

by
[Handelsblatt](#)

HOME THEMEN ARTIKEL ÜBER UNS
NEWSLETTER KONTAKT

Artikel durchsuche



05. Dezember 2017

Wie sauber ist die Deutsche Umwelthilfe?

#dieselgate @max



Barbara Metz: stellvertretende Geschäftsführerin der Deutschen Umwelthilfe.
(Foto: PR)

Sie sorgt mit ihren Klagen dafür, dass Millionen Dieselfahren ein Fahrverbot für Innenstädte droht. Dabei finanziert sich die Deutsche Umwelthilfe über Großspenden einer amerikanischen Stiftung und macht Projekte mit Toyota. Ist das noch neutral?

BMW trickst bei Abgaswerten – [das sagt die Deutsche Umwelthilfe \(DUH\)](#). Der private Verein wirft dem Autobauer vor, eine Abschaltvorrichtung in der Abgasreinigung eines Modells zu verwenden. Basis für den Vorwurf sind eigene Messungen mit einem Diesel-BMW, bei dem deutliche höhere Abgaswerte als im Labortest festgestellt wurden.

Die [@Umwelthilfe](#) informiert gerade über ihre Abgasmessungen bei [#BMW 320d](#). „Klare Indizien für Abschaltvorrichtung“, Messprotokolle gehen an [@BMVI](#) und [#KBA](#). [#BMW](#) bestreitet die Vorwürfe. pic.twitter.com/NtqkySCt16
– Arne MeyerFünffinger (@meyerar) [5. Dezember 2017](#)

Deutsche Umwelthilfe wirft BMW eine Abgas-Manipulation beim Modell 320d vor

In den vergangenen Monaten hat die DUH in Zusammenarbeit mit dem ZDF-Verbrauchermagazin WISO, anderen Prüfinstitutionen und einem Software-Experten in ihrem eigenen Emissions-Kontroll-Institut (EKI) die Abgaswerte eines BMW 320d untersucht.

Der Wagen des Baujahrs 2016 – also nach dem Bekanntwerden des Dieselskandals bei Volkswagen im September 2015 gebaut – soll dabei den Stickoxid-Grenzwert von 80 Milligramm pro Kilometer überschritten haben.

BMW hat bisher behauptet, keine Abschaltvorrichtungen bei Dieselaautos zu verwenden. Messungen im Auftrag von #WISO ergeben jetzt, dass ein BMW 320d (Erstzulassung 2016) der Abgasnorm Euro 6 die Abgasrückführung unter bestimmten Bedingungen abschaltet. → <https://t.co/472hXZDhzF>

[pic.twitter.com/au79PhwOuG](https://t.co/472hXZDhzF)

– WISO (@ZDFwiso) 4. Dezember 2017

Laut dem „Tagesspiegel“, der ebenfalls mit der DUH kooperiert, soll der Ausstoß bei Messungen auf der Straße bis zu sieben Mal so hoch gelegen haben wie im Labortest nach dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ). Auch innerhalb der Straßenmessungen soll es große Unterschiede beim NOx-Ausstoß gegeben haben.

BMW: Abgasmessungen der Deutschen Umwelthilfe sind nicht aussagekräftig

BMW erklärte, seine Fahrzeuge entsprächen grundsätzlich „den jeweils gültigen gesetzlichen Vorschriften“ und seien nicht manipuliert.

„Es gibt bei der BMW Group keinerlei Aktivitäten und technische Vorkehrungen, den Prüfmodus zur Erhebung von Emissionen zu beeinflussen – das heißt, dass unsere Abgas-Systeme sowohl auf dem Prüfstand wie auch in der Praxis aktiv sind“, teilte BMW weiter mit. Der Autohersteller betonte, der TÜV Süd habe bereits 2015 ein technisch

identisches Modell getestet und dabei keine Eingriffe festgestellt.

Zum Straßentest der Umwelthilfe erklärte BMW, es nicht für aussagekräftig zu halten, „beliebige Straßentests mit willkürlich gewählten Teilabschnitten eines Rollentests zu vergleichen und daraus plakativ hohe Abweichungsfaktoren zu erheben“. Um valide Vergleiche anstellen zu können, seien deutlich längere Streckenabschnitte sowie eindeutig bestimmbare Randbedingungen nötig.

Nur noch jeder dritte Neuwagen in Deutschland ist ein Diesel

Der Diesel – einst gefeiert als eine der besten deutschen Erfindungen – steht in Verruf: zu dreckig sei er und damit schädlich für die Gesundheit von Menschen, die in viel befahrenen Innenstädten leben. Das ist der **Vorwurf der Deutschen Umwelthilfe (DUH)**, die 61 Städte in Deutschland verklagt hat, weil sie nicht dafür sorgen, dass die Luft sauber ist. Und damit angeblich zulassen, dass Dieselautos „die Bevölkerung belasten“. Ende Juli hat die DUH eine **Klage gegen die Stadt Stuttgart gewonnen**.

