

Drucken
Abgas-Skandal

Legende vom "Drecks-Diesel": Wie die Umwelt-Lobby die Öffentlichkeit manipuliert

Donnerstag, 07.09.2017, 07:44 · · von FOCUS-Online-Redakteur [Sebastian Viehmann](#)



DUH Die Deutsche Umwelthilfe führte bereits vor Jahren "Feinstaub-Kontrollen" durch

Deutsche Autobauer stehen weiter im Diesel-Fadenkreuz. Ausländische Hersteller wurden kaum kritisiert - dabei zeigen alle Messdaten: Sie bauen die schlechtesten Dieselmotoren. Wie der Coup der Umwelt-Lobby gelang. Eine Spurensuche.

Deutschlands Diesel-Drama nimmt kein Ende. [Die folgenschweren Verstrickungen von Politik, Behörden und Autoherstellern sind bekannt](#) . Auf EU-Ebene wird darüber hinaus wegen des Verdachts auf Kartell-Absprachen zwischen [BMW](#), Daimler und Volkswagen ermittelt. Die Ermittlungsergebnisse sind offen. Sollte sich der Verdacht bestätigen, drohen ähnlich wie beim LKW-Kartell Strafzahlungen - diesmal in viel höherem Ausmaß.

Diesel-Gipfel: Millionen müssen nachrüsten

Diesel-Besitzer interessieren sich vielmehr für die Zukunft ihres eigenen Autos. Auf mittlerweile zwei Diesel-Gipfeln wurden [umfangreiche Nachrüst-Maßnahmen von Dieselmotoren beschlossen](#) .

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) hat derweil die grün-schwarze Landesregierung in Baden-Württemberg noch einmal aufgefordert, kurzfristig Fahrverbote für Diesel-Autos [in Stuttgart](#) einzuführen. Die Landesregierung hat sich noch nicht entschieden, ob sie das Urteil akzeptieren, Berufung einlegen oder den Weg der Sprungrevision zum Bundesverwaltungsgericht wählen will.

Mit freundlicher Unterstützung der Telekom

Für die DUH war das Stuttgarter Urteil ihr bislang größter Triumph. Aber wie kam es eigentlich dazu, dass ein kleiner Lobby-Verein so großen Einfluss bekam? Die DUH wird oft für ihre Finanzierungsmethoden kritisiert, etwa die zur Perfektion getriebene Abmahnung von Autohändlern wegen winziger Kennzeichnungs-Verstöße. Nüchtern betrachtet muss man aber festhalten: Der Verein schöpft nur den rechtlich möglichen Rahmen aus,

ähnlich wie die Autohersteller ihre Schlupflöcher bei Abgas-Prüfungen.

Es gibt auch prominente Geldgeber der DUH, etwa die Deutsche Telekom. Nun könnte sich so mancher Berufspendler oder Handwerker mit einem Telekom-Anschluss fragen, warum er mit seiner Telefonrechnung zumindest indirekt für einen Verein spendet, der ihm den Betrieb seines Diesel-PKW oder Transporters verbieten will. Allerdings: Eine ausführliche Betrachtung der Lobby-Arbeit und der DUH-Partner (siehe Info-Kasten) liefert **keinen Hinweis darauf, dass die Aktivitäten im Grundsatz anders zu bewerten sind als beispielsweise die Lobby-Arbeit ehemaliger Regierungspolitiker für die Autoindustrie.**

Telekom, Toyota, Land Hessen, US-Stiftungen: Die Geldgeber der Deutschen Umwelthilfe

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) mit Sitz in Berlin hat 273 Mitglieder und versteht sich als Verbraucherschutzorganisation. Sie finanziert sich unter anderem über Einnahmen aus Abmahnungen von Autohändlern sowie Spenden. Geld gibt es aber auch von der Politik. So hat die hessische Landesregierung der DUH in den Jahren 2014 bis 2016 Aufträge über eine Agentur zugeschanzt, [wie aus einer "Kleinen Anfrage" der hessischen FDP hervorgeht](#). Unter anderem ging es dabei um die "Durchführung von Bürgerdialogen und Informationsveranstaltungen im Zusammenhang mit dem Übertragungsnetzausbau in Hessen." Abgerechnet wurden laut Anfrage rund 95.000 Euro. [Wie das "Handelsblatt" aufgedeckt hat](#), wird die DUH auch von der "ClimateWorks"-Foundation aus den USA unterstützt. Ein Geldgeber dieser Stiftung wiederum ist die Henry Ford Foundation.

