

Diekmann, Achim

Article — Digitized Version

Wege zu einer rationalen Lösung des Abgasproblems

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Diekmann, Achim (1984) : Wege zu einer rationalen Lösung des Abgasproblems, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 64, Iss. 8, pp. 378-382

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/135948>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Wege zu einer rationalen Lösung des Abgasproblems

Achim Diekmann, Frankfurt

Am 19. September stehen im Bundeskabinett Entscheidungen über die Einführung abgasarmer Katalysator-Autos zum 1. 1. 1986 an. Im Gespräch ist neben Steuererleichterungen auch eine Kaufbeihilfe. Wie sind die gegenwärtig diskutierten Maßnahmen zu beurteilen? Dr. Achim Diekmann und Professor Holger Bonus nehmen Stellung.

Die Diskussion über die Einführung von Katalysatorfahrzeugen in der Bundesrepublik steckt voller Merkwürdigkeiten. Die Frage, wie sich das eigentliche Ziel, nämlich die Verbesserung der Luftqualität, am schnellsten und wirksamsten erreichen läßt, ist angesichts der Faszination, die das Wort Katalysator in der politischen Diskussion ausübt, längst in den Hintergrund getreten. Der Katalysator mag zur Zeit aus technischer Sicht das wirksamste Mittel zur Reinigung der Autoabgase sein, aber was nutzt dies, wenn sich diese Technik, die die deutschen Automobilhersteller längst anbieten, nicht oder nur mit großer zeitlicher Verzögerung durchsetzen läßt? Die Bundesrepublik ist keine Insel. Es hat lange gedauert, bis sich die naheliegende Erkenntnis, daß wir bei der Einführung neuer technischer Vorschriften auf unsere Partner in der Europäischen Gemeinschaft Rücksicht nehmen müssen, in der politischen Diskussion niedergeschlagen hat. Der nationale Alleingang ist eine Illusion.

So ist der Katalysator hierzulande zwar zu einer moralischen Kategorie geworden, als Instrument zur nachhaltigen Senkung der durch Automobile verursachten Schadstoffemissionen steht er jedoch einstweilen in einem ins Gewicht fallenden Umfang nicht zur Verfügung. Dies nicht etwa, weil die Automobilindustrie diese Technik nicht beherrschen würde, sondern weil handelspolitische, ökonomische und planungstechnische Gründe einer umfassenden Nutzung dieser Technik für eine

schnelle Senkung der vom Kraftverkehr ausgehenden Emission im Wege stehen. Politiker, die diesen Zusammenhang vernachlässigen, laufen Gefahr, sich Rückschlüsse einzuhandeln, weil sie Erwartungen wecken, die sie nicht erfüllen können.

Der Verlauf der bisherigen Diskussion in der Katalysatorfrage ist nur aus dem Zeitgeist heraus verständlich, der sich in der Bundesrepublik breitzumachen droht – ein Zeitgeist, der sich in der Überbetonung gefühlsmäßiger Einstellungen gefällt und rationale Überlegungen in den Hintergrund drängt¹. Die Politik kann sich dem, wie man sieht, schwer entziehen.

Um so mehr tut es not, sich noch einmal die Tatsachen vor Augen zu führen, die es bei der Erörterung geeigneter Wege zur Luftreinhaltung zu beachten gilt.

Faktum ist zunächst, daß die Frage, ob Autoabgase überhaupt etwas mit den in der Bundesrepublik beobachteten Waldschäden zu tun haben, auch unter Experten nach wie vor umstritten ist. In der öffentlichen Diskussion werden vor allem zwei Luftschadstoffe mit den Waldschäden in Verbindung gebracht: Schwefeldioxid und Stickoxide. An der Emission von Schwefeldioxid ist das Automobil so gut wie nicht beteiligt. Die Emission von Stickoxiden, soweit diese auf menschliche Aktivitäten zurückgeht, bestreitet der Kraftverkehr nach Schätzungen des Umweltbundesamtes etwa zur Hälfte, der Pkw, um den es hier geht, jedoch nur zu knapp einem Drittel. Bei diesen Schätzungen sollte man jedoch im Auge behalten, daß beträchtliche Mengen der genannten „Schadstoffe“ von der Natur selbst freigesetzt wer-

Dr. Achim Diekmann, 54, ist Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie e. V. (VDA) in Frankfurt.