Das Urteil sieht vor, dass Stuttgart mehr für saubere Luft tun muss. Ein Weg wäre, Dieselautos zu verbieten, die mehr als 80 Milligramm Stickoxide pro Kilometer ausstoßen – also giftige Gase, die bei der Verbrennung von Kraftstoff entstehen.

Das betrifft in Deutschland fast alle Dieselfahrzeuge vor dem Baujahr 2014, insgesamt fast neun Millionen Autos. Jetzt stehen die anderen Städte unter Druck. Und Autofahrer fürchten sich vor Fahrverboten.

Die Verkäufe von Dieselfahrzeugen sind in Deutschland deshalb eingebrochen. Deren Anteil an den Neuzulassungen im August ging von 45,3 Prozent vor einem Jahr auf jetzt 37,7 Prozent zurück, wie das **Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)** am Montag mitteilte.

Barbara Metz ist seit 2017 stellvertretende Geschäftsführerin der Deutschen Um

welthilfe

Zu behaupten, dass die Deutsche Umwelthilfe daran Schuld ist, wäre übertrieben. Immerhin ist bewiesen, dass Volkswagen Abgaswerte bei Dieselaautos mit einer Software manipuliert hat und damit die betroffenen Autos auf der Straße deutlich dreckiger waren als im Test.

Gleichzeitig gibt es den Vorwurf gegen alle deutschen Autobauer, sie hätten sich **in einem Kartell abgesprochen**, um Kunden zu täuschen.

Merkel ist angeblich „stocksauer“, will aber tatsächlich den Dieselkonzernen die Kosten für wirksame technische Nachrüstungen ersparen.

– Deutsche Umwelthilfe (@Umwelthilfe) **3. September 2017**

Aber wir fragen uns schon, wie es die Deutsche Umwelthilfe mit gerade einmal 90 Mitarbeitern und 273 Mitgliedern schafft, Auto-Deutschland derart zu erschüttern. Deshalb baten wir **Barbara Metz** zum Gespräch.

Die 35-Jährige arbeitet seit Ende ihres Studiums 2008 für die DUH und stieg Anfang dieses Jahres zur stellvertretenden Geschäftsführerin des Vereins auf. Im Interview spricht sie über den Diesel in ihrer Familie, amerikanische Sponsoren und die Projekte mit dem japanischen Autobauer Toyota.

Frau Metz, was für ein Auto fahren Sie?

Ich besitze kein eigenes Auto. Aber mein Mann fährt einen Škoda.

Einen Benziner, nehme ich an?

Nein, Diesel. Mit VW-Motor. Den hat er sich vor vielen Jahren gekauft, weil der Diesel als besonders sparsam und sauber beworben wurde.

Unter anderem wegen Ihrer Arbeit bei der Deutschen Umwelthilfe gelten Diesel mittlerweile als Dreckschleudern. Ist Ihr Mann jetzt nicht

sauer auf Sie, weil er demnächst vielleicht nicht mehr in Innenstädte fahren darf?

Er ist genau wie ich der Meinung, dass er beim Autokauf betrogen wurde. Nicht unsere Arbeit ist schuld an der Misere.

Dann kann Ihr Mann ja jetzt seinen alten Diesel verkaufen und sich ein neues Auto kaufen.

Wir erwarten, dass VW unseren Diesel technisch so nachrüstet, dass wir weiterhin in die Städte einfahren können. Leider fehlt uns zurzeit das Geld für die Anschaffung eines ganz neuen Autos mit höheren Umwelt-Standards.

So wie Ihnen geht es den meisten der Millionen deutschen

Dieselbesitzer, die aufgrund der drohenden Fahrverbote einen Wertverlust von zehn Prozent hinnehmen müssen. Warum enteignen Sie die deutschen Autofahrer?

Im Gegenteil. Die DUH fordert, dass allen 8,7 Millionen betrogenen Fahrzeughaltern geholfen wird, denen beim Kauf ein klimafreundliches und sauberes Auto versprochen wurde. Diese müssen technisch nachgerüstet werden. Dann entsteht kein Wertverlust und es drohen auch keine Fahrverbote. Die Kosten der Nachrüstung müssen natürlich die Hersteller tragen.

WAS HEISST BITTE...?

