Ostfalia
Hochschule für angewandte
Wissenschaften

Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften
Hochschule Braunschweig/Wolfenbüttel
Fakultät Recht
Brunswick European Law School

Pressespiegel 2015

Pressespiegel 2015

Januar

28.01.2015	Ostfalia weiht neues Büro- und Seminargebäude der Fakultät Recht ein.	Ostfalia	
28.01.2015	Ostfalia hat neues Bürogebäude.	Braunschweiger Zeitung	1-2
28.01.2015	Neues Seminargebäude für die Fakultät Recht.	Wolfenbütteler Schaufenster	3-4
28.01.2015	Ostfalia weihte neues Büro-und Seminargebäude ein.	Wolfenbüttel Heute	

Februar

03.02.2015	Prof. Asghari: "Ein "Silicon Valley" für unsere Region."	Braunschweiger Zeitung	5
19.02.2015	Prof. Litschen: Lokführer wollen streiken - "Schrecken geht weiter".	Braunschweiger Zeitung	6

April

10.04.2015	Prof. Imhof nimmt gegenüber der Braunschweiger Zeitung Stellung zur Klage gegen facebook vor dem Wiener Landgericht.	Braunschweiger Zeitung	7

Mai

05./07.05.2015	Prof. Call zum erneuten Bahnstreik...	Braunschweiger Zeitung	8-9
09.05.2015	BELS-Absolventenfeier: 138 Absolventen verabschiedet.	Wolfenbütteler Schaufenster	10
12.05.2015	Prof. Litschen zum Kita-Streik: "Den Erziehern geht es auch um Anerkennung."	Braunschweiger Zeitung	11-12
15./17.05.2015	Absolventen feiern Hochschulabschluss.	Braunschweiger Zeitung/ Wolfenbütteler Schaufenster	13-14

Juli

01.07.2015	Prof. Dr. Schlotmann zur Griechenlandkrise...	Braunschweiger Zeitung	

August

12.08.2015	"Durchhaltevermögen und Leistung führen zum Studienerfolg: Ein Leben in zwei Kulturen".	Wolfenbütteler Schaufenster	15
25.08.2015	BELS-Masterabsolventin: "Wie Ayten Helva für ihre Bildung kämpft."	Braunschweiger Zeitung	16

September

06.09.2015	Bewertungen von Prof. Dr. Fabian Stancke zu rechtlichen Fragen des Autonomen Fahrens.	FAZ	17-26
26.09.2015	Prof. Asghari nahm an der Podiumsdiskussion mit Vizekanzler Sigmar Gabriel bei der Jahrestagung des Arbeitgeberverbandes Braunschweig am 25.09.2015 teil.	Braunschweiger Zeitung	27

Oktober

22.10.2015	Studentin erforscht Unternehmergeist im Silicon-Valley	Braunschweiger Zeitung	28

WOLFENBÜTTELER ZEITUNG

BRAUNSCHWEIGER ZEITUNG

DAS WETTER

3° morgens | 4° mittags | 3° nachts

RUND UM DIE WELT

Die Angst vor dem Blizzard in Boston.

Mittwoch, 28. Januar 2015 | www.wolfenbuetteler-zeitung.de | Nr. 23 | 70. Jahrgang | 1,50 €

lt-SPD großeion

el. Die SPD im Rat der lfenbüttel unternimmt n Vorstoß in der Regi-. Ihr Ziel: Ein großer rband soll entstehen. on der Kreise Wolfen- Helmstedt könne keine aben. *kr*

ie Idee eines Regionsver- sie im **Lokalteil.**

Auschwitz ten sich

Ostfalia hat neues Bürogebäude

2,7 Millionen Euro hat das Büro- und Seminargebäude mit 4 Seminarräumen und 12 Büros der Fakultät Recht der Ostfalia-Hochschule gekostet. Mehr lesen im **Lokalteil.**

Foto: Karl-Ernst Hueske

WOLFENBÜTTEL

Grundschule erh gutes Zeugnis

Remlingen. Nicht bei a tern kommt die jahrga übergreifende Eingan der Grundschule Rem gut an. Die Schulinsp stellte der Grundschu lingen nun jedoch ein tes Zeugnis aus.

Das Altenheim a letzte Heimat

Schliestedt. Paul Lich vor anderthalb Jahren Schloss Schliestedt g

Neues Gebäude als Ausdruck des Wachstums

Wolfenbüttel Die Fakultät Recht erhält ein neues Seminar- und Bürogebäude.

Von Karl-Ernst Hueske

2,7 Millionen Euro hat das neue Büro- und Seminargebäude der Fakultät Recht der Ostfalia-Hochschule für angewandte Wissenschaften gekostet, das am Dienstagabend übergeben wurde. Rund 100 Gäste aus Hochschule, Politik und Verwaltung nahmen an der offiziellen Eröffnung teil. Das Gebäude verfügt über vier moderne Seminarräume mit insgesamt 180 Plätzen sowie zwölf Büros im Obergeschoss.

Damit stößt die seit Jahren expandierende Fakultät schon fast wieder an ihre Grenzen, erklärte Leitender Baudirektor Michael Brassel vom Staatlichen Baumanagement Südniedersachsen bei der feierlichen Übergabe des symbolischen Schlüssels für das „unspektakuläre Gebäude“.

Den Fachbereich Recht gibt es seit 2000. Er hat derzeit 1300 Studierende, denen 73 Lehrende zur Seite stehen. „Die Fakultät Recht blickt zwar auf eine noch recht kurze, dafür aber umso erfolgreichere Karriere zurück“, stellte Ostfalia-Präsidentin Rosemarie Karger in ihrer Begrüßungsrede fest. Der Erfolg der Fakultät liege sicherlich auch an den hervorragenden Berufschancen der Absolventen, die durchschnittlich nach nur drei Monaten nach ihrem Abschluss adäquate Beschäftigungen aufnehmen. Karger erklärte zudem: „Hier ist ein Gebäude entstanden, das neuen Raum zum Arbeiten, zum Lernen und zum geistigen Wachstum bietet.“

Reden Sie mit!

Wie bewerten Sie die Studienbedingungen an der Ostfalia?

wolfenbuettelerzeitung.de

Zur Übergabe des Neubaus war aus Hannover auch die Niedersächsische Ministerin für Wissenschaft und Kultur Gabriele Heinen-Kljajic gekommen. Sie lobte zunächst das vom ehemaligen Präsidenten Professor Wolf-Rüdiger Umbach geprägte Hochschulmanagement an der Ostfalia: „Hier ist hervorragend mit den steigenden Studierendenzahlen umgegangen worden.“

Sie berichtete, dass das Land Niedersachsen mit seinem Fachhochschulprogramm die strategische Weiterentwicklung der Hochschule weiter fördern werde, um bei steigenden Studierendenzahlen gleichbleibend gute Studienbedingungen zu garantieren. Der Neubau sei auch ein „Ausdruck der Weiterentwicklung und Dynamik der Hochschule“. Er sei ein wichtiger Baustein zur Vervollständigung des Campus der Ostfalia, erklärte Gabriele Heinen-Kljajic.

Lob von der Ministerin für Wissenschaft und Kultur erntete auch die Fakultät Recht: „Mit ihr ist hier an der Ostfalia-Hochschule ein attraktives Studienangebot geschaffen worden.“

„Wachstum – das ist ein Begriff, der uns in den letzten Jahren stets begleitet hat.“

Rosemarie Karger, Präsidentin der Ostfalia-Hochschule für angewandte Wissenschaften

Das neue unspektakulär wirkende Seminar- und Bürogebäude der Fakultät Recht an der Ostfalia wurde am Dienstagabend offiziell seiner Bestimmung übergeben. Fotos: Karl-Ernst Hueske

Ostfalia-Veranstaltungsmanagerin Emma Axer zeigt einen der neuen hochmodernen Seminarräume im Neubau der Fakultät Recht.

Michael Brassel (von rechts) übergab den symbolischen Schlüssel an Gabriele Heinen-Kljajic, Rosemarie Karger und Dekan-Stellvertreter Kai Litschen.

FAKULTÄT RECHT

Neben der bisherigen Nutzfläche von 375 Quadratmetern im sogenannten Kubus erhält die Fakultät Recht nun eine weitere Nutzfläche von 581 Quadratmetern hinzu. Darauf verteilen sich vier technisch hochmodern ausgestattete Seminarräume mit 180 Plätzen sowie im Obergeschoss zwölf Büros.

In der Fakultät Recht sind zurzeit 1300 Studierende eingeschrieben, denen 73 Lehrende zur Seite stehen. Angeboten werden die Bachelor-Studiengänge Wirtschaftsrecht, Recht, Personalmanagement und -psychologie sowie Recht, Finanzmanagement und Steuern sowie der Masterstudiengang International Law and Business sowie der weiterbildende Masterstudiengang Entrepreneurship & Innovation Management.

Die Grundsteinlegung für den barrierefreien Neubau war am 11. Juni 2013. Die Baukosten betrugen laut Baumanagement 2,7 Millionen Euro.

Wolfenbütteler SCHAUFENSTER

Großer Zimmerhof 25 · 38300 Wolfenbüttel · Tel. 05331/9899-0 · Fax 05331/9899-56 · www

Wissenschaftsministerin Gabriele Heinen-Kljajic und Michael Brassel (Leiter Staatliches Baumanagement) übergaben den symbolischen Schlüssel für das neue Fakultätsgebäude Recht an Prodekan Prof. Dr. Kai Litschen (Fakultät Recht) und Ostfalia-Präsidentin Prof. Dr. Rosemarie Karger. **Foto: Kutzner**

Feierliche Schlüsselübergabe:

Neues Gebäude für Ostfalia

Wolfenbüttel. Die Fakultät Recht der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften bezog gestern feierlich ihr neues Gebäude auf dem Campus an der Salzdahlumer Straße. Wissenschaftsministerin Gabriele Heinen-Kljajic war gekommen, um den Neubau an Ostfalia-Präsidentin Prof. Dr. Rosemarie Karger und den Prodekan der Fakultät, Prof. Dr. Kai Litschen, zu übergeben. „Die Ostfalia hat sich klug und vorausschauend auf den prognostizierten Anstieg der Studierenden eingestellt“, sagte die Ministerin in ihrer Begrüßungsrede.

Mehr lesen Sie im Innenteil

Einweihungsfeier an der Ostfalia:

Neues Seminargebäude für die Fakultät Recht

Ostfalia
Hochschule für angewandte Wissenschaften

Wolfenbüttel. Vor eineinhalb Jahren wurde auf dem Campus Wolfenbüttel der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften der Grundstein für ein neues Büro- und Seminargebäude gelegt. Im Rahmen einer Einweihungsfeier wurde das Gebäude am Dienstag offiziell an die Fakultät Recht der Hochschule übergeben.

Den symbolischen Schlüssel für den Neubau überbrachte Michael Brassel, Leiter des Staatlichen Baumanagments Südniedersachsen, der für die Baumaßnahme verantwortlich war. „Das Gebäude ist unspektakulär. Und doch wird es dazu beitragen, dass die Ostfalia Hochschule ihr hohes Ausbildungsniveau beibehalten und ausbauen kann“, sagte Brassel.

Unter den rund 100 Gästen aus Hochschule, Politik, Verwaltung und Wirtschaft, die Hochschulpräsidentin Prof. Dr. Rosemarie Karger begrüßte, war auch Gabriele Heinen-Kljajic, Ministerin für Wissenschaft und Kultur des Landes Niedersachsen. „Der Neubau auf dem Campus in Wolfenbüttel zeigt, dass die Landesregierung zu ihrem Wort steht, die Fachhochschulen weiter auszubauen. Die Ostfalia hat sich klug und vorausschauend auf den prognostizierten Anstieg der Studierenden eingestellt“, sagte die Ministerin.

Dieser Anstieg ist zum Teil bereits eingetreten. „Wachstum, das ist ein Begriff, der uns in den letzten Jahren stets begleitet hat. Es ist ein Begriff, mit dem wir viele positive Aspekte verbinden“, sagte Präsidentin Karger. Innerhalb der vergangenen fünf Jahre hat die Ostfalia mehr als 4000 Studierende dazugewonnen.

Alleine die Studierendenzahlen der Fakultät Recht haben sich in der gleichen Zeit mehr als verdoppelt. Zurzeit studieren rund 1300 junge Menschen einen der drei Bachelorstudiengänge (Wirtschaftsrecht; Recht, Personalmanagment und -psychologie oder Recht, Finanzmanagement und Steuern) oder belegen eines der beiden Masterangebote (International Law and Business sowie Entrepreneurship & Innovation Managment). Die Fakultät Recht mit ihren Studiengängen entstand, nachdem die Universitätskontakte in der Wirtschaft sich schneller ausgebildete Fachjuristen gewünscht hatten. Volljuristen würden in Unternehmen nur selten gebraucht, hieß es.

„Wachstum fordert uns als Hochschule aber auch einiges ab, wie zum Beispiel mehr Personal und mehr Räume“, sagte Karger. „In der Fakultät Recht ist es durch das starke Wachstum in den letzten Jahren sehr eng geworden. Umso mehr freue ich mich, dass mit dem Neubau der Fakultät diesem starken Anstieg Rechnung getragen werden konnte.“

Neben den 375 Quadratmetern Nutzfläche des bisherigen Fakultätsgebäudes „Kubus“ erhält die Fakultät mit dem Neubau weitere 581 Quadratmeter hinzu. Darauf verteilen sich vier technisch hochmodern ausgestattete Seminarräume mit insgesamt 180 Plätzen sowie im Obergeschoss zwölf Büros. „Der Neubau entschärft die größten Raumprobleme der ständig wachsenden Fakultät und ist auch so eine Honorierung der erfolgreichen Arbeit in der Vergangenheit“, sagte Prodekan Prof. Dr. Kai Litschen. lk

Wissenschaftsministerin Gabriele Heinen-Kljajic (links) und Ostfalia-Präsidentin Rosemarie Karger mit Prodekan Kai Litschen (links) und Michael Brassel (Staatliches Baumanagement) vor dem Neubau der Fakultät Recht. **Fotos: Kutzner**

Der ehemalige Ostfalia-Präsident Prof. Dr. Wolf-Rüdiger Umbach, Wissenschaftsministerin Dr. Gabriele Heinen-Kljajic und Ostfalia-Präsidentin Prof. Dr. Rosemarie Karger in einem der neuen Seminarräume.

Ostfalia-Vizepräsident Volker Küch zeigte Salzgitters Oberbürgermeister Frank Klingebiel die Fakultätsräume.

Erster Stadtrat Knut Foraita demonstrierte den barrierefreien Zugang zum Gebäude mittels Fahrstuhl.

Der stellvertretende Bürgermeister Heinz-Rainer Bosse saß mit Prof. Dr. Susanne Stobbe, Maria Ahola (Hochschulrat) und Dekanatsreferentin Cornelia Lohse im Besprechungsraum Probe.

Nach dem offiziellen Teil der Eröffnung hatten die Gäste Gelegenheit, sich zu stärken.

Prof. Dr. Reza Asghari (links) und Lehrbeauftragter Dr. Henning Rauls gehören ebenfalls zur Fakultät Recht.

Das Planungsteam (von links): Bauleiter Alfons Dietrich, Architektin Claudia Lüdtke (Staatliches Baumanagement), Architekt Andreas Winkelmann (Ostfalia) und Roland Distler (Leiter Gebäudemanagement der Ostfalia).

