

Über 30 Milliarden Euro für Kurzarbeit in diesem Jahr

BERLIN (AFP) - Die Kosten für die im Zuge der Corona-Pandemie gestiegene Kurzarbeit könnten laut dem Chef der Bundesagentur für Arbeit (BA), Detlef Scheele, am Ende des Jahres bei mehr als 30 Milliarden Euro liegen.



Detlef Scheele
FOTO: DPA

„Der Bund müsste dann aushelfen“, sagte Scheele dem Berliner „Tagesspiegel“. Ausgezahlt habe die BA bislang aber lediglich 2,5 Milliarden Euro an Kurzarbeitergeld.

Dass die Summe noch vergleichsweise niedrig sei, liege daran, dass viele Unternehmen noch nicht abgerechnet hätten, sagte Scheele. Bei den Neuanträgen für Kurzarbeit hat Deutschland nach seiner Einschätzung das Schlimmste hinter sich. Er warnte zugleich Unternehmen, Kurzarbeit anzumelden und dann doch mehr arbeiten zu lassen. „Wer mehr arbeiten lässt als angegeben, begeht Schwarzarbeit“, sagte Scheele. „Wir werden die Schlussabrechnung genau prüfen, werden uns alle eingereichten Dokumente detailliert ansehen und gegebenenfalls nachforschen.“

Europa-Geschäft von Hertz nicht von Pleite betroffen

WASHINGTON (dpa) - Das internationale Geschäft des Autovermieters Hertz in Europa ist vom Insolvenzantrag der US-Leihwagenfirma nicht betroffen. Gleiches gilt für die Franchise-Partner. Das teilte das Unternehmen aus Estero im US-Bundesstaat Florida am Wochenende mit. Hertz hatte am vergangenen Freitag wegen eines „plötzlichen und dramatischen“ Einbruchs bei Umsätzen und Buchungen Gläubigerschutz nach Kapitel 11 des US-Insolvenzrechts angemeldet. Die Idee hinter diesem Verfahren ist, ein Unternehmen zu sanieren, während Geldgeber zumindest auf einen Teil ihrer Forderungen verzichten. Das Unternehmen ähzt bereits seit Jahren unter einem Schuldenberg, der zuletzt rund 19 Milliarden Dollar erreichte.

DGB beharrt auf Kaufprämie für Autos

OSNABRÜCK (dpa) - Um die deutsche Wirtschaft in der Corona-Krise wieder auf die Beine zu bringen, beharrt der Deutsche Gewerkschaftsbund trotz Kritik auf einer Kaufprämie für Autos. „Auch eine Kaufprämie für Fahrzeuge ist sinnvoll, wenn sie technologieoffen ist und auch für emissionsarme Verbrenner gilt“, sagte DGB-Vorstandsmitglied Stefan Körzell der „Neuen Osnabrücker Zeitung“. Zuletzt hatten die Wirtschaftsweisen die derzeit diskutierte Kaufprämie abgelehnt. Zur Ankurbelung des Konsums forderte Körzell zudem ein Konjunkturprogramm der Bundesregierung. Investiert werden müsse in moderne Schulen, schnelle Internetanschlüsse, den Breitbandausbau und eine flächendeckende Ladeinfrastruktur für E-Mobilität.

Kritik an Konzernen wegen Dividendenzahlungen

BERLIN (dpa) - Unionsfraktionschef Ralph Brinkhaus hat Konzerne kritisiert, die Dividenden an Aktionäre zahlen und zugleich wegen der Corona-Pandemie Kurzarbeitergeld in Anspruch nehmen. „Das halte ich für ein falsches Signal“, sagte der CDU-Politiker der „Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung“. „Die Aktionäre profitieren davon, dass die Solidargemeinschaft mit ihrem Geld letztlich auch den Unternehmenswert erhält. Wenn sie obendrauf noch eine Dividende bekommen, dann ist das unfair gegenüber den Steuerzahlern und auch gegenüber den Mitarbeitern.“ Zu denjenigen Konzernen, die trotz Kurzarbeitergeld Dividenden ausgezahlt haben, gehört beispielsweise der Autobauer BMW.

