

Passat-Rückruf hängt weiter in Warteschleife

Wolfsburg. Die erste große Rückrufwelle im Abgas-Skandal bei Volkswagen lässt weiter auf sich warten. Die ersten Dieseldieselnvarianten der Limousine VW Passat mit dem Skandal-Motor EA 189 hätten schon in der neunten Kalenderwoche ab Ende Februar in die Werkstätten gesollt. Doch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat noch immer keine Freigabe für die Beseitigung der Betrugs-Software erteilt. Damit gibt es nun schon vier Wochen Verzögerung. Der VW-Konzern will in diesem Jahr allein hierzulande 2,5 Millionen Fahrzeuge von der illegalen Software befreien. Das soll bis zum Ende des Jahres geschehen sein. Jetzt ist schon ein Quartal verstrichen. Bisher sind nur wenige Tausend VW Amarok umgerüstet. Der Pick-up hatte vor einigen Wochen den Anfang des Rückrufes gemacht. Zu den Hintergründen der Verzögerungen schweigen sich die Beteiligten aus. Dem Vernehmen nach gibt es Probleme mit einem womöglich höheren Kraftstoff-Verbrauch. Die Tests dazu könnten noch länger dauern. Die mit der ersten großen Rückrufwelle anstehenden Varianten umfassen neben rund 160 000 VW Passat auch knapp 90 000 Audi- und Skoda-Modelle. Die Halter dieser Wagen sind noch nicht angeschrieben.

IN KÜRZE

Bahn: Milliarden-Projekt in England gestartet

Berlin. Die britische Bahn-Tochter Arriva hat den Betrieb des Personenverkehrs des Northern-Rail-Netzes in Nordengland übernommen. Der Start des Projekts sei eine wichtige Wegmarke für langfristiges und beständiges Wachstum, sagte Arriva-Chef Manfred Rudhart. Der bis März 2025 laufende Vertrag hat ein Umsatzvolumen von mehr als zehn Milliarden Euro.

Daimler baut in Bremen das GLC Coupé: 200 neue Jobs

Stuttgart/Bremen. Autobauer Daimler stellt sein neues GLC Coupé in seinem Bremer Werk her. Dadurch erhalte der Standort 200 neue und unbefristete Arbeitsplätze, teilte der Konzern mit. Die Stellen würden mit bisherigen Leiharbeitern des Werks besetzt, hieß es. „Das ist ein tolles Zeichen für die Belegschaft und die Region“, sagte der Betriebsratsvorsitzende des Bremer Werkes, Michael Peters.

Post baut eigene Autos für die Zusteller

Bonn. Die Deutsche Post geht unter die Autobauer und lässt den selbst entwickelten Elektro-Transporter „Streetscooter“ nun in Serie produzieren. Die ersten 2000 Fahrzeuge sollen noch 2016 vom Band rollen. Das bestätigte ein Postsprecher gestern. Nach und nach werde das Unternehmen bis zu 30 000 alte Fahrzeuge ersetzen.

Russische Wirtschaft schrumpft um 3,7 Prozent

Moskau. Unter dem Druck der schweren Krise ist die russische Wirtschaftsleistung 2015 um 3,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr eingebrochen. Damit bestätigte das Statistikamt in Moskau Schätzungen der Behörden. Allein im vierten Quartal sei das Bruttoinlandsprodukt (BIP) um 3,8 Prozent im Verhältnis zum Vorjahreszeitraum gesunken, hieß es.

Amazon setzt zum Angriff auf die Modebranche an

New York. Der US-Online-Riese Amazon positioniert sich im Prêt-à-Porter-Geschäft und entwickelt sich zu einer Gefahr für die etablierten großen Spieler der Modebranche. So strahlte der Konzern seit Anfang März seine erste Live-Sendung aus. Die 30-minütige Modeselektion „Style Code Live“ wird täglich im Netz gezeigt.

E-Autos: Einfach zu Hause tanken

Das Netz von Ladestationen ist noch dünn – Privatleute schaffen Abhilfe auf ihren eigenen Grundstücken

Von Lena Modrow

Lübeck. Kaum ein Autofahrer kann von sich behaupten, dass er eine eigene Tankstelle direkt auf dem Hof hat. Doch wenn Werner Hagel mit seinem Renault auf den heimischen Parkplatz nahe Stockelsdorf (Ostholstein) rollt, dann heißt es erst einmal: Auftanken. Mit einer Karte aktiviert er das Terminal, mit dem er das Fahrzeug über ein langes Kabel verbunden hat. „In eine Stunde sind schon wieder 80 Prozent der Batterie aufgeladen“, sagt Hagel. Mit einer vollständigen Ladung könne man je nach Fahrstil rund 150 Kilometer fahren.