Sonja Hensel (rechts) vom Dekanat der Fakultät Recht führte die Ministerin durch die neuen Büroräume.

Die Arbeit von Dipl.-Ing. Matthias Felsch und Polier Jürgen Heuwoldt (beide Strabag) war Grundstein für das neue Gebäude.

Die Ministerin trug sich in das Gästebuch der Fakultät Recht ein und wünschte den Mitarbeitern alles Gute.

Rund 100 Gäste aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und der Hochschulwelt kamen zur Eröffnungsfeier des neuen Seminargebäudes der Fakultät Recht.

Antworten

Leser fragen, die Redaktion recherchiert

Die Gründerkultur in Kalifornien als Vorbild. Armin Maus (links) und Johannes Kaufmann (Mitte) sprachen mit Reza Azghari und Dagmar Wilgeroth über Unternehmensgründer.
Beim Unfall einfach weggeschaut. Auf der A2 bei Magdeburg rasten Fahrzeuge ineinander. Statt zu helfen, schlichen sich einige Fahrer davon. Andre Dolle sprach mit Verkehrsexperten.
Flex, Cloud Nine, Peevee. Johannes Kaufmann sprach mit Suchtberatern über die Designerdroge Methylendioxypyrovaleron (MDPV).

Ein „Silicon Valley“ für unsere Region

Reza Asghari und Dagmar Wilgeroth erklären im Interview, was Deutschland von der amerikanischen Gründerkultur lernen kann.

Braunschweig. Reza Asghari ist Professor für Unternehmensgründung und Entrepreneurship an der TU Braunschweig und der Hochschule Ostfalia. Mit seinen Studenten besuchte er kürzlich das „Silicon Valley“ in Kalifornien als ein Vorbild für erfolgreiche Gründerkultur. Chefredakteur Armin Maus und Johannes Kaufmann sprachen mit Professor Asgahri und Dagmar Wilgeroth von der Ostfalia über die Gründer in Deutschland und der Region.

Das „Silicon Valley“ in Kalifornien ist vor allem berühmt für Internet-Unternehmen wie Google und Facebook. Den Grundstein des Mythos legte die Firmengründung von Hewlett-Packard in einer Garage. Foto: Ole Spata/dpa

Reza Asghari, Professor für Unternehmensgründung und Entrepreneurship an der TU Braunschweig und der Ostfalia. Foto: Florian Kleinschmidt/BestPixels.de

Herr Professor Asghari, was können Ihre Studenten in den USA lernen?

Asghari: Ein Beispiel: In Deutschland gab es 2009 pro Million Einwohner 368 weltmarktrelevante Patente. In den USA waren es 166. Deutschland produziert also sehr viel High-Tech-Wissen. Doch nach dem internationalen Indikator für unternehmerische Aktivität steht Deutschland nur halb so stark da wie die USA. Das Wissen wird also verhältnismäßig wenig in die Wirtschaft übertragen.

Deutschland steht im internationalen Vergleich also schlecht da?

Asghari: Wir stehen im Mittelfeld, auch innerhalb der EU. Das kann zu großen Problemen führen, da in unserer Wissensgesellschaft die Innovationszyklen immer kürzer werden. Produkte und Prozesse müssen permanent modernisiert, Ergebnisse aus der Forschung systematisch in die Wirtschaft transferiert werden. Das ist Innovation. Innovation ist ein ökonomischer Begriff. In Kalifornien konnten wir sehen, mit welcher Kraft dieser Prozess zum Beispiel an der Universität Stanford unterstützt wird. Dort trafen wir einen Absolventen der TU Braunschweig, der die Firma Reflexxes gegründet hat. Sein Unternehmen wurde für einen Betrag von mehreren Millionen von Google gekauft. Deutschland hat ihm das Studium und die Promotion finanziert, davon profitiert nun aber Google. Wir müssen uns fragen, warum Unternehmen wie Reflexxes nicht in Deutschland den Durchbruch schaffen.

Unser Leser David Widmayer meint, dass große Konzerne Start-Ups schlucken, um potenzielle Konkurrenten auszuschalten. Er spricht von einem „opportunistischen Wirtschaftsmodell“ und fragt, ob sie das übernehmen würden?

Asghari: In der Regel wünschen sich viele Start-Ups, von großen Unternehmen teuer gekauft zu werden. DailyDeal, ein Start-Up aus Berlin, wurde für einen dreistelligen Millionenbetrag von Google gekauft. Auch Reflexxes machte keinen unglücklichen Eindruck. Sollte jedoch die Übernahme das Ziel verfolgen, die Innovation des Start-Ups zu vernichten, sollte man versuchen, dies zu verhindern. Das stellt den Staat vor neue Aufgaben und Herausforderungen.

Laut einer aktuellen Studie gehören Braunschweig und Wolfsburg zu den dynamischsten Städten in Deutschland. Spiegelt sich das auch in der Unternehmerkultur?

Asghari: Die Region hat in den vergangenen fünf Jahren große Fortschritte gemacht. Es gibt mehrere Initiativen, allen voran die Allianz für die Region. Auch der Ideenwettbewerb zählt dazu. Unser Lehrstuhl kann sich im bundesweiten Wettbewerb behaupten. Wir stehen in einer Reihe mit der TU München und der TU Berlin, trotz anderer Rahmenbedingungen. In München etwa hat allein die Familie Quandt 30 Millionen Euro in einen Gründerfonds der TU investiert. Der Fonds der Uni Stanford verfügt sogar über 300 Millionen Dollar. Wir haben auch einen kleinen Fonds, aber das ist vom Volumen nicht vergleichbar. Wir suchen immer nach neuen Investoren. Da brauchen wir ein größeres Engagement des Privatsektors. Noch einmal der Blick nach Kalifornien: Allein in San Francisco gibt es 30 Einrichtungen wie die Gründervilla in Braunschweig – nur etwa dreimal so groß und alle in privater Hand.

Ist die Nähe so vieler leistungsfähiger Betriebe in der Region ein Problem, weil es einfacher ist, eine sichere Anstellung zu finden?

Asghari: Das ist ein wichtiger Punkt. Es ist für einen promovierten Maschinenbauer nicht einfach, sich für die Gründung eines eigenen Unternehmens zu entscheiden, wenn er die Alternative hat, mit besten Einkommensaussichten bei unseren großen Arbeitgebern in der Region unterzukommen. Doch wenn es uns gelingt, das Konzept von Unternehmertum, von Entrepreneurship, wie wir es nennen, zu vermitteln, werden auch die talentierten und gut ausgebildeten Leistungsträger bei uns erkennen, dass es beim Gründen um viel mehr geht als nur das Einkommen. Es geht um das Entwickeln neuer Ideen und ihre erfolgreiche Umsetzung am Markt. Es geht um Kreativität.

Wilgeroth: In Deutschland haben wir ein Vollversorgungssystem. Dazu gehören nicht nur das Gehalt, sondern auch Rente, Krankenkasse und vieles mehr. Das macht den Wechsel in die Selbstständigkeit wenig reizvoll. In den USA ist das anders.

Zu viel Sicherheit ist hinderlich für die Risikobereitschaft?

Wilgeroth: Die Differenz ist entscheidend. Man muss erst einmal hart arbeiten, um die Rendite für eine private Krankenkasse, Altersvorsorge und so weiter zu erhalten – all das, was die anderen aus dem Studienjahrgang, die als Angestellte arbeiten, auch haben.

Könnte man also sagen, dass unser System zwar viel Stabilität, aber wenig Stimulation bringt?

Asghari: Ja, das stimmt. Ich möchte aber klarstellen, dass ich trotz aller Begeisterung für die USA und das Silicon Valley das System nicht eins zu eins übernehmen möchte. Die soziale Marktwirtschaft ist ein hohes Gut. In San Francisco, eine der reichsten Städte der Welt, habe ich vor jedem Starbucks-Café Obdachlose gesehen. Da frage ich mich, warum diese reiche Stadt es nicht schafft, diesen Menschen eine Unterkunft zu organisieren. Aber wir haben noch einiges zu lernen.

Laut einer Studie des Georg-Eckert-Instituts legen englische und schwedische Schulbücher weit mehr Augenmerk auf die Unternehmer-Perspektive als deutsche. Ist in Deutschland eine Arbeitnehmer-Mentalität verwurzelt?

Asghari: Ja, leider. In Stanford sind diejenigen, die keine Firma gründen, nicht cool. Die Guten gründen eigene Unternehmen. Das macht eine Fläche in Kalifornien, die so groß ist wie Berlin, zum Herz der Innovation der Weltwirtschaft. Da müssen wir unsere Mentalität anpassen. In Deutschland sind einige Eigenschaften hervorragend ausgebildet: systematisches, strukturiertes Arbeiten, Disziplin, Fleiß, Zuverlässigkeit. Das sind tolle Eigenschaften. Was ich vermisse, sind Flexibilität, Beweglichkeit und Schnelligkeit. Wenn wir diese verbinden, sind wir unschlagbar.

Wie kann ein solcher Mentalitätswechsel gelingen?

Asghari: Ich sehe, dass meine Studenten wunderbare Ideen hervorbringen, sobald sie erkennen, dass die Unternehmensgründung etwas gesellschaftlich Wertvolles ist. Die sinnvolle gesellschaftliche Funktion des Unternehmers ist ihnen nicht bewusst. Doch auch die soziale Markwirtschaft ist eine Marktwirtschaft. Unternehmen sind nicht nur Großbanken, sondern auch hunderttausende kleine und mittelständische Betriebe, die das Rückgrat unserer Volkswirtschaft bilden, 75 Prozent der Arbeitsplätze zu Verfügung stellen. Wir müssen das Image des Unternehmers verbessern. Wir verwenden dafür den Begriff des Entrepreneurs, weil er viel mehr ist als ein Unternehmer. Das beschreibt Menschen, die Verantwortung für sich und andere übernehmen und die kreative Lösungen für Probleme entwickeln und diese auch umsetzen.

Wie könnten Schulen dabei helfen?

Asghari: Sie können auf eine andere Denkweise hinwirken. Es geht um grundlegende menschliche Eigenschaften. Die Menschen verfügen über das Potenzial, eigene Ideen zu entwickeln und selber Probleme zu lösen. Man muss sich nur die Generation anschauen, die Deutschland aus dem Nichts wieder aufgebaut hat. Die Jüngeren hingegen halten vieles für selbstverständlich. Deswegen sage ich meinen Studenten immer wieder: Wir müssen kämpfen, um diesen Wohlstand zu verteidigen. Insbesondere die Asiaten holen auf, weil sie eine pragmatische Einstellung haben. China ist eigentlich ein kommunistisches Land, aber das Zentralkomitee hat beschlossen, dass Kapitalisten Mitglieder der Partei sein dürfen. Das wäre für Erich Honecker unvorstellbar gewesen. Die Marktwirtschaft in China ist extrem dereguliert.

In Kalifornien herrscht das freie Spiel kreativer Kräfte. In China gibt es eine zentrale Steuerung. Auch die Bundesregierung will mit Milliardenbeträgen zentral Gründungen fördern. Ketzerisch gefragt: Liegt den Deutschen das chinesische Modell mehr als das amerikanische?

Asghari: Das chinesische Modell möchte ich nicht kommentieren. Das ist mir zu unsympathisch mit seinem totalitären System. Außerdem ist es eine „Black Box“: Niemand weiß, wie sich China entwickeln wird – politisch, sozial, ökologisch und wirtschaftlich. Aber wir müssen als Fakt anerkennen, dass China in Kürze die USA als führende Wirtschaftsmacht überholen wird. Eine Diktatur wird die größte Volkswirtschaft der Welt darstellen.

Wie kann man jungen Gründern auf ihrem Weg helfen? Und wo liegen die Hindernisse?

Asghari: Zwei Parameter müssen verbessert werden, um Ausgründungen zu unterstützen: erstens die Mentalität, also die kulturelle Einstellung. Deswegen geht es an meinem Lehrstuhl nicht nur um Wissen, sondern auch um die Vermittlung von Werten. Der zweite Punkt ist der Zugang zu Wagniskapital. Das muss sich fundamental verbessern. Wir brauchen Anreize für private Investoren, in Start-Ups zu investieren.

Ist es realistisch, dass am Ende unsere Region profitiert? Auch in den USA werden die meisten Start-Ups irgendwann gekauft. Ist die Alternative nicht einfach, dass ein deutsches Großunternehmen die Firma kauft statt ein amerikanisches?

Asghari: Es dauert normalerweise einige Zeit bis zu diesen Übernahmen. Aber natürlich kann man es nicht verhindern, wenn der Markt sich so entwickelt. Das Ziel muss sein, so viele Ausgründungen wie möglich zu erzeugen. Und wenn dann eine davon zu Google geht, ist das eben so. Aber warum – und das ist meine Vision – gründen wir hier kein „Brunswick Valley“?

„Meine Vision: Warum gründen wir hier in der Region kein ‚Brunswick Valley’?“

Reza Asghari, Professor für Unternehmensgründung und Entrepreneurship

„Unser System der Vollversorgung macht die Selbstständigkeit wenig reizvoll.“

Dagmar Wilgeroth, Entrepreneurship Center der Hochschule Ostfalia

Lokführer wollen streiken – „Schrecken geht weiter“

Der Fahrgastverband Pro Bahn fordert eine Schlichtung im Tarifstreit. Wann und wie lange die Züge stehen, lässt die GDL noch offen.

Von Daniel Freudenreich und unseren Agenturen

Braunschweig. Bereits am Wochenende hatte Claus Weselsky die Muskeln spielen lassen. Mit einem 100-stündigen Streik drohte der Chef der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL). Der gut viertägige Arbeitskampf rückt nun tatsächlich bedrohlich nahe.

Denn gestern hat die Gewerkschaft neuerliche Streiks bei der Deutschen Bahn angekündigt. Zu Zeitpunkt und Dauer machte Weselsky noch keine Angaben. Er fügte hinzu, die Bahn habe die Chance, den Arbeitskampf noch abzuwenden, wenn sie ein Positionspapier der GDL doch noch unterzeichne. Das hatte die Bahn zuvor angelehnt.

Nach der Ankündigung hagelte es Kritik von vielen Seiten. „Der Schrecken geht weiter“, klagte Björn Gryschka, Vorsitzender des Fahrgastverbandes Pro Bahn in Niedersachsen, und forderte eine Schlichtung. Sei es durch eine Person oder durch den Gesetzgeber. Selbst der der GDL wohlwollend gesonnene Beamtenbund äußerte Unmut: Jetzt sei nicht die Zeit für Eskalation, sondern für intensive Verhandlungen, watschte DBB-Chef Klaus Dauderstädt die Gewerkschaft ab. Das Abrücken des DBB ist für die GDL insofern heikel, weil er als Dachorganisation die Lokführer mit Streikgeld unterstützen kann. Das dürfte bald schwieriger werden.

„Es ist tarifpolitisches Harakiri, das die GDL spielt“, sagte Kai Litschen von der Ostfalia unserer Zeitung. Denn hinter dem Tarifstreit steckt ein Kampf der GDL mit der Konkurrenzgewerkschaft EVG um Macht.

Worauf müssen sich die Pendler in unserer Region nun einstellen?

