

LANG LEBE DER REIFEN

Runderneuerung hat ökologische
und wirtschaftliche Vorteile





Liebe Leserinnen und Leser,

als ich kürzlich in einem Unternehmen der Autozulieferbranche mit der Geschäftsführung zusammentraf, berichtete der HR-Chef, dass das Unternehmen bis 2030 zwölf neue Produktlinien marktreif entwickeln wolle mit dem Ziel, sie dann vor Ort in Niedersachsen zu produzieren. Das freilich sei an die Voraussetzung geknüpft, bis 2026 weitere 150 hochqualifizierte Produktionstechniker einstellen zu können, zusätzlich zu den 80, die bis dahin altersbedingt ausscheiden würden. Gelänge dies nicht, würden Investitionsbudgets, F+E und Produktion an andere Standorte im Konzernverbund gehen. Diese betriebswirtschaftlichen Essentials erschließen sich jeder und jedem in unserer Branche, das ist gelebte Realität. Fachkräfte, Kapital, konkurrenzfähige Produktionsbedingungen als Voraussetzungen dafür, dass Wertschöpfung überhaupt entstehen kann.

Umso schwieriger ist es, den nicht enden wollenden „Stockfehlern“ (wohlwollend formuliert) der Berliner Politik noch Verständnis entgegenzubringen. Nicht wenige fragen sich, ob es gar Versagen mit System sei, was in der Regel dann der Fall ist, wenn Ideologien dominieren, der Dogmatismus im steten Konflikt mit den Grundrechenarten steht, mit der Ökonomie, mit den Knappheitsbedingungen des Arbeitsmarktes, mit dem, was politisch möglich und verantwortbar ist, kurzum mit der Realität.

Politik ist das Bohren dicker Bretter mit Leidenschaft und Augenmaß zugleich, heißt es bei Max Weber. Man mag der Energie- und Klimaschutzpolitik in Berlin mangelnde Leidenschaft nicht absprechen, am Augenmaß aber fehlt es. Geradezu weltmeisterlich ist das, was Wirtschaft und Gesellschaft von der Politik an Zielen vorgegeben wird: binnen weniger Jahre die komplette Energiewende, die Wärmewende, die Verkehrswende. Wie das alles ökonomisch gestemmt werden soll, ist die eine Frage.

Autozulieferer, denen die Umsätze aus Verbrennerfahrzeugen auch als Folge immer neuer Vorgaben aus Brüssel und Berlin wegbrechen, können nicht gleichzeitig im großen Stil in Dekarbonisierung, Digitalisierung und neue Antriebstechnologien investieren. Ergo wird es zu Produktionsschließungen und -verlagerungen an günstigere Standorte kommen und dies im großen Stil. Deutschland befindet sich im Standortwettbewerb mit zahlreichen anderen Ländern der Welt und kann es sich schlicht nicht leisten, immer wieder Sonderwege mit ungewissem Ausgang einzuschlagen, erst recht nicht mit den höchsten Industriestrompreisen weltweit. Mehr zu diesem Thema lesen Sie im „Chefgespräch“ ab Seite 12.

Selbstgewissheit, abgeschottetes Denken in der eigenen Blase, der Glaube an ein vorbestimmtes Handeln des Staates – bei Feuilletonisten mag man dies als Reflex auf die zunehmende Komplexität der Welt noch durchgehen lassen. Nicht aber bei denjenigen, die sich um die politische Verantwortung für diese Industrienation bei der letzten Bundestagswahl beworben haben.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre unseres neuen Magazins! Lassen Sie uns wissen, wie es Ihnen gefällt. Unsere nächste Ausgabe wird am 17. Juni erscheinen.

Herzlichst Ihr

Dr. Volker Schmidt

Hauptgeschäftsführer ADK

Inhalt

03

Kurznotiert Werk reaktiviert, Rohstoff identifiziert, flexible Meister-Ausbildung: Neuigkeiten aus der Kautschukindustrie.

04

Mein Ding Fatmir Reka ist Vulkaniseurmeister bei Rösler in Dortmund und spezialisiert auf EM-Reifen in riesigen Dimensionen.

06

Debatte Streiks bei der Bahn und im öffentlichen Dienst, schlimmstenfalls parallel: Wie sinn- und wertvoll sind solche Streikaktionen noch?

07

Soziale Marktwirtschaft Die Bundesregierung muss die Arbeitszeiterfassung neu regeln. Was das für Betriebe und Beschäftigte heißt.

08

Schwerpunkt Raus aus der Nische: Was rund-erneuerte Reifen zur Nachhaltigkeit beitragen.

10

Schwerpunkt Rohstoffe, Recycling, Emissionen: Wie die Runderneuerung von Reifen funktioniert und was sie bringt.

12

Chefgespräch Christoph Ravenstein von der RavenGroup erklärt, warum der Industriestandort Deutschland zurückfällt.

14

Standort Warum die geplante Abgasnorm Euro 7 viele Kleinwagenmodelle bedroht.

15

Bildung Wie Kautschukbeschäftigte von einer Weiterbildung zum Techniker profitieren.

