

müssen europaweit alle neu entwickelten Modelle mit mehr als zwei Litern Hubraum den strengen US-Abgas-Grenzwerten entsprechen, ein Jahr später alle Neuwagen dieser Größenordnung. Das sind in der Bundesrepublik nur 15 Prozent aller Neuzulassungen.

Autos mit einem Hubraum zwischen 1,4 und zwei Litern können noch länger

so laufen wie bisher. Neukonstruktionen müssen vom 1. Oktober 1990 an umgerüstet sein, die gesamte Produktion in dieser Klasse wird erst zwei Jahre später erfaßt.

Bei den Kleinwagen (weniger als 1,4 Liter Hubraum) verzichten die Europäer vorerst ganz auf das technisch Machbare, nämlich 90 Prozent aller Abgase zu reinigen. In dieser Klasse wird die Entgiftung

um 50 Prozent für neu entwickelte Modelle erst vom 1. Oktober 1990 an obligatorisch, für alle Neuwagen vom 1. Oktober 1991 an.

In Frankreich und Italien liegt der Anteil der Kleinwagen zwischen 65 und 70 Prozent, in der Bundesrepublik immerhin noch bei 40 Prozent. Die Wälder müssen also noch erhebliche Mengen von Stickoxid verkraften, ehe die euro-

„Alles ist völlig irrational abgelaufen“

SPIEGEL-Interview mit BMW-Chef Eberhard von Kuenheim über die Katalysatorpolitik der Bundesregierung

SPIEGEL: Die Bonner Pläne für eine schnelle Einführung von Katalysatorfahrzeugen sind am Widerstand der EG-Partner gescheitert. Die deutsche Autoindustrie hatte sich auch gegen diese Pläne gewehrt. Freuen Sie sich jetzt?

VON KUENHEIM: Ganz und gar nicht. Den Schaden haben ja nicht nur die Bundesregierung im allgemeinen und Innenminister Zimmermann im besonderen, sondern darüber hinaus auch die Bürger und nicht zuletzt wir in der Automobilindustrie. Wir haben die gleichen Ziele wie die Bundesregierung, auch wir wollen die Schadstoffe im Autoabgas noch weiter senken. Wir sehen alle ein, daß wir umweltfreundliche Autos bauen müssen. Aber wir brauchen endlich Klarheit. Jede Lösung von Bestand, egal wie sie aussieht, ist besser als die Fortdauer dieser Ungewißheit.

SPIEGEL: Sie glauben, die Verunsicherung der deutschen Kundschaft wird nun womöglich noch vertieft?

VON KUENHEIM: Allerdings. Was gestern noch galt, wie die steuerliche Begünstigung von umweltfreundlichen Automobilen, ist heute schon wieder ganz anders zu sehen. Die deutsche Autoindustrie hat inzwischen schon zig Millionen Mark in Entwicklungsarbeiten gesteckt, die möglicherweise völlig umsonst waren. Das geht doch nun schon seit zwei Jahren ständig hin und her. Die europäische Autoindustrie bietet jetzt Autos an, die für jede denkbare gesetzliche Lösung tauglich sind. Ich nenne das schlicht eine große volkswirtschaftliche Verschwendung. Eine Zumutung für die Bürger und für unsere Unternehmen.

SPIEGEL: Sie meinen, die Regierung ist dilettantisch vorgegangen?

VON KUENHEIM: Alles ist völlig irrational abgelaufen. Das ist eine Arbeitsweise, wie wir sie in unseren Unternehmen nicht kennen. Wir können nur hoffen, daß andere politische Felder in der Innen- und Außenpolitik nicht in gleicher Weise angegangen werden.

SPIEGEL: Was ist schiefgelaufen?

VON KUENHEIM: Die Bundesregierung scheint am Anfang einen Konsens in Europa nicht für notwendig gehalten



BMW-Chef von Kuenheim*: „Unsere Regierung tritt zu deutsch auf“

zu haben, obwohl sie die deutsche Automobilindustrie nachdrücklich darauf hingewiesen hatte. Statt dessen wurden gleich Maximalforderungen aufgestellt.

