

Preis zahlen

Die Katalysator-Technik läßt sich nicht für alle Autos zum 1. Januar 1986 durchsetzen. In Bonn werden Stufenpläne entworfen.

In der vergangenen Woche erhielt der Bundeskanzler Post von seinem Umweltminister. Friedrich Zimmermann sieht eine Aufgabe für seinen Chef: Er soll bei Frankreichs Staatspräsident François Mitterrand auf eine europäische Regelung für die Entgiftung von Autoabgasen drängen.

Es genüge nicht, räsionierte Zimmermann vor seinen Beamten, wenn Mitterrand seinem Wanderkameraden Kohl beim Spaziergang in den Vogesen unverbindlich Hilfe beim Kampf gegen das Waldsterben verspreche. Solche Worte müßten am Verhandlungstisch in Brüssel eingelöst werden. Und darauf sollte Kohl bei Mitterrand dringen.

Zimmermann ist auf jeden Bundesgenossen angewiesen. Sein Ansehen als Umweltminister hängt davon ab, ob er einen kühnen Kabinettsbeschuß verwirklichen kann: Vom 1. Januar 1986 an sollen in der Bundesrepublik nur noch Neuwagen zugelassen werden, die 90 Prozent weniger Stickoxide und Kohlenwasserstoffe in die Umwelt blasen als die gegenwärtig laufenden Karossen.

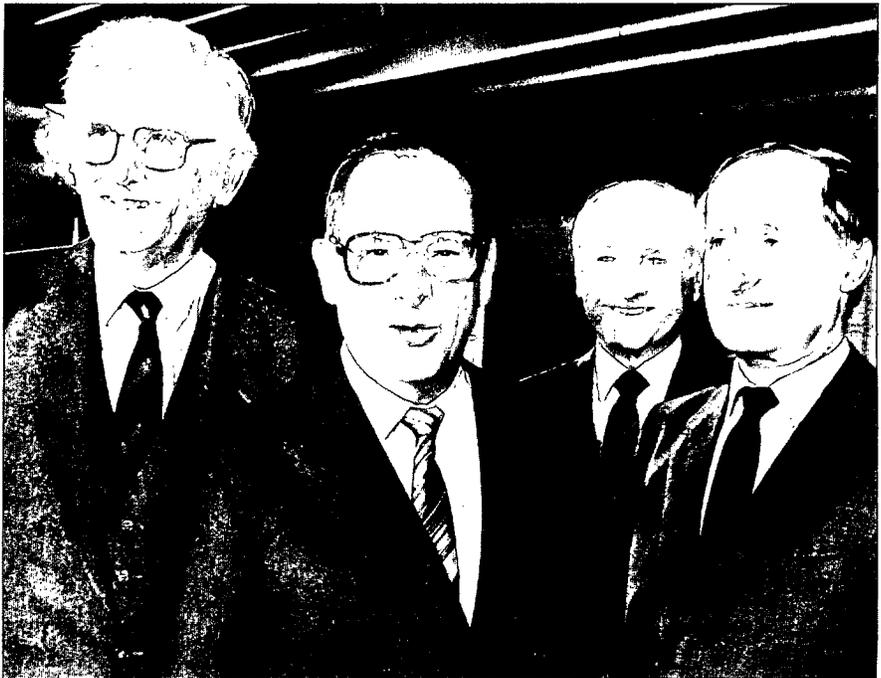
Die Liste der Gegner, die Zimmermanns Rettungsplan für den deutschen Wald hinauszögern wollen, ist beeindruckend. Sie reicht von Verkehrsminister Werner Dollinger über die Chefs der Automobilkonzerne bis zu Italienern und Franzosen in der EG.

