



Sendung vom 21.2.2017, 20.15 Uhr

Jürgen Resch  
Geschäftsführer Deutsche Umwelthilfe  
im Gespräch mit Dr. Dieter Lehner

**Lehner:** Herzlich willkommen zu alpha-Forum. Unser heutiger Gast ist der Geschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe. Ich grüße Sie ganz herzlich, Herr Resch.

**Resch:** Einen schönen guten Tag.

**Lehner:** Sie erfahren ja verschiedene Titulierungen. Menschen, die Ihnen wohlgesonnen sind, nennen Sie "Deutschlands präsentesten Umweltaktivisten, andere sprechen von Ihnen als "Mann fürs raue Klima" oder als "Feinstaubaufwirbler". Welches Etikett gefällt Ihnen besser?

**Resch:** Eigentlich versuche ich schon eher als jemand wahrgenommen zu werden, der sich für die Menschen einsetzt, für saubere Luft, für sauberes Wasser, für keinen Abfall. Aber ich gebe schon zu, dass das manchmal mit rauem Wetter verbunden sein muss, denn wir müssen viele Themen einfach auch kontrovers in die Medien hineinbringen, damit sie wahrgenommen werden.

**Lehner:** Die Deutsche Umwelthilfe ist ja eine von mehreren Umweltschutz- und Verbraucherschutzverbänden in Deutschland und manchen nicht so ganz bekannt. Woran liegt es, dass der Bund Naturschutz oder vielleicht auch der World Wide Fund For Nature oder Greenpeace bekannter sind?

**Resch:** Wir sind keine Mitgliederorganisation, die in der Fläche präsent ist. Wir arbeiten in Netzwerken sehr eng mit BUND, NABU und anderen Organisationen zusammen, haben uns aber darauf spezialisiert, bestimmte Fragestellungen zu verfolgen. Wir sind von der Struktur her eine Verbraucherschutzorganisation und gleichzeitig ein Umweltverband und in dieser Doppelfunktion vielleicht auch ein bisschen ungewöhnlich. Das führt einfach dazu, dass wir uns auf wenige Themen konzentrieren. Manche Themen sind dabei gar nicht so bekannt in der Öffentlichkeit: Wenn wir uns das Abgasverhalten von handgeführten Maschinen oder um die Rücknahme von Elektroaltgeräten bemühen, dann sind das weniger populäre Themen, als wenn es sich um Mehrwegschutz, Dosenpfand oder um saubere Luft handelt. In Fachkreisen haben wir, wie ich meine, sehr wohl eine gewisse Bekanntheit, aber als Umweltverbände werden natürlich in erster Linie Organisationen wie Greenpeace oder der BUND oder der NABU wahrgenommen, weil sie in

der Fläche mit vielen Tausend Mitgliedern in Ortsgruppen und Kreisgruppen präsent sein können.

**Lehner:** Wenn Sie in wenigen Worten beschreiben sollten, was die Deutsche Umwelthilfe ausmacht, wie sie organisiert ist, was würden Sie dann sagen?

**Resch:** Wir sind eine mittelgroße, schlagkräftige Umwelt- und gleichzeitig auch Verbraucherschutzorganisation. Wir haben zwei sehr große Büros, eines in Radolfzell am Bodensee – das ist eigentlich das Heimatbüro, denn es gibt uns ja bereits seit 41 Jahren – und jetzt eines in Berlin. Beide Büros sind in etwa gleich groß und haben jeweils etwas über 40 Mitarbeiter. Wir konzentrieren uns darauf, Umweltgesetze zu verbessern und Umwelt- und Verbraucherschutzgesetze, die bereits bestehen, durchzusetzen, also dafür zu sorgen, dass sie auch angewandt werden. Denn wir haben ja im Moment eine ganz große Lücke im Gesetzesvollzug: Wir versuchen, diese Lücke ein bisschen zu schließen. Diese Lücke besteht darin, dass in Deutschland momentan Unternehmen die Möglichkeit haben, gegen umweltbezogene Verbraucherschutzvorschriften zu verstoßen, weil der Staat sie gewähren lässt: Es wird nicht kontrolliert, es wird nicht geahndet. Hier versuchen wir eben einzugreifen und zu korrigieren und zu erreichen, dass die Gesetze nicht nur auf dem Papier stehen, sondern dazu führen, dass das Wasser auch wirklich sauber bleibt oder die Luft sauber wird.

**Lehner:** Genau darüber werden wir in den nächsten 45 Minuten hauptsächlich reden. Sie sind in der Nähe des Bodensees aufgewachsen und vielleicht ist es auch gar kein Zufall, dass in Radolfzell das Hauptbüro der Deutschen Umwelthilfe ist. Radolfzell ist ja auch bekannt durch das Max-Planck-Institut für Ornithologie. Warum ist das so eine Keimzelle des Umweltschutzes?

**Resch:** Ich denke, das liegt an der Person von Gerhard Thielcke, der in den 50er Jahren den modernen Natur- und Umweltschutz in Deutschland eingeführt hat. Er war einer der Gründer des Bundes für Umwelt- und Naturschutz Deutschland BUND und er war eben auch der Gründer der Deutschen Umwelthilfe. Ich hatte die große Ehre, viele Jahre mit Gerhard Thielcke sehr eng zusammenarbeiten zu dürfen und von ihm zu lernen. Ich habe auch mit der Vogelwarte Radolfzell, einer Vogelwarte der Max-Planck-Gesellschaft, in Ägypten und in der Libyschen Wüste Vogelzugforschung durchgeführt. Das alles hat mich letztlich beruflich in den Naturschutz eines Verbandes gebracht: Ich war zuerst Kampagnenleiter beim Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland und persönlicher Referent von Gerhard Thielcke. Und vor 30 Jahren wechselte ich dann zur Deutschen Umwelthilfe.