¹ Vgl. hierzu E. Noelle-Neumann: Der Zweifel am Verstand, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 24. Juni 1984.

den und rund die Hälfte der sich in der Bundesrepublik niederschlagenden Schadstoffe auf das Konto ausländischer Quellen geht.

Dieser Hinweis soll nicht mißverstanden werden als Versuch, einer weiteren Verringerung der für schädlich gehaltenen Abgasbestandteile des Kraftverkehrs Widerstand entgegenzusetzen. Schon um möglichen Beeinträchtigungen der menschlichen Gesundheit vorzubeugen, wird die Reinigung der Autoabgase in den nächsten Jahren voranschreiten müssen.

Erfolge in der Schadstoffreduzierung

Auch ist es keineswegs so, als wäre in der Frage der Reduzierung von Autoabgasen bisher nichts geschehen. Seit Anfang der 70er Jahre gibt es Vorschriften über den Abbau von Schadstoffen in Autoabgasen, die im Laufe der Zeit ständig verschärft worden sind. Mit ihren heutigen Modellen unterschreitet die deutsche Automobilindustrie die Abgasgrenzwerte des Modelljahrgangs 1969/70 bei Kohlenmonoxid um 75 % und bei Kohlenwasserstoffen um 65 %. Bei Stickoxiden wurde seit 1977 eine Verminderung um etwa 35 % erreicht. Die deutschen Hersteller erfüllen damit bereits heute die ab 1986 in der EG geltenden Grenzwerte der Senkungsstufe 15/04. Aufgrund dieser Verbesserungen ist die vom Kraftverkehr ausgehende Gesamtmenge emittierter Schadstoffe seit Jahren rückläufig, obwohl der Fahrzeugbestand ständig weiter zugenommen hat. Bei Kohlenmonoxid ist dies seit 1975 der Fall, bei Kohlenwasserstoffen seit 1978 und bei Stickoxiden seit dem vergangenen Jahr. Über die Zeit gesehen sinkt also die Belastung der Umwelt durch das Auto bereits aufgrund der geltenden EG-Regelungen – und dies in der gesamten Europäischen Gemeinschaft.

Das Problem besteht darin, geeignete Wege zu finden, den bereits in Gang befindlichen Prozeß der Abgasreinigung zu beschleunigen. Vor diesem Hintergrund hat das Bundeskabinett im Oktober vergangenen Jahres den Beschluß gefaßt, zum 1. 1. 1986 in der Bundesrepublik die in den USA geltenden Abgasvorschriften zu übernehmen. Nach dem derzeitigen Stand der Technik bedeutet dieser Beschluß die Einführung der Katalysatortechnik. Dem Beschluß des Bundeskabinetts waren Gespräche vorausgegangen, in deren Verlauf die deutsche Automobilindustrie ihre Bereitschaft zur Übernahme der amerikanischen Abgasgrenzwerte unter der Voraussetzung bekundet hatte, daß die Bundesregierung für die europaweite Einführung dieser Technik Sorge trage. Die Bundesregierung sagte dies zu. Es ist ihr bisher jedoch nicht gelungen, sich mit ihren Vorstellungen in Europa durchzusetzen.

