

KURZBERICHTE AUS PRAXIS UND FORSCHUNG

Umweltschutz und Raumplanung in Japan Ein Vorbild für die Bundesrepublik Deutschland?

I.

Japan gehört zu den Ländern mit den strengsten Regelungen in der Umweltpolitik. Es gibt eine Fülle von Maßnahmen zur Bekämpfung von Umweltschäden: Etwa im Bereich des Schadensmanagements, bei der Durchsetzung des Verursacherprinzips, bei der Schadenshaftung und bei der Einhaltung strenger Grenzwerte für verschiedene Schadstoffe. Da z.Z. in der Bundesrepublik Deutschland viele ähnliche Probleme bekannt sind und nach geeigneten Vorschriften und Instrumenten gesucht wird, ist es naheliegend und sinnvoll, die Erfahrungen in Japan zu diskutieren. So ist es z.B. im Zusammenhang mit der Diskussion über das Katalysatorauto von Interesse, die in Japan vorliegenden einschlägigen Erfahrungen zu berücksichtigen; denn Japan ist das erste Land, welches äußerst strenge Beschränkungen für Autoabgase eingeführt hat¹.

II.

Im „Kölner Stadtanzeiger“ vom 24./25. November 1984 findet man eine ganzseitige Anzeige, die ein interessantes Interview mit dem Leiter einer Leasingfirma für japanische Automobile zum Thema Katalysator enthält. Darin behauptet er, daß ein Katalysatorauto trotz Steuervorteilen ca. 1.100,— DM jährlich mehr kostet; außerdem seien Katalysatorautos intensiver zu warten, deshalb seien kürzere Inspektionsintervalle erforderlich. Darüber hinaus kommt er mit dem gängigen Argument, daß bei einem Alleingang der Deutschen bei der Einführung des Katalysators Auslandsfahrten erschwert würden, weil hier bleifreier Kraftstoff nicht verfügbar sei. Seine Meinungsäußerung liegt damit auf einer Linie mit den Auffassungen von Leuten, welche dem Umweltschutz zwar prinzipiell wohlwollend gegenüber stehen, aber aufgrund der schwierigen Rahmenbedingungen im Detail immer nur Hindernisse sehen. Im Gegensatz zu den geäußerten Behauptungen sollte man sich die bisherigen japanischen Erfahrungen etwas genauer ansehen.

Seit Mitte der fünfziger Jahre hat Japan unter verschiedenen schwerwiegenden Umweltproblemen, die mit dem wirtschaftlichen Höhenflug einhergingen, gelitten. Im Dezember 1970 wurde das sogenannte Kōgai-Parlament (Umweltschutz-Parlament) abgehalten, in dessen Verlauf die Harmonieklausel (Umweltschutz in Harmonie mit wirtschaftlichem Wachstum) gestrichen und ein 13 Gesetze umfassendes Umweltschutzsystem konstituiert wurde. Als einen wichtigen Baustein der Umweltpolitik hat die Umweltschutzbehörde im Oktober 1972 die Einfüh-

rung der Autoabgasbeschränkung ab 1975 bestimmt. Ab 1976 sollten die Grenzwerte das gleiche Niveau erreichen, das in den Vereinigten Staaten seit Erlass des Mauskys-Gesetzes von 1971 gilt. Damals verfügte die japanische Autoindustrie noch nicht über die für diesen Beschränkungswert nötige Katalysatortechnik. Aber sie mußte gezwungenermaßen diese Bestimmung annehmen, und zwar nicht nur unter dem sehr großen öffentlichen Druck wegen der Umweltschäden, sondern auch besonders deshalb, weil die Vereinigten Staaten der Hauptausfuhrmarkt für japanische Autos sind. Als die Regierung der Vereinigten Staaten die Einführung dieses Gesetzes um zwei Jahre verschob, hat die japanische Autoindustrie gleichfalls eine Verschiebung um zwei Jahre gefordert.