Sicherer ohne Fahrer

Ehemalige Airbus-Techniker wollen autonomes Fahren mit Flugzeugtechnik voranbringen

Von Simon Siman

MARKDORF - Christian Meyer sieht eine Revolution auf der Straße voraus. Das autonome Fahren, sagt er, wird nicht nur den Verkehr und das Straßenbild für immer verändern. Die ganze Art, wie Autos gedacht werden, ändere sich. Meyer denkt bereits jetzt an selbstfahrende Büros, und Autobesitzer, die nur noch auf der Rückbank sitzen – während das Auto sie intelligent und sicher ans Ziel bringt. „Es ist die nächste Evolutionsstufe in der Fortbewegung“, sagt Meyer, Geschäftsführer von Lake Fusion Technologies – einem Start-up im Bodenseekreis, das mit Lasertechnik und Erfahrung aus der Luftfahrt das autonome Fahren voranbringen will. Die sechs Gründer sind allesamt ehemalige Airbus-Mitarbeiter.

Seit November 2018 gibt es Lake Fusion Technologies (LFT). Hinter dem Firmennamen sieht das Start-up seine DNA. Lake stehe für den Firmensitz in Markdorf und das High-Tech-Cluster Bodensee. Fusion sei eine Anspielung auf die Verknüpfung verschiedener Daten, die laut Meyer als Quelle für das autonome Fahren notwendig sind. LFT verbindet Kameras, Radare und Lidare – laserbetriebene Radare – um mit einem Testfahrzeug Daten zu sammeln. Technologies meint die Verbindung des Unternehmens aus Start-up-Charakter und Erfahrung aus der Luftfahrt.

Auf selbstfahrende Autos zu setzen, ist nicht neu. Bereits in den 1980er- und 1990er-Jahren wurden an der Münchner Universität und an der US-amerikanischen Carnegie Mellon University an führerlosen Autos gearbeitet. Was LFT jedoch laut Meyer bei der Weiterentwicklung dieser Technik unterscheidet, ist die Erfahrung und das Sicherheitsdenken aus der Luftfahrt.

Vor ihrem Schritt in die Selbstständigkeit haben die sechs Gründungsmitglieder von LFT laserbasierte Sicherheitstechnik für Helikopter bei Airbus entwickelt. Mithilfe von Lidaren, die bei schlechter Sicht durch Wolken und Nebel sehen können, arbeiteten sie an einem sicheren Autopiloten für Hubschrauber. „Dieses Wissen – und vor allem unsere Erfahrung – wollten wir für die Entwicklung vom autonomen Fahren von Autos nutzen“, sagt Meyer bei der Vorstellung seines Unternehmens.

Vor allem Algorithmer, System- und Softwareentwickler arbeiten bei LFT. Mithilfe von Lidaren entwickeln sie laserbasierte Umfeldmodelle im Straßenverkehr. Grundlage dafür sind Fahrdaten, die LFT mit einem Testfahrzeug, einem technisch aufgerüsteten VW-Passat, selbst sammelt. Auf dem Dach des Passats sind jeweils vier Kameras und Lidare, zwei Navigationssysteme sowie ein Radar verbaut und mit zwei



Autobahn A 8 bei Stuttgart: Autonom fahrende Autos könnten durch intelligente Steuerung von Geschwindigkeit und Fahrabstand Unfälle frühzeitig vermeiden, ist sich LFT-Chef Christian Meyer sicher.
FOTO: ARNULF HETTRICH/IMAGO IMAGES

Computern verbunden. Auf diese Weise sammeln die Entwickler während der Fahrt zeitgleich unzählbare Datenmengen, aus denen komplexe Umfeldmodelle von Verkehrssituationen entstehen.

Der Passat fährt dabei nicht selbst autonom, sondern ist ein reines Testfahrzeug. Ziel der LFT-Entwickler ist es, während realistischer Fahrsituationen im Straßenverkehr – zu allen Tageszeiten und Wetterbedingungen – Daten zu sammeln. Die Produkte, die LFT mit diesen Daten entwickelt, sollen die Sicherheitstechnik von bereits verfügbaren Fahrsensenzsystemen verbessern und eines Tages das vollständig autonome Fahren so sicher machen wie das Fliegen.