**Lehner:** Sie waren ja bereits als Schüler im Umweltschutz aktiv. Wie sind Sie dazu gekommen?

**Resch:** Im Grunde genommen hatte das etwas mit einer Kompensation zu tun. Ich bin in Singen am Hohentwiel groß geworden: Ich lebte dort mitten in der Stadt und wollte immerzu raus in den Wald. Zusammen mit Freunden und einem Förster habe ich dann die Natur lieben gelernt und mich mit der Ornithologie beschäftigt. In den Folgejahren habe ich mich dann als Schüler auf Vogelzugforschung spezialisiert. Dabei habe ich

festgestellt, dass die Lebensräume, in denen ich die Tiere beobachte, von Jahr zu Jahr entweder immer stärker beschädigt wurden oder gleich gar verschwanden. Mit 14, 15 Jahren habe ich dann damit begonnen, in den damaligen Verbänden Naturschutz zu betreiben. Ich habe das ganz große Vergnügen, bis heute mein Hobby weiterführen zu dürfen.

**Lehner:** Sie haben ja bereits als Zivildienstleistender auf sich aufmerksam gemacht: Ich nenne hier nur das Stichwort "Endrin". Endrin ist ein Insektizid, das als Pflanzenschutzmittel Verwendung fand, das jedoch auf Mäusebussarde tödlich gewirkt hat. Was ist da seinerzeit passiert, was haben Sie da unternommen?

**Resch:** Ich hatte im Jahr 1982 im Grunde genommen bei einer vogelkundlichen Wanderung festgestellt, dass eine Singdrossel komisch gesungen hat. Es waren 30 Teilnehmer mit dabei und ich hatte das Spektiv auf diese Singdrossel eingestellt: Nachdem sie etwas merkwürdige Geräusche von sich gegeben hatte, fiel sie einfach zu Boden und starb unter Krämpfen nach einigen Stunden. Ich hatte sie mit nach Hause genommen, denn ich wollte sie eigentlich pflegen und untersuchen. Daraufhin habe ich in der örtlichen Zeitung einen Artikel geschrieben, auf den ich relativ viele Rückmeldungen bekommen habe, dass Ähnliches an anderer Stelle auch passiert sei. Ich habe dann herausbekommen, dass ein Pestizid, und zwar ein besonders giftiges, dafür verantwortlich war. In meiner Zivildienstzeit ist es mir dann mit Unterstützung des Bundes für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND) gelungen, daraus eine Kampagne zum Verbot dieses giftigen Rodentizids, dieses Mittels gegen Mäuse, zu entwickeln. Nach vier Monaten hatten wir ein bundesweites Verbot von Endrin durchgesetzt, das letztlich den weltweiten Verkaufsstopp dieses Giftes mit sich brachte. Die Industrie, mit der wir dann auch gesprochen haben, hat argumentiert: "Wir brauchen die Zulassung in Deutschland! Deutschland ist als Markt unbedeutend, aber wir brauchen das Zulassungszeichen der Biologischen Bundesanstalt für Land- und Forstwirtschaft als Gütezeichen, um dieses Produkt weltweit verkaufen zu können." Mit diesem Erfolg, dem ersten Verbot eines Pestizids, haben wir dann darüber nachgedacht, eine Kampagnenabteilung aufzubauen. Ich hatte dann in den ersten Jahren die Ehre und das Vergnügen, weitere Kampagnen zu machen. Es ist dann tatsächlich ein weiterer Giftstoff verboten worden, nämlich Lindan, der noch sehr viel relevanter gewesen ist als das Endrin. Die Techniken, die wir damals entwickelt haben, werden bis heute von Kollegen eingesetzt. Und wir setzen sie natürlich auch bei der Deutschen Umwelthilfe ein, um ein Thema entsprechend in die Medien zu tragen.

**Lehner:** Nach dem Abitur haben Sie zunächst Ihren Zivildienst absolviert und dann Verwaltungswissenschaften studiert. Dieses Studium haben Sie dann aber abgebrochen, weil Sie mit 26 Jahren, also doch in relativ jungen Jahren, Geschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe wurden. Warum haben Sie Ihr Studium nicht beendet, denn das wäre ja vielleicht auch eine ganz gute Basis gewesen für den weiteren Lebensweg?

**Resch:** Ich kann ehrlich sagen, dass ich ein paar Jahre lang ziemlich geschwitzt habe, ob das die richtige Entscheidung gewesen ist. Und um ganz ehrlich zu sein: Da ich mir im Studium die ganze Zeit über etwas dazuverdienen musste, hatte ich halbtags weitergearbeitet im

Umweltschutz. Ich hatte auch mal bei Rudolf L. Schreiber in Frankfurt, also bei einer ökologischen Agentur mitarbeiten können. Und ich war ein Jahr lang partiell bei der EU-Kommission tätig gewesen. Und dann war es eben so, dass all diese Jobs ungleich interessanter als das Studium waren. Als dann das Angebot kam, dass ich in den ersten Monaten persönlicher Referent des Bundesvorsitzenden werden kann – mit der erklärten Aussicht, danach Geschäftsführer zu werden – und damit voll eintauchen kann in den amtlichen Natur- und Umweltschutz, habe ich mich dafür entschieden. Ich möchte allerdings jedem, vor allem in der heutigen Zeit, dringend ans Herz legen, sich wirklich genau zu überlegen, ob er das nachmachen möchte. Ich hätte ja wirklich Probleme bekommen, wenn ich in den ersten Jahren meinen Job verloren hätte: Ohne Ausbildung wäre man damals in vielen anderen Stellen nicht genommen worden. Bei mir hat es aber Gott sei Dank geklappt.

**Lehner:**

Dieser Job scheint auch so schlecht nicht zu sein, denn Sie haben ihn mittlerweile seit Jahrzehnten inne. Und er macht Ihnen, wie man merkt, immer noch sehr viel Spaß. Gleichwohl haben Sie, etwas flapsig ausgedrückt, viel zu klagen. Dies ist allerdings nicht persönlich gemeint, sondern darauf gemünzt – Sie haben das ja bereits kurz angesprochen am Anfang –, dass Sie viele Abmahnungsklagen anstrengen bei Gerichten: Die Deutsche Umwelthilfe schickt 1600 Abmahnungen raus pro Jahr! Dies führt zu ungefähr 400 Prozessen, von denen wiederum nur zwei bis vier Prozent für die Deutsche Umwelthilfe verloren gehen, was eine enorme Erfolgsquote darstellt. Das ist aber auch eine enorme Anzahl, d. h. Sie müssen eine enorme Anzahl an Rechtsanwälten beschäftigen. Oder wie muss man sich das sonst vorstellen?