SPIEGEL: Mußte Zimmermann nicht so handeln? Es gehört doch zum politischen Spiel, alles zu fordern.

VON KUENHEIM: Hier handelt es sich um wirtschaftliche und technische Fragen in einem politischen Umfeld. Das kann dann kein Gegenstand mehr sein für ein politisches Spiel. Eine gewisse Verunsicherung für eine gewisse Zeit mag ja unvermeidlich gewesen sein, aber was wir erleben, beginnt ja, jedes erträgliche Maß zu übersteigen. Bevor man Forderungen stellt, muß man doch prüfen, was sich davon realisieren läßt.

SPIEGEL: Was war denn so irrational an den Zimmermann-Plänen?

VON KUENHEIM: Zu glauben, daß die französische, italienische und briti-

* Mit Katalysatormodell.

sche Regierung ihren nationalen Autoherstellern, die ja bekanntlich teilweise ums nackte Überleben ringen, weitere schwere Belastungen aufbürden würden, nur weil die Deutschen um ihren Wald bangen. Im Ausland gelten ganz andere Prioritäten; außerdem wird andernorts energisch bestritten, daß die Waldschäden primär durch die Schadstoffe im Abgas verursacht werden. Wir dürfen nicht verkennen, daß wir in die anderen europäischen Länder sehr viel mehr Autos exportieren, als wir umgekehrt von dort beziehen. Die Gefahr kommander nichttarifärer Handelshemmnisse nehmen wir sehr ernst.

SPIEGEL: Die Bonner Regierung hat also Interessen und Positionen der EG-Partner völlig falsch beurteilt?

VON KUENHEIM: Man kann sich doch nicht gegenüber der Öffentlichkeit festlegen, den Markt in eine bestimmte Richtung dirigieren und dann die anderen Regierungen auf seine Linie zwingen

päischen Grenzwerte Mitte der neunziger Jahre gelten.

Doch Zimmermann meint, er habe mit seinen Zugeständnissen auch einiges herausgehandelt, was dem deutschen Wald sofort Linderung brächte: Die Europäer stemmen sich nicht länger gegen das Prinzip, daß Bonn mit Steuernachlässen die Deutschen zum Kauf abgasarmer Autos ermuntern will.

wollen. Es ist nicht glücklich, wenn vor dem Treffen am vergangenen Donnerstag wieder erklärt wurde, notfalls werde eben ein nationaler Alleingang gewagt. Das muß es doch anderen Regierungen schwermachen zu folgen. Unsere Regierung tritt zu deutsch auf. Dem Ziel einer noch weiteren Entlastung der Umwelt werden wir auf diese Weise nicht näherkommen. Dieses Ziel, das muß noch einmal deutlich gesagt werden, ist auch unser Ziel. Wir waren ihm vor fast einem Jahr sogar schon sehr nahe. Damals hatten sich die europäischen Autofirmen auf besondere Initiative der deutschen Automobilindustrie bereit erklärt, bis dahin undenkbar strenge Abgasnormen zu akzeptieren. Wären diese Pläne Gesetz geworden, wären wir heute weiter, als wir sind – mit positiven Folgen für die Umwelt.

SPIEGEL: Glauben Sie wirklich, daß bei einem deutschen Alleingang die Briten, Franzosen und Italiener die Grenzen dichtmachen für deutsche Autos?

VON KUENHEIM: In Brüssel wird befürchtet, daß dann der einheitliche europäische Automarkt auseinanderbrechen würde. Von französischer Seite wurde mir bedeutet, daß dann unter Umständen die deutsche allgemeine Betriebserlaubnis für deutsche Fahrzeuge nicht mehr überall in Europa anerkannt würde.

SPIEGEL: Wird das Gerangel um den Katalysator dazu führen, daß die deutsche Autoindustrie dieses Jahr kurzarbeitet?

