

Mit ihren erfolgreichen Klagen für Fahrverbote hat sich die Deutsche Umwelthilfe viele Feinde gemacht. Dazu zählt auch die CDU. Die hat auf ihrem jüngsten Parteitag nun beschlossen, die DUH von der staatlichen Finanzierung abzuklemmen und ihre Gemeinnützigkeit zu überprüfen. Forderungen dieser Art kursieren auch in AfD-Netzwerken schon seit langem. Doch dies ist Populismus in Reinkultur; sind beide Punkte doch rechtlicher und nicht parteipolitischer Natur. Das ist auch gut so, denn würde der CDU-Beschluss umgesetzt, wäre dies ein Freibrief zur Gängelung unbequemer Stimmen, der auch die NachDenkSeiten treffen könnte. Von **Jens Berger**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

http://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/181213_CDU_vs_Umwelthilfe_Populismus_in_Reinkultur_NDS.mp3

Podcast: [Play in new window](#) | [Download](#)

Politik ...

Wer trägt die Verantwortung dafür, dass ältere Diesel laut Gerichtsbeschluss durch Fahrverbote von bestimmten innerstädtischen Zonen [in vierzehn deutschen Städten](#) ausgesperrt werden? Ist dafür vielleicht die Bundesregierung verantwortlich, die jahrzehntelang in trauter Kungelei mit den Automobilherstellern dafür gesorgt hat, dass die gesetzlichen Emissionswerte nur auf dem Papier existieren? Die sehenden Auges 2010 eine EU-Richtlinie zum Immissionsschutz [von 2008 in Kraft gesetzt hat](#), von der sie glasklar wusste, dass sie in Ballungsräumen nicht eingehalten werden kann? Die dann den vorsätzlichen Rechtsbruch bis in die obersten Instanzen verteidigte? Die, als es noch nicht zu spät war, keine Alternativen zu Fahrverboten ausgelotet hat? Die, als es dann doch zu spät war, die Automobilhersteller mit wachweichen Ausflüchten davonkommen ließ und sie nicht an der Übernahme der Umrüstkosten für ältere Diesel beteiligen wollte? Die ihre Bürger erst in die Falle tappen und dann im Regen stehen ließ?

... Autohersteller ...

Oder sind die Automobilhersteller selbst verantwortlich? Auch sie wussten schließlich seit Jahrzehnten, dass die „offiziell“ am Rollstand gemessenen Emissionen nicht viel mit den realen Werten am Auspuff zu tun haben. Warum halten ausgerechnet die viel größeren LKWs und Busse die Grenzwerte ein, die von vielen Diesel-PKW nicht eingehalten werden? Auch die Autohersteller wussten, dass ihre verkauften Wagen schon in wenigen Jahren die

von der Politik verabschiedeten Grenzwerte nicht mehr einhalten können und zu einem rechtlichen Problemfall werden. Dennoch ließ man die Kunden im guten Glauben, ein Auto gekauft zu haben, das nicht nur umweltschonend und emissionsarm ist, sondern auch auf absehbare Zeit keine gesetzlichen Grenzwerte verletzt wird. Eine Investition in die Zukunft. Doch es kam anders. Wurde der vorprogrammierte Wertverfall dieser Autos billigend in Kauf genommen?

... oder Umwelthilfe - wer trägt die Verantwortung?

Man muss sich schon sehr anstrengen, all diese Fragen mit „nein“ zu beantworten und den „wahren Verantwortlichen“ in einer kleinen Umwelt- und Verbraucherschutzorganisation zu sehen, die auf dem Klageweg dafür gesorgt hat, dass die verabschiedeten Gesetze auch umgesetzt werden. Das hat übrigens überhaupt nichts mit der Frage zu tun, wie man selbst zu den Fahrverboten steht. Die sind nämlich keinesfalls so alternativlos, wie es die Politik darstellt, und zudem unsozial. Das sagt [übrigens auch die DUH](#), die auch aus diesem Grund ja eine von den Herstellern bezahlte Hardwarenachrüstung forderte und die Fahrverbote selbst nur als letzten Ausweg sieht, wenn die Politik alle anderen Alternativen verwirft.

Alternativen werden ignoriert

Dabei ist die Fokussierung auf den Auspuff ohnehin nicht sonderlich hilfreich, versperrt sie doch den Blick auf das Ganze. Viel wirksamer als eine Reduktion des Schadstoffs am Auspuff ist und bleibt eine Reduktion des gesamten Individualverkehrs. Nur dazu müsste man natürlich eine verkehrspolitische Wende vollziehen und den Autofahrern gute Angebote machen, um auf Bus und Bahn umzusteigen. Und man müsste natürlich Geld in die Hand nehmen, um den ÖPNV zu sanieren. Allein daran scheitert es schon - auch dank der „schwarzen Null“.

