

Schwarzer Freitag für die Autobranche

630 000 Autos der Marken Audi, Porsche, Mercedes, VW und Opel kommen in die Werkstätten

Von Annika Grah
und Anne-Béatrice Clasmann

Berlin/Stuttgart. Bislang waren sich die deutschen Hersteller einig. VW sei ein Einzelfall, die Branche dürfe nicht unter Generalverdacht geraten – das hat die Autoindustrie seit Beginn der Abgas-Affäre nimmermüde wiederholt. Doch nun wird klar: Probleme mit Abgassystemen gehen weit über Volkswagen hinaus. Zumindest gibt es eine große Grauzone, in der sich deutlich mehr Hersteller getummelt haben, als bislang bekannt war. Von einem „freiwilligen Rückruf“ von rund 630 000 Autos ist jetzt die Rede.

Aber ganz so freiwillig sind die versprochenen Maßnahmen zur „Optimierung“ der Diesel-Fahrzeuge, die Audi, Mercedes, Opel, Porsche und VW jetzt mit dem Bundesverkehrsministerium vereinbart haben, wohl doch nicht. Denn ohne den VW-Skandal, der in den USA seinen Anfang genommen hatte, hätte es die Nachprüfungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) wahrscheinlich nie gegeben. Hinzu kamen der Druck der Öffentlichkeit.

Daimler beordert nach den Abgas-Nachprüfungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) gut eine Viertelmillion Autos in die Werkstätten. Man bietet – in Europa – freiwillig für 247 000 Fahrzeuge ein Software-Update an, wie der Konzern auf Anfrage mitteilte. Betroffen seien die Autos der A-, B-, CLA- und GLA-Klasse sowie die V-Modelle.

Nachdem Volkswagen zugegeben hatte, Emissionswerte mit einem Abschaltmechanismus („defeat device“) manipuliert zu haben, betonten die übrigen Autohersteller unisono, sie hätten nicht geschummelt.

Die Abgasreinigung werde zwar in bestimmten Fällen – vor allem bei niedrigen Temperaturen – herunterregelt, räumten Konzerne wie BMW und Daimler ein. Das bewege sich allerdings alles im Rahmen des Legalen und diene nur

dem Schutz von Bauteilen im Motor, die sich sonst mit unverbrannten Rückständen zusetzen. Das sehen die Behörden nun etwas anders. Zwar betont auch das Verkehrsministerium, die sogenannten Thermofenster seien nicht illegal. Allerdings gibt es inzwischen auch beim KBA Zweifel, ob dieser „Bauteilschutz“ nicht in einigen Fällen nur eine Ausrede ist, um die Überschreitung der Grenzwerte zu rechtfertigen. Das US-Justizministerium hat offenbar auch einen Verdacht.

Daimler teilte mit, der Konzern strenge auf Aufforderung des Ministeriums interne Untersuchungen über die offiziellen Abgaswerte an. Mit dem Rückruf in Deutschland ist das Haus von Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) jetzt die erste europäische Behörde, die nach den Nachmessungen von Dieselfahrzeugen ernsthafte Konsequenzen auch für andere Autohersteller als Volkswagen zieht.

„Deutschland braucht nicht nur legale Autos, sondern saubere Autos“, sagte Greenpeace-Experte Tobias Austrup. Ein simples Software-Update aber mache die Luft in den Städten nicht besser. „Solange Minister Dobrindt den Autokonzernen offiziell erlaubt, dass Dieselfahrzeuge die geltenden Grenzwerte auf der Straße weiterhin um ein Vielfaches überschreiten, wird der Diesel-Skandal nicht enden.“

Dass die Abgaswerte, die auf dem Prüfstand gemessen werden, wenig mit den Werten auf der Straße zu tun haben, galt schon länger als offenes Geheimnis. Genauso ist bekannt, dass auf den Prüfständen erlaubterweise getrickt wird. So dürfen zum Beispiel die Reifen aufgepumpt werden, um den Rollwiderstand zu senken. Das führt zu Abweichungen zwischen Test und Realität. Dobrindt plant nun „Doping-Tests“ für Autos. Realistische Ergebnisse bringen sollen außerdem die „Real Driving Emissions“, die in der EU von 2017 an schrittweise eingeführt werden und Labortests ergänzen. Allerdings gibt es auch hier Hintertürchen.