**Resch:**

Wir haben in der Tat bei uns im Verband eine gute Ausstattung. Es gibt ungefähr acht Mitarbeiter, die sich im Umfeld der Rechtskontrolle bewegen, wobei das aber nicht nur Rechtsverfahren gegen Industriebetriebe sind oder gegen Handelsunternehmen, sondern auch gegen einzelne Bundesländer oder die Bundesregierung, wenn es darum geht, Luftqualität einzuklagen. Eine ganz aktuelle Klage diesbezüglich betrifft die Überprüfung, ob die Zulassungsgenehmigungen für Dieselfahrzeuge zurecht zustande gekommen sind und überhaupt noch entsprechend existieren. Wir haben neben den eigenen Mitarbeitern, zu denen eben auch mehrere Anwälte zählen, vier Anwaltskanzleien, mit denen wir zusammenarbeiten und die mit uns diese Fälle durchfechten. Wie sind wir dazu gekommen? Vor 25 Jahren war das noch relativ einfach: Da haben wir Rechtsverstöße der Bundesregierung gemeldet oder in Baden-Württemberg z. B. dem Wirtschaftskontrolldienst und dann ging man dort dieser Meldung von uns nach. Aber diese Strukturen hat man inzwischen beseitigt: In Baden-Württemberg gibt es keinen Wirtschaftskontrolldienst mehr, den wir ansprechen könnten. Wir prüfen seit ungefähr zehn Jahren die Kontrolltätigkeit und auch die Bußgeldverhängung durch Bundesländer und müssen dabei immer noch staunend feststellen, dass im gesamten Bereich der umweltbezogenen Verbraucherschutzvorschriften der Staat wegschaut, nicht kontrolliert, und wenn er dann doch mal einen Verstoß mitgeteilt bekommt, kein Bußgeldverfahren einleitet. Wir haben daher irgendwann gesagt, dass das nicht angehen könne, dass diese

Liberalisierung im Bereich "Gesetzesvollzug" falsche Botschaften aussendet und diejenigen einen ökonomischen Erfolg haben, die gegen Recht und Gesetz verstoßen. Das setzt ja auch letztlich die Standards runter. Also haben wir beschlossen: Wir versuchen, klageberechtigte Verbraucherorganisationen zu werben. Das ist uns nach einigen Jahren auch gelungen, und seit ungefähr zwölf Jahren versuchen wir in jedem Jahr in mehr Rechtsgebieten einzelne Musterklagen durchzuführen, um sicherzustellen, dass die Vorschriften auch tatsächlich eingehalten werden – wie z. B. bei den Energieverbrauchsangaben bei Immobilienanzeigen. Wir wollen, dass der Interessent für eine Wohnung auch die notwendigen Infos bekommt, damit er sehen kann, ob die Heizkosten hoch oder niedrig sein werden.

**Lehner:** Es ist ja klar, dass Sie sich damit beim Staat und bei der Industrie nicht sonderlich beliebt machen, aber das wollen Sie ja auch gar nicht. Ihr Klageverhalten ruft aber auch Gegenreaktionen hervor und Sie selbst werden dann auch beklagt. Sie sahen sich z. B. mit einer 2,7 Millionen-Euro-Klage der Chemieindustrie konfrontiert, weil Sie eine Kampagne gegen den Gebrauch von Plastiktüten gemacht haben. Wie ist diese Klage ausgegangen? Wie sind Sie aus dieser Nummer herausgekommen?

**Resch:** Tja, ich bin da noch immer drin. Seit vier Jahren haben wir diese Auseinandersetzung mit BASF und ich kann meinen Kollegen nur empfehlen, weiterhin vorsichtig zu sein, denn neben der Automobilindustrie ist die chemische Industrie in Deutschland mit die brutalste, was das Durchsetzen von Interessen betrifft. Wir haben darauf hingewiesen, welche Probleme mit bestimmten Kunststoffen in Tragetaschen verbunden sind. Wir haben über Rechtsverfahren erreicht, dass Rewe und Aldi diese Tüten nicht mehr eingesetzt haben. BASF sah damit offensichtlich ein Milliardengeschäft verloren gehen und nun sind die Deutsche Umwelthilfe und ich persönlich in einer ersten Stufe von 2,7 Millionen Euro Schadensersatzforderung bedroht. Das wäre sowohl für mich wie für den Verband existenzbedrohend. Wir haben bis jetzt alle Verfahren vor dem Landgericht und dem Oberlandesgericht in Köln gewonnen. Aus formalen Gründen hat nun allerdings der Bundesgerichtshof wieder rückverwiesen an das Landgericht Köln. So geht das entsprechend immer noch weiter. Ich befürchte, dass wir noch einige Zeit unter diesem Druck leben müssen. Das ist aber nicht die einzige Klage, mit der wir uns konfrontiert sehen. Es passiert immer wieder, dass man versucht, uns vor Gericht zu ziehen. Aber bis jetzt haben wir alle relevanten Verfahren gewonnen. Letztes Jahr haben wir eine Klage gewonnen, die Daimler gegen uns angestrengt hatte. Dieses Urteil ist mittlerweile auch rechtskräftig geworden und es besagt, dass wir zu Recht bestimmte Dinge veröffentlicht haben.

**Lehner:** Das erinnert so ein bisschen an den Kampf David gegen Goliath: Da gibt es eine relativ überschaubare, wenn auch sehr schlagkräftige Umweltorganisation, die gegen die wirklich große und mächtige Industrie antritt und sogar den Kampf mit ganzen Branchen der Industrie auf sich nimmt. Wie viel Dickkopf und Querulantentum einerseits muss da in einem drin sein, um als "David" diesen Kampf durchzustehen? Wie viel Pragmatismus auf der anderen Seite?