Alles deutet auf einen langen Streik hin. Bei den letzten Arbeitskämpfen hat die GDL nach eigenen Angaben rund 90 Prozent der Züge lahmgelegt. Für ein klein wenig Entspannung könnten laut Pro Bahn Privatbahnen sorgen, die seit Januar verstärkt in der Region unterwegs sind. Darunter auf der Strecke Uelzen – Gifhorn – Braunschweig – Bad Harzburg.

Was fordert die GDL?

Unter anderem will sie fünf Prozent mehr Lohn für die Lokführer und kürzere Arbeitszeiten. Außerdem möchte sie auch für das übrige Zugpersonal einen Tarifvertrag aushandeln. Das war bislang Aufgabe der EVG. Die Bahn möchte unterschiedliche Tarifverträge für eine Berufsgruppe vermeiden.

Warum will die GDL streiken?

Sie hat das Gefühl, dass die Verhandlungen mit der Bahn steckengeblieben sind. Mit Ausnahme der als „Durchbruch“ gefeierten Einmalzahlung von 510 Euro für 2014 steht Weselsky mit leeren Händen vor seinen Mitgliedern. Noch kein einziges Mal, so bestätigt auch die Bahn, wurde über inhaltliche Forderungen gesprochen.

Welche Rolle spielt im Tarifstreit das geplante Gesetz zur Tarifeinheit?

Eine sehr große, denn es wird wohl die Tariflandschaft bei der Bahn aufmischen. Künftig soll pro Betrieb nur noch die größte Gewerkschaft Tarifverträge abschließen, die anderen dürften faktisch nicht mehr streiken. Da bestehende Verträge Bestandsschutz erhalten sollen, entsteht ein gewisser Zeitdruck, noch vor Inkrafttreten des Gesetzes zu einem Abschluss zu kommen. In Berlin wird nach dem bisherigen Zeitplan damit gerechnet, dass sich der Bundesrat spätestens am 10. Juli abschließend mit dem Thema befasst. Das Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

Aus der Sicht von GDL-Chef Claus Weselsky ist die Zeit für eine friedliche Lösung des Tarifstreits so gut wie abgelaufen. Nun droht erneut ein Lokführerstreik. Foto: Boris Roessler/dpa

Spielt die Bahn wegen des Gesetzes auf Zeit?

Das behauptet die GDL. Bahn-Personalvorstand Ulrich Weber hält dagegen: „Wir wollen nicht auf das Gesetz warten, weil wir nicht wissen, wann es kommt und wie es kommt.“ Er wolle auf dem Verhandlungswege mit den Gewerkschaften Tarifverträge schließen. Und die sollen mit GDL und der konkurrierenden Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG möglichst deckungsgleich sein, was die Sache zusätzlich verkompliziert. Die GDL verlangt nicht weniger als eine komplett neue Struktur der Tarifverträge bei der Bahn, die möglichst in die GDL-Flächentarife mit den anderen Bahnen passen soll.

Welche Ziele verfolgt die GDL mit Blick auf die Tarifeinheit?

Die GDL-Strategie ist darauf ausgerichtet, den eigenen Einfluss im Fahrbetrieb der DB AG auszuweiten. In einem möglichst großen Teilbereich will die GDL eine realistische Chance erhalten, in späteren Jahren die größere und damit tariffähige Gewerkschaft zu sein. Neben den Lokführern sollen daher aktuell für das gesamte Zugpersonal inklusive der Rangierlokführer gültige Verträge verhandelt werden. Der EVG-Konkurrenz will Weselsky kampflos nur den monopolisierten Infrastrukturbereich zugestehen, den die DB für sämtliche Eisenbahn-Unternehmen vorhalten muss. Das wären in erster Linie Beschäftigte bei der Netz AG, der Wartung und in den Bahnhöfen.

Wird sich der Machtkampf mit der EVG für die GDL auszahlen?

Aus Litschens Sicht nicht. Denn er sieht zwei Möglichkeiten, wie man das Gesetz zur Tarifeinheit auslegen könnte. Falls künftig tatsächlich nur die größte Gewerkschaft für alle Berufsgruppen in einem Unternehmen verhandeln sollte, wäre die GDL außen vor. Sie hat nur rund 34 000 Mitglieder und die EVG um die 210 000.

Litschen hält es aber auch für möglich, dass künftig die jeweils größte Gewerkschaft für eine Berufsgruppe verhandelt. Bei den Lokführern liegt die GDL unangefochten vorn. Allerdings möchte Sie auch für das Zugpersonal verhandeln. „Hier ist die EVG zahlenmäßig so stark überlegen, dass die GDL sie über Jahre nicht überholen kann“, sagt der Ostfalia-Professor. *dpa*

Reden Sie mit!

Haben Sie für einen neuen Streik der Lokführer Verständnis?

braunschweiger-zeitung.de

Europaweit Ärger für Facebook

In Wien wird eine Sammelklage verhandelt. Ein Ostfalia-Professor sieht wenig Chancen.

Von Robin Koppelmann und unseren Agenturen

Facebook-Nutzerin Elina Göhrmann betrachtet eine Seite des Netzwerks. Ob die Klage gegen das Portal zugelassen wird, ist noch unklar. Archivfoto: Kai Stoppel

Kläger Max Schrems gestern im Wiener Landgericht. Foto: dpa

Braunschweig. Der Widerstand gegen die Datenschutzpolitik des sozialen Netzwerks Facebook in Europa wächst. Vor dem Wiener Landgericht wird seit gestern geklärt, ob eine Sammelklage des österreichischen Juristen Max Schrems auf Schadenersatz zugelassen wird. Der Vorwurf: Facebooks Weitergabe von Nutzerdaten verstoße gegen den Datenschutz. Eine Entscheidung zur Verfahrenseröffnung steht noch aus, hiesige Experten vermuten aber ohnehin: Deutsche Nutzer können maximal auf einen Teilerfolg hoffen.

1,39 Milliarden Menschen waren nach Facebook-Angaben bis Ende 2014 in dem Netzportal angemeldet, Tendenz steigend. Die überwiegende Mehrheit, etwa 1,19 Milliarden Nutzer, greift aus Ländern außerhalb der USA und Kanada auf die Seite zu – und um sie geht es in dem Streit: Während die in Amerika und Kanada registrierten Nutzer den Datenschutzbestimmungen des kalifornischen Facebook-Mutterunternehmens unterliegen, hoffen Schrems und seine Mitstreiter, vom vergleichsweise strengen europäischen Verbraucherschutz profitieren zu können. Sie klagen gegen den hiesigen Facebook-Ableger mit Sitz im irischen Dublin und fordern 500 Euro Schmerzensgeld. Ob das europäische Recht hier angewendet werden kann, ist indes noch fraglich.

„Ein deutscher Nutzer kann lediglich eine Löschung der verwendeten Daten erreichen."

Professor Ralf Imhof, Studiendekan von der Hochschule Ostfalia.

Doch unabhängig davon, ob die österreichische Klage überhaupt zugelassen wird oder gar erfolgreich ist, macht Professor Ralf Imhof vom Institut für Geistiges Eigentum, Recht und Wirtschaft in der Informationsgesellschaft an der Ostfalia den deutschen Facebook-Nutzern wenig Hoffnung auf eine Entschädigungszahlung: „In Deutschland kann jemand nur in Ausnahmefällen Schmerzensgeld einklagen, etwa bei einer erheblichen Persönlichkeitsrechtsverletzung aufgrund einer entsprechenden Außenwirkung", erklärt Imhof. Alleine die Tatsache, dass Facebook gegen europäische Datenschutzbestimmungen verstoßen haben könnte, in der Klage ist beispielsweise von einer Datenweitergabe an den US-Geheimdienst NSA die Rede, reiche dafür nicht aus: „Ein deutscher Nutzer kann lediglich eine Unterlassung oder Löschung der missbräuchlich verwendeten Daten erreichen." Entschädigungen gäbe es aber nicht.

Möglich sei nach Imhofs Einschätzung dagegen, dass die Politik erneut auf das Thema aufspringt und Facebook auffordert, die deutschen Datenschutzvorgaben einzuhalten oder andernfalls Bußgelder zu bezahlen. Doch dass auch dies in der Praxis nur schwer umzusetzen ist, zeigt der Fall des Landesdatenschutzbeauftragten von Schleswig-Holstein, Thilo Weichert. Weichert klagt bereits seit vier Jahren für eine Abschaffung der Facebook-Praxis der „Gefällt mir"-Buttons, in denen er einen rechtswidrigen Handel mit Daten sieht. Der Fall liegt nach drei Revisionen mittlerweile vor dem Bundesverwaltungsgericht, ein endgültiges Urteil steht aus. „Facebook kann insgesamt sehr entspannt sein", resümiert Imhof.

Ob es bei der neuen Sammelklage in Wien überhaupt zu einem Verfahren kommt, will die zuständige Richterin in den nächsten Wochen bekanntgeben. Kläger Max Schrems kalkuliert aber bereits alle Eventualitäten ein: Er sagte gestern, dass er sich darauf einstellt, auch in einer nächsthöheren Instanz klagen zu müssen.

+++ Seit heute streiken die Lokführer im Personenverkehr +++ Viele Züge fallen aus +++ Fahrgäste s

Lokführer haben einen verantwortungsvollen, aber derzeit nicht sehr populären Beruf. Die GDL hat sie zum achten Mal zum Streik aufgerufen. Foto: Jan Woitas/dpa

Bahn verliert das Vertrauen der Wirtschaft

Die Wirtschaft sorgt sich um ihren Güterverkehr der nächsten Tage. Ein Ende des Tarifkonflikts ist nicht in Sicht.

Unser Leser Uwe Dahms aus Salzgitter bemerkt:

Ich finde es traurig, dass sich die Politik nur zögerlich äußert, anstatt endlich zu handeln.

Dazu recherchierte **Katharina Vössing**

Braunschweig. Schon fast zehn Monate dauert der Tarifkonflikt bei der Deutschen Bahn. Gestern ist die achte und längste Streikrunde zunächst im Güterverkehr angebrochen, ab heute betrifft sie auch den Personenverkehr.

Welche Angebote und Forderungen gibt es?

Die Deutsche Bahn hatte der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) zuletzt 4,7 Prozent mehr Geld bei einer Laufzeit von 30 Monaten geboten, zudem eine Einmalzahlung von 1000 Euro. Die GDL fordert 5 Prozent mehr Geld bei einer Laufzeit von 12 Monaten sowie eine Stunde weniger Arbeitszeit pro Woche. Einigkeit gibt es also ungefähr bei der Höhe der Anhebung, nicht aber bei der Laufzeit. Während die lange Laufzeit von 30 Monaten der Bahn Planungssicherheit gibt, schneidet es die Gewerkschaftsmitglieder für 18 Monate von weiteren möglichen Lohnerhöhungen ab.

Welchen Einfluss kann die Politik auf den Tarifkonflikt nehmen?

Politiker wie Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) und Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel (SPD) sprachen sich zuletzt für eine Schlichtung aus, wie übrigens auch die Deutsche Bahn. Die GDL schloss dies erneut aus. Dass die Politiker nicht härter durchgreifen können, wie es unser Leser fordert, hat einen Grund.

Derzeit kann die Politik nicht mehr tun, als eine Schlichtung zu fordern. Horst Call, Professor für Arbeits- und Wirtschaftsrecht an der Ostfalia-Hochschule, sagt: „Man kann die GDL nicht in ein Schlichtungsverfahren zwingen.“ Artikel 9, Absatz 3 des Grundgesetzes garantiert die Tarifautonomie, die frei von politischen Einflüssen ist. „Der Gesetzgeber könnte ein Schlichtungsverfahren anordnen. Dazu müsste jedoch erst die gesetzliche Grundlage geschaffen werden.“ Da dies ein Eingriff in die Tarifautonomie wäre, sei fraglich, ob es als verfassungskonform angesehen würde.

Eine weitere rechtliche Regulierung könnte das Tarifeinheitsgesetz bringen. Der Entwurf wurde gestern im Bundestag beraten. Kommt das Gesetz im Sommer, gilt künftig nur der Tarifvertrag der Gewerkschaft mit den meisten Mitgliedern. Das dürfte bei den Bahnbetrieben in der Regel nicht die GDL sein, sondern die größere Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG). Die GDL wirft der Bahn vor, die Verhandlungen so lange zu verschleppen, bis das Gesetz erlassen wurde.

Wie kann der Tarifkonflikt schnell beendet werden?

Da der Vorsitzende der Gewerkschaft GDL, Claus Weselsky, eine Schlichtung bereits abgelehnt hat und der Politik bislang die Hände gebunden sind, bleibe nur eine Lösung, so Call: „Die GDL muss über den öffentlichen Druck zurück an den Verhandlungstisch geholt werden.“ Es könne durchaus sein, dass die Gewerkschaftsmitglieder nicht unbeeindruckt von der öffentlichen Diskussion blieben und trotz Urabstimmung ein Einlenken forderten. „Im Moment scheint Weselsky aber den Rückhalt seiner Mitglieder zu haben.“

Welche Auswirkungen hat der Streik auf die Wirtschaft?

Der Arbeitgeberpräsident Ingo Kramer sagte: „Ein siebentägiger Stillstand des Bahnverkehrs geht zulasten der gesamten Volkswirtschaft und aller Bahnreisenden.“ Der Streik treffe die ganze Breite der deutschen Industrie, vor allem aber die Automobil- und Stahlindustrie sowie die Chemie- und Rohstoffindustrie.

Volkswagen teilte mit, dass die Fertigung an den Standorten aktuell laufe. Auswirkungen des Streiks im Güterfernverkehr auf die Lieferströme seien jedoch nicht ausgeschlossen. Wie beim vergangenen Streik fühlt sich die Salzgitter AG auch dieses Mal gerüstet. Unternehmenssprecher Bernhard Kleinermann bestätigte: „Es sind Vorkehrungen getroffen worden, damit die Versorgung der Hochöfen absolut sichergestellt ist.“ Beim vergangenen Streik vom 21. bis zum 24. April habe es keine Einschränkungen gegeben.

Susanne Jagenburg, Sprecherin der Alba Group, sagte, dass der Streik auf das Unternehmen in Braunschweig keine Auswirkungen habe. Auch Ikea erwartet an den Standorten Braunschweig und Salzgitter in der nächsten Zeit keine Auswirkungen des Bahnstreiks, wie eine Sprecherin mitteilte.

Vom Streik betroffen werde der Hafen Braunschweig sein, sagte dessen Geschäftsführer Jens Hohls. Die tatsächlichen Zugausfälle seien gestern zwar noch nicht bekannt gewesen. „Wir rechnen aber zumindest mit Verzögerungen.“ Soweit zeitkritische Transporte betroffen sind, würden Schiffe eingesetzt, im Einzelfall werde per LKW verladen.

Dass Letzteres dauerhaft verstärkt geschieht, fürchtet Susanne Schmitt, Hauptgeschäftsführerin des Niedersächsischen Industrie- und Handelskammertags: „Es besteht die Gefahr, dass die Betriebe nun endgültig das Vertrauen in die Zuverlässigkeit des Schienenverkehrs verlieren und langfristig wieder mehr Güter auf die Straße verlagern.“ Das sieht auch die Deutsche Bahn so: „Vor allen Dingen ist unser Image als verlässlicher Verkehrsträger in Gefahr. Wir werden massiv Geschäft verlieren“, teilte sie mit. Bernd Meier, Hauptgeschäftsführer der IHK Braunschweig, veranschaulichte: „Viele Betriebe haben sich auf eine kurzfristige Lieferung und eine effiziente Lagerhaltung eingestellt, um die Kapitalkosten gering zu halten.“

Lesen Sie mehr!