Feinstaub

Feinstaub sind kleinste Teilchen, die zum Beispiel beim Verbrennen von Kraftstoff in Motoren ausgestoßen werden. Diese feinen Partikel können bei Menschen bis in die Bronchien oder sogar in die Lunge vordringen und krank machen. (Quelle: Umweltbundesamt)

1 / 4 >

Langsam, bisher ist lediglich bewiesen, dass VW Abgaswerte manipuliert hat. Bei BMW wurde das Verfahren eingestellt, gegen Porsche und Audi ermittelt die Staatsanwaltschaft noch und auch Daimler bestreitet den Betrugsverdacht. Was genau haben Sie eigentlich gegen den Diesel?

Gegen den sauberen Diesel an sich haben wir nichts. Aber aktuell ist ein Euro 6 Diesel Auto bis zu 50-mal schmutziger als ein Euro 6 Benziner. Wir wollen saubere Autos. Dieselabgase enthalten Stickstoffdioxid (NO₂). NO₂ wird in unseren Lungen durch chemische Veränderungen zu Salpetersäure. Das ist hochgradig gesundheitsgefährdend, schauen Sie sich nur die Erkenntnisse der Weltgesundheitsorganisation WHO an. Ich habe selbst zwei Kinder und mache mir Sorgen, weil in meinem Wohngebiet in Berlin Grenzwerte für Stickstoffdioxid überschritten werden.



Barbara Metz in den Medien: „Wir müssen laut sein.“ (Foto: Finke/Deutsche Umwelthilfe)

DUH-Geschäftsführer Jürgen Resch, mit dem Sie seit acht Jahren eng zusammenarbeiten, wirft Daimler-Chef Dieter Zetsche wegen angeblichen Betrugs bei der Abgasreinigung „tausendfache Körperverletzung mit Todesfolge“ vor. Würden Sie das unterschreiben?

Wir werfen das allen verantwortlichen Vorständen und Geschäftsführern deutscher und internationaler Autokonzernen vor. Denn man muss ja auch konkret sagen, wer verantwortlich ist. Im Dialog ist wenig zu machen, weil sich die Politik – etwa beim Dieseltreffen Anfang August – ohne uns mit der Automobilindustrie trifft. Das bedroht unsere Demokratie, da müssen wir laut sein.

Jetzt fahren Autofahrer wie Ihr Mann trotzdem weiter. Begeht er damit also wissentlich Körperverletzung?

Wir hoffen, dass Frau Hendricks ihren Ankündigungen bald Taten folgen lassen wird und die Fahrzeuge nachgerüstet werden. Wir werden natürlich darauf achten, das Auto so wenig wie möglich in der Stadt zu bewegen.

Sind Sie eigentlich Umweltaktivistin oder Lobbyistin?

Weder noch, ich bin mit Herz und Begeisterung Umweltschützerin und Verbraucherschützerin.

Was unterscheidet Sie von Tabak- oder Waffenlobbyisten?

Die DUH kämpft für den Erhalt der Artenvielfalt, Klimaschutz und saubere Luft. Damit vertreten wir keine Wirtschaftsinteressen, sondern setzen uns für die Umwelt und die leidtragende Bevölkerung ein. Aktuell kämpfen wir für die Einhaltung von Umweltnormen. Die DUH konzentriert sich darauf, den Staat und die Industrie zu zwingen, Umweltvorschriften einzuhalten.

Jürgen Resch: Saubere Luft für unsere Städte! Fahrverbote für Dies...



Im Video: DUH-Chef Jürgen Resch über seine Mission.

Und dafür lassen Sie sich auch von der amerikanischen „[ClimateWorks Foundation](#)“ bezahlen. Seit 2010 hat diese Stiftung mindestens vier Millionen Dollar an die Deutsche Umwelthilfe überwiesen. Das zeigen deren Finanzberichte aus den Jahren [2010](#), [2011](#), [2012](#), ein [Wikileaks-Dokument von 2016](#) und die [Internetseite der Stiftung](#). Müssten Sie sich nicht eigentlich „Amerikanische Umwelthilfe“ nennen?

Seit 2009 hat die DUH eine EU-weite Kampagne zur Minderung von Black Carbon (Ruß, der bei der industriellen Verbrennung von Brennstoffen wie Holz entsteht; Anm. d. Red.) koordiniert. Diese Kampagne wurde durch die ClimateWorks Foundation, die EU-Kommission und die deutsche Bundesregierung finanziert. Das Budget für diese Arbeit in acht Jahren

umfasst etwa 5,7 Millionen Dollar. Davon gingen etwa 13 Prozent an die DUH für die Koordination der insgesamt 13 teilnehmenden Verbände. Die restliche Summe ging an die beteiligten Verbände.

Unter den Geldgebern der amerikanischen Stiftung sind mehrere amerikanische Milliardäre und die „Ford Foundation“, die der Sohn des Ford-Gründers Henry Ford aufgebaut hat. Wie groß ist der Einfluss der US-Autoindustrie bei der DUH?