Noch tritt der Bayer so schneidig auf wie ein preußischer Ulanenleutnant. Den Chefs der Automobilunternehmen empfahl er vor drei Wochen in seinem Ministerium, sich nicht falsche Hoffnungen zu machen: „Störmanöver sind überflüssig, je eher Sie sich auf den Stichtag 1. 1. 1986 einstellen, desto besser.“

Als VW-Chef Carl Hahn einen milden Stufenplan zur Einführung unverbleiten Benzins und der Entgiftungstechnik vorschlug, ließ Zimmermann sich nicht auf eine Diskussion ein: „Ich kann Ihnen noch einmal den Kabinettsbeschuß vorlegen. Da finden Sie nichts von einem Stufenplan.“

Der CSU-Minister gab auch ganz unverblümt die Begründung für seine Entschlossenheit: „Im Jahre 1987 sind Wahlen.“ Da werde der Umweltschutz eines der beiden beherrschenden Themen sein.

Trotz der zur Schau gestellten Festigkeit waren die Industrieherrn am Ende aber noch nicht überzeugt, sie müßten sich in das Unvermeidliche schicken. Ihre Zuversicht gründet darauf, daß es bei den 87er Wahlen nicht nur um die Rettung des Waldes geht. Wahlthema wird auch die Beschäftigung sein.



Umweltminister Zimmermann (M.), Automanager*: „Störmanöver sind überflüssig“

Eine abrupte Einführung der Katalysator-Technik würde unvermeidlich zu hoher Arbeitslosigkeit in der Autobranche führen, argumentieren Manager der Industrie wie Beamte aus Bonn. Das „Gefährdungspotential“, heißt es in einem internen Bericht des Innenministeriums, liege allein in der Automobilindustrie bei 30 000 Arbeitsplätzen. Hinzu kämen noch die Stellenverluste bei den Zulieferern.

Die Angst vor Absatzverlusten der deutschen Automobilindustrie ist nicht technisch begründet. Für den Export in die USA bauen Mercedes, VW, BMW, Audi und Porsche schon heute Autos, die den künftigen Abgasanforderungen gerecht werden.

Am Dienstag voriger Woche konnte Zimmermanns Staatssekretär Carl-Dieter Spranger im EG-Ministerrat den Franzosen in zwanzigstündiger Verhandlung nicht das geringste Zugeständnis abringen.

Allein die Manager von Ford und Opel behaupten, den Zeitplan aus technischen Gründen nicht einhalten zu können. Bestünde Bonn auf dem Datum des 1. Januar 1986, dann, so die Warnung, müßten diese beiden Firmen Motoren von den Konzernmüttern im Ausland importieren – zu Lasten der inländischen Produktion. Ford-Chef Daniel Goeudevert zu Zimmermann: „Das kann ich meinen Betriebsräten nicht erklären.“

Außerdem fürchten die Autohersteller, daß die Japaner die Lage nutzen und den deutschen Markt massiv mit billigen, katalysatorbestückten Autos überschwemmen. Die japanischen Hersteller beherrschen die Technik, weil in ihrem Land wie in den USA seit geraumer Zeit strenge Abgasvorschriften gelten.

Diese Managersorgen beeindruckten Zimmermann wenig. Er ermunterte seine Besucher kühl, ihren Ingenieuren zu vertrauen: „Wer hier die Nase vorn hat, kann sich bald eine goldene Nase verdienen.“

Angst hat der Minister nur vor den EG-Partnern Frankreich und Italien. Denn alle Hoffnung, daß diese beiden Länder eine europaweite Verschärfung der Abgasvorschriften schon 1986 mitmachen, erwies sich bislang als trügerisch.

In Frankreich und Italien werden prozentual weit mehr Kleinwagen gefertigt als in der Bundesrepublik. Bei Kleinwagen aber ist die Installation des Katalysators technisch schwieriger als bei großen Autos. Die Mehrkosten von rund 1000 Mark pro Wagen fallen zudem stärker ins Gewicht als bei einer 30 000-Mark-Limousine.

Im Sommer hatte Zimmermann verkündet, ein Veto der Franzosen und Italiener werde die Bundesregierung nicht stoppen. Sein Staatssekretär Dietrich Spranger verspricht intern heute noch, „notfalls“ werde die Bundesrepublik den Alleingang wagen. Doch öffentlich sind solche Töne verstummt.

Die Politik der Stärke ließe sich, das haben die Bonner inzwischen gelernt, nicht lange durchhalten.