Einen Liveticker zum Bahnstreik finden Sie unter:

braunschweiger-zeitung.de

Lokführer lehnen Vermittlung ab

Die Bahn schlägt Matthias Platzeck als Schlichter vor. Die GDL nennt das einen „PR-Gag“.

Von Robin Koppelmann und unseren Agenturen

Matthias Platzeck (links) mit dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn, Rüdiger Grube. Die Bahn möchte Platzeck als Vermittler im festgefahrenen Tarifkonflikt mit der Lokführergewerkschaft GDL einsetzen. Archivfoto: dpa

Braunschweig. Die Deutsche Bahn ist mit ihrem Vorstoß, den aktuellen Streik der Lokführergewerkschaft GDL durch eine Schlichtung vorzeitig zu beenden, gestern offenbar gescheitert. Bahnchef Rüdiger Grube hatte sich erstmals selbst in die Verhandlungen eingeschaltet und Brandenburgs Ex-Ministerpräsident Matthias Platzeck (SPD) als Vermittler für neue Gespräche vorgeschlagen. Die streikende GDL reagierte ablehnend: Der Vorsitzende Claus Weselsky nannte den Vorschlag „einen PR-Gag“.

Bahnchef Rüdiger Grube hatte Platzeck ins Spiel gebracht, damit dieser als Gesprächsteilnehmer den GDL-Vorwurf entkräften könne, die Bahn wolle nicht ernsthaft verhandeln. Er bot der GDL an, ebenfalls einen Vertrauensmann in die Gespräche zu entsenden. „Voraussetzung ist allerdings, dass wir mit solchen Verhandlungen sofort beginnen und der Streik augenblicklich beendet wird“, forderte Grube.

Darauf ließ sich die GDL nicht ein. Ihr Chef Weselsky erklärte, es gäbe derzeit keinen Grund, den Streik vorzeitig zu beenden. Das Angebot der Bahn sei bei ihm noch nicht eingegangen – und wenn, müsse es in Ruhe geprüft werden. Damit werde man sich Zeit lassen, ergänzte Weselsky.

Horst Call, Professor für Arbeits- und privates Wirtschaftsrecht an der Ostfalia-Hochschule, verwundert diese Haltung nicht: „Die GDL hat Bedenken, dass ein zeitaufwendiges Schlichtungsverfahren eine mögliche Einigung hinter das Verabschieden der Tarifeinheit im Sommer verschieben könnte.“

> **„Die Lokführer sind gut beraten, auf das Angebot der Bahn einzugehen.“**
>
> **Horst Call,** Professor für Arbeits- und privates Wirtschaftsrecht an der Ostfalia

Sollte das vom Bundestag geplante Tarifeinheitsgesetz kommen, darf nur noch eine Gewerkschaft die Rechte der Mitarbeiter in einem Betrieb vertreten. Die kleine Spartengewerkschaft GDL könnte bei der Bahn im Vergleich zur deutlich größeren Eisenbahnergewerkschaft EVG dann an Einfluss verlieren. Sie versucht durch die Streiks vehement, noch vorher einen bestmöglichen Abschluss herauszuholen. Dieser hätte dann Bestandsschutz.

Trotzdem denkt Call, dass es für die GDL an der Zeit ist, über eine Schlichtung nachzudenken: „Die Lokführer sind gut beraten, auf das Angebot einzugehen.“ Die Bahn habe einen Vorschlag gemacht, dieser könne jetzt nicht einfach ignoriert werden. „Die Parteien müssen wieder an den Verhandlungstisch.“ Sonst steige auch der Druck der Öffentlichkeit auf die GDL weiter: Bereits gestern gaben nach einer Umfrage des Forschungsinstituts „YouGov“ 69 Prozent der Deutschen an, kein Verständnis mehr für die Streiks der GDL zu haben.

Welche Rolle Platzeck in einer Lösung einnehmen könnte, ist aus Sicht des Experten offen: „Er kann als reiner Vermittler zwischen den Parteien auftreten. Er könnte aber auch inhaltliche Vorschläge machen.“ Welchen Einfluss ein Schlichter nehmen darf, müssen die Tarifparteien selbst festlegen, eine gesetzliche Vorgabe gibt es nicht. In der Person Matthias Platzeck sieht Call eine sinnvolle Nominierung: „Er genießt eine hohe Reputation, ist bei vielen Menschen beliebt und ein SPD-Politiker. Damit dürfte er auch bei den Gewerkschaften Vertrauen genießen.“

Call vermutet, dass es im Tarifkonflikt zwischen Lokführern und Deutscher Bahn „früher oder später“ zu einer Schlichtung kommen wird. Bis zum regulären Streikende am kommenden Sonntag scheint das aber äußerst fraglich.

DARUM WIRD GESTREIKT

Seit Dienstag und noch bis Sonntag, 9 Uhr, bestreikt die Lokführergewerkschaft GDL den bundesweiten Personen- und Güterverkehr. Sie betont dabei ihr Grundrecht.

Formal fordert die GDL für die Lokführer und das Zugpersonal 5 Prozent mehr Geld bei einer Vertragslaufzeit von 12 Monaten. Dazu verlangt sie eine Stunde weniger Arbeitszeit pro Woche.

Tatsächlich geht es bei dem Tarifabschluss aber auch um die Macht von Spartengewerkschaften wie der GDL. Sie fordert, auch das Zugpersonal zu vertreten, um so Einfluss zu erhalten. Denn ab Sommer könnte die Tarifeinheit kommen und dann dürfte nur noch eine Gewerkschaft die Mitarbeiter der Bahn vertreten.

Die Gewinner der Awards-Preise: Hanna Franziska Baade, Markus Wilke, Ben Peters, Julia Wolter und Sarina Scheeler.

Heinz-Rainer Bosse (2. von links) überreichte den Fakultätspreis der Stadt Wolfenbüttel an Hanna Franziska Baade.

Absolventenfeier der Fakultät Recht – Brunswick European Law School (BELS) in der Lindenhalle:

138 Absolventen verabschiedet

Wolfenbüttel. Professor Dr. Stefan Zeranski, Dekan der Fakultät Recht, begrüßte gestern zur Verabschiedung in der Lindenhalle 138 Absolventen der Fakultät Recht der Brunswick European Law School (BELS) sowie viele Gäste und Ehrengäste. Zeranski dankte dem Präsidium für die gute Zusammenarbeit und Unterstützung und wies darauf hin, dass die BELS inzwischen die größte Fakultät am Standort Wolfenbüttel sei.

In Zeiten des schnellen globalen digitalen Wandels sei Bildung das zentrale Betriebssystem, um aus vielen neuen Informationen international wettbewerbsfähiges Wissen zu schaffen, sagte er.

Grußworte hörten die Anwesenden anschließend von Diplom-Ingenieur Volker Küch, Vizepräsident der Ostfalia, dem stellvertretenden Bürgermeister der Stadt Diplom-Ingenieur Heinz-Rainer Bosse sowie Professor Dr. Ralf Imhof, Studiendekan der Fakultät Recht. Die BELS sei weiter auf Erfolgskurs und werde mit vier zusätzlichen Professorenstellen aus dem Fachhochschulentwicklungsprogramm des Landes Niedersachsen die Qualität der Lehre und insbesondere das Betreuungsverhältnis zwischen Professoren und Studierenden maßgeblich verbessern können, sagte Imhof.

Im Anschluss erhielten die Absolventen ihre Urkunden. Außerdem wurden einige Absolventen für ihre herausragende studentische Leistung geehrt. Den Fakultätspreis der Stadt Wolfenbüttel 2015 überreichte Heinz-Rainer Bosse an die Wolfenbüttelerin Hanna Franziska Baade. Den Deloitte Award 2015 überreichte Professor Dr. Huck an Marcus Wilke. Den VW Award 2015 überreichte Florian Maring an Preisträger Ben Peters. Den MAN Award 2015 nahm Preisträgerin Julia Wolter aus den Händen von Manuela Seide entgegen, und der VW Financial Services Award 2015 ging an Sarina Scheeler, überreicht durch Kais Khader.

Musikalisch umrahmt wurde die Veranstaltung durch Luis Angel. Mit einem Sektempfang und einem Imbiss ging die Feier zu Ende. sb

Die anwesenden Absolventen 2015 und die Professoren der Fakultät Recht – Brunswick European Law School (BELS).

Fotos: Inka Stute

WOLFENBÜTTELE
ZEITUNG
BRAUNSCHWEIGER ZEITUNG

AS WETTER
23° mittags
10° nachts

Dienstag, 12. Mai 2015 | www.wolfenbuetteler-zeitung.de | Nr. 109 | 70. Jahrgang | 1,50 €

dt
Kritik
rn

e soll nun
rden.

Kritik von der
ngswirtschaft
itische Inhal-
von ihrer In-
en. Der nun
nit dem Bau-
cht gefährdet
recher. *wei*

schen der
dwirtschaft
tschaft.

mmt

ein

achsen wird
uern einneh-
t mehr als 23
len noch ein-
Euro mehr in
ls eingeplant.
jahre müssen
agegen leicht
iert werden.
hmesituation
agte Landes-
Peter-Jürgen
im Vorstellen
gen des Bun-
, auf geplante
2016 zu ver-
ider aber zu-
muss spätes-
uldenbremse“

Seite
e Region.

Kita-Streik trifft immer mehr Eltern

Erstmals streikten die Erzieher in allen Bundesländern. Ein Ende ist nicht absehbar.

Von Robin Koppelmann, Lisa Bertram und unseren Agenturen

Wolfenbüttel. Der unbefristete Streik der Erzieherinnen und Sozialarbeiter an den kommunalen Kitas erreicht seinen vorläufigen Höhepunkt: Erstmals legten gestern die Beschäftigten in allen Bundesländern ihre Arbeit nieder. In Niedersachsen beteiligten sich nach Gewerkschaftsangaben etwa 4500 Mitarbeiter in 1600 Kitas an dem Ausstand. Vielerorts wurden Notgruppen eingerichtet, ihre Kapazitäten sind jedoch begrenzt. In Hannover standen nur für etwa zehn Prozent der Kinder Ersatzplätze zur Verfügung.

„Unsere Streikplanungen reichen auch über die Pfingstfeiertage hinaus“, erklärte Ulf Birch, Verdi-Pressesprecher für Niedersachsen und Bremen. Berichte, nach denen der Streik bereits am Donnerstag, 21. Mai enden könnte, bestätigte er nicht: „Der Streik ist unbefristet ausgelegt.“ Einzig ein Angebot der kommunalen Arbeitgeber könnte den Streik vorzeitig beenden und die Gewerkschaftler wieder zurück an den Verhandlungstisch bringen. „Ein solches Angebot liegt aber derzeit nicht vor“, sagte Birch.

Kai Litschen, Professor für Arbeits- und Sozialrecht an der Ostfalia-Hochschule, erwartet, dass der Arbeitskampf noch länger dauern wird: „Den Erziehern geht es in diesem Streik nicht nur um die Bezahlung, sondern auch um die grundsätzliche Anerkennung ihrer Arbeit.“

16 Kitas wurden am ersten Streiktag im Landkreis Wolfenbüttel bestreikt. 984 Betreuungsplätze fehlten in den städtischen Kitas und in den kommunalen Kitas der Samtgemeinde Elm-Asse. An dieser Zahl werde sich laut Stadtrat Thorsten Drahn auch heute nichts ändern.

Derweil solidarisiert sich der Stadtelternrat der Kindertagesstätten mit den Erziehern. „Politisch sind wir für den Streik“, so Vorsitzender Torsten Schaßan. Der Elternrat habe einen Bittbrief an die Eltern verteilt, den diese an die Stadt schicken können, um so symbolisch ihre Gebühren zurückzufordern.

REDE VON OSTERLOH

Streikende Erzieherinnen und Sozialarbeiter aus der Region reisen heute zu einer Kundgebung auf dem Rathausvorplatz in Wolfsburg. Ab 10 Uhr spricht u.a. der VW-Betriebsratsvorsitzende Bernd Osterloh.

Flüchtlinge: Gebt uns in Braunschweig eine Chance!

Sie sind aus Syrien und Afghanistan geflüchtet, sie wollen lernen und sich einbringen. Ute Scupin von der Caritas hilft ihnen dabei. Wir erzählen die Geschichte von Omar Sammie (links) und Abdul-Hamid Azizi im **Lokalteil.**

Foto: Florian Kleinschmidt

Für die Erzieher geht es um den Wert ihres Berufsstands

Die Gewerkschaften geben sich im Kita-Streik selbstbewusst. Sie wissen: Die Erzieher wollen nicht nur mehr Geld, sondern Anerkennung.

Von Robin Koppelmann und unseren Agenturen

Braunschweig. Auf dem Papier sind es Tarifverhandlungen, wie es schon unzählige gegeben hat. Doch bei dem derzeitigen Kita-Streik der Erzieherinnen und Sozialarbeiter geht es um mehr: „Das ist keine normale Tarifrunde“, unterstreicht Ulf Birch, Verdi-Pressesprecher für Niedersachsen und Bremen. Die Gründe.

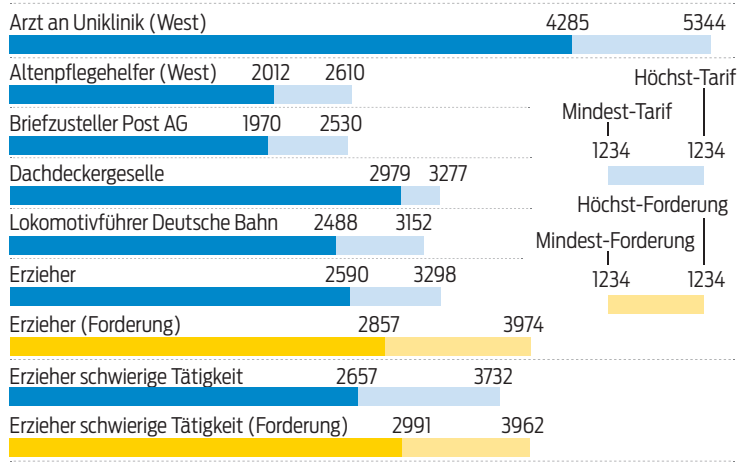
Was wollen die Erzieher mit ihrem Streik erreichen?

Formal geht es – wie in jeder Tarifrunde – auch beim Kita-Streik ums Geld. Normale Erzieher werden bisher in der tariflichen Entgeltgruppe S6 bezahlt, das entspricht einem Monatslohn von 2768,08 Euro. Die Gewerkschaften fordern eine Heraufsetzung in die Entgeltgruppe S10, hier gäbe es 2991,07 Euro. Die Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (VKA), die für die kommunalen Kindergärten die Verhandlungen führt, bietet eine Heraufsetzung in die Gruppe S7 an. Das reicht den Gewerkschaften nicht: „Eine Aufwertung der Erzieher würde den Mitarbeitern nicht nur mehr Geld bringen, sondern auch die generelle Wertschätzung erhöhen“, erklärt Birch. Mit einer neuen Eingruppierung würde sich „eine gesellschaftliche Anerkennung“ ausdrücken.