Derzeit verkauft LFT vier Produkte: sicherheitsrelevante Softwareentwicklungen, das Referenzsystem, mit dem LFT die Rohdaten während der Testfahrten sammelt, einen beratenden Experten-Service sowie das ganzheitliche System zur Erfassung der Umfeldwahrnehmung. Laut Geschäftsführer Meyer ist die gesamte Autoindustrie an den LFT-Produkten interessiert. Von Autobauern wie VW, Audi, Mercedes und BMW über Zulieferer wieZF und Continental bis hin zu Lidar-Herstellern und Forschungsprojekten – LFT ist laut Meyer mit allen im Gespräch und hat bereits erste Kunden.

In diesem Jahr, so Meyer, soll es richtig losgehen. Ende April sei ein Auftrag eines „renommierten deut-

schen Premium-Automobilherstellers“ gewonnen worden, für den LFT ein Lidar-System entwickeln soll. Und Anfang des Monats habe der Rüstungskonzern Hensoldt LFT beauftragt, Systeme weiterzuentwickeln, die das Fliegen mit Hubschraubern unter schlechten Sichtverhältnissen und in komplexen Umgebungen wie Städten oder im Gebirge sicherer machen sollen.

Finanziert wird das Start-up bislang von einem US-amerikanischen Privatinvestor. Über den Namen des Geldgebers hält sich LFT bedeckt. Nur so viel sei gesagt: Es ist kein strategischer Investor, sondern jemand, der auf die Technik und das Investment setzt. Elf Mitarbeiter werden derzeit aus den USA finanziert. „In vier bis fünf Jahren wollen wir auf eigenen Beinen stehen“, sagt Meyer, der sich jüngst auch über eine Zuzugung im „sechsstelligen Euro-Bereich“ vom Bundeswirtschaftsministerium aus dem Innovationsprogramm Mittelstand freuen konnte. Das Geld soll in die Lidar-Produktentwicklung fließen. Für dieses Jahr peilt Meyer einen Umsatz von vier Millionen Euro und eine Verdoppelung der Mitarbeiterzahl an.

„Der Markt und das Potenzial für selbstfahrende Autos ist derzeit noch gar nicht abschätzbar“, sagt Meyer. Er vergleicht die evolutionäre Entwicklung der Mobilität durch das autonome Fahren mit der Entwicklung von Mobiltelefonen durch das Smartphone. „Damals konnte sich noch

niemand vorstellen, wie viele Veränderungen das Smartphone mit sich bringt“, sagt Meyer. An die ursprüngliche Funktion mobil zu telefonieren denke heute niemand mehr beim Kauf eines neuen Smartphones. Heute dienen die Alleskönner als mobiles Kino, Reiseplaner, Zeitung oder Online-Banking-Tool. Kaum ein Bereich des privaten Lebens ist vom Smartphone unbeeinflusst geblieben.

Ähnlich radikal verändere das autonome Fahren den Individualverkehr. „Wenn Autos autonom fahren, sind es strenggenommen keine Autos mehr“, sagt Meyer. Die selbstfahrenden Büros und Fahrzeuge dienen dann in erster Linie der sicheren und zeitsparenden Fortbewegung. Zudem würde die Zahl der Verkehrstoten durch autonomes Fahren laut Meyer statistisch auf null sinken. So, wie es beim Flugverkehr – gemessen an der Anzahl der täglich beförderten Passagiere – bereits der Fall ist.

„In der Flugzeugbranche ist es vollkommen normal, dass die Sicherheit über allem steht. Jede Technik, die für Flugzeuge entwickelt wird, hat das Ziel, Schäden und Unfälle komplett zu vermeiden.“ Die Automobilindustrie dagegen habe bislang immer versucht, die Schäden im Falle eines Unfalls zu verringern – etwa durch Knautschzonen oder Airbags. Autonome Autos, da ist sich Meyer sicher, würden durch intelligente Steuerung von Geschwindigkeit und Fahrabstand Unfälle frühzeitig vermeiden.



