

Riesiger Vorsprung

Der Streit, ob Kraftfahrzeuge durch Katalysatoren umweltfreundlicher gemacht werden sollen, ist in Tokio längst entschieden: Alle Autos fahren bleifrei.

Tokios Luft wurde ungenießbar: Besonders im schwülheißen Sommer standen Japaner täglich Schlange vor den Notaufnahmeschaltern der Krankenhäuser, klagten über brennende, tränende Augen, stechenden Schmerz im Hals, Atemnot, Erstickungsanfälle.

Lediglich den Verkehrspolizisten der japanischen Hauptstadt wurde amtliche Dauerlinderung zuteil: Das Polizeipräsi-

dischen Beobachters sich anschickte, „ökologischen Harakiri“ zu begehen.

Der – in etlichen Fällen – tödliche Smog über Tokio war auch, darin waren sich Umweltschützer und Regierung einig, den mehr als 3000 Industriebetrieben der Hauptstadt, die ungehemmt und ungefiltert ihre Giftgase durch die Schloten stießen, anzulasten. Der wahre Übeltäter aber stand mehr, als daß er fuhr, auf Tokios Straßen: 1,2 Millionen Automobile waren Anfang der siebziger Jahre in der Acht-Millionen-Stadt registriert.

Ein gutes Jahrzehnt später: Die Zahl der Autos in Tokio hat sich fast verdreifacht, in ganz Japan mehr als verdoppelt (auf über 40 Millionen Einheiten bei einer Gesamtbevölkerung von 120 Millionen). Aber die Belastung der Luft mit Kohlenmonoxid ist um rund ein

Amerika und Europa ansetzte, erhob sich Protestgeschrei – in ähnlich schrillen Tönen sollte es zwölf Jahre später in der deutschen Autobranche nachklingen.

Vor allem Japans Marktführer Toyota und Nissan versuchten, sich mit allerlei Ausreden aus der Umweltverantwortung herauszumogeln. „Rein technisch“ sei man noch nicht so weit, ließ Toyota wissen; die „Kostensteigerung durch saubere Kraftfahrzeuge“ werde an den Käufer weitergegeben werden müssen und somit zu Umsatzeinbußen führen.

Industrieminister Toshio Komoto zeigte sich unbeeindruckt und kanzelte die Auto-Giganten sogar im Parlament wegen „mangelnder Bemühungen um saubere Luft“ ab. Und als Toyota auch nach dem Stichtag, dem 1. April 1975, weiterhin unbeeindruckt katalysatorlose Autos baute, wurde der Präsident der Firma, Eiji Toyoda, vors Parlament zitiert. Toyoda kleinlaut: „Wir müssen uns bei dem Minister entschuldigen, weil unsere Angaben nicht ausreichend waren.“

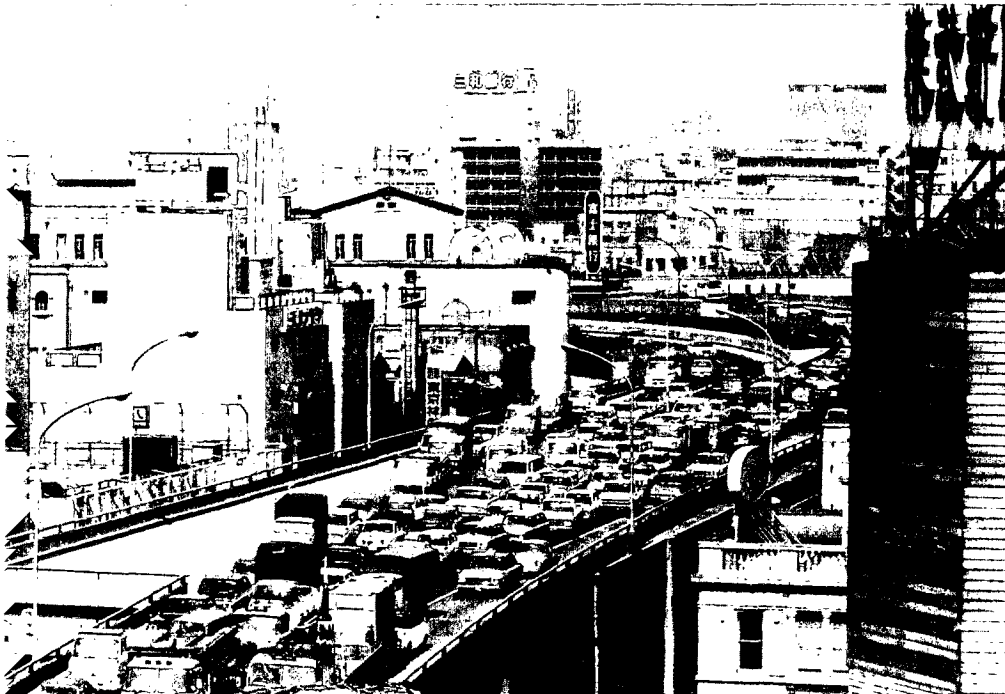
Denn Toyotas Konkurrenten hatten längst, technisch erfolgreich, auf den Katalysator gesetzt. Schon 1965 waren bei Toyo Kogyo in Hiroshima (Markenname Mazda) die ersten Wagen mit Katalysator erprobt worden; 1973, zwei Jahre früher als gefordert, führen die Mazdas serienmäßig bleifrei und mit Katalysator.