Sind die Ziele der Erzieher nachvollziehbar?

Kai Litschen, Professor für Arbeits- und Sozialrecht an der Ostfalia-Hochschule, hat durchaus Verständnis für den Ärger der Streikenden, auch er sieht den Berufsstand der Erzieher unterbezahlt. Litschen fordert aber auch, eine neue Eingruppierung von der Ausbildung des Erziehers abhängig zu machen: „Es gibt Erzieher, die bereits ein Hochschulstudium absolviert haben und entsprechend pädagogisch ausgebildet sind.“ Sie müssten in jedem Fall besser bezahlt werden.

Tarifliche monatliche Brutto-Vergütungen (in Euro)



Quelle: Hans-Böckler-Stiftung und VKA — Grafik: Erwin Klein

Für Erzieher mit einer geringen Qualifikation, beispielsweise Quereinsteiger, sei eine niedrigere Eingruppierung aber ebenfalls nachvollziehbar.

Spielt die Erzieher-Ausbildung eine Rolle im Tarifstreit?

Eine klassische Erzieher-Ausbildung dauert nach Angaben von Verdi-Sprecher Birch heute etwa vier bis fünf Jahre. „Das entspricht fast einem Studium“, verdeutlicht er. Sie selbst ist kein Bestandteil der Streikforderungen, dient aber als Argument: „Die Ausbildung ist formal vergleichbar mit dem Bachelor-Abschluss“, sagt Birch. Nur dass es für einen Berufseinsteiger mit einem Bachelor-Titel eben deutlich mehr Geld geben würde, als ein Erzieher heute verdient. Verdi stehe daher auch in Verhandlungen mit der Politik, um die Erzieher-Ausbildung generell aufzuwerten.

Wie geht es in den Tarifverhandlungen weiter?

Angesichts der Tragweite der diesjährigen Tarifrunde scheinen die Gewerkschaften bereit, ihren Protest auch wirklich unbefristet durchzusetzen – sie geben sich kämpferisch: „Nach und nach beteiligen sich weitere Einrichtungen“, sagte Verdi-Streikleiter Martin Peter gestern. Ob derartige Muskelspiele aber am Ende zu der erhofften Aufwertung des Erzieherberufs führen, ist aus Sicht des Experten Litschen fraglich: „Eine grundsätzliche Aufwertung zu erreichen, ist eine strukturelle Frage.“ Diese müsse „später beantwortet werden.“

Online-Stimmen

unserer Leser zum Streik an den Kitas.

Anstrengend. Kita-Mitarbeiter ist ein anstrengender Job und muss ordentlich bezahlt werden. Wird der Lohn bzw. das Gehalt auf Sparflamme gehalten muss man sich nicht wundern, wenn man kein neues Personal hinzu gewinnt. *Demokrat*

Wichtig. Gut gebildete, starke und soziale Persönlichkeiten mit guter Ausbildung und Softskills sind mehr als notwendig, um uns eine Zukunft mit genügend Lebensqualität zu garantieren. Ohne Qualität in der Erziehung geht es nicht. Deshalb muss diese wichtige wertvolle Arbeit auch angemessen bezahlt werden. *Wertschätzung*

Angemessen. Das Gehaltsniveau ist angemessen. Die Anforderungen an Arbeitnehmer sind in allen Bereichen gestiegen. *Der Wom !*

Absolventen feiern Hochschulabschluss

Wolfenbüttel 202 Studenten werden feierlich verabschiedet. Viele von ihnen werden besonders ausgezeichnet.

Gleich zwei traditionelle Absolventenfeiern fanden am vergangenen Freitag, 8. Mai, in Wolfenbüttel statt. Während die Fakultät Recht der Ostfalia Hochschule 95 Absolventinnen und 43 Absolventen feierlich in der Lindenhalle verabschiedete, gratulierte die Fakultät Versorgungstechnik 19 Ingenieurinnen und 45 Ingenieuren zum erfolgreichen Hochschulabschluss.

Im Rahmen der Feier wurden als Jahrgangsbeste der Fakultät Versorgungstechnik Katharina Olzem im Masterstudiengang „Energiesystemtechnik“ und Peter Ratsch im Masterstudiengang „Netztechnik/Netzbetrieb“ ausgezeichnet, in den Bachelorstudiengängen waren es Jan-Niklas Kracke, „Bio- und Umwelttechnik“, sowie Adrian Schünemann im Studiengang „Energie- und Gebäudetechnik im Praxisverbund“.

Für seine Masterarbeit nahm Kai-Arne Klotz den „Preis für Technische Chemie an Fachhochschulen“ der Max-Buchner-Forschungsstiftung entgegen. Adrian Schünemann freute sich zudem über die „Wolfenbütteler Flamme“, einen Preis, mit dem die Fakultät nun bereits zum 6. Mal den besten Absolventen eines Jahrgangs ehrt. Der „Beirat Energie- und Gebäudetechnik“ hatte eigens dafür ein Preisgeld in Höhe von 1000 Euro zur Verfügung gestellt.

Zahlreiche Auszeichnungen gab es auch für die besten Bachelorabsolventen der European Law School – Fakultät Recht. Den mit 1000 Euro dotierten Fakultätspreis der Stadt Wolfenbüttel erhielt Hanna Franziska Baade, mit dem Deloitte Award in Höhe von 400 Euro wurde Marcus Wilke ausgezeichnet, mit jeweils 400 Euro dotiert waren die Preise für Ben Peters, VW Award, Julia Wolter, MAN Award, und Sarina Scheeler, VW Financial Services Award.

„Wir freuen uns sehr über die vielen sehr guten Studienleistungen unserer Absolventinnen und Absolventen und die enge Zusammenarbeit mit der Stadt Wolfenbüttel und der Wirtschaft, die unter anderem solche Preisverleihungen erst möglich macht “, sagte Volker Küch, Vizepräsident der Ostfalia.

Die Absolventen der Fakultät Recht der Ostfalia feierten in der Lindenhalle. Fotos (2): Ostfalia

Die Absolventen der Fakultät Versorgungstechnik der Ostfalia feierten in der Aula der Ostfalia.

Die Absolventinnen und Absolventen der Fakultät Recht feierten in der Lindenhalle ...

Absolventen feierten Hochschulabschluss:

Zwei Absolventenfeiern an zwei Orten

Wolfenbüttel. Gleich zwei traditionelle Absolventenfeiern fanden am vergangenen Freitag in Wolfenbüttel statt. Während die Fakultät Recht der Ostfalia Hochschule 95 Absolventinnen und 43 Absolventen feierlich in der Lindenhalle verabschiedete, gratulierte die Fakultät Versorgungstechnik 19 jungen Ingenieurinnen und 45 jungen Ingenieuren zum erfolgreichen Hochschulabschluss im Studienjahr 2014/15.

Preisträger ausgezeichnet

Im Rahmen der Feier wurden als Jahrgangsbeste der Fakultät Versorgungstechnik Katharina Olzem im Masterstudiengang „Energiesystemtechnik“ und Peter Ratsch im Masterstudiengang „Netztechnik/ Netzbetrieb“ ausgezeichnet, in den Bachelorstudiengängen waren es Jan-Niklas Kracke, „Bio- und Umwelttechnik“, sowie Adrian Schünemann im Studiengang „Energie- und Gebäudetechnik im Praxisverbund“. Für seine Masterarbeit nahm Kai-Arne Klotz den „Preis für Technische Chemie an Fachhochschulen“ der Max-Buchner-Forschungsstiftung entgegen. Adrian Schünemann freute sich zudem über die „Wolfenbütteler Flamme“ – einen Preis, mit dem die Fakultät nun bereits zum 6. Mal den besten Absolventen eines Jahrgangs ehrt. Der „Beirat Energie- und Gebäudetechnik“ hatte eigens dafür ein Preisgeld in Höhe von 1000 Euro zur Verfügung gestellt.

Zahlreiche Auszeichnungen gab es auch für die besten Bachelorabsolventen der European Law School – Fakultät Recht. Den mit 1000 Euro dotierten Fakultätspreis der Stadt Wolfenbüttel 2015 erhielt Hanna Franziska Baade, mit dem Deloitte Award in Höhe von 400 Euro wurde Marcus Wilke ausgezeichnet, mit jeweils 400 Euro dotiert waren die Preise für Ben Peters, VW Award, Julia Wolter, MAN Award, und Sarina Scheeler, VW Financial Services Award.

„Wir freuen uns sehr über die vielen sehr guten Studienleistungen unserer Absolventinnen und Absolventen und die enge Zusammenarbeit mit der Stadt Wolfenbüttel und der Wirtschaft, die unter anderem solche Preisverleihungen erst möglich macht “, sagt Volker Küch, Vizepräsident der Ostfalia.

... die der Versorgungstechnik in der Aula der Ostfalia.

Fotos: Ostfalia

Durchhaltevermögen und Leistung führen zum Studienerfolg:

Ein Leben in zwei Kulturen

Wolfenbüttel. „Persönlichkeiten werden nicht durch schöne Reden geformt, sondern durch Arbeit und eigene Leistung", ein Zitat von Albert Einstein, das Ayten Helva (36) sich zu eigen gemacht hat. Schon als Kind lernte die junge Muslima durch ihr Leben in der Türkei und in Deutschland zwei Kulturen kennen, und was es heißt, sich zu integrieren.

Ayten Helva **Foto: Ostfalia**

Ayten Helva ist Wirtschaftsjuristin und lebt in Deutschland im beschaulichen Städtchen Wolfenbüttel. Sie ist Ehefrau, Mutter von zwei Kindern im Alter von fünf und elf, sowie seit 12 Jahren Pflegemutter eines heute 23-jährigen, sie hat zwei Hochschulabschlüsse (Bachelor und Master), die sie an der Fakultät Recht der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften erworben hat. Gemeinsam mit ihrem Ehemann hat Ayten Helva in der Türkei einen landwirtschaftlichen Betrieb gegründet, der sich mit staatlicher Unterstützung im Aufbau befindet und sich an junge Leute richtet. Jetzt strebt sie ein weiteres Masterstudium „Organisation, Governance und Bildung " an der Technischen Universität Braunschweig an. Danach will sie promovieren.

„Wenn man einen Traum hat und sich ein Ziel gesetzt hat, dann sollte jede Frau dafür kämpfen. Es braucht ein gutes Konzept, entsprechende Kompetenzen, Geduld und Durchhaltevermögen, damit kleine Fehler und Fehlentscheidungen bei der Realisierung der eigenen Ziele nicht zu Reue und damit zum Schwinden des Selbstwertgefühls führen. Wir sind Frauen von heute und leben nicht in der Vergangenheit!", so Ayten Helva aufgrund ihrer eigenen Erfahrungen.

Ihre Familie kommt aus Zentralanatolien (Türkei). Aytens Vater kam vor über drei Jahrzehnten als Gastarbeiter nach Deutschland ins niedersächsische Peine, begleitet von seiner Ehefrau, Analphabetin, und im Laufe ihres Lebens Erzieherin von sieben eigenen Kindern. Ayten wurde in Sivas geboren, dafür reiste ihre Mutter eigens in die Türkei. „Danach ging es wieder nach Deutschland. Später besuchte ich ein halbes Jahr den Kindergarten in Peine, bis meine Eltern entschieden, in die Türkei zurückzukehren. Kaum Deutsch gelernt, war es damit auch schon wieder vorbei", erzählt sie. In Sivas ging sie bis zur dritten Klasse in die Schule. „Gleich zu Anfang merkte ich, wieviel Spaß es mir machte zu lernen und mir Wissen anzueignen, gleichzeitig bescherte mir dies viele soziale Kontakte und ich wusste da schon, dass ich aus meinem Leben etwas Besonderes machen wollte."

Die Familie kehrte 1988 nach Niedersachsen zurück. Tochter Ayten war neun Jahre alt. Trotz der Empfehlung, wegen ihrer Schwäche in Deutsch die Hauptschule zu besuchen, wagte sie den Schritt in die erweiterte Realschule in Salzgitter-Thiede. Sie lernte fleißig Deutsch und schloss die Schule mit einem Notendurchschnitt von 1,4 ab. Danach bewarb sie sich in einem Krankenhaus für die Ausbildung zur Hebamme. Sie wurde zum Vorstellungsgespräch eingeladen und die Anwesenden zeigten sich von ihren Leistungen und ihrem Zeugnis begeistert. Trotzdem wurde sie nicht genommen. „Sie störten sich an meiner Kopfbedeckung. Es war die erste negative Erfahrung in meinem Leben in Zusammenhang mit meiner Kleidung und meiner Religion. Mein damaliges Gefühl habe ich auch nach 20 Jahren noch nicht vergessen", bedauert Ayten Helva. Sie fand für sich eine berufliche Alternative und absolvierte eine schulische Ausbildung zur islamischen Sozialtheologin, teils in Hamburg, Köln und in Istanbul. Auch heute ist sie in diesem Berufsfeld noch ehrenamtlich tätig.

Der Gedanke zu studieren ließ die damals 17-Jährige jedoch nicht los. So besuchte sie ab 2006 zwei Jahre das Abendgymnasium in Braunschweig, um die Fachhochschulreife zu erlangen. Danach schrieb sie sich an der Ostfalia Hochschule im Bachelorstudiengang „Recht-, Personalmanagement und -psychologie" und danach im Masterstudiengang „International Law and Business" ein. Das Studium schloss sie jeweils mit der Note „gut" ab.

„Ich habe während meines Studiums meine Tochter bekommen, das hieß schlaflose Nächte und im Anschluss Prüfungen. Nichts hat mich wirklich vom Studieren abhalten können, denn in schwierigen Zeiten hatte und habe ich Unterstützung durch meine Schwiegereltern und meinen Mann. Ich habe früh gelernt, mich Problemen zu stellen und nenne sie heute Herausforderungen. Und nur wenige Menschen werden es mir glauben, aber ich liebe es Prüfungen abzulegen", so Ayten Helva – und lacht: „Das liegt sicherlich am Adrenalin, dem Kick, den ich mag und genieße. Deshalb ist mit dem Studium definitiv noch nicht Schluss, auch wenn ich zur Finanzierung eine Teilzeitstelle benötige. Vielleicht habe ich ja Glück? Beruflich will ich nach meiner Promotion im eigenen Betrieb als Geschäftsführerin tätig sein."

– Anzeige –

Kleine Gewinner beim Porta-Kinderfest

Braunschweig. Bei Porta Möbel in Braunschweig war am Samstag, 1. August, ein Kinderfest. Die Gewinner der Kinderrallye erhielten jetzt ihre Gewinne. Die Geschwister Lina, Celvin und Levin Nguyen aus Meine erhielten einen Schulranzen, eine Sporttasche und eine Matratze aus den Händen vom stellvertretenden Hausleiter Sven Fechner. **Foto: Porta**

Wie Ayten Helva für ihre Bildung kämpft

Wolfenbüttel Die 36-Jährige hat zwei Studienabschlüsse und will den dritten.

Ayten Helva hat sich ein Zitat von Albert Einstein zu eigen gemacht: Persönlichkeiten werden nicht durch schöne Reden geformt, sondern durch Arbeit und eigene Leistung. Schon als Kind lernte die junge Muslima durch ihr Leben in der Türkei und in Deutschland zwei Kulturen kennen und was es heißt, sich zu integrieren, heißt es in einer Mitteilung der Ostfalia-Hochschule.