22 Kilowattstunden benötigt der Wagen, die er direkt aus der Photovoltaik-Anlage auf dem Dach bekommt. „Da bietet es sich einfach an, den produzierten Strom zu verwenden“, sagt der 64-Jährige, der die Tankstelle gleich nach der Bestellung seines E-Mobils installieren ließ. Kostenpunkt: Rund 1500 Euro.

Damit hat er zwei Vorteile: Statt einmal die Woche für rund 50 Euro Kraftstoff zu tanken, schafft das Sonnenlicht nun kostenfrei die Antriebsenergie für seinen Wagen. Und er hat auf jeden Fall einen Ladepunkt sicher, denn die sind – insbesondere in den ländlichen Gebieten – bisher noch dünn gesät.

Insgesamt hat der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) zum Ende des vergangenen Jahres 55 öffentliche Stromtankstellen für Elektro-Autos in Schleswig-Holstein gezählt – das entspricht drei Ladepunkten je 1000 Quadratkilometern. Mit dieser Zahl landet das nördlichste Bundesland zusammen mit Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt im Bundesvergleich auf dem vorletzten Platz – obwohl die Anzahl der angemeldeten Elektro-Autos kontinuierlich steigt: Nach Angaben des Kraftfahrtbundesamts waren im vergangenen Jahr 500 E-Fahrzeuge in Schleswig-Holstein gemeldet; im Februar dieses Jahres waren es bereits über 1200. Was nicht zuletzt daran liegt, dass die Fahrzeuge inzwischen günstiger werden. Selbst die Edelmarke Tesla hat nun angekündigt, Ende 2017 ein preiswerteres Modell für rund 30 000 Euro auf den Markt zu bringen.

Doch der BDEW kritisiert: Der Ausbau der Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland verliefere aktuell an Dynamik. „Die Europäische Union empfiehlt ein Verhältnis von öffentlich zugänglichen Ladepunkten und Fahrzeugen von eins zu zehn“, sagt Hauptgeschäftsführer Martin Weyand. „Dieser Wert wird hier aktuell noch nicht erreicht.“ Das Ziel der Bundesregierung, die Zahl der Elektroautos deutlich zu steigern, werde nicht ohne den weiteren Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur gelingen.

Das sehen auch Christel und Peter Sörensen aus Ratekau (Ostholstein) so. Seit 2000 sind sie bereits elektrisch mobil und haben ebenfalls Ladepunkte auf dem Hof – aber wenn sie weiter wegfahren wollen, müssen sie die Reise wegen der geringeren Reichweite ihres Wagens gut planen. „Gerade die Schnellladesäulen sind dünn gesät“, sagt Christel Sörensen. Und selbst wenn laut Internet-Karte eine E-Tankstelle in der Nähe ist, heißt das noch nicht, dass sie da auch tatsächlich Strom bekommen.

„Es gibt fünf verschiedene Stecker und viele Tankstellen bedienen nur einen Typ“, sagt die E-Mobilistin. „Die Adapter kosten mehrere hundert Euro.“ Dazu kommt: Für



Sie fahren schon seit 16 Jahren Elektroautos. Deshalb war für Christel und Peter Sörensen aus Ratekau klar: Wir brauchen unsere eigene E-Tankstelle auf dem Grundstück.

halten von öffentlich zugänglichen Ladepunkten und Fahrzeugen von eins zu zehn“, sagt Hauptgeschäftsführer Martin Weyand. „Dieser Wert wird hier aktuell noch nicht erreicht.“ Das Ziel der Bundesregierung, die Zahl der Elektroautos deutlich zu steigern, werde nicht ohne den weiteren Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur gelingen.

Das sehen auch Christel und Peter Sörensen aus Ratekau (Ostholstein) so. Seit 2000 sind sie bereits elektrisch mobil und haben ebenfalls Ladepunkte auf dem Hof – aber wenn sie weiter wegfahren wollen, müssen sie die Reise wegen der geringeren Reichweite ihres Wagens gut planen. „Gerade die Schnellladesäulen sind dünn gesät“, sagt Christel Sörensen. Und selbst wenn laut Internet-Karte eine E-Tankstelle in der Nähe ist, heißt das noch nicht, dass sie da auch tatsächlich Strom bekommen.