„Wir bemühen uns, den Umweltver-nichter Auto zu entschärfen“, meint ein hoher Beamter im Tokioter Handels- und Industrieministerium, „und die Europäer lasten uns das als ungerechtfertigtes Handelshemmnis an, weil sie ge-zwungen sind, auf unserem Markt mitzu-ziehen. Ich verstehe das nicht.“

Seit 1978, als die Emissionswerte noch einmal kräftig gedrückt wurden auf 0,23 Gramm Stickoxid pro Fahrkilometer, werden alle Personenkraftwagen in Japan serienmäßig mit einem Katalysator ausgerüstet. Die fast hysterischen Unkenrufe der Industrie verstummten kläglich: Nicht um Tausende von Mark verteuert der Katalysator den einzelnen Wagen, sondern nur noch um weniger als 500 Mark.

Seit dem vorigen Monat müssen alle japanischen Automobilisten diesen Obolus entrichten. Die Schonfrist ist abgelaufen: Auch Uraltvehikel sind nunmehr katalysatorpflichtig. Alle sechs Monate müssen alle Wagen beim Abgas-TÜV vorfahren. Den meisten Japanern ist's recht: Denn bleifreies Benzin ist in Japan deutlich billiger als bleihaltiger Spirit.

Den Streit um das abgasarme Auto in Europa, besonders der Bundesrepublik, hält ein Nissan-Manager denn auch für simple Wettbewerbsangst europäischer Autobauer: „Die wissen, wenn der Katalysator Pflicht wird, sind wir sofort auf dem Markt präsent und noch stärker als jetzt. Wir haben einen riesigen Know-how-Vorsprung.“



Stadtautobahn in Tokio: Mehr Autos, sauberere Luft

dium ließ an den besonders smogge-schwängerten Straßenkreuzungen 111 Frischluft-Tankstellen installieren. Von Zeit zu Zeit durften die gasgeplagten Schupos frei durchatmen.

Tokios Smog legte sich auf die Lungen und vernebelte den Blick. Kaum je noch war das Symbol Japans, der heilige Berg Fuji, von der Metropole aus mit bloßem Auge auszumachen. Selbst modernste optische Instrumente durchdrangen kaum die schmutzige Gasglocke. So beklagte etwa Minoru Honda, Chef-astronom des Landes, die katastrophale „Obstruktion meiner Himmelsbeobachtungen“. Eine solche unkontrollierte Luftverpestung, meinte Honda, „muß unseren Lebensnerv treffen“.

Das tat's auch – 1972, als Japan weltweit zum Synonym für menschenverachtende Umweltzerstörung geworden war, als das Land nach Meinung eines schwe-

Drittel zurückgegangen – auch und gerade in den großstädtischen Ballungsräumen.

80 Prozent der Japaner, so Regierungserhebungen, hielten sich für Opfer der Umweltschädigung durch Kraftfahrzeuge. Die Regierung kam da gar nicht umhin, aktiv zu werden: 1973 verfügte das frisch gegründete Amt für Umweltfragen die „schärfsten Abgasreinigungsvorschriften der Welt“ für Autos, wie das „Umwelt-Weißbuch 1982“ noch stolz anmerkte.

Von 1975 an sollten nur noch Autos von japanischen Montagebändern rollen, die pro Fahrkilometer höchstens 1,2 Gramm Stickoxid und 2,1 Gramm Kohlenmonoxid ausstießen. Diese Emissionswerte ließen sich nur durch den Einbau von Katalysatoren erreichen.

In der japanischen Autoindustrie, die gerade zum Export-Höhenflug nach