische Gerichtshof aufgrund weniger Stichprobenmessungen ganze Regionen und Städte als gefährlich luftverschmutzt, beispielsweise die Ballungsräume Berlin und Hamburg, den Raum Freiburg, die Städte Köln, Düsseldorf, Essen, Mainz, Dortmund, den Regierungsbezirk Tübingen und viele andere.

Der Vorteil dieser Messstrategie: Sie bietet einfache Handlungsoptionen. Die Einrichtung von Diesel-Fahrverboten durch Straßen mit Höchstwerten etwa, wie sie als Erstes in Hamburg eingeführt wurden. Mit den Verbotsschildern demonstrieren Politiker ihre vermeintliche Sorge und Umsicht für Gesundheit um Umwelt. Gesunkene Stickoxid-Werte lassen sich später als politischer Erfolg verkaufen.

Belohnte Journalisten

Dass die Diesel-Lkw auf Nebenstraßen auswichen, blieb unterhalb der Empörungsschwelle, denn die Abgase dort werden nicht von Messstationen beglaubigt. Journalisten, welche die Botschaften der DUH dennoch verbreiten, belohnt der Verband mit dem „Umwelt-Medienpreis“, der alljährlich bei einer Preisfeier in Berlin verliehen wird: Vertreter aus Umweltpolitik oder Umweltforschung halten die Laudationen auf Medien-Vertreter.

Als klageberechtigter Verbraucherschutzverband mit anerkannter Gemeinnützigkeit nutzt die DUH jede noch so winzige Chance. Sie setzt sich beispielsweise dafür ein, dass selbst kleine Autohändler ihren Informationspflichten in Sachen Umweltschutz nachkommen. Eine DUH-Mitarbeitergruppe filzt Regionalzeitungen und

Anzeigenblätter, ob Händler alle Vorgaben korrekt erfüllen. Per Abmahnverfahren geht die DUH kleinsten Verfehlungen nach, womit der Verband hohe Summen eingespielt hat.

Ihr Budget speist die Umwelthilfe zudem aus Steuergeldern über jährliche Millionen-Zuwendungen von Bundesministerien und EU sowie über Spenden, die teils von Großunternehmen stammen. Für Aufsehen sorgte, dass die DUH jahrelang Spenden des japanischen Autobauers Toyota eingestrichen hatte, während sie gleichzeitig gegen deutsche Autofirmen klagte.

Das Geschäftsmodell der Umwelthilfe erwies sich als derart erfolgreich, dass sie ihren Themenkreis kontinuierlich erweitern konnte. Sie kämpft mittlerweile auch gegen das Parken, gegen Silvesterfeuerwerk und Kaffeekapseln. Sie hat die Mission der Umweltbewegung konsequent vorangetrieben, die in den 1970er-Jahren begann, gegen Erdölraffinerien, Flughäfen, Chemiewerke und Wasserstraßen zu kämpfen.

Der eigentliche Feind dabei: Fortschritt und Wohlstand.