

Katalysator: Tricksen und verharmlosen

Volkswagen und Ford, Fiat, Peugeot und fast alle Japaner verkaufen weiter Wagen, die mit ihren Abgasen die Luft stärker verpesten als nötig. Diese Autofirmen machen vor-

erst den geregelten Katalysator nicht zur Serienausstattung, und sie bleiben damit durchaus konsequent: Umweltschutz findet nur statt, wenn der Staat ihn erzwingt.

Wenn sich in Wolfsburg die Herren des VW-Vorstands zur „PSK-Sitzung“ treffen, geht es meist um Bedeutsames. PSK ist das Kürzel für „Produkt- und Strategiekommision“. Das Gremium entscheidet über neue Motoren und Modelle, wie sie aussehen, wann sie erscheinen.

Vergangenen Donnerstag war es mal wieder soweit. Die VW-Manager debattierten darüber, wie sich der Konzern auf der Internationalen Automobil-Ausstellung im September als umweltfreundliches Unternehmen präsentieren könnte. Und sie entschieden: VW wird den kleinsten Polo (mit 1,1-Liter-Motor), den es bisher nur ohne oder mit ungeregeltem Katalysator gab, auch mit einem geregelten Kat präsentieren.

Für Wolfsburger Verhältnisse mag dies ein fortschrittlicher Beschluß sein.

In Wahrheit aber ist die Entscheidung peinlich.

Konkurrent Opel stattet schon seit April sämtliche Pkw-Modelle serienmäßig mit dem geregelten Katalysator aus. Und seit Mitte Juli wirbt auch Renault damit, diesen Filter in der Bundesrepublik zur Standardausrüstung seiner Wagen gemacht zu haben.

Volkswagen jedoch, Deutschlands größter Personenwagen-Hersteller, wird ebenso wie die meisten japanischen Importeure, wie Ford, Peugeot und Fiat weiterhin Autos verkaufen, die weitaus mehr Schadstoffe ausstoßen, als nach dem Stand der Technik nötig wäre. In den Prospekten von VW und in den Verkaufsräumen der Volkswagen-Händler werden auch weiterhin mit aller Selbstverständlichkeit Wagen ohne Katalysator feilgeboten.

Die Geschichte des Katalysators in Europa, bislang schon voller Peinlichkeiten für Industrielle und Politiker, wird konsequent fortgeschrieben. Sie ist ein Lehrbeispiel für die Erkenntnis, daß viele Manager im Umweltschutz noch immer nur einen lästigen Kostenblock sehen.

Es ist inzwischen zwar entschieden, daß von 1993 an in Europa die strengen Abgaswerte der USA gelten; diese Schadstoffreduzierung schaffen bei realistischen Meßverfahren nur Autos mit geregeltem Kat. Doch bis dahin verhalten sich viele Automobilmanager wie bisher: Sie verwirren und verharmlosen, sie tricksen und täuschen; stets haben sie nur die nächste Bilanz im Auge.

Als in der Bundesrepublik 1984 die Diskussion über den Dreck aus Auspuffrohren und über den Katalysator begann, verbreitete die Lobby erst mal ein paar Horrorgeschichten über den Kat.

Der Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie, Achim Diekmann, prophezeite, ein Auto mit Kat werde „etwa 5000 Mark“ mehr kosten, weil diese Wagen mehr Benzin verbrauchen und der Kat nach fünf Jahren ausgewechselt werden müßte. Ein Fachmann des ADAC klagte, der Kat könne „bei schneller Fahrt sinnlos“ werden.

Die Politiker in der EG beugten sich 1985 dem Druck der Autoindustrie und verständigten sich auf lasche Alibi-Normen. Für diese Entscheidung hatten vor allem die Hersteller in Großbritannien, Frankreich und Italien gesorgt.

Die deutschen Hersteller, die nicht ganz so massiv interveniert hatten, waren froh. Bei einigen Modellen drehten sie hier und da ein Schraubchen, bei anderen bauten sie einen ungeregelten Kat ein und verkauften die Wagen als schadstoffarm.