Vorschlag der EG-Kommission

Statt dessen hat die EG-Kommission unter dem Druck der Bundesregierung im Mai d. J. Vorschläge für ein einheitliches europäisches Vorgehen bei der Reinigung der Autoabgase vorgelegt, die das Ziel einer ähnlich drastischen Verschärfung der Grenzwerte, wie sie von der Bundesregierung angestrebt wird, in zwei Stufen ansteuert. Danach soll zum 1. 1. 1989 in der Gemeinschaft bei allen neu in den Verkehr kommenden Fahrzeugen vor allem die Stickoxidemission deutlich verringert werden. Ein zweiter Schritt, der praktisch deckungsgleich mit den Vorstellungen der Bundesregierung wäre, ist für den 1. 10. 1995 vorgesehen.

Die von der EG-Kommission für das Jahr 1989 anvisierten Grenzwerte stellen eine spürbare Verschärfung gegenüber den bisher in der Gemeinschaft zulässigen Grenzwerten dar, erfordern jedoch voraussichtlich nur für ein Fünftel des europäischen Fahrzeugangebots die Verwendung katalytischer Abgasreinigungsanlagen. Wichtig ist jedoch, daß sich die vorgesehene EG-Regelung in ihrer Wirkung auf die Gesamtmenge der durch menschliche Aktivitäten verursachten Stickoxidemission, die zu Recht oder zu Unrecht mit den Waldschäden in Zusammenhang gebracht wird, nur um wenige Prozent von den Vorstellungen der Bundesregierung unterscheidet. Dies liegt u. a. an der im Laufe der Lebensdauer nachlassenden Wirksamkeit des Katalysators. Hinzu kommt, daß die auf die Fahrbedingungen in den USA zugeschnittenen Prüfzyklen, die den amerikanischen Abgasvorschriften zugrunde liegen, den Fahrbedingungen in Europa nicht entsprechen. Die nach dem US-Test gemessenen Grenzwerte lassen sich demzufolge auch nicht ohne weiteres auf die europäischen Verhältnisse übertragen.

In dem Vorschlag der EG-Kommission spiegelt sich der Widerstand, den die übrigen automobilproduzierenden Länder der Gemeinschaft dem Katalysatorkonzept entgegensetzen. Dieser Widerstand hat mehrere Gründe. Einmal erkennen weder Frankreich noch Italien oder Großbritannien eine sachliche Notwendigkeit, einen so weitgehenden Schritt der Emissionsverringerung zu tun, der wegen des erheblichen Mehrverbrauchs zu dem Ziel der Energieeinsparung in deutlichem Widerspruch steht. Zum zweiten glauben die Regierungen der genannten Länder, ihrer Automobilindustrie den mit der Einführung des Katalysators verbundenen zusätzlichen Aufwand nicht zumuten zu können. Dies gilt für die französische Automobilindustrie, die gegenwärtig mit erheblichen Absatzschwierigkeiten kämpft.

Aber auch die britische Automobilindustrie, die in den letzten Jahren nur mühsam wieder Tritt gefaßt hat, sieht

sich derzeit außerstande, die Mittel für die erforderlichen Investitionen aufzubringen. In Italien steht der Einführung von Katalysator-Fahrzeugen, die in der Anschaffung und im Betrieb wesentlich teurer als herkömmliche Fahrzeuge sind, das im Vergleich zur Bundesrepublik sehr viel geringere Pro-Kopf-Einkommen der Bevölkerung entgegen. Anders als die reiche Bundesrepublik können sich unsere Partner in der Gemeinschaft die aufwendige Katalysorteknik vorläufig nicht leisten. Ihnen geht bereits der Vorschlag der EG-Kommission zu weit.