Hier hat sie demnach ihren Bachelor und Master in der Fakultät Recht gemacht. Die 36-Jährige ist Wirtschaftsjuristin und lebt in Wolfenbüttel. Sie ist Ehefrau, Mutter von zwei Kindern im Alter von fünf und elf, sowie seit 12 Jahren Pflegemutter eines heute 23-Jährigen. Gemeinsam mit ihrem Ehemann hat Ayten Helva in der Türkei einen landwirtschaftlichen Betrieb gegründet. Er richtet sich an junge Leute. Nun strebt sie ein Masterstudium „Organisation, Governance und Bildung " an der Technischen Uni Braunschweig an. Danach will sie promovieren.

„Wenn man einen Traum hat und sich ein Ziel gesetzt hat, dann sollte jede Frau dafür kämpfen. Es braucht ein gutes Konzept, entsprechende Kompetenzen, Geduld und Durchhaltevermögen, damit kleine Fehler bei der Realisierung der eigenen Ziele nicht zu Reue und damit zum Schwinden des Selbstwertgefühls führen", wird Ayten Helva zitiert.

Ihre Familie kommt aus Zentralanatolien (Türkei). Ihr Vater kam vor mehr als 30 Jahren als Gastarbeiter nach Peine, begleitet von seiner Ehefrau, Analphabetin, und im Laufe ihres Lebens Erzieherin von sieben eigenen Kindern. Als Ayten gerade in die Kita gekommen war, gingen die Eltern mit ihren Kindern zurück in die Türkei. 1988 kehrte die Familie nach Niedersachsen zurück. Ayten war neun Jahre alt.

Trotz einer Empfehlung, wegen ihrer Schwäche in Deutsch die Hauptschule zu besuchen, wagte sie den Schritt in die erweiterte Realschule in Salzgitter-Thiede. Sie schloss die Schule mit einem Notendurchschnitt von 1,4 ab. „In einem Bewerbungsgespräch für den Beruf als Hebamme störten sich meine Gesprächspartner an meiner Kopfbedeckung. Es war die erste negative Erfahrung in meinem Leben in Zusammenhang mit meiner Kleidung und meiner Religion", so Helva. Ihr damaliges Gefühl habe sie bis heute nicht vergessen. Sie fand eine berufliche Alternative und absolvierte eine schulische Ausbildung zur islamischen Sozialtheologin. Heute macht sie dies noch ehrenamtlich.

Ein Studium war ihr großes Ziel. Dafür besuchte sie das Abendgymnasium Braunschweig, erlangte die Fachhochschulreife und schrieb sie sich an der Ostfalia Hochschule ein.

Auch schlaflose Nächte nach der Geburt ihrer Tochter hielten sie nicht vom Studieren ab. Schwiegereltern und ihr Mann unterstützten die ehrgeizige junge Frau. „Ich habe früh gelernt, mich Problemen zu stellen und nenne sie heute Herausforderungen. Und nur wenige Menschen werden es mir glauben, aber ich liebe es, Prüfungen abzulegen." Zur Finanzierung ihres neuen Studiums will sie sich eine Teilzeitstelle suchen. Nach ihrer Promotion will sie im eigenen Betrieb als Geschäftsführerin tätig sein.

Ein typisches Bild für Ayten Helva: Das Lernen über Büchern und am Computer wird sie auch in den nächsten Jahren noch begleiten. Foto: privat

http://www.faz.net/-hbv-87icy

FAZJOB.NET LEBENSWEGE SCHULE FAZ.NET F.A.Z.-E-PAPER F.A.S.-E-PAPER Anmelden Abo Newsletter Mehr

HERAUSGEGEBEN VON WERNER D'INKA, JÜRGEN KAUBE, BERTHOLD KOHLER, HOLGER STELTZNER

Frankfurter Allgemeine
Meine Finanzen

Dienstag, 08. September 2015 VIDEO THEMEN BLOGS ARCHIV

Home Finanzen Meine Finanzen Geld ausgeben Intelligente Autos fahren bald selbständig CIO VIEW
RHEIN-MAIN

Autonomes Fahren

Selbst ist das Auto

Intelligente Autos sind auf unseren Straßen unterwegs. Bald fahren sie völlig selbständig. Die Menschen können sich so entspannteren Beschäftigungen zuwenden.

06.09.2015, von INGE KLOEPFER, DYRK SCHERFF

© NOKIA

Hochdetaillierte und topaktuelle 3D-Karten sind nötig, damit die Autos immer in der richtigen Fahrspur unterwegs sind.

Es ist acht Uhr. Zeit, zur Arbeit aufzubrechen. Das Garagentor öffnet sich wie jeden Morgen um diese Zeit. Das Auto startet den Motor, fährt von allein heraus und wartet dann. Der Terminkalender des Smartphones hat ihm gefunkt, dass heute ein auswärtiges Treffen ansteht, und die Adresse mitgeliefert. Selbständig fährt das Auto dorthin, während der Wagenbesitzer auf der Rückbank sitzt, die Zeitung liest, E-Mails prüft oder Kurznachrichten verschickt. Um das Fahren muss er sich nicht mehr kümmern. Am Ziel angekommen, steigt er aus, sein Auto fragt, wann es wieder benötigt wird. Bis dahin sucht es sich das nächste Parkhaus, identifiziert sich dort als selbstfahrendes Fahrzeug und bekommt daraufhin vom Parkhaus den Grundriss und den freien Stellplatz auf die Festplatte übertragen. Die Parkgebühren werden von der Kreditkarte abgebucht. Zur vereinbarten Zeit steht der Wagen wieder abfahrbereit am Treffpunkt.

Autorin: Inge Kloepfer, Redakteurin in der Wirtschaft der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung in Berlin.

Alles nur Science-Fiction? Nein. „Selbstfahrende Autos sind technisch machbar und fahren schon heute

Folgen:

Autor: Dyrk Scherff, Redakteur im Ressort „Geld & Mehr“ der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung.

Folgen:

erfolgreich zu Testzwecken herum“, sagt Michael Hafner. Bei Daimler ist er Leiter für Fahrerassistenzsysteme und Aktive Sicherheit. Was möglich ist, das hat Daimler schon bewiesen mit einer werbewirksamen Fahrt auf der vielbefahrenen Route von Mannheim nach Pforzheim, jener Strecke, auf der 1888 Bertha Benz mit der ersten Fernfahrt eines Autos überhaupt Geschichte schrieb. Die S-Klasse fuhr 2013 noch einmal die 100 Kilometer – völlig selbständig. Audi schaffte es, Verkehrsminister Alexander Dobrindt zu einer Autobahntour mit einem autonom fahrenden A7 zu überreden.

Eines der Haupthemen auf der IAA

Aber es wird nicht nur getestet, sondern schon fleißig eingebaut. Die Revolution ist im vollen Gange. Erste Anwendungen sind schon jetzt für Serienautos verfügbar, jedes Jahr kommen neue hinzu. Sie werden eines der Hauptthemen der Automesse IAA sein, die am 17. September in Frankfurt beginnt.

BMW zum Beispiel wird seinen neuen 7er vorstellen, der im Oktober auf den Markt kommt. Eines seiner Highlights: Er fährt von allein in die Garage und in Parklücken, als weltweit erstes Serienautomobil. Das Hinein- und Herausfahren wird vom Fahrer mit dem Schlüssel ferngesteuert aktiviert. Er steht am Straßenrand, achtet auf Hindernisse und kann zur Not das Einparken per Knopfdruck unterbrechen. Der Vorteil: Die Kurbelarbeit am Lenkrad übernimmt das Auto, und auch enge Parkplätze, auf denen man nicht mehr die Türen öffnen kann, kommen zum Parken in Frage. Das System ist eine Fortentwicklung der Parkassistenten, die es auch schon in kleinen Autos gibt. Dabei lenkt das Auto schon von allein, Gas geben und bremsen muss allerdings noch der Fahrer.

Mehr zum Thema

Toyota heuert Experten für Künstliche Intelligenz an

Daimler-Chefdesigner Gorden Wagener: „Autos bewegen mich in jeder Hinsicht“

Verkäufer von Sportwagen: Der Traumhändler

IAA Frankfurt: Wenn Autos Käufer, aber keine Fahrer mehr brauchen

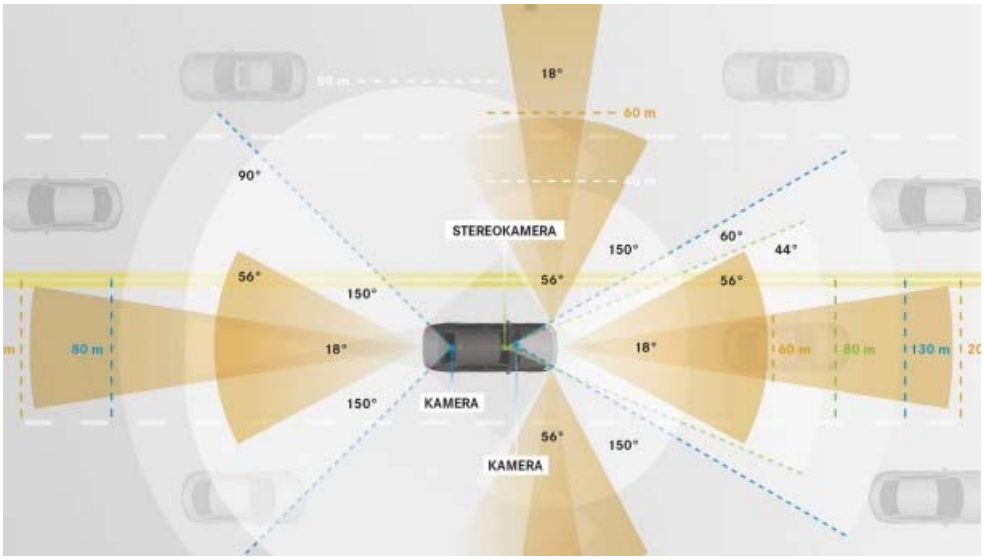
Daimler wird auf der IAA seine neue E-Klasse präsentieren, die es von 2016 an zu kaufen gibt. Sie wird wie der neue BMW ebenfalls ferngesteuertes Einparken ermöglichen. Und sie wird Verkehrsschilder lesen können und bei Tempolimits das Auto automatisch abbremsen.

Überall verfügbar in den großen Autos – und zunehmend auch in kleineren Modellen – sind zum Beispiel der Lenk- und Spurassistent. Beide Systeme steuern gegen und bremsen, wenn der Fahrer nicht ordentlich in der Spur fährt. Elektronische Bremsassistenten machen zur Not eine Vollbremsung, wenn der Fahrer in der Stadt einen Fußgänger oder ein kreuzendes Auto übersieht. Und im Stau und zähfließenden Verkehr übernimmt das Auto bis 60 Kilometer pro Stunde das nervende ständige Gasgeben und Beschleunigen.

© DAIMLER

Die Hand ruht: Diese S-Klasse lenkt und fährt selbst. Kameras zeigen die Umgebung.

Möglich ist das durch den Einbau von Radar, Kameras und Sensoren in die Autos, die bis zu 250 Meter voraus sowie zu den Seiten und nach hinten schauen können. Sie erfassen also alle Autos und Hindernisse in der Nähe und durch die Fahrbahnmarkierungen auch die Fahrspuren. Ein Umbau der Straßen für die neue Technik ist nicht nötig. Das ist auch der Anspruch der Hersteller. Allerdings sorgen dann fehlende Markierungen dafür, dass auf solchen Abschnitten der Fahrer selbst fahren muss. Eine angepasste Infrastruktur kann es den Autos also erleichtern, autonom zu fahren. Nicht nur sichtbare Markierungen gehören dazu. Auch Ampeln, die immer auf der gleichen Höhe installiert sind, damit Kameras sie immer erkennen können. Und im besten Fall dem Auto schon vorher funken, wann sie auf Grün umstellen – es kann dann schneller losfahren. Oder Baustellenfahrzeuge in einer Wanderbaustelle, die mit ihren Signalen den Autos anzeigen, wo gerade die Baustelle anfängt. Oder Sensoren in der Fahrbahn, die die Autos schon Kilometer vorher auf Nässe und Glätte hinweisen.



© DAIMLER

Radar, Kameras und Sensoren suchen rundherum nach anderen Autos und Hindernissen.

Was dabei möglich ist und wie es funktioniert, soll auf dem „Digitalen Testfeld Autobahn“ erprobt werden, das das Bundesverkehrsministerium, der Freistaat Bayern und die Auto- und IT-Industrie auf der A9 in Bayern einrichten wollen. Am Freitag

haben die Beteiligten eine Absichtserklärung dafür unterzeichnet. „Das automatisierte und vernetzte Fahren ist die größte Mobilitätsrevolution seit der Erfindung des Automobils“, sagt Minister Dobrindt. Der Bund will 25 Millionen Euro für Sensoren auf der Strecke beisteuern. Noch in diesem Jahr soll es mit der Aufrüstung losgehen. Die deutsche Automobilindustrie will in den nächsten drei bis vier Jahren ihrerseits 16 bis 18 Milliarden Euro in die Entwicklung solcher Systeme investieren.

Voll automatisches Fahren kommt bald

Auch das macht klar, wie stark das Thema schon in der Realität angekommen ist. Allerdings sind die bisherigen und auf der IAA angekündigten Anwendungen nur Fahrassistenzsysteme: Das Auto unterstützt den Fahrer, korrigiert riskante Manöver und fährt teilautonom, der Fahrer muss aber immer seine Hand am Lenkrad haben, um eingreifen zu können, und er muss das Verhalten des Autos überwachen. Er hat weiter die Verantwortung. Das wird sogar kontrolliert – von Sensoren im Lenkrad. Der nächste große Schritt ist der Übergang zum automatisierten Fahren. Dann übernimmt das Auto vollständig die Kontrolle. In etwa fünf Jahren könnte es so weit sein. Audi will den Anfang machen. Anfang 2018, mit Verkaufsstart des neuen A8, soll der Staupilot erstmals selbständig handeln. Er übernimmt dann im Stop-and-go-Verkehr auf der Autobahn nicht nur Bremsen und Beschleunigung, sondern auch die Lenkung. Das Lenkrad fährt sich ein, der Fahrer muss nicht mehr auf die Straße achten.

Er darf sich dann auf E-Mails oder Filmeschauen auf dem autoeigenen Bildschirm konzentrieren. Er darf aber keinen Laptop auf dem Schoß aufklappen, denn er muss jederzeit die Führung übernehmen können, wenn das Auto es verlangt. Um das zu kontrollieren, wird der Fahrer von einer Kamera gescannt. Das wiederum verlangt die Zulassungsbehörde. Das Notebook würde erkannt, und nach mehreren Warnungen würde das Auto selbständig auf den Standstreifen fahren und mit Warnblinker anhalten. Das heißt aber auch, dass der Staupilot voraussichtlich nur dort funktionieren wird, wo es überhaupt Standstreifen gibt. Das Auto stellt sich dort auch ab, wenn der Fahrer die Steuerung nicht übernimmt, obwohl der Computer im Wagen es fordert.