„Es gibt fünf verschiedene Stecker und viele Tankstellen bedienen nur einen Typ“, sagt die E-Mobilistin. „Die Adapter kosten mehrere hundert Euro.“ Dazu kommt: Für



Einmal volltanken bitte: Werner Hagel schließt sein Elektro-Auto an die heimische Strom-Zapfsäule an.

Fotos: Olaf Malzahn

viele E-Tankstellen benötigt man je nach Anbieter verschiedene Freischaltkarten oder muss eine SMS zur Aktivierung verschicken. „Manche Tankstellen sind auch nicht mehr aktuell, sind kaputt oder haben nicht geöffnet – das ist dann natürlich schwierig“, sagt Peter Sörensen.

Derzeit sind es in Schleswig-Holstein vor allem Autohäuser oder

Stromkonzerne, die Ladestationen anbieten. Auch wenn im aktuellen Bericht der deutsch-dänischen Verkehrskommission steht, dass vor allem die Autobahnen 1 und 7 mit Stromtankstellen ausgestattet werden sollen, seien diese Pläne aber noch nicht weiter ausgereift, wie es aus dem Wirtschaftsministerium heißt. Bisher gibt es an der Raststätte Buddikate an der A 1 nur eine

Privilegien für E-Autos

Halter von E-Autos können seit Juni vergangenen Jahres ein Kennzeichen mit einem „E“ am Ende beantragen. Damit genießen sie in einigen Städten Privilegien – zum Beispiel dürfen sie die Busspur benutzen oder kostenfrei auf öffentlichen Parkplätzen und Wegen parken. Letzteres ist beispielsweise in Hamburg möglich.

Außerdem sind Elektroautos derzeit in den ersten fünf Jahren von der Kraftfahrzeugsteuer befreit. In den darauf folgenden Jahren ermäßigt sich die zu zahlende Kfz-Steuer um 50 Prozent.

Schnellladesäule von „Tank und Rast“. Das Unternehmen plant nach eigenen Angaben jedoch, bis Ende 2017 an 13 weiteren Raststationen in Schleswig-Holstein Stationen einzurichten.

„Der Ausbau darf nicht weiter blockiert werden“, verlangt Christel Sörensen. „Denn was bringt das beste Elektroauto, wenn man es nicht aufladen kann?“

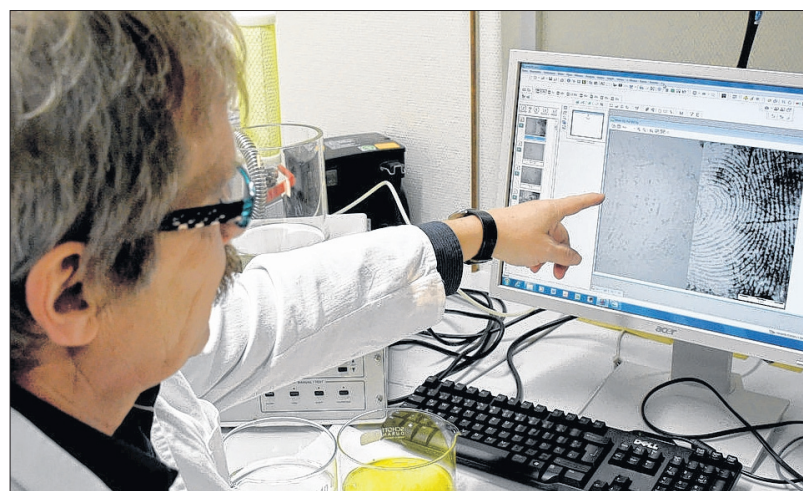
Mit Patenten hinkt der Norden hinterher

Die Zeiten des Erfinderlandes Schleswig-Holstein gehören offenbar der Vergangenheit an

Kiel. Das Fax wurde in Schleswig-Holstein erfunden, der Kreiselkompass und die Kontaktlinse auch. Das ist lange her. Heute kann das Land der großen Erfindungen nicht mehr so recht mithalten, zumindest, wenn es um die Zahl der Patentanmeldungen geht. Nur jede hundertste der gut 47 000 Anmeldungen beim Deutschen Patentamt kam 2015 aus dem Norden (463). Das war eine mehr als im Vorjahr. Unter dem Strich bedeutete dies 16 Anmeldungen je 100 000 Einwohner – nur Brandenburg, Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern rangierten in der Tabelle noch darunter.