Gefahr von Retorsionsmaßnahmen

Die Bundesregierung hat die Vorschläge der Kommission, die man aus europäischer Sicht durchaus als einen umweltpolitischen Kraftakt ansehen kann, als völlig unzureichend abgetan. Dies mag der Stimmungslage in der Bundesrepublik entsprechen. Ob es politisch klug war, so zu reagieren, muß bezweifelt werden. Eine Politik des „alles oder nichts“ muß in den ausstehenden Verhandlungen im Ministerrat der Gemeinschaft, der über die Kommissionsvorschläge zu beschließen hat, bei den dem Anliegen der Bundesrepublik ohnehin kritisch gegenüberstehenden Ländern zu einer Verhärtung der Position führen. In der Bundesrepublik aber erzeugt solche Kritik am Vorschlag der EG eine Erwartungshaltung, die angesichts der europäischen Realitäten enttäuscht werden muß. Nach geltendem Gemeinschaftsrecht kann die Bundesregierung weder den Verkauf noch die Benutzung der im Inland hergestellten oder aus dem Ausland eingeführten Fahrzeuge verbieten, wenn diese den Vorschriften der Gemeinschaft genügen. Der Weg zu schärferen Abgasgrenzwerten führt also über Europa. Zu dieser Meinung hat sich inzwischen auch der Bundesinnenminister bekannt. Daß die Opposition in diesem Zusammenhang die Bundesregierung an frühere Erklärungen erinnert und so tut, als wäre der Alleingang unverändert möglich, gehört zum politischen Geschäft, ändert aber nichts an der Rechtslage.

Im übrigen verböte die Abhängigkeit der deutschen Automobilindustrie von den Absatzmärkten in den übrigen europäischen Ländern ein Ausscheren aus dem europäischen Geleitzug auch dann, wenn dies formal zulässig wäre. Die Verwundbarkeit der deutschen Automobilindustrie gegenüber etwaigen Retorsionsmaßnahmen läßt sich an der Höhe des Handelsbilanzüberschusses ablesen, der sich, bezogen auf die Länder der Gemeinschaft, im Automobilssektor allein 1983 auf 15,5 Mrd. DM belief. Würde lediglich der Handelsüberschuß gegenüber Frankreich, Italien und Großbritannien durch Gegenmaßnahmen der genannten Länder bedroht, so

liefe dies auf die Gefährdung von annähernd 100 000 Arbeitsplätzen in der Bundesrepublik hinaus.

Wie der Beschluß des Bundeskabinetts vom 3. Juli 1984 zeigt, ist die Bundesregierung offenbar bei der Durchsetzung ihrer umweltpolitischen Ziele um eine „weiche“ Lösung bemüht. Sie beabsichtigt, durch steuerliche Erleichterungen dem Katalysator-Auto den Weg zu ebnen. Im einzelnen ist vorgesehen, Fahrzeuge, die den US-Grenzwerten entsprechen, zeitlich begrenzt von der Kraftfahrzeugsteuer freizustellen, herkömmliche Fahrzeuge einer höheren steuerlichen Belastung zu unterwerfen und die Mehrkosten des unverbleiten Kraftstoffs, der für den Betrieb von Katalysatorfahrzeugen benötigt wird, durch eine entsprechende Differenzierung der Mineralölsteuer auszugleichen. Außerdem – hierüber ist jedoch noch nicht entschieden – sollen die Käufer von Katalysatorfahrzeugen in den Genuß einer zusätzlichen Kaufprämie kommen.

Risikoreiche Kaufprämie

Unproblematisch ist allerdings auch diese Lösung nicht. Die vorgesehenen steuerlichen Maßnahmen müssen in Brüssel notifiziert und von der EG-Kommission abgesegnet werden. Bedenken dürften dabei vor allem gegen die mögliche Einführung einer Kaufprämie erhoben werden. Nach Artikel 92 EWG-Vertrag sind Beihilfen verboten, „soweit sie den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen“. Genau dies aber dürfte der zusätzlich gewährte Kaufanreiz in Form einer Barprämie bewirken. Er begünstigt praktisch eine bestimmte Technik, deren Einführung der deutschen Automobilindustrie Wettbewerbsvorteile gegenüber ihren europäischen Konkurrenten verschaffen würde. Selbst wenn die EG-Kommission eine solche Maßnahme hinzunehmen bereit wäre, müßte mit heftigen Reaktionen Frankreichs, Italiens und Großbritanniens gerechnet werden, die in dieser Maßnahme eine Diskriminierung ihrer eigenen Industrie erblicken und alsbald auf Maßnahmen zur Behinderung des deutschen Exports sinnen würden.