Hohe Spenden, aber auch konkrete Projekte

Gegenüber der "Süddeutschen Zeitung" [machte die DUH einige ihrer Geldgeber öffentlich](#). Zu anderen, etwa einem Automobilzulieferer, will die DUH nichts verraten. FOCUS Online hat bei vier großen Finanziers des Vereins nachgefragt: Wieviel Geld fließt wofür und aus welchen Motiven?

- **Toyota:** Der Weltmarktführer von Hybridfahrzeugen empfiehlt sich quasi als natürlicher Partner eines Diesel-Kritikers. [Allerdings kooperieren DUH und Toyota nicht erst seit "Dieselgate", sondern bereits seit 19 Jahren](#). Es gibt eine Zusammenarbeit beim "Dienstwagen-Check", die von einem Berliner Lobby-Büro koordiniert wird, und beim "Umwelttaxi", wo es um die Umstellung von Taxi-Flotten auf emissionsärmere Antriebe geht. Die Zuwendungen bewegen sich laut Toyota jährlich im "mittleren bis höheren 5-stelligen Bereich".
- **Deutsche Telekom:** Die Telekom und DUH kooperieren seit dem Jahr 2000. *"Kernpunkt der Zusammenarbeit ist das Thema Handyrücknahme, unsere Erlöse aus dem Verkauf der gesammelten Altgeräte fließen als Spende an die DUH"*, teilt das Unternehmen mit. Auch beim "Umwelt-Management" in vielen Betriebsbereichen und beim UmweltMedienpreis arbeiten DUH und Telekom zusammen. *"Das jährliche finanzielle Volumen der Kooperation schwankt, z.B je nach Anzahl der eingesammelten Althandys bzw. der Ausgestaltung konkreter Projekte. Im Schnitt lag es in den vergangenen Jahren pro Jahr im niedrigen sechsstelligen Euro-Bereich"*, so die Telekom. Überraschend: *"Die bis zum 31.12.2017 vertraglich vereinbarte Kooperation wird nach einer Entscheidung der DUH-Geschäftsführung nicht mehr verlängert"*, heißt es - eine Begründung dafür liefert das Unternehmen nicht.
- **Krombacher:** Der Bierbrauer verweist auf sein Umwelt-Management und teilt mit: *"Im Rahmen des Krombacher Artenschutz-Projektes 2016 haben wir mit den Partnern WWF, Deutsche Umwelthilfe und NABU in deutschen Projektgebieten sinnvolle Maßnahmen zur Schaffung und Verbesserung von Lebensräumen bedrohter Tierarten (...) durchgeführt. Insgesamt kamen bei der Aktion in 2016 1,8 Mio Euro zusammen. Ein Teil der Summe – 871.775 Euro - floss auch in Projekte der DUH. Die geleisteten Spenden sind eindeutig zweckgebunden, und zwar handelt es sich um Projekte zum Schutze des bedrohten Fischotters, der Kegelrobbe und des Schreiadlers."*
- **Gelsenwasser:** Der Wasserversorger erklärt: *"Wir vertiefen mit der DUH im Rahmen einer Kooperation seit etwa zwei Jahren unsere Arbeit an Themen der Daseinsvorsorge wie z. B. der Wasserwirtschaft. Themen bisheriger Veranstaltungen waren Fracking, Belastung von Trinkwasser mit Nitrat aus der Landwirtschaft, Ökologische Landwirtschaft und Gewässerschutz,*

Arzneimittelreste in Gewässern und Akzeptanz von Windenergie."

DUH fordert Transparenz - lässt sie aber selbst vermissen

Man kann der DUH also weder ihre Lobby-Arbeit anlasten noch die Tatsache, dass sie legale Abmahn-Praktiken für ihre Zwecke nutzt. Jeder nutzt sein Netzwerk, so gut er kann.