Da dieser Widerstand der japanischen Autoindustrie politisch sehr erfolgreich war, hat die Umweltschutzbehörde im Dezember 1974 die Verschiebung um zwei Jahre genehmigt. Andererseits forderte die Öffentlichkeit sehr aktiv die Einhaltung des ursprünglichen Termins. Zum Beispiel bildeten die sieben größten Städte einen technischen Untersuchungsausschuß. Nach der technischen Überprüfung durch diesen Ausschuß wurde festgestellt, daß die japanische Autoindustrie den strengeren Grenzwert ab 1976 auf der Basis des damals erreichten technischen Niveaus nahezu vollständig hätte verwirklichen können. Außerdem hatte ein mittelgroßes Autounternehmen, Honda, schon Ende 1972 diesen Grenzwert mit der Erschließung der CVCC-Methode technisch erreicht. Die Diskussionen gingen ins Uferlose. Danach hat die Umweltschutzbehörde die Richtung wieder geändert; sie forderte in ihren administrativen Anleitungen, die Katalysatortechnik möglichst schnell zu verbessern. Schließlich konnten im Januar 1976 fast alle Autounternehmen Pkw produzieren, die dem strengen Beschränkungswert genügten².

Die Forderung, die verschärften Grenzwerte erst zwei Jahre später einzuführen, löste heftige Diskussionen aus. Besondere Aufmerksamkeit erhielt der Beitrag einer Zeitschrift, die von einer Bank herausgegeben wird. Sie behauptete folgendes: Wenn Japan nur die leichte Beschränkung ab 1975 einführt, kostet ein Auto zehn Prozent mehr, vermindert sich die Nachfrage um 600.000 Autos, geht der Umsatz der Autoindustrie einschließlich Zulieferer auf 780 Milliarden Yen (ca. 6 Milliarden DM nach dem damaligen Devisenkurs) zurück, und die Zahl der Arbeitnehmer in den betroffenen Industriezweigen verringert sich um 94.000 Personen. Bei der Einführung des strengeren Grenzwertes ab 1976 sagte der Artikel noch stärkere Einbußen voraus.

Im Gegensatz zu dieser Behauptung hat die japanische Autoindustrie im Jahre 1976 gute Gewinne eingebracht. Besonders das größte Autounternehmen hat Spitzengewinne erwirtschaftet, indem es in sehr großem Umfang etwas billigere Autos ohne Katalysator verkauft hat, solange dies zwischen April und November 1975 noch erlaubt war. Nachdem der strengere Beschränkungswert eingeführt wurde, hat man die Erfahrung

gemacht, daß die Mehrkosten für einen Katalysator unter 500,— DM blieben und die Mehrkosten für Kraftstoff geringer waren, als die Autoindustrie vorher errechnet hatte³. Darüber hinaus brachte die technische Entwicklung im Zusammenhang mit dem Katalysator und in der Effizienz des Kraftstoffverbrauchs wichtige Vorteile bei späteren Ausfuhren in die Vereinigten Staaten von Amerika⁴.

Hier ist auf die japanische Erfahrung bei der Beschränkung des Autoabgases näher eingegangen worden, um zwei Punkte klar zu machen: Erstens ist die Einführung von Grenzwerten erst nach einem komplizierten Verfahren zur Realisierung gekommen. Zweitens scheint die Wirtschaft in jedem Land ähnliche Klagen bei der Einführung von Umweltschutzmaßnahmen vorzuziehen.

III.

Selbstverständlich ist die Umweltpolitik in Japan im Vergleich zur Bundesrepublik Deutschland von unterschiedlichen Rahmenbedingungen abhängig. Diese Bedingungen werden im folgenden genannt.