Pikanterweise würde durch die Einführung einer Kaufprämie ein Problem verschärft, das ohnehin seit geraumer Zeit einen Streitpunkt zwischen der Bundesrepublik einerseits, Frankreich und Italien andererseits bildet: Die Verärgerung darüber, daß die Bundesrepublik der japanischen Automobilindustrie ungehinderten Zugang zum deutschen Markt gewährt, während Frankreich und Italien – übrigens zum Vorteil der deutschen Automobilhersteller – durch mengenmäßige Beschränkungen die fernöstlichen Konkurrenten von ihren Märkten fernhalten, erhielt neuen Auftrieb. Die japanischen Hersteller wären nämlich aufgrund ihrer günstigeren

Kostenstruktur und der hohen Zahl der Katalysatorfahrzeuge, die sie sowohl für den Bedarf im Inland als auch für die Lieferungen in die USA benötigen, in der Lage, diese Technik zu vorteilhaften Bedingungen anzubieten. Sie wären die Hauptgewinner einer staatlichen Förderung katalytischer Abgasreinigungsanlagen und könnten vor allem den europäischen Konkurrenten der deutschen Automobilindustrie dank ihres Kostenvorsprungs weitere Marktanteile abjagen.

Schwerwiegende Bedenken

Neben handelspolitischen Überlegungen sprechen aber auch ordnungspolitische Gesichtspunkte gegen die Einführung einer Kaufprämie. Hier würde nicht nur eine weitere Subvention geschaffen, was mit den ordnungspolitischen Prinzipien der Marktwirtschaft kaum in Einklang zu bringen wäre, sondern auch das in der Umweltpolitik so viel beschworene Verursacherprinzip geradezu auf den Kopf gestellt. Sehr viel schwerwiegender aber wäre aus der Sicht der deutschen Automobilindustrie, daß damit die Möglichkeit entfiere, Subventionspraktiken in den übrigen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft, die auf die Schaffung von Wettbewerbsvorteilen für die dortigen Automobilhersteller hinauslaufen, zu kritisieren. So ist beispielsweise für die italienische Automobilindustrie ein ganzes Bündel von Subventionen in Vorbereitung. Wie sollte die Bundesregierung hieran Kritik üben, wenn sie sich selbst des Instruments der Subventionen bedient?

Im übrigen wäre zu befürchten, daß dem geplanten Kaufanreiz die erhoffte schnelle Wirkung versagt bleibt. Um nämlich den Absatz von Katalysatorfahrzeugen, die von der deutschen Automobilindustrie längst angeboten werden, in Schwung zu bringen, bedarf es vor allem unverbleiten Kraftstoffs. Mit herkömmlichem Benzin betrieben würde der Katalysator schnell um seine abgasreinigende Wirkung gebracht, und, was viel schlimmer ist, der Schadstoffausstoß würde sich gegenüber dem herkömmlicher Fahrzeuge bei Beschädigung des Katalysators sogar erhöhen. Selbst wenn es gelänge, in der Bundesrepublik ein flächendeckendes Angebot unverbleiten Kraftstoffs bereitzustellen, dürfte sich dies in Europa nach den bisherigen Äußerungen der Mineralölindustrie Frankreichs und Italiens kaum rasch verwirklichen lassen. In beiden Ländern wird auf die Höhe der Investitionen und auf den Zeitbedarf verwiesen, den eine solche Umstellung von Produktionsanlagen und Verteilernetz erfordert. Der Käufer eines Katalysatorfahrzeugs in der Bundesrepublik müßte also einen beschränkten Aktionsradius bzw. das Risiko von Fehltankungen bei Auslandsfahrten auf sich nehmen. Dies dürfte bei der Kaufentscheidung ein nicht zu unterschätzendes Hemmnis sein. Eine schnelle Umstellung des

Fahrzeugbestandes auf Katalysatorfahrzeuge ist daher auch bei hohen Kaufprämien nicht zu erwarten, solange diese Fahrzeuge in Europa nicht ohne Probleme betrieben werden können.