Mangelnde Transparenz dagegen wirft kein gutes Licht auf den Verein. Denn Transparenz fordert die DUH ja immer von den Autoherstellern - und das nicht zu unrecht. Dann sollte sie aber zum Beispiel auch herausrücken, von welchem Automobil-Zulieferer sie finanzielle Zuwendungen bekommt. Gegenüber FOCUS Online schwieg der Verein dazu.

[PDF](#)



Sie suchen ein neues Auto?

Unser **PDF-Ratgeber** zeigt die 350 besten Neu- und [Gebrauchtwagen](#) anhand von 220.000 Testdaten aus 75 Einzeltests in 24 Kategorien.

[Zum PDF-Ratgeber](#)

Video: Kommentar zum Diesel-Gipfel

Viel wichtiger aber: Verbände, Politiker und nicht zuletzt die Medien sollten sich fragen, ob man wirklich jede Messung der DUH ungefragt übernimmt. Denn wenn es um das Zurechtbiegen von gewünschten Ergebnissen geht, **ist die DUH in manchen Fällen nicht weniger raffiniert als die Autohersteller.** Einige Beispiele, bei denen die Medien der Umwelt-Lobby oft auf den Leim gehen.

1. Die Legende vom deutschen "Drecks-Diesel"

Kurz vor dem ersten "Diesel-Gipfel" veröffentlichte eine große Boulevardzeitung exklusiv eine Liste der "größten Drecks-Diesel". Die Messergebnisse für die Story kamen von der DUH. Ganz oben auf der Liste: Ein knapp drei Jahre alter [Audi A8 L 4.2 TDI](#) mit mehr als 85.000 Kilometern Laufleistung. Damit noch ein [VW](#) in die Top Ten der "Drecks-Diesel" rutscht, wählte man einen VW Golf 1.6 TDI mit Abgasnorm Euro 5. Erstzulassung des Wagens: Februar 2010.

Offenbar ging es der DUH darum, dass unbedingt ein deutscher Diesel - idealerweise aus dem Volkswagen-Konzern - ganz oben auf der Liste steht. Wenn man jedenfalls ein Fahrzeug suchte, das im Stadtverkehr keine optimalen Abgas-Ergebnisse erzielt, war eine Langstrecken-Limousine (übrigens aus der auslaufenden A8-Generation) der perfekte Kandidat. Der Motor ist in seiner Grundkonstruktion uralte, [Audi](#) hat längst neue Dieselmotor-Generationen mit anderer Abgasnachbehandlung im Programm.

Fakt ist: **Die deutschen Autobauer, allen voran VW, BMW und Daimler, bauen die saubersten verfügbaren Diesel.** Das zeigt ein aktueller Vergleich verschiedener Real-Abgasmessungen aus vier verschiedenen Quellen (siehe Grafik). Sowohl Messungen [des ADAC](#), der Zeitschrift Auto, Motor & Sport, des Kraftfahrt-

Bundesamtes als auch der DUH selbst belegen das. Ausländische Marken, allen voran [Renault](#), schneiden dagegen unterirdisch ab.

Elektro-Saubermann Volvo steht ganz schlecht da

Zwar weist die DUH in ihren Messungen immer mal wieder darauf hin, dass auch deutsche Dieselautos sauber sein können, und nennt vereinzelte "Positiv-Beispiele" [von Mercedes](#) oder Audi. Man haut im Gegenzug auch mal auf [Fiat](#) oder Renault drauf. In der Realität ist es jedoch genau andersherum: **Tatsächlich gibt es bei deutschen Dieselfahrzeugen nur wenige Negativ-Beispiele.** Die große Masse macht es besser, und zwar erheblich besser, als die Hersteller [aus Frankreich, Italien](#), Japan, Korea, Großbritannien oder Schweden. Selbst bei den Premium-Anbietern zeigt sich: Ausgerechnet der chinesisch-[schwedische](#) Hersteller [Volvo, der sich durch seinen Schwenk zur Elektromobilität gerade als großer Saubermann hinstellt](#), pustet im realen Straßenverkehr mehr als dreimal soviel NOx in die Luft wie mancher deutsche Konkurrent.