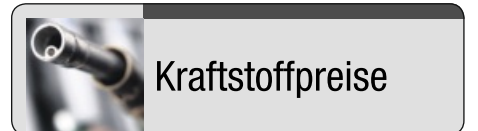


UMWELTSCHÜTZER sagen es schon lange. Doch jetzt ist es auch amtlich: Viele in Deutschland fahrende Autos stoßen im Verkehr sehr viel mehr Stickoxide aus als bei Abgastests. Das hat Konsequenzen. Foto: dpa

„Noch ist der Sprit günstig“

Karlsruhe (BNN). Autofahrer tankten gestern Morgen in Karlsruhe bis zu acht Cent pro Liter günstiger als vor einer Woche. Und das, obwohl der Ölpreis für die Sorte Brent nach deutlichen Schwankungen am Mittwoch seinen höchsten Preis seit fünf Monaten erreicht hatte. In den nächsten Tagen rechnet der ADAC daher mit einem Anstieg der Preise. Einzelne Stationen in Pforzheim und Baden-Baden haben bereits reagiert, wie die wöchentliche Auswertung des Automobilclubs ergab.

Der Preis für einen Liter Benzin war im Vergleich zur Vorwoche in Karlsruhe um fünf bis acht Cent gefallen. In Baden-Baden und Pforzheim waren die Preise von minus zwei bis plus zwei Cent unterschiedlich korrigiert worden. Ein Liter Super E10 kostete danach in Karlsruhe mehrheitlich 1,219 Euro. An



den Markentankstellen in Pforzheim waren 1,259 Euro, in Baden-Baden an den meisten Stationen 1,289 Euro fällig.

Dieselfkraftstoff kostete in Karlsruhe pro Liter zwei bis sieben Cent weniger als vor einer Woche. In Baden-Baden und Pforzheim hatten sich die Preise um minus ein bis plus ein Cent geändert. Während an den Markentankstellen der Fächerstadt der Diesel meist für 1,009 Euro zu haben war, kostete ein Liter Diesel in Pforzheim im Schnitt 1,049 Euro, in Baden-Baden 1,069 Euro.

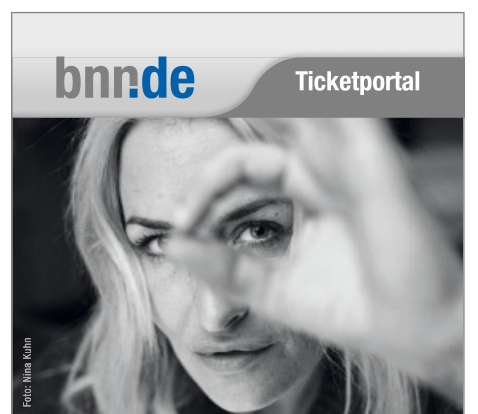
Unter Telefon (07 21) 8 10 40 informiert der ADAC über Kraftstoffpreise einzelner Tankstellen in Karlsruhe, Pforzheim und Baden-Baden. Hier die ermittelten Höchst- und Tiefstpreise:

Super E 10 wurde in Karlsruhe für 1,179 Euro bis 1,229 Euro, in Baden-Baden für 1,279 Euro bis 1,289 Euro, in Pforzheim für 1,229 Euro bis 1,289 Euro angeboten.

Super E 5 kostete in Karlsruhe 1,199 Euro bis 1,249 Euro, in Baden-Baden 1,299 Euro bis 1,309 Euro, in Pforzheim 1,249 Euro bis 1,309 Euro.

Diesel kostete in Karlsruhe 0,969 Euro bis 1,049 Euro, in Baden-Baden 1,059 Euro bis 1,069 Euro, in Pforzheim 1,029 Euro bis 1,069 Euro.

—Anzeige—



Sarah Connor

04. 06. 2016 |

Residenzschloss Rastatt

Gefühlsvolle Lieder, berührende Texte und eine unglaubliche Stimme: Sarah Connor vereint alles, was eine große Pop-Künstlerin braucht. Und so gilt sie zu Recht als eine der erfolgreichsten deutschen Sängerinnen.