Japan hat eine Gesamtfläche von ca. 377.000 km² und weist mit einer Bevölkerungszahl von 315 E./km² gegenüber der Bundesrepublik Deutschland (248 E./km²) einen wesentlich höheren Wert auf. Da der größte Teil des Landes von Gebirgen eingenommen wird, steht der Landwirtschaft nur eine geringe Fläche zur Verfügung. Die landwirtschaftliche Nutzfläche nimmt mit 48.000 km² lediglich 13 % der gesamten Landesfläche ein. Im Jahr 1980 umfaßten das bebaute Land 14.200 km² (3,8 %) und die Verkehrsflächen 10.500 km² (2,8 %). Der tägliche Lebensraum der Menschen ist demzufolge äußerst knapp bemessen. Aus der Luft betrachtet ist das Land überwiegend mit Grünland überzogen, doch in den Ballungsgebieten kann man nur wenige Grünflächen entdecken. Andererseits hat die Bevölkerung eine besondere Beziehung zu den Großstädten. Fast 60 % der Bevölkerung lebten zu Beginn der achtziger Jahre in den Ballungsgebieten, die lediglich 2 % der Gesamtfläche einnehmen und eine Durchschnittsdichte von 7.710 E./km² haben⁵.

Auch hinsichtlich der Stadtstrukturen und der geschichtlichen Entwicklung bestehen im Vergleich zu mitteleuropäischen Verhältnissen große Unterschiede. Zum einen war in Japan traditionell das Schiff das Hauptverkehrsmittel, dem Pferdewagen als Transportmittel kam keine Bedeutung zu. Die Straßen sind eigentlich für Fußgänger gebaut, so daß auch in den Großstädten die meisten Straßen sehr schmal waren. Die Bewohner japanischer Häuser legen Wert auf eine gute Lüftung gegen die hohe Luftfeuchtigkeit im Sommer. Zum Schutze gegen Erdbeben sind die Wohnhäuser gewöhnlich einstöckig gebaut. Je mehr Leute sich in den Großstädten konzentrieren, desto dichter wurde die kern- und randstädtische Fläche durch kleinere Häuser auf immer kleineren Grundstücken besiedelt.

Im Hintergrund derartiger raumökonomischer Verhältnisse hatte Japan für zwei Jahrzehnte eine hohe Wachstumsrate des realen Bruttosozialproduktes von jährlich durchschnittlich ca. 10 % zu verzeichnen. Dabei hat sich die Entwicklung der Schwer- und der chemischen Industrie mit außergewöhnlichen Kapazitätserweiterungen besonders in den Großstädten vollzogen, und

hier vor allem in den Räumen Tokyo, Osaka und Nagoya. Damals haben die betreffenden Kommunalverwaltungen keineswegs der Lebensqualität der Bürger Rechnung getragen, sondern primär den Ausbau der industriellen Infrastruktur gefördert. Insbesondere haben sie Industrieflächen für Küstenindustriekomplexe (sog. „Kombinate“) geschaffen und die Flächen zum Selbstkostenpreis verkauft, deutlich billiger als der übliche Marktpreis in den Ballungsgebieten⁶. In dieser Zeit hätten sie durch Auflagen zur Verminderung von Umweltschäden beitragen können. Meiner Meinung nach haben sie jedoch faktisch eine Verstärkung der Belastungen bewirkt.

Als Folge dieser Situation haben die Einwohner im Ballungsgebiet seit Ende der fünfziger Jahre unter verschiedenen Umweltschäden, so z.B. unter Schwefel- und Rußimmissionen (sog. Schwefeldioxid-Smog), Autoabgasen (sog. photochemischer Smog), Gewässerverschmutzungen, Lärm, Erschütterungen, Landabsenkungen, Geruchsbelästigung usw. zu leiden. Vor der Einführung der Abgasbeschränkung ist es mehrfach vorgekommen, daß in Smogsituationen zahlreiche Schüler in der Nähe der Hauptverkehrsadern besinnungslos geworden sind. Aus diesem Grund haben sogar Kommunalpolitiker zusammen mit Einwohnern eine Einfahrt zur Autobahn versperrt, um gegen die Immissionen zu protestieren. Vor der Einführung der Abgasbeschränkung in Japan haben die Einwohner in den Großstädten also unmittelbar Gesundheitsschäden davongetragen. Die Diskussion in der Bundesrepublik Deutschland scheint sich dagegen in erster Linie auf das Waldsterben zu konzentrieren.