Tendenziell ist die Zahl der Patente aus Schleswig-Holstein seit langem gesunken. Im Jahr 2000 waren es noch fast 700 Anmeldungen. Das Ganze hat natürlich seine Gründe. Ein Großteil der Patente kommt aus großen Unternehmen und deshalb hat Schleswig-Holstein ein strukturelles Problem, weil hier die kleinen und mittleren Betriebe dominieren.

„Studien belegen, dass bei denen auch in anderen Bundesländern die Zahl der Patentanmeldungen zurückgeht, während die Großanmelder zulegen“, sagt die Leiterin des Patent- und Markenrechts beim Wirtschaftsför-



Ideengeber: Wissenschaftler Norbert Buchholz entwickelte ein neues Verfahren zur Sichtbarmachung von Fingerabdrücken.

Foto: dpa

rungs- und Technologietransfergesellschaft (WTSH), Steffi Jann. Der Schutz von geistigem Eigentum sei komplex und erfordere ausreichend kompetentes Personal. Das wiederum haben kleinere Betriebe oft nicht.

Dennoch gibt es durchaus auch im Norden Firmen, die mit Patenten erfolgreich sind. Träger (Medizin- und Sicherheitstechnik/Lübeck), Aerodyn (Windanlagen/Rendsburg, Büdelsdorf), ACO Severin Ahlmann (Entwässerungssysteme/Büdelsdorf), Danfoss Silicon

Power (Leistungselektronik/Flensburg), G. Pohl-Boskamp (Medikamente/Hohenlockstedt) oder Hako (Straßenreinigungsmaschinen/Kiel) nennt die WTSH als Beispiele.

Zwar spielen Unternehmen bei der Patententwicklung die Hauptrolle, aber auch in anderen Bereichen machen Erfinder aus dem Norden Furore. So entwickelte der Chemiker Norbert Buchholz vom Landeskriminalamt ein Verfahren, mit dem bis dato nicht verwertbare Fingerabdruckspuren jetzt gerichts-

Zum Inhaber des deutschen Patents auf die Methode wurde das Kieler Innenministerium. Als die Erfindung vor einem Jahr publik gemacht wurde, frohlockten die Kripo-Beamten in ganz Deutschland.

Bei der Entwicklungsarbeit ist schon die Recherche aufwendig, ob den vermeintlichen Durchbruch nicht irgendwo auf der Welt schon ein anderer geschafft hat. „100 Millionen Patentedokumente sind weltweit digital verfügbar“, sagt Jann. Im Norden übernimmt die WTSH eine Recherche zum Stand der Technik für 500 bis 700 Euro. Dann folgt die Patentanmeldung beim Deutschen oder – Tendenz steigend – beim Europäischen Patentamt. Beide Behörden sind in München angesiedelt. Das Prüfverfahren dauert dort dann im Schnitt mehr als drei Jahre.

Dass der Norden dort nicht so stark präsent ist, hat auch damit zu tun, dass manches zwar in Büros im Land zwischen den Meeren ersonnen wird, die Patentanmeldungen dann aber vom jeweiligen Firmensitz in anderen Bundesländern vorgenommen werden. Spitzenreiter in Deutschland sind Bayern, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen, Länder mit vielen forschungsstarken Unternehmen.

Studie: Kauf einer Immobilie lohnt sich

Köln/Lübeck. Eine aktuelle Studie des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln (IW) in Zusammenarbeit mit der Bausparkasse Schwäbisch Hall hat ergeben, dass sich in allen 402 Landkreisen Deutschlands der Kauf einer Immobilie im Durchschnitt mehr lohnt als zur Miete zu wohnen. In Schleswig-Holstein liegt der Kostenvorteil demnach mit 32 Prozent nur knapp unter dem Bundesdurchschnitt von 33 Prozent. Im Vergleich dazu liegen Lübeck bei 31, der Kreis Segeberg bei 36 und Ostholstein bei 23 Prozent.

Bei der Studie sind die lokalen Mietkosten mit den sogenannten Selbstnutzerkosten pro Quadratmeter verglichen worden. Letztere setzen sich aus Kaufpreis, Finanzierung- und Instandsetzungskosten, Substanzverlust der Immobilie sowie Wertzuwachs des Objektes zusammen.

Wie die Studie ergeben hat, belaufen sich die Kosten pro Quadratmeter für angehende Eigentümer im Bundesdurchschnitt aktuell auf 4,60 Euro, die Mietkosten hingegen auf 6,80 Euro. Zudem sei der Kostenvorteil wegen der immer niedriger werdenden Zinsen für die Hauseigentümer seit 2011 stetig angestiegen. *lsc*