Tickets ab sofort auf tickets.bnn.de oder in unseren Geschäftsstellen: Lammstraße KA, Bühl und Achern

reservix BNN Caroline Schürmann ADAC Mercedes-Benz bnn.de

Wolfsburg (dpa). Angesichts der immensen Kosten für den Abgas-Skandal muss Volkswagen den größten Verlust seiner Konzerngeschichte verkraften. Im vergangenen Jahr lag das Ergebnis unterm Strich mit minus 1,6 Milliarden Euro massiv in den roten Zahlen. Das teilte Europas größter Autobauer gestern in Wolfsburg nach einer Sitzung des Aufsichtsrats mit. 2014 stand noch ein Gewinn von knapp elf Milliarden Euro in den Büchern. Das operative Ergebnis sackte von 12,7 Milliarden Euro 2014 auf minus 4,1 Milliarden.

Der Abgas-Skandal lässt auch die Dividende erheblich einbrechen. Der Konzern will für jede seiner stimmrechtslosen Vorzugsaktien nur noch

Mega-Miese durch Krise

16,2 Milliarden Euro Rückstellungen für VW-Affäre

0,17 Euro ausschütten. Vor einem Jahr war für 2014 noch der Rekordwert von 4,86 Euro geflossen.

Für die Folgen des Diesel-Skandals muss der Konzern in seiner Bilanz für 2015 rund 16,2 Milliarden Euro zurückstellen. Dazu kommen unter anderem jeweils 200 Millionen Euro für Umbauten in der Lastwagen- und Pkw-Sparte. Damit steigt der Puffer für Sonderbelastungen insgesamt auf 16,9 Milliarden Euro an. Zuletzt hatte

es 1993 einen Jahresfehlbetrag gegeben. Der VW-Konzern verschiebt derzeit seinen für Ende April angekündigten Zwischenbericht zur Schuldfrage im Abgas-Skandal auf unbestimmte Zeit. Die Verzögerung hänge mit „unvertretbaren Risiken“ für den Konzern zusammen, weil sich mögliche Strafen gegen das Unternehmen mit einer Veröffentlichung erhöhen könnten.

Der Abgasskandal hat auch die VW-Dachgesellschaft Porsche SE belastet.

Wegen der Verluste bei Volkswagen habe man 2015 einen Nachsteuerverlust von voraussichtlich 273 Millionen Euro gemacht, so die Beteiligungsgesellschaft in Stuttgart. 2014 hatte es noch einen satten Gewinn von gut drei Milliarden Euro gegeben.

Neues auch zum Thema Boni: Der Vorstand des VW-Konzerns stellt seinen Anspruch auf Bonuszahlungen nur in Teilen zurück und muss keinen endgültigen Verzicht in Kauf nehmen. Zwar behalte der Konzern etwa 30 Prozent der variablen Vergütung der Vorstände ein. Das Geld werde aber in Aktien umgewandelt und geparkt, erklärte der VW-Aufsichtsrat und Ministerpräsident Stephan Weil (SPD).

Messe ohne sexy Models

Auf der Peking Automesse wird es in diesem Jahr keine offeneren Hostessen mehr neben den neuen Autos zu sehen geben. Wie in Shanghai im Vorjahr haben auch in der chinesischen Hauptstadt die Organisatoren der am Montag beginnenden Ausstellung leicht bekleidete Models verbannt. Es gelte, „ein besseres Umfeld zu schaffen, damit die Leute ihre Aufmerksamkeit auf die Technologie, Produkte, Entwicklung und Innovation richten“, hieß es nach Angaben des Veranstalters in einer Mitteilung an die rund 2 000 Aussteller aus 14 Ländern.

Die Messe auf dem größten Automarkt der Welt zählt zu den wichtigsten Ausstellungen der Branche. Stärker noch als in anderen Ländern gehörten in China die Motorhauben-Mädchen traditionell zur Automessen-Kultur, was allerdings die Sittenwächter auf den Plan rief.



AUTOS JA, MINIRÖCKE NEIN: Szenen wie diese aus dem Jahr 2012 gehören auf dem Autosalon in Peking der Vergangenheit an – es soll züchtig zugehen. Foto: dpa

Daimler liefert Energiespeicher

Stuttgart/Karlsruhe (BNN). Die Daimler AG hat mit der Auslieferung stationärer Energiespeicher von Mercedes-Benz für den Einsatz in privaten Haushalten begonnen, wie sie gestern mitteilte. Die Lithium-Ionen-Akkus werden von der Daimler-Tochter Deutsche Accumotive produziert und über ausgewählte Vertriebs- und Kooperationspartner angeboten. Aktuell kooperiert das Unternehmen unter anderem mit dem Karlsruher Energiekonzern Energie Baden-Württemberg (EnBW), dem Solarspezialisten SMA sowie einigen Großhändlern. Stationäre Batteriespeicher werden in der Regel zusammen mit einer Fotovoltaikanlage installiert. Rund 500 Installateure wurden bereits bundesweit geschult.