Doch selbst wenn man die Fahrverbote als gegeben akzeptiert, heißt dies ja noch lange nicht, dass die betroffenen Autobesitzer im Regen stengelassen werden müssen. Wenn eine Hardwarenachrüstung denn auch die gewünschten Ergebnisse bringt, dann sollte man halt die Autohersteller verpflichten, dies für den Kunden kostenneutral umzusetzen oder halt eine echte Alternative anzubieten, die auch finanzschwache Kunden nicht ausschließt. Am Geld sollte es ja nicht scheitern, konnten die betroffenen Konzerne doch im letzten Jahr Milliarden Gewinne verbuchen.

Shooting the messenger

Schon in der Antike war es sehr beliebt, den Überbringer schlechter Nachrichten zu töten.

Anders ist auch der Furor kaum zu erklären, mit dem nun auf die DUH eingedroschen wird. [BILD](#) und [FAZ](#) ätzen hart am Rande von Fake News gegen die „Diesel-Hasser“ und feuern damit eine schon fast pogromartige Stimmung in den AfD-nahen Filterblasen der sozialen Netzwerke an. Von einem „Abmahnverein“ ist da die Rede. Richtig ist, dass die DUH Unternehmen, die sich nicht an die Umwelt- und Verbraucherschutzgesetze halten, abmahnt. Dies ist vom Gesetzgeber auch genau so gewollt, der [„qualifizierten Einrichtungen“](#) diese Möglichkeit im Unterlassungsklagegesetz geschaffen hat. Würde die FAZ auch den Deutschen Mieterbund oder die Verbraucherschutzzentralen als „Abmahnvereine“ bezeichnen? Wohl kaum, der Populismus hat offenbar seine eigene Logik.

Man kann zu Fahrverboten und auch generell zur Deutschen Umwelthilfe durchaus unterschiedliche Meinungen haben. Man sollte aber nicht vergessen, dass die DUH in unserem System eine wichtige Rolle einnimmt. Und dies gilt vor allem für den Dauerkonflikt zwischen den Interessen der Automobilhersteller und dem Schutz von Umwelt und Gesundheit.

Der lange Kampf für Umwelt und Gesundheit

In den 80er Jahren waren es die „Katalysatoren“, die 1984 mit einer fünfjährigen Übergangsfrist [verpflichtend wurden](#). Schon damals wettete die Automobillobby via BILD und Co. von 5.000 Mark Zusatzkosten, technischen Problemen, einem höheren Benzinverbrauch und einem volkswirtschaftlichen Schaden für den Standort Deutschland. Alles Unsinn, wie die Geschichte uns lehrte. Dann kam der Streit um „schwefelfreie Kraftstoffe“, die - so BILD und Autolobby - „unsere Motoren kaputtmachen“. Auch das war Unsinn und schlussendlich führten die neuen Richtlinien dazu, dass die Schwefelemissionen massiv reduziert werden konnten. Danach ging es um Partikelfilter für Dieselfahrzeuge, die heute ebenfalls Standard sind und deren verpflichtende Einführung von der Industrie mit schrägen Argumenten verhindert werden sollte. Und auch die Stickoxid-Problematik ist ja keinesfalls neu. Nach langem Protest der Umweltverbände [schaffte es die Politik sogar](#), für LKW und Busse ein funktionierendes Prüfverfahren einzuführen, das [die Hersteller zwingt](#), die gesetzlichen Grenzwerte nicht nur auf dem Papier, sondern auch am Auspuff einzuhalten. Und eben jene Technik, die schon längst im Einsatz ist, soll nun als Hardwareausrüstung angeblich nicht anwendbar sein?

Die Liste ist lang und alle Beispiele haben eines gemein: Stets waren es weder die Politik noch die Hersteller, die dafür gesorgt haben, dass die Autos umweltfreundlicher wurden. Beide mussten vielmehr von Umweltverbänden wie der DUH wie ein Hund zum Jagen getragen werden. Vor allem die Bundespolitik hat sich durch ihre schon beinahe absurde Nähe zur Automobilwirtschaft als ehrlicher Anwalt für die Interessen von Umwelt und

Gesundheit ins Aus manövriert. Genau unter diesem Vorzeichen ist auch der aktuelle „Vorstoß“ der CDU inhaltlich zu bewerten.

Autolobby gegen Umweltlobby

Es ist natürlich kein Zufall, dass der auf dem Hamburger Parteitag verabschiedete Antrag aus dem Bezirksverband kam, dem ein Staatssekretär aus dem industrienahen Verkehrsministerium vorsteht und in dem der oberste Autolobbyist Matthias Wissmann den Ehrenvorsitz innehat. Natürlich muss man auch die DUH immer wieder kritisch durchleuchten, aber gemessen an der allmächtigen Automobillobby, die ihre Briefe ins Kanzleramt schon mal mit „Liebe Angela“ beginnt, ist die DUH dann doch ein Lobbyzweig. Doch was will die CDU eigentlich konkret?

