25. Februar 2018, von Michael Schöfer Kostenübernahme durch den Staat wäre ein Skandal

Was sich in puncto Kostenübernahme der Nachrüstung von Diesel-Fahrzeugen tut, ist ein Skandal. Euro 5- und Euro 6-Diesel ließen sich mit einem SCR-Katalysator nachrüsten, der laut Umweltbundesamt im Realbetrieb die Stickoxidemissionen um mehr als 90 Prozent verringert. [1] Kosten: zwischen 1.500 und 2.000 Euro pro Fahrzeug. [2] Nach Angaben des Kraftfahrtbundesamtes gab es Anfang 2017 3,5 Mio. Diesel-Fahrzeuge der Emissionsklasse Euro 4, 5,9 Mio. Diesel-Fahrzeuge der Emissionsklasse Euro 5 und 2,6 Mio. Diesel-Fahrzeuge der Emissionsklasse 6 (Euro 3: vernachlässigbare 94.148). [3] Würde die Autoindustrie zumindest alle Euro 5- und Euro 6-Diesel komplett umrüsten, müsste sie dafür zwischen 12,8 und 17 Mrd. Euro berappen. Zweifellos ein stolzer Preis.

Allerdings hat allein der VW-Konzern im vergangenen Jahr einen Nettogewinn von 11,4 Mrd. Euro erwirtschaftet. [4] Und Daimler fuhr einen Nettogewinn von 10,9 Mrd. Euro ein. [5] Die aktuellen Zahlen von BMW liegen zwar noch nicht vor, doch betrug der Nettogewinn des Münchner Autobauers im Jahr 2016 stolze 6,9 Mrd. Euro. [6] Nimmt man die großen Drei zusammen, sind das sage und schreibe 29,2 Mrd. Euro. Nettogewinn, wohlgemerkt. So gesehen ist die Umrüstung für die Autoindustrie also durchaus verkraftbar. Sie könnte umrüsten, sie will bloß nicht. Zumindest nicht auf eigene Kosten. Angesichts dessen gibt es überhaupt keinen Grund, dem Steuerzahler die Kosten aufzudrücken. Nicht einmal zum Teil. Die Autoindustrie hat den Schaden selbst verursacht, und dann soll sie ihn auch beseitigen.

[1] Umweltbundesamt vom 20.02.2018, Neun Fragen und Antworten zum Diesel

[2] Autozeitung vom 22.02.2018

[3] Focus-Online vom 28.12.2017

[4] Süddeutsche vom 23.02.2018

[5] manager magazin vom 01.02.2018

[6] BMW Group, Geschäftsbericht 2016, Gewinn-und-Verlust-Rechnungen des Konzerns und der Segmente