Für die Umweltschutzpolitik in Japan ist auch die geographische Lage entscheidend. Da Japan ein Inselstaat ist, braucht es, wenn es z.B. die Autoabgase einschränken möchte, entsprechende Bestimmungen in China oder Korea nicht zu berücksichtigen. Japan kann also die Umweltpolitik weitgehend selbst bestimmen. Es kommt hinzu, daß sich die Schäden auf ein relativ eng begrenztes Gebiet konzentrieren, so daß man die Ursache schnell finden und den Schaden beheben kann.

Die Ballungssituation in den Großzentren braucht für die Umweltpolitik auch nicht immer ungünstig zu sein. Im Ballungsraum ist der privat und öffentlich betriebene Schienenverkehr relativ billiger und schneller als der Pkw-Verkehr. Infolge des Verkehrschaos hat man im Einvernehmen mit den Verkehrsteilnehmern festgelegt, daß man ein Auto nur kaufen darf, wenn man einen Stellplatz nachweist; dies soll als Regulativ gegen eine Zunahme von Autos in den Großstädten wirken.

IV.

Nach W. Flüchter ist das zentrale Problem der japanischen Umweltschutzpolitik ihr fehlender Bezug zur Raumordnung⁷. Durch eine Überprüfung der Landesplanung in Japan bekam seine These ein besonderes Gewicht. Bisher hat die japanische Staatsregierung dreimal den Landesentwicklungsplan („Plan zur umfassenden Entwicklung des gesamten Landes“) in überarbeiteter Form aufgestellt. Zusammenfassend ergibt sich folgendes Bild⁸:

Der erste Landesentwicklungsplan von 1962 hatte die Zielsetzung, in den Jahren 1960 bis 1970 eine Integration des Wirtschaftsprogramms in die Raumplanung zu erreichen. Dieses Pro-

gramm zielt darauf ab, im gleichen Zeitraum eine Verdoppelung des nationalen Einkommens zu verwirklichen. Die Hauptidee des ersten Landesplanes ist, große Entwicklungsschwerpunkte (15 „Neue Industrie-Städte“) und funktionell spezialisierte mittelgroße Entwicklungsorte (6 „Sondergebiete für Industrieförderung“) in gewisser Entfernung zu den bestehenden Industrieräumen zu errichten. Dadurch hat der erste Plan darauf abgezielt, die Konzentration der Industrie und der Bevölkerung im großstädtischen Raum aufzuhalten und das große Einkommensgefälle zwischen den Großstädten und dem ländlichen Raum auszugleichen. Tatsächlich aber wurde das nationale Einkommen bereits schon in der Mitte der geplanten Frist verdoppelt, die zweite Zielsetzung der Integration des Wirtschaftsprogramms in die Raumordnung jedoch selbst nach Ablauf der Frist noch nicht erreicht.

Im zweiten Landesentwicklungsplan von 1969 hat die Regierung für zwei Jahrzehnte (1970 bis 1990) Perspektiven vorgezeichnet. Er beschreibt den Gesamtverkehrsplan einschließlich des Autobahnnetzes und der Superschnellzuglinien (sog. „Shinkansen“), die großen geplanten Industriegebiete, die Viehzuchtgebiete und die Fremdenverkehrsregionen. In diesem Plan wurden Ideen von „regionalen Lebensräumen“ vorgelegt, aber der konkrete Inhalt nicht dargestellt; die Staatsregierung war der Auffassung, daß die Umsetzung dieser Vorstellungen eine Angelegenheit der kommunalen Selbstverwaltung ist. Schon nach der ersten Ölkrise wurden die Überkapazitäten der japanischen Wirtschaft, vor allem im Bereich der Küstenindustriekomplexe, sichtbar. Meiner Meinung nach sind die Ursachen für die Aufhebung des zweiten Landesentwicklungsplanes Mitte der siebziger Jahre in industriellen Überkapazitäten, große Bodenpreissteigerungen sowie im heftigen Widerstand der Bevölkerung gegen die Umweltverschmutzung zu sehen.