VON KUENHEIM: Wenn die deutsche Autoindustrie ausschließlich vom deutschen Markt abhängig wäre, hätten wir schon längst Kurzarbeit. Die Unternehmen, die ihren Hauptabsatz im Inland haben, kommen sehr bald in diese Gefahr.

SPIEGEL: Herr von Kuenheim, könnte es sein, daß Ihr Weltbild in Unordnung geraten ist? Nicht sozialistische Weltverbesserer haben Sie in die Bredouille gebracht, sondern eine konservative, unternehmerfreundliche Regierung.

VON KUENHEIM: Also davon, daß die Regierung unternehmerfreundlich sein soll, merken wir Automobilunternehmen derzeit doch sehr wenig. Aber wenn es ihr gelingt, im März noch eine endgültige Lösung zustande zu bringen, wäre sie zumindest arbeitnehmerfreundlich.

Noch in der vergangenen Woche hatten Franzosen und Engländer gedroht, diese Absicht mit allen Mitteln zunichte zu machen, weil sie darin eine unzulässige Behinderung ihrer eigenen Autoindustrie sehen. Am Freitag aber war Zimmermann sicher, „daß wir keine Auseinandersetzung vor dem Europäischen Gerichtshof führen müssen“.

Wichtig an dem ganzen Kompromiß sei, „daß jeder vorab tun darf, was er kann“. Dank der Steueranreize, davon ist Zimmermann überzeugt, wird die Luft besser, lange bevor die EG Druck auf Regierungen und Autohersteller ausübt.

Doch gar so gut, wie Zimmermann meint, kam er bei dem Handel mit den Partnern nicht davon. Er mußte Auflagen der Franzosen hinnehmen, wodurch die Attraktivität der Bonner Steuernachlässe noch einmal gemindert wird.

Erste Bedingung der französischen Umweltministerin Huguette Bouchardeau: Die Steuernachlässe dürfen nicht höher sein als der Aufpreis für den abgasreinigenden Katalysator. Keiner weiß, wie hoch dieser Aufpreis genau ist. Zimmermann hat jedoch für alle Autos einen Steuerbonus von etwa 3000 Mark eingesetzt.

So hoch, darauf besteht Madame Bouchardeau, darf der Steuervorteil nicht sein. Je geringer aber der ausgelobte Betrag, um so weniger werden die Autofahrer zum Kauf eines Katalysatorautos verlockt.

Zweite Bedingung der Franzosen: Das Bonner Kabinett kann zwar Kleinwagen, die nur die 50prozentige Abgasreduktion erreichen, steuerlich begünstigen. Eine höhere Subvention für Kleinwagen mit Katalysator, die strengeren Umweltansprüchen

genügen, muß Zimmermann dagegen aus seinem Programm streichen. Die Franzosen wollen ihre Hersteller davor bewahren, mit viel Aufwand solche Kleinwagen allein für den deutschen Markt entwickeln zu müssen.

Diese Auflage wird fatale Folgen haben. Kleinwagen mit Katalysator werden deutlich teurer sein; gibt es gar keinen Steuervorteil, werden sich kaum Käufer finden. Für 40 Prozent aller Neuwa-

* Oben: beim Begutachten einer Krawatte, die ihm der niederländische Umweltminister in Brüssel überreicht hat; Aufschrift: „stop zure regen“; unten: Frankreichs Umweltministerin Huguette Bouchardeau.



Minister Zimmermann*
„Ich bin nicht der Umweltpapst“

gen muß Zimmermann sich auf Dauer mit einer Abgasentgiftung begnügen, die deutlich hinter dem zurückbleibt, was der Innenminister versprochen hatte.

Auch bei den Steueranreizen wird er wieder seine eigenen Worte schlucken müssen. Noch in der vergangenen Woche tat der Minister so, als sei über den Umfang der Vergünstigungen gar nicht mehr zu reden, die stärkere Subventio-



Minister Bangemann, Kollegin*: Kompromiß wird teuer