

# Wie ein kleiner Verein zehn Millionen Dieselbesitzer gängelt



Von BEOBACHTER | Wenn Sie demnächst mit Ihrem Diesel unterhalb der Euro-Klasse 6 nicht mehr in die City Ihrer Heimatstadt fahren dürfen, dann haben Sie das der Deutschen Umwelthilfe (DUH) zu „verdanken“. Das Bundesverwaltungsgericht Leipzig gab einer Klage des geschäftstüchtigen Umweltschützer-Vereins recht und machte den Weg frei für Fahrverbote in deutschen Städten. Die DUH jubelte und machte gleich ein weiteres Geschäft daraus: „Unterstützen Sie uns jetzt als Fördermitglied“, wirbt die aktuelle Schlagzeile auf der DHU-Website für den knallharten Umwelt-Lobbyisten.

Nun ist es jedem Bürger unbenommen, für saubere Luft zu kämpfen. Das Verständnis für eine bessere Umwelt stößt dort an Grenzen, wo ein relativ kleiner Verein mit 274 Mitgliedern 10 Millionen von Dieselfahrern gängelt. So hoch wird die Zahl der Dieselfahrzeuge geschätzt, die von Fahrverboten in bestimmten umweltbelasteten Zonen von Städten betroffen sind. Dahinter stehen Pendler, die auf dem Weg zur Arbeit, ältere Menschen, die zum Einkaufen oder zum Arztbesuch, oder Familien mit Kindern, die auf ihren Diesel dringend angewiesen sind.

Wer ist dieser Verein, der Kommunen, Landesregierungen und sogar Berlin an die Wand spielt? Wie immer, wenn eine Nichtregierungsorganisation ihre Ziele mit sektiererischer Zwanghaftigkeit verfolgt, kommt zutage, dass nicht alles Gold

ist, was glänzt. Wie finanziert sich ein Verein mit geringer Mitgliederzahl, aber mit 80 hauptamtlichen Mitarbeitern und mehreren Geschäftsstellen im Bundesgebiet, der in der Lage ist, teure Musterklagen bis in die letzte Instanz zu führen.

Die FAZ hat den „Diesel-Jägern“ und ihren Vor- und Hintermännern 2017 einen aufschlussreichen Einblick in das ungewöhnliche Geschäftsmodell gewidmet. Der Umwelthilfe sei es seit Jahrzehnten egal, was ihre Forderungen für Arbeitsplätze bedeuteten, schreibt die FAZ, sie führe einen regelrechten Kreuzzug gegen den Diesel-Motor. Dafür nimmt man auch gerne seitens der DUH Spendengelder eines japanischen Autokonzern entgegen. Toyota unterstützte den Verein schon mal über Jahre mit jährlichen Beträgen im hohen fünfstelligen Bereich.

Zum Brot- und Buttergeschäft nutzt die Organisation seit mehr als zehn Jahren die ihr verliehene Verbandsklagebefugnis, um sich als Abmahner zu betätigen. Sie verlangt zum Beispiel von Händlern die Unterlassungsverpflichtung einer unzureichenden Kennzeichnung. Wenn der Händler unterschreibt, steht er mit einem Bein im Schuldturm: denn bei Zuwiderhandlung zahlt er saftige Vertragsstrafen. Und die DUH kontrolliert abgemahnte Firmen über Jahre und verfolgt sie bei Verstößen mit versierten Rechtsanwaltskanzleien. Dann sind schon mal bis zu 10.000 Euro und mehr fällig. 2014 nahm die DUH nach FAZ-Informationen mit den Abmahnungen 2,32 Millionen Euro ein, insgesamt ein Drittel des Etats. Nur im einstelligen Prozentbereich liegen dagegen die Einnahmen durch „Beiträge von Förderern und Paten“. Die Mitgliedsbeiträge sind für die DHU-Finanzierung zu vernachlässigen.

Viel Geld kommt von Bündnispartnern aus der Wirtschaft. Neben Toyota spendet auch ein Hersteller von Dieselpartikel-Filtern. Ein Schelm, der sich Böses dabei denkt.

Einen Anstrich von Wahnsinn bekommt das Ganze, wenn man bedenkt, dass die DUH gegen 16 deutsche Städte wegen Verstoßes gegen Umweltauflagen klagt und gleichzeitig Fördergelder aus

EU-Programmen bezieht. 2014 bis 2016 waren es jeweils 300.000 Euro. Natürlich basiert der Erfolg auch auf der Einbeziehung bestimmter Medien, die sich als Sprachrohre der Diesel-Kreuzzügler verstehen.

Chef der DUH ist der 57 Jahre alte Jürgen Resch, ein Verwaltungswissenschaftler ohne Abschluss. Der hat nun in Leipzig seinen bisher größten Klage-Erfolg eingefahren und zwingt die Politik dazu, Farbe zu bekennen. Die Reaktionen fielen harmlos-beschwichtigend bis harsch aus:

CDU: Unionsfraktionschef Volker Kauder begrüßte das klarstellende Fahrverbots-Urteil für Städte uneingeschränkt und schob den Schwarzen Peter an die Kommunen weiter. Diese seien nun zum Handeln aufgerufen. Dem hält sein Parteikollege Christian Haase als Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Kommunalpolitik entgegen: „Fahrverbote sind bestenfalls ein Beitrag zur Ego-Stärkung beteiligter Protagonisten“. Die Kanzlerin redet wie gewohnt das Problem klein: Man werde das Urteil prüfen. Sie signalisiert Hilfe für die Kommunen.

Zurückhaltend ist die SPD. Michael Tewes (MDB) twitterte: „Die Bürger wurden getäuscht. ...Die KFZ-Industrie ist in der Pflicht, die Hardware entsprechend nachzurüsten und zwar auf Herstellerkosten“. Auch Noch-Umweltministerin Barbara Hendriks will die „Autobauer nicht aus der Verantwortung entlassen“

Für die Grünen forderte ihr verkehrspolitischer Sprecher Stephan Kühn die Bundesregierung auf, die Kommunen nicht mit dem Problem allein zu lassen.

Deutlich wurde FDP-Chef Christian Lindner. Er spricht von „Schlag gegen Freiheit und Eigentum, weil wir uns zu Gefangenen menschengemachter Grenzwerte machen. Es müsse alles getan werden, damit es nicht zu einer kalten Enteignung von Besitzern von Dieselautos komme und die Mobilität nicht eingeschränkt werde.

AfD-Fraktionsvorsitzende Alice Weidel hatte sich schon

frühzeitig zu Fahrverboten geäußert: „Wer den Diesel politisch angreift, gefährdet rund 900.000 Arbeitsplätze“. Fahrverbote seien außerdem eine „Enteignung der Dieselfahrer“. Die AfD verlangt von der Bundesregierung eine verbindliche Zusage zum Erhalt der Dieseltechnologie für die nächsten Jahrzehnte: „Wir brauchen eine Dieselgarantie bis 2050, damit wir keinerlei Investitionsunsicherheiten mehr haben“, sagte AfD-Spitzenkandidatin Alice Weidel der „Rheinischen Post“.