Aus diesem Grund sind die Konzepte „Gesamtlebensraum“ und die Planung des Wasserhaushalts in den Mittelpunkt des dritten Entwicklungsplanes gelangt. Er wurde im Jahr 1977 der Öffentlichkeit vorgelegt und umfaßt die verkürzte Frist von 15 Jahren (1975 bis 1990). Dieser Plan rückte die bisherigen Vorstellungen über das Verkehrssystem in den Mittelpunkt der Kritik. Mit dem Konzept „Gesamtlebensraum“ hat der Plan nicht nur die Verbesserung der unmittelbaren Wohnumgebung, sondern auch des Arbeitsortes und der natürlichen Bedingungen ins Auge gefaßt. Konkret sieht der Plan in erster Linie eine Verbesserung der wohnungsnahen Infrastruktur in zentralen Orten des ländlichen Raumes sowie der natürlichen Lebensbedingungen in den ländlichen Regionen vor. Aber der dritte Landesentwicklungsplan mußte nach fünf Jahren außer Kraft gesetzt werden, weil nach Aussage der Behörde für Raumordnung, die vorausberechnete Bevölkerungsentwicklung nach unten revidiert werden mußte. Meiner Meinung nach außerdem, weil die japanische Wirtschaft ein geringeres Wachstum erzielt hatte: In der Folge davon gerieten die öffentlichen Finanzen aller Gebietskörperschaften in ein großes Defizit. Zur Zeit bearbeitet die Raumordnungsbehörde den vierten Landesentwicklungsplan.

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß die ersten zwei Landesentwicklungspläne, die den Versuch darstellen, die sozial-ökonomische Planung in die Raumordnung zu integrieren, innerhalb ihrer Laufzeit aufgehoben werden mußten. Denn die sozial-ökonomische Entwicklung ist in Japan so dynamisch ver-

laufen, daß sich die Annahmen über die Entwicklung der Rahmenbedingungen innerhalb der Laufzeit der Pläne als falsch erwiesen haben. Somit ist der Ansicht *Flüchters* über den Zusammenhang zwischen der Umweltschutzpolitik und der Raumordnung grundsätzlich zuzustimmen.

In diesem Sinne hat die Staatsregierung den dritten Landesentwicklungsplan bereits bewußt mit der Umweltpolitik koordiniert⁹. Allerdings erscheint es inkonsequent, daß die Zuständigkeit für die Umweltschutzpolitik und die Landesplanung nach wie vor bei unterschiedlichen Behörden liegt.

Wirklich problematisch ist aber, daß parallel zu Abnahmetendenzen des Wirtschaftswachstums auch eine Neigung zu Lockerungen in der Umweltschutzpolitik feststellbar war. In diesem Zusammenhang ist es typisch, daß die Umweltbehörde 1978 die Toleranzgrenze der Stickoxide (NO_x) um mehr als das Doppelte erhöht hat. *K. Miyamoto* hat für die Situation der Umweltschutzpolitik ein treffendes Bild entworfen: Ein Luftballon (die Umweltschutzpolitik) wird vom Atmosphärendruck (der Wirtschaft) ununterbrochen kontrahiert und eingedrückt. Die Öffentlichkeit und die Bürgerinitiativen versuchen dagegen, den Luftballon immer wieder aufzublasen¹⁰.

V.

In den letzten Jahren zieht das Konzept „Technopolis“ die Aufmerksamkeit auf sich. Dieses Konzept ist nicht, wie man erwarten könnte, von der Behörde für Raumordnung, sondern vom Ministerium für Internationalen Handel und Industrie (MITI) entwickelt worden¹¹.