Zuallererst geht es darum, der DUH ihre Gemeinnützigkeit abzuerkennen und sie dadurch vom Verbandsklagerecht auszuschließen. Dann könnte die DUH in Zukunft – so sie denn überhaupt überleben würde – weder durch Klagen noch Aktionen auf kriminelle Taten der Industrie und die Tatenlosigkeit der Politik hinweisen. Doch die Gemeinnützigkeit einer Organisation wird aus gutem Grund nicht von der Politik, sondern von den Finanzbehörden auf rechtlicher Basis bewertet – und dies regelmäßig über jährliche oder zweijährliche Gemeinnützigkeitsprüfungen. Was die CDU auf ihrem Parteitag beschlossen hat, ist also in einfachen Worten schlicht dummes Zeug. Sie kann – Parteitagsbeschluss hin oder her – der DUH nicht die Gemeinnützigkeit entziehen. Das könnte nur das Finanzamt Singen, das jedoch erst vor wenigen Monaten der DUH die Gemeinnützigkeit [bestätigt hat](#). Und selbstverständlich wäre ein solcher Entzug – wenn er denn willkürlich erfolgt – von der DUH juristisch angreifbar.

Rückgewinnung der AfD-Wähler

Genau so sieht es mit dem zweiten Parteitagsbeschluss der CDU aus. Man will die DUH finanziell austrocknen, indem man ihr öffentliche Mittel vorenthält. Konkret fordert die CDU, noch nicht verbindlich zugesagte öffentliche Mittel mit einem Sperrvermerk zu versehen und in künftigen Haushalten der DUH gar keine öffentlichen Mittel mehr zur Verfügung zu stellen. Nun muss man wissen, dass der Großteil des Budgets der DUH eben aus jenen öffentlichen Mitteln besteht – es handelt sich zum größten Teil um Projektzuschüsse der EU-Kommission und der Bundes- und Landesministerien. Diese Mittel müssen jedoch rechtlich unter Beachtung des Gleichheitsgrundsatzes vergeben werden und sind eben keine politische Manövriermasse. Daher bezeichnen Staatsrechtler den CDU-Beschluss auch als [klar rechtswidrig](#). Die CDU könnte ja auch keinen Bauunternehmer, der der Linkspartei nahesteht, von öffentlichen Aufträgen ausschließen. Hinzu kommt, dass die

CDU ohnehin nur in NRW und Sachsen das Umweltministerium innehat, ihr nicht vorhandenes Schwert also auch noch stumpf ist.

Man kann dies - wenn man es sehr gut mit der CDU meint - als „Symbolpolitik“ bezeichnen. Passender wäre jedoch der Begriff „Populismus“. Denn die DUH polarisiert und ist vor allem in AfD-Kreisen regelrecht verhasst. Die AfD hat sich im Fahrwasser von BILD und CO. zum Retter des deutschen Diesels ernannt und neben Merkel und den Flüchtlingen nimmt die DUH auf der „Abschussliste“ der AfD mittlerweile schon einen Dauerplatz ein. Für die CDU geht es bei ihrer Anti-DUH-Rhetorik - denn mehr als Rhetorik ist es ja nicht - also nicht nur um die Interessenvertretung der Automobilhersteller, sondern auch und vor allem um die Rückgewinnung von Wählern, die sie an die AfD verloren hat. Das ist im Kern natürlich legitim, doch auch hier heiligt der Zweck keinesfalls die Mittel.

Auf Orbans Spuren

Mit dem argumentativen Tabubruch überschreitet die CDU eine rote Linie. Wer nicht unsere Interessen vertritt, kann auch nicht gemeinnützig sein. Das gilt dann freilich unisono für sämtliche kritischen zivilgesellschaftlichen Organisationen - sei es LobbyControl, der BUND, Greenpeace, Amnesty International oder Foodwatch. Wer künftig nicht auf CDU-Linie ist, dem könnte - so zumindest die CDU-Argumentation - dann auch die Gemeinnützigkeit aberkannt und staatliche Mittel entzogen werden. In letzter Konsequenz würde dies übrigens auch die Existenz der NachDenkSeiten bedrohen, die ebenfalls CDU-kritisch sind und über den als [gemeinnützig anerkannten IQM e.V.](#) von Ihnen gefördert werden. Vor allem die AfD sollte bei diesem Thema eigentlich die Füße stillhalten, da die Medien aus ihrem Umfeld auch meist als [gemeinnützig anerkannt](#) sind und einer „Gemeinnützigkeit nach Gesinnung“ wohl als erstes zum Opfer fielen.

Der Fall „CDU vs. DUH“ zeigt, wie fließend die Grenze zwischen „Rechtspopulismus“ und dem „Populismus der Mitte“ ist, mit dem die CDU beinahe täglich öffentlich agiert. Was unterscheidet einen Viktor Orbán, der in Ungarn mit fragwürdigen Mitteln [gegen missliebige NGOs vorgeht](#), eigentlich von dem CDU-Bundesparteitag?

Titelbild: © Deutsche Umwelthilfe e.V.