- Resch:** Ich glaube, dass Querulantentum tödlich wäre. Wir dürfen keine Fehler machen. Wir haben bei der Aufklärung des Dieselabgasskandals auch von vornherein gesagt: Das betrifft nicht nur VW, sondern alle Hersteller. Wir haben dann vier Monate lang jeden einzelnen Satz, den wir gesagt haben, vorher genau kontrolliert. Bei jeder Pressekonferenz von uns war unser Rechtsberater mit dabei, denn wir wussten: Ein falscher Satz und wir bekommen eine so hohe Schadensersatzklage angehängt, dass wir schon allein wegen der Höhe Konkurs anmelden müssten. Es ist uns gelungen, dass wir bis heute nichts korrigieren mussten. Der Pragmatismus hat sich meiner Ansicht nach also auch hier bewährt: Wir überlegen nämlich sehr genau, welche Vorwürfe wir erheben. Dennoch sind ja diese Vorwürfe sehr massiv. Und mittlerweile können wir sehr offen davon sprechen, dass alle Autohersteller illegale Abschaltvorrichtungen einsetzen. Und reihum – zumindest außerhalb von Deutschland – bekommen diese Unternehmen jetzt auch Ärger. Mercedes hat ein Verfahren diesbezüglich am Laufen, Fiat-Chrysler ist zu Beginn des Jahres 2017 dazugekommen. Die Firma Renault hat in Frankreich nun auch Probleme mit der Staatsanwaltschaft bekommen. Was mich dabei ein bisschen wundert, ist, dass der Staat das nicht aufgreift, dass die Behörden nicht irgendwann sagen: "Wir müssen uns doch von den Umweltverbänden nicht immer vorführen lassen! Wir kontrollieren jetzt selbst! Wir setzen, wie das die amerikanischen Umweltbehörden ja auch machen, einfach Recht und Gesetz um und sorgen dafür, dass Autos, die in Deutschland verkauft werden, auch die entsprechenden Grenzwerte einhalten."
- Lehner:** Das fing ja alles schon früher an. Ich kann mich daran erinnern, dass es bereits im Jahr 2002 die Kampagne "Kein Diesel ohne Filter" gegeben hat. Es ging damals um die Partikelfilter und diese Kampagne war auch sehr erfolgreich. Sie wäre wahrscheinlich nicht so schnell so erfolgreich gewesen, wenn es nicht den entsprechenden öffentlichen Druck von Verbänden wie dem Ihrigen gegeben hätte. Wie sehr hat sich damals die Autoindustrie gewehrt?
- Resch:** Die Geschichte fing sogar noch einmal vier Jahre früher an: Im Jahr 1998 haben wir sogar gemeinsam mit der Automobilindustrie dafür gekämpft, dass schwefelfreie Kraftstoffe in Deutschland bzw. in Europa auf den Markt kommen, und zwar 16 Jahre früher, als das die EU vorgesehen hatte. Ein Freund von mir ist der ehemalige kalifornische Umweltminister James M. Strock. Er hat uns dabei aktiv unterstützt und z. B. aufgezeigt, wie in Kalifornien diese Kraftstoffe zur besseren Luft beigetragen haben – und eben auch zur Abgasreinigung. Wir haben es dann gegen die Ölindustrie geschafft, diese Kraftstoffe durchzusetzen. Die Autoindustrie hat nämlich argumentiert: "Wir brauchen schwefelfreie Kraftstoffe, um den Dieselpartikelfilter, die DeNOx-Anlage, den harnstoffbetriebenen Katalysator für die Stickoxide umsetzen zu können!" Als wir dann festgestellt haben, diese Kraftstoffe sind zwar auf dem Markt, aber die Automobilindustrie denkt gar nicht daran, nun diese Abgasreinigung zu betreiben, haben wir die Kampagne "Kein Diesel ohne Filter" gestartet. Nach drei Jahren konnten wir die Autoindustrie zwingen, den Partikelfilter einzusetzen. Das wirkt sich nun auch tatsächlich aus: Die Partikelwerte gehen deutlich zurück. Schon damals hatten wir erbitterte

Auseinandersetzungen mit der Automobilindustrie, aber die rot-grüne Bundesregierung hat hier mitgeholfen: Es gab ein entscheidendes Gespräch, das Jürgen Trittin bei Bundeskanzler Gerhard Schröder durchgesetzt hat. Dazu wurden die Automobilbosse eingeladen und diese wurden dann in diesem Gespräch davon überzeugt, dass sie vorzeitig den Partikelfilter in alle neuen Autos einbauen. Heute erleben wir jedoch eine Politik, die noch nicht einmal mehr den Wunsch an die Automobilindustrie richtet, die Gesetze einzuhalten. Stattdessen ist es sogar umgekehrt so, dass die Bundesregierung in Brüssel dafür kämpft, dass die entsprechenden Grenzwerte aufgeweicht oder eben die Kontrollverfahren verzögert werden.

**Lehner:** Die Deutsche Umwelthilfe hat ja bereits seit 2007 vor dem hohen Stickoxid-Ausstoß gewarnt, vor der "Schadstoffschleuder Diesel". Sie haben dann auch amerikanische Behörden informiert, nämlich die EPA, und dadurch diese ganze Geschichte mit losgetreten. Warum mussten Sie dafür extra nach Amerika gehen? Weil Sie, wie Sie soeben sagten, in Deutschland kein Gehör fanden?

**Resch:** Wir haben eigentlich immer über Bande gespielt und mit allen Umweltministern und dem Secretary for Environmental Protection in Kalifornien eng zusammengearbeitet, weil ja gerade in Kalifornien die jeweils strengsten Luftreinhaltevorschriften für Autos galten. Man muss ja nur einmal daran denken, dass auch der Katalysator zwar in Deutschland erfunden, dann aber zuerst nur in deutsche Fahrzeuge für den amerikanischen Markt eingebaut wurde. Für uns war es immer ein schönes Spiel, auch für die Kampagnenarbeit, dass wir amerikanische Politiker mit anführen konnten, mit für uns sprechen lassen konnten, warum etwas geschehen muss. Und so haben wir auch den ehemaligen kalifornischen Umweltminister acht Monate vor Bekanntwerden des VW-Skandals nach Deutschland eingeladen, für die Bundestagsparteien einen parlamentarischen Abend durchgeführt, eine Bundespressekonferenz gemacht, Gespräche mit der Regierung, der EU-Kommission und dem EU-Parlament gemacht. Wir haben fünf Tage lang berichtet, wie die Autoindustrie systematisch lügt und betrügt. Wir haben dabei auch über die siebenfache Überschreitung der Stickoxidwerte gesprochen. Es gab danach zwar viele Berichte, aber es gab keine Umsetzung. Erst nachdem durch das Bekanntwerden der Forderungen in den USA, der vielen Milliarden Euro an Strafe, dieses Thema politisch wurde, hat sich etwas bewegt. Aber auch das blieb eher im Bereich der Ankündigungen, denn bis heute ist es so, dass die Fahrzeuge in Deutschland nicht nachgerüstet werden, damit sie die gesetzlich geforderten Werte auf der Straße einhalten. Stattdessen werden lediglich irgendwelche Softwarebestandteile verändert. Einen ehrlichen Effekt haben wir beim Thema "Abgasreinigung" und "Betrugsdiesel" bis heute nicht.