Solche Übernahmen können manchmal nötig sein. Etwa, wenn der Stau sich auflöst. Denn der Staupilot fährt nur bis Tempo 60. Dann hat der Fahrer 15 Sekunden Zeit, um per Knopfdruck am Lenkrad wieder selbst die Kontrolle zu bekommen. Allerdings ist das nur ein Problem für eine Übergangszeit. Die Autohersteller erwarten, das schon etwa 2021 die Wagen auch die Autobahnfahrt bis 130 Stundenkilometer allein hinbekommen. Schneller geht es noch nicht, weil Radar und Sensoren noch nicht so weit nach vorne schauen können. Für Auf- und Abfahrten auf die Autobahn ist dabei weiter der Fahrer zuständig, weil die Systeme nicht um scharfe Kurven schauen können. Auch an Autobahnkreuzen muss deswegen der Fahrer selbst aktiv werden.

Neue App
Frankfurter Allgemeine - Der Tag

Das neue Angebot für den klugen Überblick: Die wichtigsten Nachrichten und Kommentare der letzten 24 Stunden – aus der Redaktion der F.A.Z.

Mehr erfahren

Das zeigt: Bis zum völlig autonomen Fahren in jeder Situation ist es noch ein langer Weg. Die Autobahn wird den Anfang machen, weil die Steuerung für die Computer dort leichter ist als in der Stadt. Es gibt keine Ampeln, querende Fußgänger, wild fahrende Radfahrer oder Bälle von Kindern, die auf die Straße rollen. Autos, die selbständig in der Stadt fahren, stellen die Techniker vor ungleich größere Herausforderungen. Solche Wagen werden die Krönung der langen Übergangszeit zur autonomen Fahrwelt sein. Die Autohersteller schätzen, dass sie in 20 bis 30 Jahren zugelassen werden könnten. Bis dahin dürften auch die letzten Kinderkrankheiten ausgeräumt sein. So haben die Systeme Probleme bei Eis und Schnee, wenn die Fahrbahnmarkierungen nicht zu sehen sind. Oder bei Nebel sowie tiefstehender Sonne, die die Kamera blendet. Hilfe könnte dann immer genaueres, in Echtzeit aktualisiertes Kartenmaterial bieten, das es derzeit aber noch nicht gibt. Vor diesem Hintergrund erklärt sich das große Interesse der Autohersteller an Kartenproduzenten. Vor wenigen Wochen kauften BMW, Audi und Daimler Nokias digitalen Kartendienst Here für 2,8 Milliarden Euro. Er soll das Trio unabhängiger von Karten von Google und Apple machen.

Google und Apple mischen mit

Diese Übernahme verdeutlicht, dass der Kampf zwischen Autoherstellern und IT-Konzernen um die Daten längst entbrannt ist. Das Auto erreicht die IT-Welt. Warum also sollten sich nur die klassischen Autobauer auf dem Feld der mobilen Zukunft bewegen? Längst mischen deswegen auch Zulieferer wie Bosch und Continental in diesem Spiel mit. Sogar Google, das schon seit Jahren mit eigenen Modellen und als Pionier des autonomen Fahrens die Autohersteller vor sich hertreibt. Und nun auch noch Apple. Sie alle wuchern vor allem mit dem Pfund der großen Mobilitäts- und Kartendaten, die sie ständig von Handy- und Internetnutzern sammeln. Sie sehen das Auto als Computer auf vier Rädern. Ein ganz anderer Ansatz.

Die großen Player haben schon etliche Gefährte auf der Straße, vor allem im sonnigen Kalifornien. Nach Mitteilung des California Department of Motorvehicles (CDMV) waren Mitte August 78 solcher Testwagen im Einsatz: Volkswagen mit drei Autos, Mercedes mit fünf, Google mit 48 seiner Wagen, der Elektroautobauer Tesla mit zwölf und Bosch mit zwei Autos. Dazu kommen die Unternehmen Delphi und Cruise Automation, die ebenfalls daran arbeiten. In Deutschland sind auch Audi und BMW eifrig am Entwickeln. Es ist ein riesiger Markt. Die Boston Consulting Group schätzt ihn bis 2025 auf 42 Milliarden Dollar.

Für den einzelnen Autobesitzer muss die neue Welt hingegen gar nicht teuer sein. Die Fahrassistenzpakete im neuen 7er BMW und in der neuen E-Klasse kosten zwischen 2500 und 3000 Euro und damit nicht viel mehr als heutige Assistenz-Ausstattungen. Der Parkpilot im neuen 7er ist schon für 550 Euro zu haben. Das Bestreben ist es, auch vollautomatische Anwendungen bezahlbar zu halten. „Mehrkosten von höchstens 5000 Euro wären ein gutes Ziel“, sagt Daimler-Entwickler Hafner. Schließlich sind die Sensoren, Kameras und Radare heute schon eingebaut, viel kommt auch künftig nicht mehr hinzu. Die Herausforderung sind die Algorithmen, die das Auto steuern.

© DAIMLER

So sitzen wir, wenn wir nicht mehr fahren: Die Konzeptstudie F015 von Mercedes

Eine Herausforderung werden auch die selbstfahrenden Autos selbst. In der Endphase der Automatisierung werden sie die Mobilität und die Gesellschaft völlig verändern. Alle können dann ein eigenes Auto nutzen: Blinde, Jugendliche, Hochbetagte, selbst Betrunkene müssten sich um Promillegrenzen nicht mehr scheren. Schließlich kümmert sich jetzt der Computer um die sichere Fahrt. Die Autofahrt wäre keine tote Zeit mehr. Man könnte sie zum Lesen, Entspannen oder Arbeiten nutzen. Das macht auch Fernpendeln attraktiver, die Wohnmodelle könnten sich ändern. Die Autohersteller müssen mehr auf die Gestaltung der Innenräume und die Bordunterhaltung achten. Daimler hat dazu ein Konzeptauto F015 entworfen. Dort sitzen sich die vier Mitfahrer gegenüber wie im Zug, abgewandt vom Lenkrad.

Und auch der Verkehr würde sich verändern. Er würde deutlich sicherer, schließlich entstehen 90 Prozent der Unfälle durch menschliches Versagen. Der Verkehr würde harmonischer fließen, die Straßen könnten mehr Autos aufnehmen, Autobahnen bis zu 80 Prozent mehr. Es gäbe weniger Staus. Parkhäuser sparten 30 Prozent Platz, weil die Parkbuchten kleiner dimensioniert werden können, weil die Fahrer schon vorher aussteigen.

Haftungsfragen müssen geklärt werden

Vorteile des autonomen Autozeitalters gibt es also genug. Technisch könnte alles viel schneller gehen. Doch es müssen noch viele Rechtsfragen geklärt und Gesetze geändert werden. Wer haftet, wenn etwas passiert? Braucht der Fahrer überhaupt noch einen Führerschein? Welche Anforderungen an den Fahrer bestehen dann noch? Sollte es trotz aller Technologie zu einem Unfall kommen, muss schließlich jemand ein Warndreieck aufstellen.

Der Rechtswissenschaftler Fabian Stancke von der Brunswick European Law School hat sich auf dieses Gebiet spezialisiert. „Es sind viele Fragen und viele Rechtsgebiete betroffen“, sagt er. Das macht die Sache kompliziert und zieht den Prozess, bis sich autonomes Fahren wirklich durchsetzt, in die Länge. Ist zum Beispiel ein Software-Fehler an einem Unfall schuld, käme die Produkthaftung zur Geltung. Das Gleiche gilt, wenn ein Sensor nicht funktioniert. „Schwierig wird es in der Übergangszeit der nur teilweise selbstfahrenden Autos, wenn nicht ganz klar ist, ob das Auto allein gefahren ist oder der Fahrer nicht doch eingegriffen hat.“ Bis heute gilt nämlich nach dem Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr von 1968, dass der Fahrer sein Auto unter allen Umständen jederzeit beherrschen muss. Erst 2014 passten die Vereinten

Nationen die Vereinbarung an, die aber noch in nationales Recht umgesetzt werden muss. Nun ist nur noch wichtig, dass der Fahrer die Systeme zur Not stoppen kann. Aber unbeaufsichtigt kann das Auto nun immer noch nicht in den Verkehr entlassen werden.

Es muss also noch mehr geändert werden. So darf etwa bei Geschwindigkeiten über zwölf Stundenkilometern das Lenkrad allein nur kleine Drehungen einleiten. Erst wenn solche Regeln aufgehoben wurden, kann Audi 2018 seinen Staupiloten im neuen A8 anbieten. Dort heißt es, die Politik zeige hohe Bereitschaft, bis dahin die gesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen.

Eines scheint auf jeden Fall klar: Der technische Fortschritt werde die Verantwortung immer weiter weg vom Fahrer hin zum Halter und zum Hersteller verschieben, sagt Rechtsexperte Stancke. Der Halter selbst wird aus der Gefährdungshaftung nicht entlassen werden können, der Passagier aus der Haftpflicht vielleicht irgendwann schon. Das wird eine große Umstellung für die Versicherungswirtschaft. Vielleicht wird sie eines Tages sogar selbstfahrende Autos mit niedrigeren Tarifen belegen, weil sie sicherer sind.

Viel diskutiert werden heute auch die ethischen Fragen. Schützt das Fahrzeug im Fall einer Notlage eher den Insassen oder den über die Straße laufenden Passanten? Hier käme es tatsächlich darauf an, wie die Computer programmiert werden. Stancke hält diese Fragen allerdings für überhöht. „Unfälle werden bei konsequenter Nutzung der technischen Möglichkeiten nur noch sehr selten vorkommen“, sagt er. Und dann ist die Wahrscheinlichkeit immer noch höher, dass der Fahrer in Stresssituationen die schlechtere Entscheidung trifft als die Maschine.

Eine Blackbox für das Auto

Darüber hinaus sind die Datenschutzfragen noch ungeklärt. Schließlich wird das selbstfahrende Auto mit anderen Autos kommunizieren und stetig Daten aussenden. Für Haftungsfragen wird es zudem alle Manöver wie ein Flugzeug in einer Black Box aufzeichnen. Man weiß dann sehr genau, wo der Fahrer sich wann aufgehalten hat. Nur, wer darf solche Daten nutzen? „Die dauernde Konnektivität wird dann zum Problem, wenn personenbezogene Daten erhoben werden“, sagt Stancke. „Erweiterte datenschutzrechtliche Regelungen werden auf jeden Fall notwendig“, sagt er.

Die Vernetzung des Autos birgt auch andere Gefahren. Die Schnittstelle zum Netz kann das Einfallstor für Hacker sein, die plötzlich die Oberhand über das Gefährt gewinnen können. Was wie Panikmache anmutet, ist vor gar nicht langer Zeit Realität gewesen. Zwei bekannte IT-Sicherheitsexperten aus den Vereinigten Staaten hackten sich in den Bordcomputer eines Chrysler-Jeeps, übernahmen zunächst die Lautstärkeregelung des Radios, erschienen dann mit ihren Gesichtern auf dem Display und steuerten fortan aus meilenweiter Entfernung den Wagen über den Highway. Der Fahrer hatte keine Chance, die Kontrolle zurückzubekommen. Er blieb bis zum Schluss vollkommen machtlos.

Die Hacker hatten eine Sicherheitslücke in dem von Chrysler eingebauten Bordelektroniksystem Uconnect ausfindig gemacht und am Ende leichtes Spiel. Die Geschichte, die erst diesen Sommer weltweit Schlagzeilen machte, ging glimpflich aus: Die Computer-Spezialisten waren in „guter“ Mission unterwegs, ließen Chrysler genügend Zeit, die Sicherheitslücke zu schließen, und gingen erst Monate später mit ihrem Coup an die Öffentlichkeit. Ähnliches gelang auch Thomas Käfer, einem deutschen IT-Spezialisten und sogenannten White-Hat-Hacker, der im Auftrag von Unternehmen oder aus eigenem Interesse Sicherheitslücken in IT-Systemen aufspürt

und öffentlich macht – genauso wie seine amerikanischen Kollegen. Es ist ihm relativ problemlos gelungen, mit seinem Mobiltelefon in den Dienst „Connect Drive“ von BMW einzudringen, ein fremdes Auto binnen kürzester Zeit zu öffnen und verschiedene Funktionen zu bedienen.

Sicherheitslücken wie die bei BMW gibt es in ähnlicher Form auch bei anderen Marken. Die Autohersteller müssten ihren Fokus mehr auf die IT-Sicherheit legen, meint Käfer. Er denkt an die vielen Möglichkeiten, Fahrer zu prellen. Hacker könnten den Bordcomputer mit einem Trojaner lahmlegen und dann den Fahrer über den Bildschirm im Auto auffordern, umgehend einen Geldbetrag zu zahlen. Ansonsten könnten sie das Auto einfach außer Funktion setzen. Es bliebe dann mitten auf der Straße stehen. Bordcomputer sind so anfällig wie ein Notebook oder PC.

Jeder Dritte ist offen für Roboterautos

Noch sind auch die Autofahrer selbst nicht so weit, sich auf die autonomen Vehikel einzulassen. Zwar hat eine Umfrage des Digitalverbands Bitkom erst im Juli die Aufgeschlossenheit der Deutschen gegenüber selbstfahrenden Autos zutage gefördert: Immerhin 34 Prozent der Befragten stehen diesen Mobilitätsrobotern offen gegenüber. Aber wer will schon wirklich bei Tempo 130 das Auto allein dahinrasen lassen? Es ist ein seltsames Gefühl, bei dieser Geschwindigkeit die Hände nicht am Lenkrad zu haben. Wobei Testfahrer sich wundern, wie schnell sie ihre anfängliche Skepsis abgelegt haben. Die deutschen Hersteller betonen zudem, dass alle neuen Systeme eine Option sind und kein Muss. Wer weiter auf der Autobahn selbst Gas geben will, der soll das auch in Zukunft tun können. Schließlich soll das Verkaufsargument „Fahrspaß“ auch weiter greifen. Die Hersteller hoffen zudem, dass sich die Fahrer immer mehr an die Assistenzsysteme gewöhnen und ihnen vertrauen werden.

Ob ihre Rechnung aufgeht? Das amerikanische Marktforschungsinstitut J.D. Powers hat in einer Studie unter 4200 Neuwagen-Besitzern im April bis Juni dieses Jahres festgestellt, dass die Fahrer die neuen Technologien aber nur selten einsetzen. 35 Prozent nutzten das automatische Einparken nicht, fast ebenso viele verzichteten auf andere Apps, die der Bordcomputer bereithält. „Ist ein Monat verstrichen, ohne dass sich der Fahrer mit den Anwendungen vertraut gemacht hat, wird er sie wahrscheinlich nie benutzen“, sagt Renee Stephens, der bei dem Forschungsinstitut die Autosparte betreut. Ein konservatives Fünftel der Befragten würde sogar in ihrem nächsten Neuwagen auf solche Assistenzsysteme ganz verzichten. Im Internet bringen es ein paar Kommentatoren auf den Punkt: „Ich brauche die Bremse, die Kupplung, das Gaspedal, den Lautstärkeregler und Bluetooth für mein Smartphone. Der ganze Rest ist Verschwendung.“ Und ein anderer schreibt daraufhin: „Na ja, es sind immer noch Autos, keine iPads auf vier Reifen.“ Noch nicht. In ein paar Jahren könnte das alles schon ganz anders aussehen.

Quelle: F.A.S.