Es gibt keinen Einfluss der amerikanischen Automobilindustrie auf die DUH. Die ersten Untersuchungen der DUH nach dem Dieselskandal war die Aufdeckung, dass auch amerikanische Unternehmen wie General Motors Abschalteinrichtungen verwendet haben. Wir haben damals den Opel Zafira gemessen, der mit einem GM Motor ausgestattet ist.

Giftige Stickoxide: So funktionieren die Abgasmessungen der Deuts...



Im Video: Die Deutsche Umwelthilfe erklärt ihre Abgasmessungen.

Aber allein in diesem Jahr gibt Ihnen die ClimateWorks Foundation 150.000 Dollar, um die Messung von Abgasen zu finanzieren. Wie kam es eigentlich zu dieser Zusammenarbeit? ClimateWorks Foundation ist auch einer der größten Förderer der ICCT, einer US-NGO, die der amerikanischen Umweltbehörde wissenschaftliche Analysen zur Verfügung stellt. Und den VW-Abgasbetrug mit aufdeckte.

Die Zusammenarbeit mit der Stiftung reicht zurück ins Jahr 2008, also lange vor der Aufdeckung des VW-Betruges in den USA. Die Stiftung fördert zahlreiche Projekte zum Klimaschutz – die Klimaschädlichkeit

von Black Carbon/Feinstaub war das Thema, das uns zusammengebracht hat. Mit Unterstützung der Stiftung konnten wir das Thema in Deutschland und Europa platzieren.

Haben Sie noch andere amerikanische Sponsoren?

Nein.

Aber Sie haben eine Kooperation mit Toyota, dem weltgrößten Autohersteller.

Ja. Die Kooperation mit Toyota hat 1998 begonnen. Die finanzielle Unterstützung beläuft sich auf unter einem Prozent des **Haushalts der DUH**. Toyota fördert mit 60.000 bis 80.000 Euro pro Jahr zwei Projekte: der „**Dienstwagen-Check**“ bei Politikern, Behörden und Firmen. Und die Initiative zur Verbreitung von „Umwelttaxi“, also Taxen mit emissionsarmen Antrieben: Erdgas, Benzin (mit Partikelfilter), Elektroantrieb oder Benzin-Hybridantrieben...

... ein Bereich, in dem Toyota Marktführer ist, auch in Deutschland.

In dem Projekt geht es um Fachgespräche von Vertretern aller Autohersteller mit Kommunen, beispielsweise im Oktober in Köln. Wir setzen uns für saubere Luft ein. Im Übrigen sind bei den Fachgesprächen auch andere Anbieter wie Opel, Mercedes et cetera beteiligt.

Auf Ihrer Internetseite heben Sie die „geringen Emissionen“ eines Toyota Prius hervor und bezeichnen das Auto als „Vorzeige-Hybrid“. Außerdem raten Sie zu einem Kauf von Benzin-Hybridantrieben. Neutral ist anders, oder?

Gleichzeitig finden Sie auf unserer Seite **Messungen** des Toyota Auris 1.4 Diesel. Das Fahrzeug stößt gut fünfmal mehr Stickoxid aus, als der Grenzwert erlaubt. Das haben wir bereits im Herbst 2016 bekannt gemacht und damit Toyota öffentlich kritisiert. Die Dieselseltechnologie ist im Übrigen bei Toyota nicht besser als bei den anderen Herstellern. Im Übrigen bieten auch alle deutschen und anderen internationalen Hersteller Fahrzeuge mit Hybridtechnologie an. Der Anbieter und auch

die Antriebsart ist uns egal, wir wollen saubere Fahrzeuge.

Danke für das Gespräch, Frau Metz!

// Nachtrag der Redaktion: Wer noch mehr über die Finanzierung von Projekten der Deutschen Umwelthilfe erfahren möchte, kann [hier](#) die Spenden der EU-Kommission recherchieren und findet [hier](#) die Förderungen durch die Bundesregierung (derzeit rund 4,5 Millionen Euro). Vielen Dank an unseren Leser Werner Gries für diesen Hinweis!

Wie stehst du zur Arbeit der Deutschen Umwelthilfe? [Schreib mir](#) oder sag' uns deine Meinung auf [Facebook](#) und [Twitter](#).

[← Zurück zur Artikelübersicht](#)

NÄCHSTER ARTIKEL

Nächster Artikel

[5 Erfolge von Donald Trump, die Amerika verändern](#)



5 ERFOLGE VON DONALD TRUMP, DIE AMERIKA VERÄNDERN

[#usa](#) [@max](#)

NEWSLETTER >

Du findest uns auch auf

© 2018 Orange by Handelsblatt

Handelsblatt GmbH – ein Unternehmen der Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH & Co. KG

[Impressum](#) [Datenschutz](#)