**Lehner:** Wie ist denn hier die Rolle der Politik in Verbindung mit der Industrie genau? Sie haben harte Worte gewählt und von "konspirativ" gesprochen. Warum macht die Politik da nicht mehr zum Schutz der Bürger, zum Schutz der Gesundheit der Bürger?

**Resch:** Wir stellen seit einigen Jahren fest, dass bestimmte Branchen – das sind die großen Energiekonzerne, das ist die chemische Industrie und das ist

vor allem die Automobilindustrie – mittlerweile so mächtig geworden sind, dass sie die Politik vor sich hertreiben können. Die Entscheidungen werden nicht mehr in den Ministerien oder im Kanzleramt getroffen, sondern für diese Industrieunternehmen sprechen eben deren Vorstandsvorsitzende mit der Kanzlerin oder dem Kanzleramtsminister und bringen diese dazu, sich z. B. in Brüssel für eine Absenkung von Grenzwerten einzusetzen oder für entsprechende Förderregeln. Dass es so ist, können wir mittlerweile wunderbar belegen durch die Enthüllungen des Untersuchungsausschusses, die z. B. aufzeigen, dass ein ehemaliger Kanzleramtsminister nach dem Bekanntwerden des VW-Skandals mit dem zuständigen Staatssekretär im Verkehrsministerium über dessen private E-Mail-Adresse Kontakt aufgenommen und versucht hat, im Detail Einfluss auf das Regierungshandeln zu nehmen. Oder es kam heraus, dass das Kraftfahrt-Bundesamt als Prüf- und Zulassungsbehörde den Überprüfungsbericht zum Abgasskandal mit jedem einzelnen Autounternehmen abgestimmt hat – d. h. die Autounternehmen durften diesen Bericht korrigieren – und die E-Mails mit industriefreundlichen Grüßen unterschrieb; das geschah sogar seitens des Präsidenten des Kraftfahrt-Bundesamtes. Da fällt einem doch wirklich nichts mehr ein dazu. Daran sehen wir aber auch, wie groß die Aufgabe für die Politik, für künftige Regierungen wird, sich wieder Souveränität zurückzuholen. Warum ist es in Deutschland nicht möglich, dass Politiker von der Automobilindustrie fordern, dass die Fahrzeuge auf der Straße die geforderten Werte einhalten müssen? Die Vorschriften sagen das nämlich ganz klar. Dass die Automobilindustrie sagt: "Wir lesen das aber ganz anders", ist natürlich ihr gutes Recht. Aber dann muss halt die Regierung sagen: "Nein, wir lesen das in diesem Sinne!" Und dann kann und muss man ein Missverständnis oder eine unterschiedliche Rechtsauffassung vor Gericht klären lassen.

**Lehner:** Das ist eine gute Frage: Warum geht das nicht? In Baden-Württemberg gibt es jetzt einen grünen Ministerpräsidenten. Und in Baden-Württemberg gibt es auch ein paar Automobilunternehmen wie Daimler und Porsche: Sie werden auch von der grünen Landesregierung eher mit Samthandschuhen angefasst. Selbst unter einer grün geführten Regierung passiert hier zu wenig: Wie soll das erst bei den Konservativen sein?

**Resch:** Ich hatte diesbezüglich vor einigen Jahren ein interessantes Erlebnis. Ich hatte im Jahr 2013 Daimler dabei ertappt, dass sie ihre neue S-Klasse mit falschen Verbrauchswerten beworben haben. Wir haben zunächst versucht, das außergerichtlich zu stoppen. Dazu war Daimler aber nicht bereit, also ging die Sache vor Gericht und es gab eine einstweilige Verfügung, die letztlich auch Rechtskraft bekommen hat. Wir haben das selbstverständlich auch an die Behörden gemeldet, an den Umweltminister von der Partei "Die Grünen" und an den grünen Oberbürgermeister von Stuttgart, Herrn Kuhn, weil sie sich beide die Verantwortung zugeschoben haben für die entsprechende Kontrolle. Nach einem Jahr wurde mir dann mitgeteilt – dafür kam extra ein Vertreter des Ministeriums an den Bodensee –, dass man kein Verfahren gegen Daimler einleiten wolle, weil das ein wichtiger Arbeitgeber sei: Man wolle Daimler nicht verärgern! Das beschreibt so ein bisschen das



Problem, d. h. das Unternehmen kommt zur Politik und sagt: "Wenn ihr uns hier Schwierigkeiten bereitet, dann wird die nächste Investitionsentscheidung halt nicht in eurem Bundesland oder vielleicht gar nicht mehr in Deutschland stattfinden." Kein Politiker denkt, so etwas aushalten zu können. Und deswegen wird dann in aller Regel der Wunsch des Unternehmens erfüllt – teilweise sogar noch, bevor er ausgesprochen wird.

**Lehner:** Denken Sie denn nicht auch an die Arbeitsplätze, an denen ja Existenzen mit dranhängen?

**Resch:** Ich denke sogar sehr viel an Arbeitsplätze, wir setzen uns beispielsweise in der Kreislaufwirtschaft für Mehrwegsysteme ein, kämpfen gegen Coca-Cola und andere, die das Mehrwegsystem in Deutschland schleifen wollen: Da geht es um 150000 grüne Arbeitsplätze in der Fläche, die wir haben, wenn wir dieses System erhalten. Aber auch bei der Automobilindustrie ist es doch so: Ein schmutziger Diesel hat keine Zukunft! Wenn man also tatsächlich noch für einige weitere Jahre Verbrennungsmotoren verkaufen möchte, weil man die Zeichen der Zeit verpasst hat und eh schon ein bisschen spät dran ist mit der Elektrifizierung, dann hat man doch damit keine wirkliche Zukunftsaussicht, wenn man schmutzige Fahrzeuge auf den Weltmarkt bringt. Das heißt, unser Eintreten für das Einhalten von Recht und Gesetz gefährdet keine Arbeitsplätze, sondern sichert sie langfristig.