Das Fatale an der gegenwärtigen Situation ist, daß solange die Politik in der Katalysatorfrage in illusionären Zielen verfangen bleibt und falsche umweltpolitische Hoffnungen nährt, indem sie eine bestimmte Technik als den einzig gangbaren Weg zur Verringerung der Schadstoffemission in der Bundesrepublik darstellt, der Automobilmarkt im Zustand der Unsicherheit verharrt. Das hat sich bereits in den vergangenen Monaten nachteilig auf den Auftragseingang der Automobilindustrie ausgewirkt. Solange nicht in der EG Übereinstimmung über den weiteren Kurs der Abgasreduzierung erzielt worden ist, wird die Diskussion nicht zur Ruhe kommen. Die konjunkturellen Folgen der hieraus resultierenden Kaufzurückhaltung auf dem deutschen Automobilmarkt lassen sich leicht ausmalen.

Heißt dies nun, daß die von der Bundesregierung geforderte und nach Meinung der deutschen Automobilindustrie auch mögliche Verbesserung des Emissionsverhaltens von Automobilen aus beschäftigungspolitischen Gründen auf dem Altar Europas geopfert werden muß? Beileibe nicht. Es muß jedoch klar erkannt werden, daß die einseitige Fixierung auf den Katalysator einer effizienten Luftreinhaltepolitik im Augenblick eher schadet als nutzt. Dies hat nichts damit zu tun, daß das Problem technisch nicht beherrschbar wäre. Die deutsche Automobilindustrie liefert Fahrzeuge mit Katalysatoren nicht nur in die USA und nach Japan, sie bietet derartige Fahrzeuge auch in der Bundesrepublik an. Mehrfach haben die deutschen Automobilhersteller ihre Bereitschaft bekundet, ihr Angebot an Katalysatorfahrzeugen auszuweiten, wenn auch nur halbwegs die Chance besteht, daß diese Fahrzeuge auch gekauft werden. Mehr noch, die deutsche Automobilindustrie könnte sich sogar Wettbewerbsvorteile gegenüber ihren europäischen Konkurrenten ausrechnen, wenn sich diese Technik stärker durchsetzte. Bei den politischen und rechtlichen Gegebenheiten in Europa ist dies jedoch in absehbarer Zeit nicht zu erwarten.

Denkbare Alternative

Die Vorgabe unterschiedlicher Umweltziele für die Bundesrepublik – USA-Grenzwerte und Katalysator – und für Europa – Kommissionsvorschlag für 1989 – stürzt die Automobilindustrie in ein Dilemma. Für eine Doppelentwicklung, die sowohl auf den Einsatz des Katalysators als auch auf die Verwirklichung der von der EG-Kommission vorgeschlagenen Grenzwerte abzielt, fehlen ihr die notwendigen technischen Kapazitäten.

Wäre es der Sache nicht dienlicher, der Automobilindustrie, ähnlich wie seinerzeit bei der Senkung des Kraftstoffverbrauchs, eine bestimmte überprüfbare Verbesserung des Emissionsverhaltens ihrer Fahrzeuge als Zielgröße vorzugeben und es den einzelnen Herstellern zu überlassen, mit welchen Mitteln sie sich im Rahmen der von ihnen angebotenen Modellpalette dem gesteckten Ziel nähern? Im Rahmen eines Stufenplanes ließe sich dann ebenso wie bei der Kraftstoffverbrauchssenkung das Innovationspotential, das der Automobilindustrie auf diesem Gebiet zur Verfügung steht, in seiner ganzen Breite ausschöpfen. Steuerliche Anreize, die zur Förderung dieses Prozesses eingesetzt werden, dürften dann freilich nicht auf Katalysatorfahrzeuge beschränkt bleiben, sondern müßten, entsprechend der erreichten Schadstoffreduzierung abgestuft, auch solchen Fahrzeugen eingeräumt werden, die beispielsweise die von der EG für 1989 gesetzten Grenzwerte vorzeitig erfüllen.