Die Autochefs wußten natürlich, daß nur ein geregelter Katalysator die Abgase wirksam (zu 90 Prozent) wegfiltert. Doch so stolz sie sonst auf die Spitzenqualität ihrer Wagen sind, beim Umweltschutz leisteten sie sich Drittklassiges.

Die Manager verteidigten sich mit dem Argument, die geregelten Katalysatoren würden die Fahrzeuge wesentlich teurer machen. Eine wenig überzeugende Einlassung: Jahrelang war jedes neue Modell ein paar hundert oder tausend Mark teurer als der Vorgänger. Die Motoren hatten ein paar PS und Ventile



Umweltschädling Autoverkehr: Mehr Schadstoffe, als nötig wären



VW-Vertriebschef Schmidt
„Aus Überzeugung ohne Kat“

mehr. Geworben wurde für überflüssigen elektronischen Schnickschnack, nicht aber für ein wenig Umweltverträglichkeit.

Die Firmen kalkulierten, daß die Kundschaft für höhere Spitzengeschwindigkeiten bereit sei, mehr zu bezahlen, für besseren Umweltschutz aber nicht. Versuche, diese Einstellungen mit ihren gewaltigen Werbebudgets zu korrigieren, unternahmen die Manager nicht.

Sie trieben statt dessen ein Verwirrspiel mit Zahlen. Aus den Zulassungsstatistiken des Kraftfahrt-Bundesamts in Flensburg suchte sich die Autolobby jene heraus, die einen Siegeszug des „Umweltautos“ belegen sollten. Über 90 Prozent aller neu angemeldeten Wagen waren danach 1988 schadstoffarm.

Doch diese Propaganda war allzu durchsichtig. Die Flensburger Zahlen weisen nämlich auch aus, daß selbst 1989 noch nicht mal bei der Hälfte aller Neuwagen die Abgase optimal gefiltert wurden. Der Anteil der Fahrzeuge mit US-Norm-Katalysatoren an den insgesamt zugelassenen Fahrzeugen beträgt gegenwärtig gerade zehn Prozent.

Da konnte es nicht verwundern, daß sich die Hoffnung der Bundesregierung nicht erfüllte, die Stickoxid-Emissionen des Pkw-Verkehrs würden sich von 1985 bis 1988 von rund einer Million Tonnen auf 750 000 Tonnen verringern. Tatsächlich stieg die Luftverschmutzung durch den Autoverkehr weiter an.

Es wurden immer mehr Autos zugelassen, und es wurden immer weitere Strecken zurückgelegt. Aus den Auspuffen kamen zuletzt 1,1 Millionen Tonnen Stickoxid.

Die miserable Bilanz ihrer Umweltbemühungen machte die Politiker wieder munter. In Baden-Württemberg forderte Ministerpräsident Lothar Späth ein Tempolimit für Autos ohne Abgasreinigung. In Bonn drohte Umweltminister Klaus Töpfer der Industrie mit einem deutschen Alleingang in der EG. Von Oktober 1991 an wolle die Regierung den Kat zur Pflicht machen.

In Brüssel aber hatten sich inzwischen die Fronten verschoben. Briten und Italiener hatten auf einmal nichts mehr dagegen, daß die US-Werte von 1993 an auch in Europa für alle Autos gelten sollen.