Zwei Chefs, eine Vision: Das autonome Fahren soll so sicher sein wie das Fliegen. Christian Meyer (links), Geschäftsführer von LFT, und Thomas Wichert, Vertriebsleiter von LFT.
FOTO: SIMON SIMAN

Volkswagen und die Frage nach der Sittenwidrigkeit

Der Bundesgerichtshof verkündet an diesem Montag sein Urteil über Schadenersatzansprüche von Dieseln Kunden

Von Wolfgang Mulke

BERLIN - Der Bundesgerichtshof (BGH) wird an diesem Montag ein wegweisendes Urteil verkünden. Das Gericht kläre, „ob Volkswagen sich bei dem Einbau von Abschalt-einrichtungen in Dieselfahrzeugen sittenwidrig verhalten hat“, erläutert Klägeranwalt Claus Goldenstein. Bestätigen die Richter diese Rechtsauffassung, werden sie auch über die fälligen Entschädigungsleistungen entscheiden.

Dabei geht es um die Frage, ob das Unternehmen den vollen Kaufpreis zurückerstatten muss oder einen Betrag für die zwischenzeitliche Nutzung des Fahrzeugs abziehen darf. In der Verhandlung am 5. Mai hatte das Gericht angedeutet, dass es eher dem Kläger als dem Konzern zuneigt. VW hat einen Schaden für die Autofahrer stets bestritten, weil die Fahrzeuge ja uneingeschränkt genutzt werden



Herbert Gilbert, Kläger gegen den Autobauer VW im Dieselskandal, vor dem Bundesgerichtshof (BGH): Er will seinen 2014 gekauften Gebrauchtwagen an Volkswagen zurückgeben und dafür den vollen Preis von rund 31 500 Euro erstattet haben.
FOTO: ULI DECK/DPA

können. Geklagt hatte Herbert Gilbert, Besitzer eines VW Sharan 2.0 TDI match, den er 2014 für 31 490 Euro erworben hatte. Er fühlt sich von VW getäuscht und betrogen. Das Verfahren steht nun stellvertretend für Tausende andere zur Entscheidung an. Es ist das erste Grundsatzurteil in dieser Sache. Die bisherigen Urteile unterer Instanzen sind unterschiedlich ausgefallen. Im vorliegenden Fall hatte das Gericht den Anspruch auf den Kaufpreis bestätigt, davon jedoch eine Nutzungsentschädigung abgezogen. Demnach bekäme der Kläger inklusive Verzugszinsen noch 28 411 Euro erstattet.

„Zukünftig werden sich sämtliche deutschen Gerichte in ihren Urteilen im VW-Dieselskandal auf die Entscheidung beziehen“, erklärt Goldenstein, dessen Potsdamer Kanzlei nach eigenen Angaben rund 21 000 VW-Kunden vertritt. Doch nach seiner Auffassung ist der BGH-Spruch

womöglich bald für Dieseln Kunden der anderen Hersteller relevant. Denn beim Europäischen Gerichtshof (EuGH) steht ein weiteres wegweisendes Urteil an. Dabei geht es um die Frage, ob Abschalt-einrichtungen grundsätzlich illegal sind, wenn sie auf dem Prüfstand bessere Schadstoffwerte erzeugen als im realen Betrieb. Der Generalanwalt des EuGH vertrat in seinem Gutachten diese Auffassung. Meist folgt das Gericht dessen Votum.

Laut Goldenstein haben auch Hersteller wie Mercedes, Volvo oder BMW Abschalt-einrichtungen in ihre Dieselmotoren eingebaut. Folge der EuGH dem Generalanwalt, würden Millionen Fahrzeugrückrufe und eine Klagewelle drohen. „Die Fahrzeughalter sämtlicher Dieselfahrzeuge in Deutschland könnten sich dann auf unser BGH-Urteil beziehen und Entschädigungen in Milliardenhöhe durchsetzen“, glaubt der Anwalt.