Zur Homepage

Themen zu diesem Beitrag: Audi | Daimler | UN | Alexander Dobrindt | BMW | Bundesverkehrsministerium | IAA | Robert Bosch | Alle Themen

Kurse und Finanzdaten zum Artikel: BMW | Apple | Google - Class A | Daimler

Hier können Sie die Rechte an diesem Artikel erwerben

Weitere Empfehlungen

Forschung über Blitze

Blitzschlag auf Knopfdruck

Im Hochspannungslabor der TU Darmstadt lassen es Elektroingenieure krachen. Um einen Streit unter Blitzableiter-Konstrukteuren zu klären, müssen sie aber auf die Dächer steigen.
Mehr Von SASCHA ZOSKE, DARMSTADT
26.08.2015, 11:30 Uhr | Rhein-Main

Anzeige

Sind Sie an COPD erkrankt?

Für eine Studie in Hannover suchen wir (Ex-) Raucher ab 40 Jahren. Mehr

powered by plista

Fahrerlos

Google lässt selbstfahrendes Auto auf öffentliche Straßen los

Google lässt seine selbstfahrenden Autos jetzt auch auf öffentliche Straßen los. Das drollige Gefährt mit den großen Augen ist zunächst nahe dem Firmensitz in Kalifornien unterwegs. Für alle Fälle ist sicherheitshalber immer noch ein speziell geschulter Fahrer mit an Bord. Mehr
07.09.2015, 11:21 Uhr | Technik-Motor

Anzeige

Antriebslosigkeit und/oder Schlafstörungen?

Für eine Studie in Hannover suchen wir Männer und Frauen die an Depressionen leiden. Mehr

powered by plista

Falschparker

Ich fahr mal eben weg

Regelmäßig kontrollieren Ordnungsamt und Feuerwehr in Wiesbaden, ob Straßen zugeparkt sind. Auf der jüngsten Tour haben sie 25 Fahrer verwarnt. Mehr Von OLIVER KOCH, WIESBADEN
04.09.2015, 18:46 Uhr | Rhein-Main

Audi A7 mit Autopilot

Selbstfahrendes Auto ist schon Wirklichkeit

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hat einen Wagen des Autoherstellers Audi getestet, der eigenständig fährt. Der CSU-Politiker zeigte sich überzeugt und sprach davon, die Autobahn A9 zu einer Teststrecke für das selbständig lenkende Fahrzeug machen. Mehr
11.04.2015, 14:02 Uhr | Technik-Motor

Ferienimmobilien

Italiens Justiz kann aus Traumhaus Albtraum machen

Die Preise für Landhäuser oder Stadtwohnungen in Italien sind etwas geschrumpft. Doch Investoren müssen sich gegen viele Fallen wappnen. Mehr Von TOBIAS PILLER, ROM
02.09.2015, 13:46 Uhr | Wirtschaft

Frankfurter Allgemeine

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH 2001 - 2015
Alle Rechte vorbehalten.

Quellen: TeleTrader Software AG, FWW GmbH, Morningstar Deutschland GmbH und weitere. Alle Börsendaten werden mit mindestens 15 Minuten Verzögerung dargestellt. Realtime-Index-Daten in Zusammenarbeit mit der Boerse Stuttgart - Powered by Structured Solutions

Flüchtlingskrise

Über Flüchtlinge diskutierten gestern im Braunschweiger Steigenberger-Hotel auf Einladung des Arbeitgeberverbandes : Moderator Armin Maus (links), Chefredakteur unserer Zeitung, Spediteur Adalbert Wandt, Felicitas Pudwitz, Leiterin Personal CKC AG, der Ex-Minister und Geschäftsführer der Demografie-Agentur für die niedersächsische Wirtschaft, Lutz Stratmann, Uni-Professor Reza Asghari und Vizekanzler Sigmar Gabriel. Foto: Florian Kleinschmidt/BestPixels.de

Gabriel: Wir können nicht mit Bajonetten an Grenzen stehen

Der Vizekanzler diskutiert mit Arbeitgebern über den Flüchtlingszustrom. Die Wirtschaft sieht Chancen. Es ist Gabriel, der mahnt: „Wir werden für die Integration Zeit brauchen."

Von Andre Dolle

Braunschweig. Anfang der 90er Jahre, als ebenfalls Hunderttausende von Asylbewerbern nach Deutschland kamen, hieß es: Das Boot ist voll. Laut Vizekanzler Sigmar Gabriel ist die Stimmungslage nun eine andere. Das betonte der Bundeswirtschaftsminister gestern auf Einladung des Arbeitgeberverbandes Region Braunschweig.

„Überall in Deutschland machen sich Hunderttausende auf den Weg und helfen, ohne groß zu fragen", sagte Gabriel anerkennend. Seinem Vortrag gab Gabriel die Überschrift „Zuversicht und Realismus".

Die osteuropäischen Staaten, die derzeit in Deutschland stark in der Kritik stehen, weil sie ihren Beitrag zur Integration der Flüchtlinge nicht leisten wollen, nahm Gabriel überraschend in Schutz: „Vor ein paar Jahrzehnten waren wir in Deutschland auch noch nicht so weit. Die Osteuropäer brauchen Zeit, um sich auf die Situation einzustellen."

Auf der Habenseite nannte Gabriel neben der überwiegend hilfsbereiten Bevölkerung in Deutschland auch den öffentlichen Dienst, die Polizei, die Verwaltungen. „Die sind gut aufgestellt. Das sind tolle Leute, auch die Arbeitsagenturen leisten für die Flüchtlinge gute Arbeit."

Gabriel machte angesichts der vielen Flüchtlinge, die schon da sind, und denjenigen, die noch kommen werden, Mut: „Deutschland ist ein starkes Land."

Andererseits sei der Zustrom der Flüchtlinge beileibe keine Kleinigkeit, sondern eine große Anstrengung. „Wenn wir das gut machen, kriegen wir junge Leute ins Land, junge Leute mit Biss und Willen, etwas auf die Beine zu stellen."

Er machte aber klar: „Wir werden mit Enttäuschungen rechnen müssen." Die meisten der Flüchtlinge, die in Deutschland bleiben dürften, kämen aus Syrien, Irak, Afghanistan und Pakistan. 20 Prozent von ihnen seien Analphabeten und somit auf dem Arbeitsmarkt erst einmal kaum zu vermitteln. Und sie würden merken: „Das Arbeitsleben hier ist auch anstrengend."

Man werde über Ängste der Deutschen offen reden müssen. „Es gibt Leute, die sagen: ‚Ist das noch Deutschland hier?'" Es gebe auch ein verändertes Sicherheitsbewusstsein in Teilen der Bevölkerung. Daher sagte Gabriel: „Die Polizei muss sichtbar bleiben." Es gebe auch kulturelle Unterschiede. So sei etwa Homosexualität und die Trennung von Staat und Kirche von den Asylbewerbern anzunehmen. Es gebe so etwas wie eine Leitkultur in Deutschland. „Das sind die ersten 20 Artikel des Grundgesetzes." Gabriel kam zu dem Schluss: „Wir können das packen, es gibt viele Chancen, aber auch Risiken."

Gabriel warf die Frage auf, warum gerade jetzt so viele Flüchtlinge nach Europa und vor allem nach Deutschland kommen würden. Wegen des Kriegs in Syrien etwa seien elf Millionen Menschen auf der Flucht. Die meisten von ihnen seien Binnenflüchtlinge, mehr als eine Million Menschen habe sich aber auf den Weg nach Europa gemacht.

Gabriel bezeichnete Europa als „Kontinent der Sehnsüchte." Es gebe keine Zugbrücke, die man hochziehen könne. „Oder wollen wir mit Bajonetten an der Grenze stehen?"

Die Völkerwanderung sei nur aufzuhalten, wenn etwa der Krieg in Syrien beendet würde. „Dazu müssen wir mit dem Machthaber Assad reden, dazu müssen wir unser Verhältnis zu den Russen verbessern, da Russland viel Einfluss in Syrien hat."

Bis dahin gelte es, die Flüchtlinge gerecht zu verteilen. Deutschland müsse sich darauf einstellen, bis zu 30 Prozent der Flüchtlinge, die nach Europa wollen, aufzunehmen. Derzeit seien es bis zu 50 Prozent und somit zu viel. Nicht nur die Mitgliedsländer der EU, auch die USA müssten einen stärkeren Beitrag leisten. Diese nähmen nur 10 000 Syrer auf. „So viele kommen jeden Tag zu uns." Auch die arabischen Länder müssten viel stärker in die Pflicht genommen werden.

„Überall in Deutschland helfen Hunderttausende, ohne groß zu fragen."

Sigmar Gabriel (SPD), Vizekanzler und Bundeswirtschaftsminister

„Es geht um das Finden und Binden von Fachkräften. Das können auch Flüchtlinge sein."

Lutz Stratmann, Ex-Landesminister und Chef der Demografieagentur

In der anschließenden Podiumsdiskussion und schon zuvor in den Grußworten wurde deutlich, dass die Wirtschaft Flüchtlinge vor allem als Chance begreift. Das Thema Flüchtlinge müsse mit den Themen Demografie und Fachkräftemangel verknüpft werden, forderte Christoph Schulz, Vorstandsvorsitzender der Braunschweigischen Landessparkasse. Und Wolfgang Niemsch, Vorstandsvorsitzender des Arbeitgeberverbandes, erinnerte an die Millionen von Flüchtlingen und Vertriebenen, die nach dem 2. Weltkrieg in einem komplett zerstörten Deutschland Zuflucht suchten. Zwar habe es sich damals um Deutsche gehandelt, heute um Asylbewerber aus dem Ausland. Jedoch: „Heute strotzen wir vor Kraft." Flüchtlinge seien in einer schrumpfenden Gesellschaft mit Fachkräftemangel willkommen.

In der von Armin Maus, dem Chefredakteur unserer Zeitung moderierten Diskussion erklärte Ex-Landesminister Lutz Stratmann: „Es geht um das Finden und Binden von Fachkräften." Damit könnten auch Flüchtlinge gemeint sein. Man stochere zwar noch im Nebel, jedoch sei davon auszugehen, dass unter den Flüchtlingen etwa 50 Prozent Ungelernte seien. Das rechnete Stratmann, der Geschäftsführer der Demografie-Agentur für die niedersächsische Wirtschaft, vor.

Der gebürtige Iraner Professor Reza Asghari trug mit seiner eigenen Lebensgeschichte zum Thema bei. Als er nach Deutschland kam, sei sein Abitur nicht anerkannt worden, sagte der Inhaber des gemeinsamen Lehrstuhls für Entrepreneurship der TU Braunschweig und der Ostfalia Hochschule. An der Universität habe er Anfangs große Schwierigkeiten gehabt. Doch er kniete sich rein, schloss sein Studium mit „sehr gut" ab, machte später an der TU Braunschweig seinen Doktortitel.

Felicitas Pudwitz, Leiterin Personal CKC AG, und Spediteur und IHK-Vizepräsident Adalbert Wandt erklärten, welche Erfahrungen sie mit Zuwanderern machten. Pudwitz sagte, ihre Firma habe griechische IT-Spezialisten engagiert. Da die Wohnungssuche in Braunschweig so schwierig war, habe jemand aus dem Unternehmen dabei sein müssen, um Vermieter zu überzeugen. Wandt berichtete von zehn kroatischen Auszubildenden, die seine Spedition eingestellt habe.

Reden Sie mit!

Wie schätzen Sie den Zustrom der Flüchtlinge nach Deutschland ein?

braunschweiger-zeitung.de

Studentin erforscht Unternehmergeist im Silicon-Valley

Wolfenbüttel Eine Studentin der Ostfalia forscht im Silicon Valley. Sie untersucht, warum dort so viel erfolgreiche Unternehmen gegründet werden.

Von Kai-Uwe Ruf

Svenja Mach und Professor Reza Asghari stehen vor der dem Gelände der Stanford-Universität.

Foto: privat

Svenja March hat sich auf den Weg gemacht, die Geheimnisse des Silicon-Valley zu erforschen. Sie schreibt ihre Masters-Arbeit an der Fakultät Recht über Ausgründungen an den Universitäten Stanford und Berkeley.

Die Idee für die Arbeit hat Reza Asghari entwickelt. Der Professor hat an der Ostfalia den Lehrstuhl für Entrepreneurship inne. Er ist ein Spezialist für Unternehmensgründungen.

> **„Die Grenze zwischen Wissenshaft und Wirtschaft ist viel offener als bei uns."**
>
> **Reza Asghari**, Professor für Entrepreneurship

In den USA werden viel mehr Unternehmen von Studenten und Wissenschaftlern gegründet als in Deutschland, weiß Asghari. „Die Grenze zwischen Wissenshaft und Wirtschaft ist viel offener als bei uns", sagt der Forscher.

Und die Universität Stanford ist führend in Sachen Ausgründungen. 39 000 Unternehmen, die immer noch am Markt seien, habe sie bereits hervorgebracht, berichtet Asghari. Damit eine gute Idee für ein neues Unternehmen nicht am fehlenden Geld scheitert, hat die kalifornische Uni ein Programm mit einer Beteiligungsgesellschaft entwickelt. Der stehen 300 Millionen Dollar zur Verfügung, erzählt Asghari.

Zum Vergleich: An der Ostfalia habe man mit Hilfe von Jägermeister 300 000 Euro zur Verfügung, um Firmengründungen zu unterstützen.

Es geht aber nicht nur um Geld, es geht auch darum zu lernen, wie man gute Geschäftsideen entwickelt. Wie es die Kalifornier machen, soll Svenja March herausfinden.

Fünf Wochen hält sich die Studentin dafür in Kalifornien auf. Sie führt Interviews mit den Verantwortlichen der Universitäten. Vorbereitet habe sie die Reise von Wolfenbüttel aus, berichtet der Professor, der die Arbeit betreut. Sie habe recherchiert und per E-Mail Kontakte geknüpft. Einige Verbindungen habe er auch selbst vermittelt. Finanziell unterstützt werde die Forschungsreise von der Allianz für die Region.

In Deutschland bestehe in Sachen Firmengründungen aus Hochschulen heraus immer noch Nachholbedarf. Im OECD-Vergleich sei die Bundesrepublik nicht einmal Durchschnitt. „Wir haben gute Universitäten, aber im internationalen Vergleich wandeln wir die Forschungsergebnisse wenig in wirtschaftliche Neuererungen um", sagt Reza Asghari: „Wir wollen vom Silicon-Valley lernen."

LOGIN

Benutzername: asghari

Viel Freude beim Lesen unserer Seiten.

PROFIL > ABMELDEN

Zum Artikel

22.10.2015 - 17:00 Uhr

Textgröße drucken

KOMMENTIEREN > 0

EMPFEHLEN >

Gefällt mir 0

Twittern 0

G+1 0

Mehr aus diesem Ressort

Helfer werden zu Integrations-Coaches

Wolfenbüttel Das Deutsche Rote Kreuz sucht Unterstützung. Es wird mit Arbeit für mehrere Jahre gerechnet. **[mehr lesen]**

Schüler lernen die Oper kennen

Willkommensabend für die Flüchtlinge

Meist gelesen

1 Ärzte-Notdienst zieht ans Klinikum

2 Politiker streiten über Pegida-Verbot

3 So helfen Sie Flüchtlingen in unserer Region!

4 Kralenriede - Den nächsten Schritt müssen wir tun

5 Polnische Schuh-Kette zieht an den Hutfiltern

Fotos & Videos