Wenn der von Zimmermann angeregte Kabinettsbeschuß verwirklicht würde, dann dürfte von 1986 an kein gängiger Fiat, kein Renault, kein Peugeot oder Citroën in der Bundesrepublik mehr zugelassen werden. Ein solcher Alleingang aber ist nach EG-Recht ver-

* Im Bonner Innenministerium mit dem Präsidenten des Verbands der Automobilindustrie Horst Backmann, VW-Vorstandsmitglied Ernst Fiala und BMW-Chef Eberhard von Kuenheim.

boten, die Aufstellung schärferer Umweltvorschriften gilt als unerlaubtes, „nichttarifäres Handelshemmnis“.

Auf die deutsche Import-Sperre, das gilt als sicher, würden Rom und Paris prompt reagieren und ihre Grenzen für deutsche Wagen dichtmachen. Die Franzosen und Italiener aber kaufen viel mehr deutsche Wagen, als sie Autos in der Bundesrepublik absetzen. Der Überschuss der sogenannten Auto-Handelsbilanz mit Frankreich beträgt vier Milliarden, der mit Italien 3,7 Milliarden Mark. Bei einem Autokrieg in Europa stünden mithin die Deutschen von vornherein als Verlierer fest.

Die Franzosen glauben, für ihre verlustmachende Automobilindustrie sei selbst 1990 als Zeitpunkt der Einführung schärferer Umweltbestimmungen nicht zu verkräften. Vom deutschen Wald wäre dann wohl nicht mehr viel zu retten.

Deshalb arbeiten die Experten im Innenministerium nun doch an einem Stufenplan – für die EG.

Die Franzosen sollen – das müßte der Kanzler dem Kollegen Mitterrand abhandeln – hinnehmen, daß jeder EG-Partner von 1986 an seine Gesetze eigenständig verschärfen darf. Irgendwann später, 1988 oder 1990, sollen die strengeren Umweltbestimmungen mit allen Folgen für das Auto dann in der gesamten Gemeinschaft zwingend vorgeschrieben werden.

Der Innenminister weiß, daß er für einen gewissermaßen genehmigten Alleingang gegenüber Frankreich und Italien einen Preis zu zahlen hat. Er müßte hinnehmen, daß für die Übergangszeit weiterhin französische und italienische Wagen mit alter Technik in Deutschland angeboten werden. Damit diese etwa 1000 Mark billigeren, nicht entgifteten Autos ihre sauberen deutschen Konkurrenten nicht aus dem Feld schlagen, sollen die Importeure mit einer Abgabe in Höhe der Katalysatorkosten belastet werden. Zimmermanns Juristen prüfen gerade, ob eine solche befristete Abgabe nach EG-Recht zulässig ist.

Die Alternative zu diesem Plan dürfte den deutschen Autobauern noch besser gefallen. Sie sieht vor, von 1986 an Wagen mit einem Hubraum von über 1000 Kubikzentimeter den verschärften Bedingungen zu unterwerfen. Die Kleinwagen, die besonders stark bei den Frankreich- und Italien-Importen vertreten sind, dürften hingegen noch einige Zeit ohne Katalysatoren fahren.

Ganz pünktlich, zum 1. Januar 1986, würde allerdings auch eine dieser schlapperen Verordnungen nicht wirksam werden. Es dürfte in jedem Fall noch bis zum Sommer des Jahres 1986 dauern.

Bei der Beschlußfassung hat das Kabinett nämlich den Rhythmus des Autojahres nicht bedacht: Die Montagebänder können aus technischen und betriebswirtschaftlichen Gründen erst nach den Betriebsferien umgestellt werden.

WETTBEWERB

Bequemer Weg

Das Kartellamt will das Glasfaser-Unternehmen verbieten, das fünf Kabel-Firmen in Berlin gründeten.

Auch für Berlin hatte der Kanzler die wirtschaftliche Wende versprochen. Mehr als hundert im Reichstag versammelte Wirtschaftsführer forderte Helmut Kohl nach dem Regierungswechsel auf, „etwas Gutes für die alte deutsche Hauptstadt“ zu tun.