Als Dezentralisierungs-Programm der Industrie liegt das Konzept „Technopolis“ auf der gleichen Linie wie die drei Landesentwicklungspläne. In den bisherigen Landesentwicklungsplänen war der Gegenstand der Dezentralisierung die Schwer- und chemische Industrie einschließlich der Energie- und Elektrizitätswirtschaft; der Standort dieser Industrien wurde meist an den Küsten festgelegt. Das Technopolis-Konzept befaßt sich mit anderen Unternehmensbereichen, nämlich den Sektoren Computer, Computerteile, Mikrochips, Roboter, Biotechnologie usw. Diese Industriezweige eignen sich mehr dazu, im Landesinneren aufgebaut zu werden. Darüber hinaus spielt die Harmonisierung zwischen guter natürlicher und kultureller Umgebung eine wichtige Rolle.

In der Vergangenheit sind die Dezentralisierungs-Programme immer mißlungen. Auch das neue Konzept „Technopolis“ hat nur geringe Chancen, da die Gebietskörperschaften mangels Finanzmasse die erforderlichen Infrastrukturen nicht rasch genug bereitstellen können. Deshalb dürfte dieses Konzept auch ein Luftschloß sein. Trotzdem gibt es in den im Programm vorgeschlagenen Zonen bereits Standorte mit oben genannten Industriezweigen. Wie ist dieses erstaunliche Phänomen zu erklären? Es ist zu vermuten, daß eine flächendeckende Dezentralisierung im Sinne der Landesplanung nicht stattfinden wird; vielmehr dürfte dieser Prozeß selektiv verlaufen und stark von einem Wandel im Standortverhalten der Wirtschaftsbetriebe begründet sein. MITI unterstützt durch die entsprechenden Programmkomponenten der Raumplanung die weitere Entwicklung der bisher schon vorhandenen neuen Industriestandorte. Deshalb erscheint

die Chance der Realisierbarkeit des Programms erheblich zu wachsen, wie dies bereits von P. Schöller betont wurde¹². Aber diese Chance beruht vorwiegend auf der autonomen Logik der Wirtschaft. So sollte die Ursache dafür gesucht werden, warum sich die Wirtschaftslogik, seit der früheren Wachstumsphase verbunden mit einer Konzentration der Industrie, in den letzten Jahren zur Dezentralisierung gewandelt hat.

Es wird vielfach ausgeführt, daß die neuen Industrien der „Technopolis“ ihre Standortentscheidungen vor allem nach folgenden Faktoren ausrichten: Ausreichende und genügend qualifizierte Arbeitskräfte, günstige Elektrizitätspreise, gutes Wasser, reine Luft und leistungsfähige Verkehrsverbindungen (insbesondere Flughäfen). Betrachtet man die technischen und wirtschaftlichen Prozesse sowie die Siedlungsentwicklung der letzten Jahre, so ist die Vermutung naheliegend, daß die Betriebe ihre Wünsche am ehesten im Einzugsbereich der großen Ballungsgebiete verwirklichen können. Standorte in peripheren ländlichen Räumen haben lediglich Vorteile auf dem Arbeitsmarkt, da in ganz Japan etwa ein annähernd gleiches und relativ hohes Bildungsniveau der Arbeitskräfte vorzufinden ist.