**Lehner:** Wie sieht das denn jetzt in den alternativen Mobilsektoren aus wie z. B. bei den Elektroautos, wo wir ja der Entwicklung ziemlich hinterherhinken? Aber das gilt auch für den öffentlichen Nahverkehr, wo ja vor allem in der Provinz viele Bahnstrecken stillgelegt worden sind. Wie ist das mit Aktionen wie Carsharing? Ist das die Zukunft?

**Resch:** Wir halten zuerst einmal die Elektromobilität für eine ganz wichtige Ausrichtung für die Zukunft, denken aber, dass hier falsche Schwerpunkte gesetzt werden. Es gibt einen Bereich, in dem die Elektromobilität sehr gut funktioniert, das ist die Schienenelektromobilität. Die Schweiz hat 99,7 Prozent der Schienenstrecken elektrifiziert und kann deswegen komplett auf Dieselfahrzeuge verzichten auf der Schiene. Wir hier in Deutschland liegen erst bei 60 Prozent, damit liegen wir noch hinter Polen oder Spanien. Wenn wir die Elektrifizierung in der gleichen Geschwindigkeit weiterbetreiben, wie das momentan der Fall ist, dann brauchen wir 280 Jahre, bis wir den Stand der Schweiz erreichen. Aus diesem Grund treten wir dafür ein, zuerst einmal zu schauen: Wie bekommen wir die Schiene voll elektrisch? Wie bekommen wir z. B. in bestimmten stark belasteten Orten auch Oberleitungsbusse in die Stadt hinein, um die Luft zu entlasten? Zürich oder auch Schaffhausen zeigen auf, wie man das mit modernsten Oberleitungsbussen machen kann. Der Bereich der Elektro-PKWs ist für uns nach wie vor ein Bereich, der noch einige Jahre brauchen wird und selbstverständlich auch eine entsprechende Unterstützung benötigt. Aber diese Unterstützung darf nicht so aussehen, wie sie im Moment betrieben wird, dass nämlich Milliarden in irgendwelche Forschungsförderungsprojekte der Automobilindustrie hineingesteckt werden. Stattdessen brauchen wir sehr viel mehr Druck auf die Automobilindustrie, dass Verbrennungsfahrzeuge mit hohen Verbräuchen sehr viel stärker

besteuert werden, um aus diesen Mehreinnahmen heraus die im Moment noch teureren alternativen Antriebe günstiger anbieten zu können. Das macht z. B. Frankreich mit seiner Förderung von besonders effizienten Antrieben so.

**Lehner:** Sie fordern also einen Mix von Verkehrsmitteln und Verkehrsformen, die nicht auf fossiler Energie fußen.

**Resch:** Ja, aber die fossilen Energien spielen für eine Übergangszeit schon auch noch eine Rolle. In Deutschland neigen wir immer so ein bisschen dazu, in Extremen zu argumentieren und die Automobilindustrie liebt es, immer die übernächsten Technologien in den Vordergrund zu schieben, um dann in der Gegenwart das schiere Gegenteil davon zu machen. Wir sprechen in Deutschland ja von Elektrofahrzeugen, die kommen werden, und die deutsche Automobilindustrie behauptet: "Wir sind hier Qualitätsführer auf dem Weltmarkt." Tatsächlich sind aber die Zulassungen trotz 4000 Euro Förderung sogar zurückgegangen. In Deutschland werden heute weniger Elektroautos zugelassen als in früheren Jahren. In allen anderen Staaten gibt es auf diesem Gebiet hingegen ein Wachstum. Das liegt auch daran, dass die deutsche Automobilindustrie immer mehr SUVs auf die Straße bringt. Im Jahr 2017 kommen nun sogar verschiedene Rennlaster auf den Markt, die bis zu 190 Stundenkilometer schnell sein sollen. Wir geben hier eine ganz einfache Empfehlung an die Politik: Führt Tempo 80 für diese Kleinlaster ein! Denn diese Kleinlaster werden als neuer urbaner Mobilitätsbeitrag von VW oder von Daimler intensiv beworben. Mit Tempo 80 für diese Fahrzeuge würden sich dann doch viele für ein anderes Auto entscheiden, die solche Rennlaster eben nicht für den Transport von irgendwelchen Baustoffen verwenden wollen, sondern es als chic empfinden, mit einem Kleinlaster durch die Stadt zu fahren.

**Lehner:** Die Abkehr von den fossilen Energien betrifft ja nicht nur den Autosektor, sondern überhaupt den Energiesektor. Die Deutsche Umwelthilfe beschäftigt sich daher nicht nur mit dem Thema "Auto" – wenn auch zumindest derzeit schwerpunktmäßig. Kommen wir also zum Stichwort "Energiewende": Der Deutschen Umwelthilfe haben wir ja auch den Energiepass zu verdanken. Hier geht es um die Gebäudesanierung: Wie erfolgreich ist dieses Projekt?

**Resch:** Wir setzen uns ganz massiv für Energieeffizienz ein. Wir müssen einfach schauen, wie wir mit den notwendigen Energien, die wir für Heizung oder für elektrische Geräte benötigen, effizienter umgehen. Es gibt viele Technologien, die gut entwickelt sind, aber im Markt nicht eingeführt werden. Ein sehr schönes Beispiel dafür ist, dass man heute Wohnungen, Häuser und Gewerbeobjekte mit einem möglichst geringen Energieverbrauch bewirbt. Das führt tatsächlich dazu, dass sich der Vermieter, der Verkäufer stärker anstrengt, zu isolieren oder besonders effiziente Heizungsformen einzubauen. Wenn man das dann auch noch mit erneuerbaren Energien verbindet, hat man einen relativ starken Hebel im Bereich der Energiewende. Wir müssen uns aber noch sehr viel stärker anstrengen auf diesem Gebiet: Die aktuelle Entwicklung ist zu schwach und auch die Vorgaben der Bundesregierung sind einfach zu wenig ehrgeizig, denn damit erfüllen wir die selbstgesteckten Ziele nicht.