Der Vorteil einer solchen Vorgehensweise läge auf der Hand:

- Die Automobilindustrie hätte eine klare Zielvorgabe.
- Jeder Hersteller könnte den wirtschaftlichsten Weg zur Erreichung des gesetzten Zieles einschlagen.

- Die derzeitige Verklemmung des Marktes würde sich lösen.
- Verwerfung in der Nachfrage, wie sie bei der Einführung einer bestimmten Technik zu einem bestimmten Zeitpunkt zu befürchten wären, träten nicht auf.
- Umweltfreundlichkeit würde ebenso wie das Ziel eines geringeren Kraftstoffverbrauchs zum Gegenstand des Wettstreits zwischen den einzelnen Herstellern.
- Der Verzicht auf die Vorgabe einer bestimmten Technik böte auch unseren europäischen Wettbewerbern die Chance, an dem Übergang auf umweltfreundlichere Fahrzeuge zu partizipieren.
- Spannungen innerhalb der Gemeinschaft zum Nachteil der deutschen Automobilindustrie ließen sich vermeiden.
- Da es möglich wäre, auch einfachere und kostengünstigere Lösungen zu verwirklichen, ließe sich die Gesamtemission des in der Bundesrepublik vorhandenen Fahrzeugbestandes schneller verringern, als mit dem Beharren auf einer Technik, die zwar theoretisch ein größeres Fortschrittspotential ermöglicht, praktisch aber weder in Europa noch in der Bundesrepublik in einem für die Verringerung der Umweltbelastung ausreichenden Tempo durchzusetzen ist.

UMWELTPOLITIK

Kaufbeihilfen für das Katalysator-Auto?

Holger Bonus, Konstanz/Münster

Das Waldsterben hat inzwischen bestürzende Ausmaße angenommen. So wie bisher darf es nicht weitergehen: Wir müssen rasch und energisch eingreifen. Zwar kennen wir die Ursachen der Schäden noch immer nicht genau. Eine Fülle von Indizien spricht aber dafür, daß den Stickoxiden – die bei der Entstehung von Ozon unter Sonneneinstrahlung beteiligt sind – eine ganz hervorragende Rolle zukommt. Die Stickoxide in

unserer Luft stammen zum überwiegenden Teil aus den Auspuffrohren unserer Autos. Wir selbst sind es also, die als Autofahrer unsere Wälder zerstören. Wollen wir das wirklich?

Natürlich nicht. Umfragen haben zur Genüge gezeigt, daß eine überwältigende Mehrheit der Autofahrer bereit wäre, auf umweltfreundlichere Autos umzusteigen. Mehr als die Hälfte würde auch durchaus die Mehrkosten dafür tragen wollen. Wenn das aber so ist – warum werden solche Autos dann bei uns so gut wie gar nicht angeboten und gekauft?

Wer sich als einzelner zum Kauf eines abgasarmen Autos entschließen wollte (wozu er heute einen Katalysator brauchte), hätte nur hohe Kosten und bewirkte überhaupt nichts:

Prof. Dr. Holger Bonus, 49, ist Ordinarius für Volkswirtschaftslehre (Finanzwissenschaft) an der Universität Konstanz. Ab 1. September 1984 ist er geschäftsführender Direktor am Institut für Genossenschaftswesen der Universität Münster.