Bis etwa 1970 konnten die japanischen Unternehmen durch das Internatsystem viele junge Arbeiter aus ländlichen Gebieten für Fabriken im großstädtischen Raum anwerben¹³. Als eine gewisse Mangelsituation bezüglich der Arbeitskräfte Anfang der 70er Jahre auftrat, ging die junge Generation verstärkt in den tertiären Sektor. Ab Mitte der 70er Jahre ist darüber hinaus der Saldo der Wanderungen zwischen den großstädtischen Regionen und dem restlichen Raum annähernd Null gewesen. Mit der Zeit wurde es für die Unternehmen schwerer, in den Ballungsräumen genügend Arbeitskräfte zu finden. Angesichts dieser Schwierigkeiten begannen die Fabriken, die relativ leichte Produkte herstellten, sich in den ländlichen Räumen anzusiedeln, da die notwendigen, vorwiegend weiblichen Arbeitskräfte in solchen Gebieten noch ausreichend vorhanden waren. Es muß kaum betont werden, daß dieser Trend vor allem in arbeitsintensiven Industriezweigen auftritt. Die Industrien der „Technopolis“ sind zumindest bei der Standortbestimmung arbeitsintensiv gewesen. Einige Industriezweige hingegen, insbesondere die mit Computer verbundenen Industrien, sind inzwischen sehr kapitalintensiv geworden. Meiner Meinung nach ist die Triebfeder der Dezentralisierung der japanischen Industrie im Bewußtseinswandel der Arbeitnehmer und Unternehmen in den 70er Jahren zu suchen. Für den Umweltschutz ist die Tatsache der Dezentralisierung insofern von Bedeutung, da die neuen Industriezweige der „Technopolis“ im Gegensatz zu bisherigen Küstenindustriekomplexen wesentlich umweltfreundlicher sind. Folglich kann man ausführen, daß das Dezentralisierungs-Programm, d.h. die „Technopolis“, mit der Umweltschutzpolitik Hand in Hand geht.

Solche Vorstellungen sind im Vergleich zur Bundesrepublik Deutschland in Japan eher realisierbar, da hier sowohl Arbeitnehmer als auch Unternehmen wesentlich flexibler und mobiler sind. In Deutschland ist primär die Bindung an die Heimat stärker ausgeprägt. Dementsprechend ist auch bei den Unternehmen eine geringere Neigung vorhanden, den Gründerstandort zu verlassen. Denn die Wirtschaftslogik ist nicht nur durch die i.e.S. wirtschaftlichen Bedingungen, sondern auch und entscheidend durch die in einer Gesellschaft herrschenden Lebenseinstellung der Arbeitnehmer und Unternehmer bedingt. Wie K. Sumiya ausführt, ist Wirtschaft in diesem Sinne eine Art der Kultur¹⁴.

VI.

Japan und die Bundesrepublik Deutschland wurden beide nach dem 2. Weltkrieg aus den Ruinen rasch wieder aufgebaut und erlebten ein hohes Wirtschaftswachstum. Auf die Umweltprobleme bezogen reagierte die Wirtschaft in beiden Ländern ähnlich. Es bedurfte eines längeren Prozesses zur Entwicklung eines umweltpolitischen Problembewußtseins und entsprechender Konzepte sowie ihrer politischen und ökonomischen Umsetzung. Große Unterschiede gibt es dagegen in den geographischen und naturräumlichen Gegebenheiten beider Länder sowie in der Struktur und Entwicklung der Wirtschaft selbst, wobei die sehr unterschiedliche „Wirtschaftskultur“ eine wesentliche Rolle spielt.

Die Geschichte der Raumplanung in Japan zeigt, daß „Landesentwicklungspläne“ nicht gegen die autonomen ökonomischen Entwicklungen funktionieren, nicht die „Logik der Wirtschaft“ außer Kraft setzen können. Es ist zu vermuten, daß dies auch in Zukunft der Fall sein wird. Dabei werden allerdings umweltpolitische Aspekte und Maßnahmen eine zunehmend bedeutendere Rolle spielen. Geänderte Einstellungen der Bevölkerung, stärkere Artikulation der Bürgerwünsche, Reaktionen der Politiker und nicht zuletzt ein umweltgerechteres Verhalten der Betriebe selbst dürften die entscheidenden Faktoren sein. Allerdings ist davon auszugehen, daß die Umweltschutz- und Raumordnungssysteme sowohl in der Bundesrepublik als auch in Japan ihre speziellen Eigenschaften erhalten und fortentwickeln werden.