Karlsruhe. Über IT-Sicherheit wird seit Jahren heftig diskutiert. Cyberangreifer lassen sich immer neue Methoden einfallen, um die Abwehrmechanismen zu überlisten. Sicherheitsexperten versprechen immer bessere Systeme, um die Schlupflöcher zu schließen. Doch ein Problem ist scheinbar nicht in den Griff zu bekommen: Es schreibt unter anderem gerade diese Zeilen – der Nutzer.

Doch während der Durchschnitts-„User“, um in der IT-Sprache zu bleiben, zumindest die grundlegenden Sicherheits-Spielregeln befolgt, gibt es auch die ganz schwierigen Fälle. Für genau jene haben die EDV-Abteilungen dieser Welt einen Ausdruck geprägt: den „DAU“ – der dümmste anzunehmende User. Der DAU hat es 2009 sogar in den Duden geschafft. Im Internet

Ist der DAU wirklich dumm?

Sicherheitsexperte fordert anderen Umgang der IT-Abteilungen mit den Nutzern

gibt es unzählige Videos und Scherzforen zu ihm, in Firmen wird er von Kollegen und IT-Administratoren belächelt. Genau auf seinem Niveau müsse man jedoch mit Sicherheitsbemühungen ansetzen, wenn die Schwachstelle Nutzer vermieden werden soll. Zu diesem Schluss kommt Christoph Schäfer, Sicherheitsberater bei der Firma securvo, in einem Vortrag bei der Karlsruher IT-Sicherheitsinitiative.

Dem DAU generell Dummheit zu unterstellen, sei falsch. Er agiere vielmehr nach den gewöhnlichen Hirnfunktionen, so Schäfer. Dinge wie die Verlust-

aversion („da nimmt mir jemand das freie Surfen im Internet weg“) oder der Framing-Effekt („die Webseite sieht vertrauenswürdig und schön aus“) spielen eine Rolle. „Unser Gehirn funktioniert nicht perfekt – auch wenn wir das denken“, sagt Schäfer.

Entsprechend sei eine richtige Schulung im Bezug auf die Sicherheit wichtig. Der Experte setzt auf persönliche und positive Ansprachen. „Sie bringen ihrem Kind ja auch nicht bei, dass es nicht an die heiße Herdplatte fassen darf, indem Sie seine Hand darauf drücken.“ Zwinge man einem User jeden

Monat eine Passwortänderung auf, führe dies beispielsweise letztlich nur dazu, dass dieser entweder sehr einfache Passwörter wählt oder diese aufschreibt und auf einem Zettel an den Bildschirm klebt. „Man braucht Kompromisse“, ist Schäfer überzeugt.

Der DAU sei letztlich „der anzunehmende User“ und dürfe in Firmen nicht wie ein IT-Sicherheitsprofi behandelt werden. „Denn der Empfänger bestimmt letztlich die Botschaft“, sagt Schäfer und fordert: „Man muss Sicherheit greifbar machen.“ Das heißt letztlich auch: Den DAU nur zu belä-

cheln, bringt weder EDV-Abteilungen noch deren Firmen im Bemühen um Sicherheit weiter.

Schäfer schränkt aber ein: „100-prozentige Sicherheit gibt es nicht.“ Als Beispiel führt er den Locky-Virus an. „Da werden Word-Dateien als Bewerbungsunterlagen an Personalabteilungen verschickt. Natürlich werden die dann geöffnet. Da hat man eigentlich keine Chance.“ Gefälschte PayPal- oder Facebook-Webseiten seien inzwischen so professionell gemacht, dass sie für Laien kaum zu erkennen sind. Virens Scanner helfen hier quasi nicht. „Da hilft nur: nicht öffnen.“ Der DAU – und das sind dann doch die meisten von uns – müsse letztlich dazu gebracht werden, bei ersten Zweifeln bezüglich der Sicherheit, sofort die IT-Abteilung einzuschalten. Mario Beltschak