16

Das Ding / Glosse Wie Radiergummis funktionieren. Und: Warum ein Ausschuss manchmal Ausschuss produziert.

online unter kautschuk-magazin.de

Titelfoto: Florian Lang / Foto oben: ADK

IMPRESSUM

KAUTSCHUK erscheint im Verlag der Institut der deutschen Wirtschaft Köln Medien GmbH, Postfach 10 18 63, 50458 Köln, Konrad-Adenauer-Ufer 21, 50668 Köln.

Herausgeberin Isabel Christian, Hannover

Redaktionsleiter Nicolas Schöneich (verantwortlich).

Gestaltung Wahideh Mostafawy; Florian Lang, Daniel Roth (Bilder)

Redaktion Werner Fricke, Christine Haas, Stephan Hochrebe, Uwe Rempe, Roman Winnicki; Ursula Hellenkemper (Schlussredaktion)

Tel: 0221 4981-0
E-Mail: redaktion@kautschuk-magazin.de

Vertrieb Tjerk Lorenz,
Tel: 0221 4981-216;
E-Mail: vertrieb@kautschuk-magazin.de

Fragen zum Datenschutz
datenschutz@kautschuk-magazin.de.
Alle Rechte liegen beim Verlag.

Rechte für Nachdruck oder elektronische Verwertung erhalten Sie über lizenzen@iwkoein.de.

ctp und Druck Frankfurter Societäts-Druckerei GmbH & Co. KG, Mörfelden-Walldorf.

KAUTSCHUK wird klimaneutral gedruckt auf mit dem Umweltzeichen „Blauer Engel“ ausgezeichneten Papier aus 100 Prozent Recycling-Material.

Der KAUTSCHUK-Versand erfolgt klimaneutral mit der Deutschen Post, Teilaufgabe mit dvs.



bvdm.



Kurz notiert

Aktuelle Nachrichten
aus der Kautschukbranche

SYNTHOS REAKTIVIERT ALTANLAGE

SCHKOPAU. Anfang März 2023 hat der Kautschukproduzent **Synthos** in Schkopau (Sachsen-Anhalt) die Produktion in seiner zeitweilig stillgelegten Butadien-Kautschuk-Anlage wieder aufgenommen. Zur Vorbereitung waren mehrmonatige umfangreiche und intensive Prüfungen zur Anlagensicherheit nötig. Synthos plant, in der Anlage jährlich bis zu 30.000 Tonnen Butadien-Kautschuk herzustellen.

Insgesamt wurden 40 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Zusammenhang mit der Wiederinbetriebnahme eingestellt. Diese hatte das polnische Unternehmen mit Hauptsitz in Oświęcim in der ersten Jahreshälfte 2022 als unmittelbare Reaktion auf die schwierigen Marktbedingungen für Butadien-Kautschuk eingeleitet. Darüber hinaus soll die Anlage in Schkopau sicherstellen, dass die gestiegene Nachfrage insbesondere aus der Reifenindustrie aus europäischer Herstellung bedient werden kann.



Foto: Synthos Schkopau GmbH

BATTERIEN AUS GUMMI?

GLOBAL. Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler vom **Georgia Institute of Technology** und vom **Korea Advanced Institute of Science and Technology** haben in Gummi ein vielversprechendes Material identifiziert, um herkömmliche Lithium-Ionen-Batterien zu ersetzen. Die Forscher haben herausgefunden, dass synthetische Kautschuke zum raschen Transport von Lithium-Ionen fähig sind, wenn sie eine 3-D-Struktur bekommen.