Anmerkungen

1 Aus diesem Grund möchte ich mich hier auf den Bereich Autoabgase als ein Beispiel der verschiedenen Umweltprobleme konzentrieren. Selbstverständlich sind andere Umweltprobleme gleichrangig. Demnächst erscheint z.B. das Buch „Umweltschutz in Japan“ von S. Tsuru und H. Weidner, das die japanischen Erfahrungen hinsichtlich Rauchgasentschwefelungsanlagen bei Kraftwerken beinhaltet.

2 Vgl. K. Miyamoto 1984, S. 10, 54, 64 und 76.

3 Vgl. K. Miyamoto 1984, S. 76.

4 In Ergänzung hierzu hat Japan 6 Jahre später nach Einführung des Beschränkungswertes ab 1976 die Inspektionsintervalle des neuen Autos von 2 Jahren auf 3 Jahre verschoben.

5 Siehe Statistisches Bundesamt (Hrsg.) 1984 und W. Flüchter. In: Geographische Rundschau 1984, H. 3, S. 101.

6 Vgl. W. Flüchter. In: Erdkunde H. 2, 1984.

7 Vgl. W. Flüchter. In: Geographische Rundschau 1984, H. 3, S. 107.

8 M. Yamada 1982 (unveröffentlichtes Vorlesungsmanuskript).

9 In diesem Zusammenhang beinhaltet die Raumordnungspolitik der Bundesrepublik Deutschland unterschiedliche Zielsetzungen und Konzeptionen. Ich beurteile diese Politik hinsichtlich der Zielkonkretisierung und einer erfolgreichen methodischen Einbindung skeptisch (vgl. M. Yamada 1981).

10 Siehe K. Miyamoto 1984, S. 16.

11 Vgl. P. Schöller 1984.

12 Siehe P. Schöller 1984, S. 96.

13 Die großen Unternehmen haben oft das Ledigenheim in Nachbarschaft zu den Fabriken und die Wohnsiedlung für verheiratete Arbeitnehmer im ländlichen Umland der städtischen Zentren errichtet.

14 Siehe K. Sumiya 1984, S. 275.

Schrifttum

- Flüchter, W.: Umweltproblematik und Umweltschutzpolitik in Japan. In: Geographische Rundschau. — Braunschweig 1984, H. 3, S. 100 — 113.
- Ders.: Japan: Hafen-, Industrie- und Infrastrukturausbau durch Neulandgewinnung an der Küste. In: Erdkunde. — Bonn 1984, H. 2, S. 125 — 136.
- Kölner Stadt-Anzeiger vom 24./25. November 1984.
- Mayer, A.: Der binnenländische Luftverkehr Japans im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern. In: Geographische Rundschau. — Braunschweig 1984, H. 3, S. 126 — 136.
- Miyamoto, K.: Environmental problems and citizen's movements in Japan. In: The Japan Foundation Newsletter, Vol. XI. — Tokyo 1983, Nr. 4, S. 1 — 12.
- Ders. (Hrsg.): *Kōgai Dōjidaishi* (Die gegenwärtige Geschichte der Umweltschäden). — Tokyo 1984.
- Nakamura, G.: Daisanji Zenkoku Sōgokaiatsu Keikaku no Kōsō to Genjitsu (Konzept und Realität des dritten Landesentwicklungsplanes). In: Keizai Chirigaku Nenpō. — Tokyo 1980, Nr. 3.
- Schöller, P.: Technopolis. In: Geographische Rundschau. — Braunschweig 1984, H. 3, S. 94 — 98.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistik des Auslandes — Japan. — Wiesbaden 1984.
- Sumiya, K.: Kindaikeizaizin no Rekishisei to Gendaisei (Geschichtlichkeit und Gegenwärtigkeit des modernen homo oeconomicus). — Tokyo 1984.
- Yamada, M.: 1970 nendai Zenhan no Nishi doitsu no Chiikiseisaku (Regionale Wirtschaftspolitik in der Bundesrepublik Deutschland während der ersten Hälfte der siebziger Jahre). In: Keizaigaku Zasshi, Vol. 82. — Osaka 1981, Nr. 3, S. 62 — 78.

Makoto Yamata