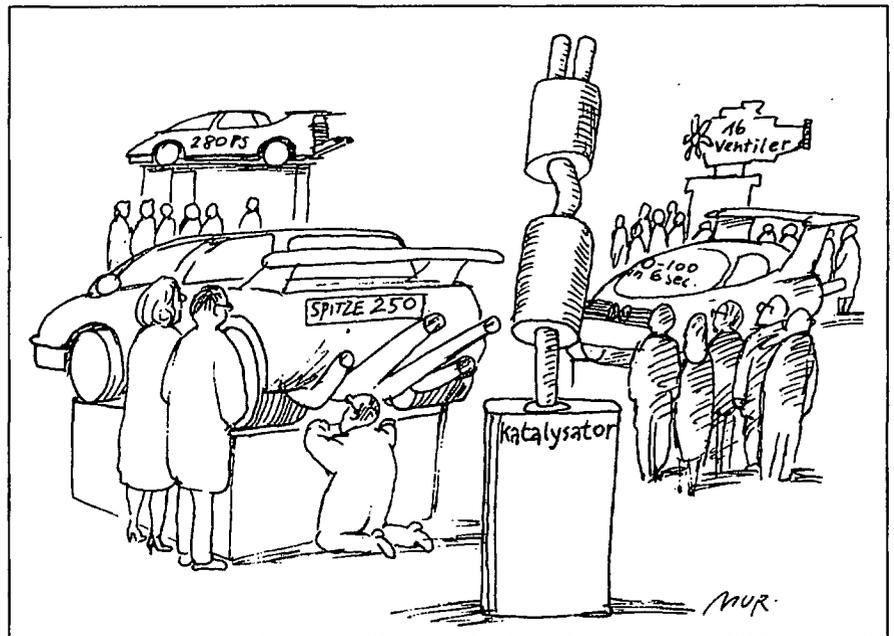
Die Manager der Autoindustrie konnten sich nach dem Brüsseler Entscheid ausrechnen, daß es ihnen schwerfallen würde, bis Ende 1993 noch Autos ohne Kat zu verkaufen. Der Gebrauchtwagenwert dieser Wagen, das wissen die Kunden, wird dann drastisch fallen.

Opel reagierte ganz fix und machte den Kat in Deutschland zum Standardangebot. Die Konkurrenten ärgerten sich zunächst über den Coup, setzten dann aber frohlockend auf die besseren Geschäfte. Der Kat, so kalkulierten sie, macht die Opel-Autos teurer und damit weniger gut verkäuflich.

Ein umweltfreundlicher Opel Corsa wird dadurch sogar billiger als die viel Schadstoff ausstoßenden Konkurrenten von VW und Ford. Aus diesem Grund wohl präsentiert VW auf der nächsten IAA auch den kleinsten Polo wahlweise mit Katalysator.

Die Bonner Kat-Wende könnte sich für Firmen wie VW und Ford sogar geschäftsschädigend auswirken. Wenn nur noch oder überwiegend Kat-bestückte Kleinautos gekauft werden, haben diese Hersteller Mühe, alle gewünschten Wagen mit dieser Ausrüstung zu liefern.

Es fehlen vor allem Einspritzpumpen. Die müssen statt eines Vergasers in Automobile eingebaut werden, die mit einem Dreizehner-Kat ausgerüstet werden. Weil es hier an Nachschub mangelte, rechtfertigt sich VW-Vorstand Werner P. Schmidt, könne VW nicht so schnell das



Die Zeit

Wenig beachtete Skulptur

Der billigste Opel, ein Corsa mit 1,3-Liter-Motor und Kat, kostet nun 14 990 Mark – rund 500 Mark mehr als das günstigste Einstiegermodell zuvor.

Bei VW und Ford setzten die Strategen auf einen Wettbewerbsvorteil für die eigenen kleinen Luftverpester, den 45-PS-Polo für 14 185 Mark und den 55-PS-Fiesta C für 14 760 Mark, die beide ohne Kat angeboten werden. VW-Chef Carl Hahn: „Ich verkaufe lieber ein Auto ohne Kat als ein Auto weniger.“

Doch vergangene Woche machte Bonn die unfeine Spekulation, durch Umweltmuffelei Geld zu verdienen, zunichte.

Die Bundesregierung beschloß, den Kauf auch kleiner Kat-Autos, die bislang kaum steuerbegünstigt waren, mit spürbaren Steuerersparnissen zu fördern. Insgesamt 1100 Mark kann nun der Käufer eines Kleinwagens mit reguliertem Kat einsparen.

ganze Programm auf Kat umstellen. Ein Ford-Manager führt das gleiche Argument an. Für den Engpaß, sagt er, habe man gar einen eigenen Ausdruck gefunden: In der Branche werde nicht von einem „bottleneck“ (englisches Wort für Engpaß), sondern von einem „Bosch-neck“ gesprochen.

