Wirtschaft

Lenkt keiner ein, knallt es, und beide erleiden womöglich einen Totalschaden. ▶ S. 64

Strandhäuschen in Melbourne

JENS KNAPPE / 360-BERLIN

Dieselaffäre

Australische Autofahrer treiben VW in die Enge

● Ein Prozess vor dem höchsten Bundesgericht in Australien bringt Volkswagen im Dieselskandal in Bedrängnis. In einer Sammelklage wird dem Konzern und seinen Töchtern Audi und Škoda vorgeworfen, etwa 100 000 Fahrzeuge mit einer Betrugssoftware ausgestattet zu haben. Wie in anderen Ländern verfügte die Motorsteuerung der Autos über zwei verschiedene Stufen: einen sauberen »Testmodus« für den Prüfstand und einen »Kundenmodus« für die Straße, in dem die Abgasreinigung zurückgefahren wurde. Klägeranwalt Jason Geisker spricht von einer »sehr signifikanten Manipulation und Täuschung«. Das Besondere an dem Prozess in Australien, der im März begonnen hat: VW hat nach Darstellung der Kläger erstmals eingeräumt, dass die Fahrzeuge die Zulassungstests im schmutzigeren Straßenmodus, also ohne Schummelfunktion, nicht bestanden hätten. Dies sei ein »Eingeständnis von globaler Bedeutung«, sagt Geisker, bislang habe der Konzern lediglich in den USA Betrug zugegeben. VW, dessen ehemaliger Chef Martin Winterkorn vom US-Justizministerium der Mittäterschaft beschuldigt wird, sieht das anders und bestreitet vor Gericht weiterhin, gegen Landesgesetze verstoßen zu haben. Auch wehrt sich der Konzern gegen die Forderung der Kläger, die Namen der Mitarbeiter zu nennen, die an der Abschalteinrichtung beteiligt waren. Gleichzeitig gibt es bei VW Überlegungen, den Prozess mit einem Vergleich zu beenden – um einen Präzedenzfall zu verhindern. Denn ein Urteil gegen VW in Sydney hätte auch Signalwirkung für Kläger in Deutschland: Australien folgt denselben Emissionsstandards wie Europa. VW selbst weist die Anschuldigungen auf Anfrage zurück. Die Fahrzeuge entsprächen den Abgasvorschriften, »gemäß derer sie zertifiziert wurden«. Für die Sammelklage gebe es keine Rechtsgrundlage. FDO, SH

Luftfahrt

Mit 55 Jahren, da fängt die Rente an

● Der Streit um Einschränkungen bei der Übergangsversorgung ihrer Piloten bescherte der Lufthansa die härteste Streikwelle ihrer Geschichte – und Kosten von rund einer halben Milliarde Euro. Dass es auch anders geht, zeigt das Beispiel der Deutschen Flugsicherung (DFS). Von der Öffentlichkeit weitgehend unbemerkt haben sich Geschäftsführung und die hauseigene Gewerkschaft GdF im April auf eine neue Tarifvereinbarung für die 2000 Lotsen des bundeseigenen Unternehmens geeinigt. Demnach können die Luftraumüberwacher weiterhin bereits mit 55 Jahren den aktiven Dienst quittieren und acht Jahre lang 70 Prozent ihres bisherigen Bruttoeinkommens kassieren. »Ab diesem Alter lassen die kognitiven Fähigkeiten einfach nach und können nur zum Teil durch die gesammelte Erfahrung kompensiert werden«, rechtfertigt GdF-Tarifexperte Markus Siebers die Bezüge. Bleibt ein Mitarbeiter freiwillig bis 57, reicht das Geld sogar bis 65. Wer früher aufhören will, muss Abschläge in Kauf nehmen. Auch das Unternehmen profitiert von der Regelung. Bislang mussten die Lotsen ihren Arbeitgeber nur sechs Monate vorher informieren, wenn sie in die Übergangsversorgung wechseln wollten. Für ab 1970 Geborene gilt künftig eine Ankündigungsfrist von drei Jahren. Das verschafft der DFS mehr Planungssicherheit. DID

MARCO EINFELDT / SZ PHOTO

Fluglotsin im Tower