**Lehner:** Beim Klimaschutz, der ja unmittelbar damit zusammenhängt, hapert es ja auch. Das ist aber nicht nur der Politik anzulasten, sondern schon auch dem Verhalten eines jeden Einzelnen. In der Theorie sind alle für den Klimaschutz und wollen den Klimawandel nicht, aber in der Praxis sieht das doch ganz anders aus: Da fliegt man im Urlaub eben doch gerne ein bisschen weiter weg oder nutzt das Auto anstatt des öffentlichen Verkehrsmittels oder kauft lieber die billigsten Lebensmittel statt ökologisch hergestellte, die weniger Schadstoffe ausstoßen in der Produktion. Wie kommen Sie denn an die Bürger ran? Gegen die Politik, gegen die Industrie kann man kämpfen; das machen Sie auch, und dies mit sehr viel Erfolg. Aber wie erreicht man ein Umdenken im Bewusstsein der Bürger?

**Resch:** Ich würde nicht unterschätzen wollen, was für eine Power in der Bevölkerung steckt diesbezüglich. Wir machen gerade zusammen mit dem Berliner Senat und der Stiftung Naturschutz Berlin zwei Projekte im Bereich Abfallvermeidung. Das sind zum einen – sicherlich zum Unwohlsein der chemischen Industrie – Aktivitäten im Bereich "Plastiktüte": Wir wollen, dass sie endlich ganz verschwinden. Und zu Beginn des Jahres 2017 wurde beschlossen, dass auch die Mehrwegbecher in Berlin zum Standard werden sollen. Den Coffee-to-go beim Bäcker oder in der Autobahnraststätte soll man künftig nicht mehr in so einem kunststoffbeschichteten Pappbecher bekommen, sondern in einem Becher, der viele Hundert Mal gereinigt werden kann und der ebenfalls gestapelt überall bereitsteht. Das kennt man ja bereits aus modernen Fußballstadien: Auch dort wird nämlich diesbezüglich auf ein Mehrwegsystem gesetzt. Wir erleben dabei, dass die Bevölkerung bei allen Umfragen zu 80, 85 Prozent sagt: "Ja, da mache ich mit! Das finde ich gut!" Und wenn solche Systeme eingeführt werden, dann funktionieren sie auch. Denken Sie nur einmal an das Dosenpfand, bei dem wir damals auch in einer Kampagne gefordert haben, dass es endlich umgesetzt wird. Und 2003 ist es dann tatsächlich gekommen. Für das Dosenpfand gibt es heute in der Bevölkerung Zustimmungsraten von über 80 Prozent. Dass wir immer noch weltweit das größte Mehrwegsystem haben – trotz des erbitterten Kampfes von Nestlé, Danone, Coca-Cola und Pepsi-Cola, denn das sind die vier großen, die dagegen ankämpfen –, ist auch eine Antwort des Bürgers. An anderen Stellen ist es allerdings so, dass wir eine Subventionierung erleben von umweltfeindlichen oder klimafeindlichen Produkten: Nirgendwo in industrialisierten Staaten muss man z. B. für hoch motorisierte Sportwagen so niedrige Steuern zahlen wie bei uns. Wenn wir dem Bürger sagen: "Es ist völlig in Ordnung, wenn du dir Klimakiller anschaffst!", dann machen das natürlich auch viele Bürger. Deswegen treten wir dafür ein, dass der Staat hier ein bisschen stärker ordnend auftritt: Wenn jemand tatsächlich etwas für die Umwelt, für das Klima Schlechtes kaufen möchte – und das ist halt nicht zu verbieten –, dann soll das wenigstens durch eine entsprechende Preisgestaltung unattraktiver sein. Die Mehreinnahmen sollte man dann dafür nutzen, um die effizienteren, die besseren Technologien schneller marktfähig zu machen, um wirklich eine baldige Veränderung zu erreichen.

**Lehner:** Auf der anderen Seite wird ja kaum in einem weiteren Industrieland so wenig – prozentual vom Einkommen der Menschen – für Lebensmittel ausgegeben wie in Deutschland. Die Geiz-ist-geil-Mentalität macht sich hier wirklich sehr breit, vor allem, was die Discounter betrifft. Biolebensmittel erscheinen vielen Menschen als zu teuer, obwohl sie sich diese Lebensmittel sehr wohl leisten könnten. – Gut, manche Bürger können sich diese Biolebensmittel tatsächlich nicht leisten, das stimmt schon. – Wie kann man denn so ein Verhalten aufbrechen? Denn eigentlich wissen die Menschen ja, was sie damit an negativen Folgen für Umwelt und Klima ausrichten. Dennoch machen sie das.

**Resch:** Ich hatte mal die Gelegenheit, mit Professor Greipl vom Metro-Konzern genau über dieses Thema sprechen zu können, der ja auch mit diesem Motto "Geiz ist geil" warb. Ich habe ihn gefragt, wie er denn so ein Motto in die Öffentlichkeit hineintragen kann. Er gab mir eine interessante Antwort, denn er sagte zu mir: "Mein Umfeld hat mir zu verstehen gegeben, dass man 'geil' heutzutage doch wirklich verwenden darf in einem Werbemotto." Ich habe ihm daraufhin geantwortet, dass ich mit dem Wort "geil" eigentlich das geringere Problem habe, das größere Problem hätte ich mit dem Wort "Geiz" und dass man den Geiz zu einem erstrebenswerten Attribut macht. Denn das ist halt schlicht falsch: Geiz ist etwas Schlechtes. Diese und andere Kampagnen haben, wie ich meine, einen verheerenden Schaden in Deutschland angerichtet. Wir haben durch dieses niedrige Preisniveau bei Lebensmitteln einen ganz enormen Druck auf die Landwirtschaft, auf die Weiterverarbeitungsindustrie in der Lebensmittelbranche. Und genau dieser Druck verhindert eben an vielen Stellen positive Entwicklungen, die eigentlich möglich wären. Ja, Aufrufe, etwas zu ändern, gibt es genug, auch von anderen Umweltverbänden. Ich glaube, auch hier müsste der Staat gegensteuern. Selbst die EU-Kommission fordert ja aktuell die Unterstützung von kleineren landwirtschaftlichen Betrieben, also ein Umsteuern in der Förderpolitik mit EU-Mitteln. Aber die deutschen Regierungen haben zumindest in den letzten Jahren durchweg die Förderung von Großstrukturen in der landwirtschaftlichen Produktion wie in der Weiterverarbeitung in den Vordergrund gestellt. Das heißt, man hat daran gearbeitet, dass es für diese Mentalität des Geizes die entsprechenden Produkte gibt. Hier kommen wir mit Aufrufen alleine nicht raus, wir brauchen stattdessen schlicht mehr Mut aufseiten des Staates. Ich weiß, das ist im Moment nicht so populär, aber das Ordnungsrecht muss eine gewisse Renaissance erfahren, um diese gewünschten Entwicklungen auch wirklich einzuleiten.