Der Christdemokrat konnte schon damals ein mustergültiges Projekt für seine Berlin-Hilfe vorweisen. Die fünf deutschen Kabelhersteller unter Führung von Siemens hatten Kohl und seinem Postminister Christian Schwarz-Schilling zugesagt, für 113 Millionen Mark in Berlin



Kartellbeamter Markert
Kartell der Kabelgiganten

eine nagelneue Fabrik zur Herstellung von Glasfasern zu bauen.

Doch aus Kohls Vorzeigefabrik wird vorerst wohl nichts. Ausgerechnet eine in Berlin ansässige Bundesbehörde will das Projekt verhindern.

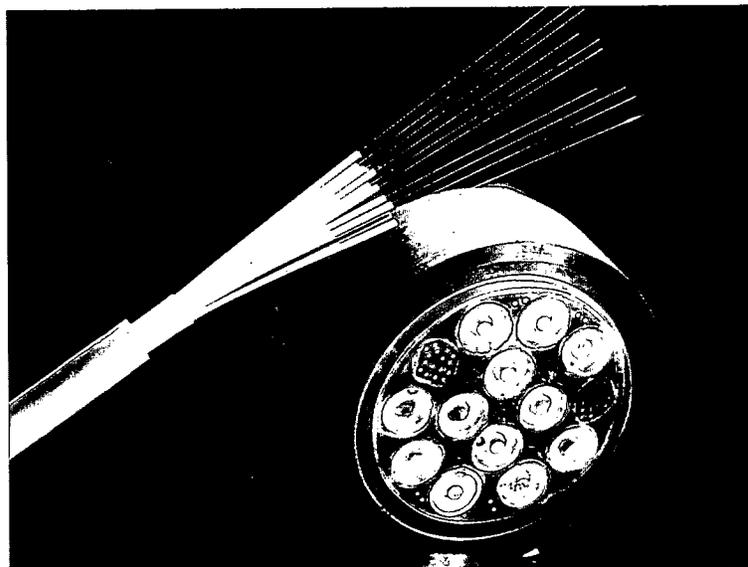
Das Kartellamt hat bei seinen Dienstherren in Bonn wettbewerbsrechtliche Bedenken angemeldet. Die fünf von Berlin – Siemens, AEG, SEL, Kabelmetal und die Philips-Tochter PKI – sind die Großfirmen, die hierzulande Kabel herstellen. Wenn sie in der Sparte Glasfasern gemeinsame Sache machten, so der Einwand, könnte der Kabelklub künftig die Preise diktieren.

Geschöpft von dem Berliner Kartell würde der einzige große Kabelkunde in der Bundesrepublik, die Bundespost. Sie vergibt die Aufträge für jenes großzügige Kabelnetz, mit dem die Christliberalen die Republik überziehen wollen.

Die Verkabelung verspricht ein einträgliches Geschäft zu werden. Nach und nach soll weltweit die Technologie mit der haarfeinen Glasfaser die Techniken der herkömmlichen Kabelgenerationen ablösen. Das alte Kupferkabel hat ausgedient, aber auch das modernere Koaxialkabel kann selbst in armdicken Versionen nicht die vielen Funktionen eines Faserstrangs übernehmen.

Das fingerdünne Kabel, in dem rund hundert Glasfasern gebündelt sind, kann gleichzeitig zahlreiche Telefongespräche, Fernseh-Sendungen oder Videokonferenzen übertragen. Der Postminister versprach der deutschen Kabelindustrie, das neue Superkabel bis 1995 mit einer Faserlänge von insgesamt einer Million Kilometer unter die deutsche Erde zu bringen.

Erst nach dieser Abnahmegarantie Bonns schwenkte das Kabelkartell in die neue technologische Richtung. Einige der Unternehmen, wie die AEG und SEL, hatten zwar schon Versuchsanlagen gebaut. Doch produktionsreif war



Glasfaserkabel (l.), Koaxialkabel: Ein einträgliches Geschäft?