Die Firma Bosch ist Europas größter Hersteller von Einspritzpumpen. Über ihre Kundschaft wollen Bosch-Manager eigentlich nicht reden, zumindest nicht schlecht. Soviel aber sagt ein Bosch-Manager: Das Unternehmen bespreche ständig mit den Autofirmen, welchen Bedarf die in ein, zwei Jahren etwa haben, und stelle sich auf deren Wünsche ein. Er sehe „überhaupt nicht, daß es bei uns klemmt“, sagt der Bosch-Mann, denn „wer rechtzeitig bestellt, wird rechtzeitig beliefert“.

Die Autofirmen glaubten offenbar, mit weniger Einspritzpumpen fahren zu

können, und prangern nun Bosch als Übeltäter an.

Im Verband der Autoindustrie versuchen die Firmen sich derweil darauf zu verständigen, wann sie in der Lage und willens sind, dem Opel-Vorbild zu folgen. Die Importeure aus Japan, Italien und Frankreich sollen dann mitziehen. Ende nächsten Jahres, sagt ein Automanager, „wäre ein guter Zeitpunkt“.

Vielleicht steigt dann auch VW-Vorstand Schmidt um. Im vergangenen Jahr noch rühmte sich der Automanager: Als Privatwagen fahre er „aus Überzeugung ein Auto ohne Kat“.

KOHLE

Kleine Rache

Große Kohle-Koalition: Christ- und Sozialdemokraten verschieben die überfälligen Stilllegungen auf die Nachwahlzeit.

Paul Mikat ist ein angesehenes Mann. An der Ruhr wie in Bonn hat der ehemalige CDU-Politiker und Rechts-Professor einen guten Ruf.

Auf diesen Unions-Honoratioren fiel die Wahl, als Bundeskanzler Helmut Kohl und NRW-Ministerpräsident Johannes Rau vor Monaten nach einem Helfer bei einer heiklen Aufgabe suchten: in den anstehenden Landtagswahlen und bei der nächsten Bundestagswahl eine Schlamm Schlacht um die Stimmen der existenzbedrohten Kumpels zu vermeiden.

Von einem solchen Kampf verspricht sich keine Seite Vorteile. Alle Politiker in Bonn, Düsseldorf und Saarbrücken wissen, daß der Bergbau in der Bundesrepublik seine Zukunft hinter sich hat. Die hochsubventionierte Fördermenge von insgesamt 74 Millionen Tonnen ist auf Dauer nicht zu halten, auch nicht die im sogenannten Jahrhundertvertrag bis 1995 garantierte Verstromung von über 41 Millionen Tonnen jährlich.

Der Bergbau mit seinen heute noch 150 000 Beschäftigten muß radikal schrumpfen, das kostet in den Revieren massenhaft Arbeitsplätze. Wer im Wahlkampf anderes verspräche, da waren Kohl und Rau sich einig, stünde hinterher dumm da. Das Versprechen ist nicht zu halten.

In dieser kniffligen Lage einigten sich die Kohle-Genossen von Ruhr und Saar mit den Unionsherren in Bonn klammheimlich auf eine Doppelstrategie.

Erst einmal sollen durch einen optischen Trick die Subventionen, die über den Kohlepfennig fließen, gesenkt werden; denn das verlangt die EG-Kommission.

Dieser Teil ist seit Mittwoch der vorigen Woche praktisch erledigt. Unter der Leitung von Kohl garantierte eine Bonner Kohlerunde bis 1995 eine jährliche

Verstromung von 41 Millionen Tonnen, die eigentlich vorgesehene Erhöhung auf bis zu 45 Millionen Tonnen findet nicht statt. Zwei bislang mit dem Kohlepfennig finanzierte Sonderhilfen übernimmt künftig der Staat, und zwar zu zwei Dritteln Bonn und zu einem Drittel die beiden Kohleländer.

Düsseldorf und Saarbrücken werden sich zwar bis zum Herbst noch pflichtgemäß gegen die Übernahme der Last zieren, dann aber zustimmen. Damit ist das erste Ziel erreicht. Durch die Subventionsverschiebung vom Kohlepfennig in die staatlichen Haushalte wird die EG-Kommission bis 1993 befriedet. Dann sind die Wahlen vorbei, und dann sind die wahrhaft schmerzlichen Einschnitte bei der Kohle endgültig unvermeidlich.