**Lehner:** Dazu gehört ja auch eine gewisse Transparenz bei der Etikettierung und Zertifizierung von Lebensmitteln. Die Deutsche Umwelthilfe engagiert sich ja auch noch auf vielen anderen Gebieten, ich nenne hier nur einmal den Naturschutz oder den kommunalen Umweltschutz, für den Sie Beratung leisten. Ihre Organisation geht aber auch an Schulen und betreibt Umweltbildung. Wo haben Sie denn in diesen Bereichen die größten Erfolge erzielt?

**Resch:** Ich denke, wir haben in den letzten 30 Jahren in allen Bereichen wunderbare Erfolge mit befördern können. Denken Sie nur einmal an die kommunalen Wettbewerbe in früheren Jahren um die

"fahrradfreundlichste Stadt" oder um die Stadt mit dem besten Klimakonzept. Das alles hat dazu geführt, dass wir mittlerweile mehrere Tausend Kommunen in Deutschland haben, die sich in einem positiven Wettstreit befinden, die aber auch voneinander lernen. Wir haben auch immer gerne Best Practice-Broschüren veröffentlicht und dazu beigetragen, dass man sich an solchen Top-Runnern orientieren konnte. Wir haben im Jahr 2016 z. B. eine große Aktion für den Fischotter durchgeführt. Hier haben wir den Fischotter wiederum als Werbetier genommen für saubere Flüsse, für unverbaute Flüsse. Wir haben dafür gekämpft, dass der Fischotter z. B. nicht oben über die Straße laufen muss – wobei er eben häufig überfahren wird –, sondern die Möglichkeit hat, unter Brückenbauwerken trockenen Fußes durchmarschieren zu können. Eine solche kleine technische Maßnahme hilft dabei, dass der Fischotter auf der Straße nicht plattgefahren wird. Über das Vorkommen von Fischottern haben wir nämlich die Möglichkeit, in den ökologischen Hochwasserschutz einzutreten. An der Elbe gibt es ja immer wieder katastrophale Hochwasser und nach jedem Hochwasser gibt es das Geschrei: "Wir müssen jetzt endlich Rückhaltebecken schaffen!" Das einzige wirklich geschaffene Becken liegt im Bereich Lenzen, als unser Projekt dann auch tatsächlich umgesetzt worden ist. Wir kämpfen jetzt an der Weißen Elster und anderen Stellen dafür, dass weitere ökologische Überschwemmungsflächen geschaffen werden, die einerseits für die Natur ein Potenzial haben, aber andererseits bei einem Hochwasserereignis auch dazu führen, dass den betroffenen Menschen das Wasser nicht bis zum Hals steigt, dass also die Hochwasser nicht mehr diese Ausmaße erreichen. Das sind für uns die Projekte, die uns am Herzen liegen und bei denen wir jeweils für den Menschen, für die Natur gemeinsam etwas unternehmen können. Wir sind auch ganz klar gegen Stacheldraht-Naturschutzkonzepte. Sicher, an bestimmten Stellen müssen wir den Menschen auch mal fernhalten, aber im Grundsatz müssen wir darauf achten, wie wir Wildnisprojekte in Deutschland so realisieren, dass die Menschen dann auch davon begeistert sind, dass wir solche Gebiete haben. Und wir müssen darauf achten, dass die örtliche Bevölkerung in irgendeiner Weise davon auch profitieren kann, dass man also eine entsprechende Inwertsetzung von solchen Naturlandschaften vornimmt – selbstverständlich ohne sie zu zerstören, sondern um sie im Gegenteil naturnah weiterzuentwickeln. Momentan gibt es da entsprechende Projekte an der polnischen Grenze, die mit großem Erfolg betrieben werden.

**Lehner:** Herr Resch, wir sind fast schon am Ende unseres Gesprächs angekommen. Sie gelten als Deutschlands umtriebigerster Umweltaktivist: Wo macht denn ein umtriebiger Umweltaktivist Urlaub, wenn er mal ausspannen will oder muss?

**Resch:** Wenn ich irgend kann, mache ich, weil ich ja beruflich sehr, sehr viel auf Reisen bin, dort Urlaub, wo ich wohne, also am Bodensee. Ich habe zusammen mit Freunden ein Solarboot, also ein Boot, das mit solarer Kraft und Batteriespeicherung auf dem Bodensee unterwegs sein kann. Für mich ist es das Größte, an einem Samstagmorgen rauszufahren, mit Freunden zu brunchen und auf dem See ein bisschen rumzuschwimmen und mit der Familie zusammen zu sein. Ich freue mich auch im

kommenden Sommer darauf, möglichst viel Zeit auf dem Bodensee verbringen zu können, einem Gewässer, für das wir uns als Deutsche Umwelthilfe seit vielen, vielen Jahrzehnten einsetzen.

**Lehner:** Dort am Bodensee haben Sie ja auch Ihre Wurzeln und dort sind Sie bereits als Schüler zum Umweltaktivisten geworden. Herr Resch, ich wünsche Ihnen alles Gute für die Zukunft. Herzlichen Dank, dass Sie bei uns waren.

**Resch:** Gerne geschehen.

**Lehner:** Verehrte Zuschauer, das war das alpha-Forum, heute mit dem Geschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe Jürgen Resch. Auf Wiedersehen.

© Bayerischer Rundfunk