2. Die Legende von der Grenzwert-Überschreitung

Der DUH ist es gelungen, in der Öffentlichkeit folgendes Bild zu verfestigen: Eine Grenzwert-Überschreitung bei Messungen im realen Straßenverkehr ist gleichbedeutend mit der Überschreitung offizieller Grenzwerte oder gar mit einer Abgas-Manipulation. **Beides ist falsch.** Zwar zeigen Abgasmessungen im realen Verkehr, dass in bestimmten Fahrsituationen eine Menge Abgas aus dem Auspuff gepustet wird. Doch Fahrzeuge werden nicht im realen Verkehr zugelassen, sondern auf Prüfständen nach dem NEFZ-Zyklus.

Video: Aktuell ist ein Diesel-Kauf ein Risiko

Hinter den Abgas-Messungen der DUH steckt der ehemalige Umweltbundesamt-Abteilungsleiter Axel Friedrich; ein ausgewiesener Abgas-Experte, der seit Jahren vor einer verhängnisvollen Laissez-Faire-Attitüde in deutschen Behörden und Ministerien warnt, wenn es um die Kontrolle von Autoherstellern ging. Nicht auf diesen Mann zu hören, als es noch die Möglichkeit zu einer echten Zusammenarbeit gab, war ein großer Fehler. Denn Friedrich [sah viele der Probleme, die zum Abgas-Skandal führten, kommen](#).

Die Messungen des "Emissions-Kontroll-Instituts" der DUH haben trotzdem rechtlich keinerlei Relevanz. Das gilt im Grunde ebenso für die Messungen der "Auto Motor & Sport" oder des ADAC. Die Autohersteller können sich freuen, wenn ihre Autos in der Realität gut abschneiden, relevant ist für sie aber nur der Prüfstand und künftig auch die offizielle RDE-Messung. Warum würden sonst Renault, Fiat, Jeep oder [Land Rover](#) in aller Seelenruhe jede Software-Nachrüstung ihrer Autos verweigern, obwohl diese Autos katastrophale Straßen-Abgaswerte haben?

Reale Abgasmessungen erst seit September 2017 relevant

Real-Messungen führen bekanntermaßen zu völlig anderen Ergebnissen, bei denen unter bestimmten Bedingungen wesentlich mehr (oder auch weniger) Schadstoffe ausgestoßen werden. Diese Messungen waren aber nie Bestandteil des NEFZ. **Kein Auto, das vor Inkrafttreten der neuen WLTP-Norm zugelassen wurde, musste irgendwelche Realmessungen im Straßenverkehr bestehen, um gesetzeskonform zu sein.** Und damit auch keines der Fahrzeuge, die in den "Drecks-Diesel"-Listen auftauchten. Davon abzugrenzen sind illegale Prüfstands-Manipulationen; diese wurden bislang aber nur bei Modellen des VW-Konzerns nachgewiesen.

Video: Dieser BMW hat den saubersten Diesel

Der NEFZ-Zyklus [-ebenso wie der nun gültige WLTP-Zyklus inklusive Messungen im realen Verkehr \(RDE\)](#) - kann niemals alle Fahrsituationen abbilden. Letzterer gilt trotzdem als großer Fortschritt gegenüber dem NEFZ. Dass das der DUH nicht ausreicht und sie jetzt aus vollen Rohren auch gegen den WLTP-Zyklus schießt, ist klar

und die logische Fortführung ihrer Lobby-Arbeit. Die Umwelthilfe wird sich allerdings damit abfinden müssen, dass ein Auto trotz erheblicher Verbesserungen bei den Real-Abgaswerten auch künftig keine Luftreinigungsmaschine ist.

Auf der nächsten Seite: Warum testet die DUH eigentlich keine Elektroautos?

© FOCUS Online 1996-2018

Drucken

Fotocredits:

DUH, FOCUS

Alle Inhalte, insbesondere die Texte und Bilder von Agenturen, sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nur im Rahmen der gewöhnlichen Nutzung des Angebots vervielfältigt, verbreitet oder sonst genutzt werden.