Doch es sollen ja nicht nur die Subventionsgegner in Brüssel, sondern auch



Bergleute an der Ruhr
Raus Helfer waren baff

die Subventionsempfänger, die Kumpels, bis nach den vielen Wahlen ruhiggestellt werden. Hier nun greift Teil zwei der Strategie.

Unter dem Vorsitz von Paul Mikat, so wollen es Kohl, Rau und der SPD-Saarländer Oskar Lafontaine, soll eine hochrangige Kommission über die Rolle der heimischen Kohle für die Energieversorgung bestimmen.

Dem Gremium werden der ehemalige SPD-Minister Hans Matthöfer, der ehemalige IG-Bergbau-Chef Adolf Schmidt und Friedhelm Gieseke vom Stromriesen RWE, noch nicht benannte Christdemokraten und ein FDP-Abgesandter angehören.

Solange die Kommission arbeitet, das war die Aufgabenteilung, hätte die SPD die Gewerkschaften zu zähmen, der

Kanzler die Kohlefeinde in der FDP und in revierfernen Unionsländern im Zaum zu halten.

Bei einem Treffen in Bonn erklärte Mikat sich bereit, den Job zu übernehmen. Um ganz sicher zu sein, daß er seine Aufgabe auch richtig verstanden habe, fragte er Kohl im Kanzleramt, wann die Kommission mit ihrer Arbeit fertig sein solle. Der Auftraggeber: „Nach den Wahlen.“ Mikat: „Nach welchen Wahlen?“ Kohl: „Nach allen natürlich.“

Gemeint war, der Parteifreund solle seinen Eifer noch einige Zeit zügeln, und zwar über die Bundestagswahl hinaus. Da folgen nämlich in kurzer Frist noch drei Landtagstermine.

Von 1992 an werden der Bund und die zwei Kohleländer dann drei Jahre ohne irgendwelche Wahlen erleben. Nach den Planungen in Bonn und Düsseldorf ist das eine günstige Gelegenheit, die Kumpels darauf einzustimmen, daß ihr Beruf ein auslaufendes Modell ist – und dann mit Milliardensummen die Not nach dem Zechensterben zu lindern und dem Veröden des Reviers entgegenzuwirken.

Alles schien glattzulaufen im Pingpong zwischen Düsseldorf und Bonn. Kohls Kanzleramtsminister Rudolf Seiters meldete sich am vorigen Mittwoch telefonisch in Düsseldorf, um die erwartete Botschaft zu überbringen: Die Koalition habe das Projekt Mikat-Kommission gebilligt.

Dann jedoch fügte Seiters hinzu: Man sei zusätzlich übereingekommen, Mikat solle seinen Bericht doch schon im Frühjahr 1990, mitten im heißen Wahlkampf, vorlegen.

Raus Helfer waren baff. Sie begriffen nicht, was die verabredungs- und sinnwidrige Eile bedeuten soll. Weder Seiters noch sonst jemand in Bonn wußte einen rationalen Grund für den neuen Termin zu nennen.

Die NRW-Genossen witterten eine Finte. Ein Rau-Helfer ratlos: „Einen Kohle-Wahlkampf können die auch ohne Kommission haben.“

Doch Seiters versprach Nachbesserung. Der neueste Stand: Kohl, Rau und Lafontaine werden sich nach den Ferien darauf verständigen, der Kommission selbstverständlich die für eine seriöse Arbeit nötige Zeit einzuräumen.

Dem Kanzler gab die Auswahl der Kommissionsmitglieder kurz vor der Abreise an den Wolfgangsee noch Gelegenheit zu kleinkariertem Rache. Ursprünglich hatte als Repräsentant der Stromfirmen der Veba-Chef Rudolf von Bennigsen-Foerder auf der Liste gestanden. Doch nach seinem Wackersdorf-Coup ist der Veba-Baron bei Kohl in Ungnade gefallen. So erhielt nun Konstantin Gieseke vom RWE seine Chance.