Diese dreidimensionale Kunststoffkristallphase kann durch ein einfaches

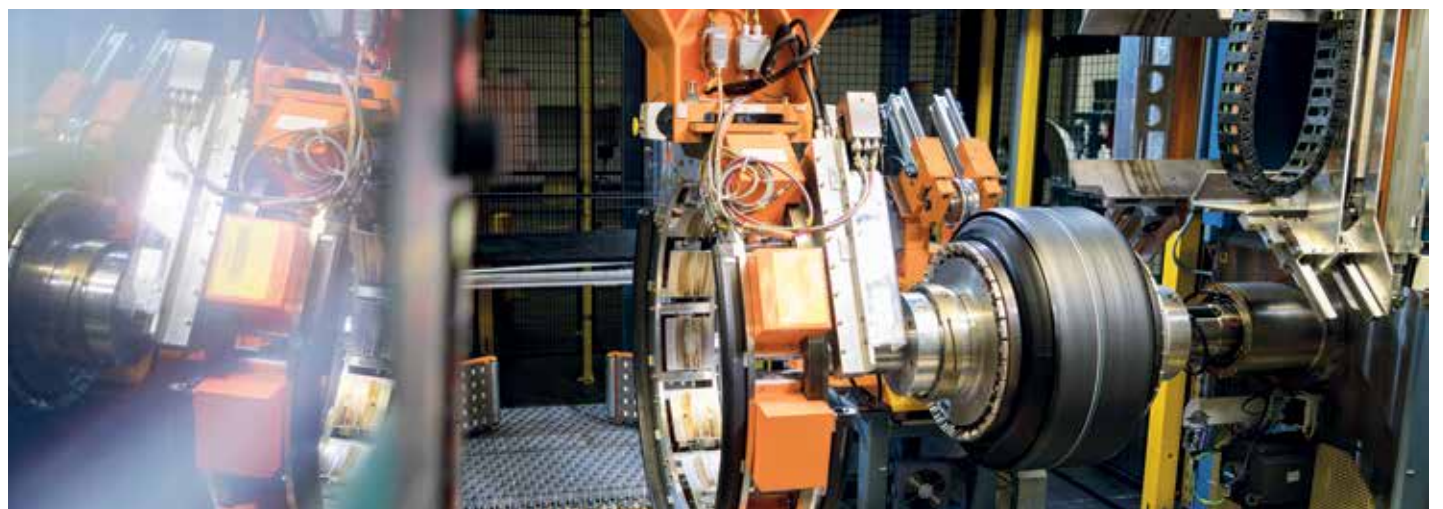


Foto: Continental AG

Polymerisationsverfahren bei niedrigen Temperaturen herbeigeführt werden. So wird die Grundlage für eine hohe Ionenleitfähigkeit gelegt, ohne dabei die mechanischen Eigenschaften des Gummis zu beeinträchtigen. Aktuell arbeiten die Forscher intensiv an der Steigerung der Batterieleistung mittels Erhöhung der Zykluszeit sowie der Verringerung der Ladezeit, indem sie versuchen, die Ionenleitfähigkeit weiter zu erhöhen.

100 PROZENT NACHHALTIGE REIFEN

HANNOVER. „Spätestens 2050 sollen alle Reifen aus nachhaltigen Materialien bestehen.“ Dieses ehrgeizige Ziel hat sich der Reifenhersteller **Continental** gesetzt. Bereits heute seien in einem Standard-Pkw-Reifen des Unternehmens rund 15 bis 20 Prozent nachwachsende oder wiederverwertete Materialien verbaut, heißt es. Um diesen Anteil weiter zu erhöhen, würden alle verwendeten Rohstoffe und Verfahren ständig analysiert.

So setzt Continental etwa auf neueste digitale Technologien, lokales Engagement und eine enge Zusammenarbeit, um beim Rohstoff Naturkautschuk Transparenz und Nachverfolgbarkeit entlang der Wertschöpfungskette zu schaffen. Zusätzlich forscht man weiter intensiv an der Industrialisierung der Gewinnung von Naturkautschuk aus eigenem gezüchteten Löwenzahnpflanzen.

Ebenfalls im Blick sind Füllstoffe wie Silika. Diese können neuerdings nachhaltig und energieeffizient aus der Asche von Reishülsen gewonnen werden. Continental arbeitet zudem gemeinsam mit Partnern daran, aus recycelten PET-Flaschen hochwertiges Polyestergerüst für die Reifenproduktion und mittels Pyrolyse wertvolle Rohstoffe aus Altreifen zu gewinnen. Langfristig strebt der Premiumreifenhersteller auch ein geschlossenes Kreislaufwirtschaftskonzept für das Altreifen-Recycling an.



Foto: Continental AG

MEISTER MACHEN IN TEILZEIT

SÜDDEUTSCHLAND. Seit März 2023 bieten die **IHK Würzburg** und die **IHK Nordschwarzwald** in Zusammenarbeit mit dem **Kunststoff-Zentrum SKZ** in Würzburg und dessen Standort in Horb am Neckar die Ausbildung zum Meister Kunststoff und Kautschuk auch in Teilzeit an. Damit können die Teilneh-

mer diesen Lehrgang für das in der Industrie sehr gefragte Berufsbild auch berufs begleitend absolvieren.



Foto: Luca Hoffmannbeck, SKZ

Während die Vollzeitausbildung inklusive des praktischen Teils am SKZ insgesamt sieben Monate dauert, nimmt die Teilzeitausbildung anderthalb Jahre in Anspruch. Der Lehrgang beinhaltet auch Block- und Online-Unterricht. Ziel des neuen Angebots sei es, heißt es aus dem SKZ, durch den leichteren Zugang und die Vereinbarkeit mit einer bestehenden Tätigkeit mehr Fachleute für diese Weiterbildung zu begeistern. Interessenten können sich bei der IHK Würzburg, der IHK Nordschwarzwald oder direkt beim SKZ informieren.

Uwe Remppe



Fotos: Florian Lang (4)

Ressourcenschonend runderneuert

Mein Ding

Mit Kopf, Hand, Herz und Seele bei der Arbeit: Fatmir Reka ist Vulkaniseurmeister und Produktionsleiter bei Rösler Tyre Innovators

Kräftige Statur, gepflegt, witzig, schlagfertig und bei allerbesten Laune – das ist Fatmir Reka. Er ist Meister im Vulkaniseur- und Reifenmechaniker-Handwerk beim Dortmunder Reifenrunderneuerer Rösler Tyre Innovators und der Typ kumpelhafte Vorgesetzte, dem man wohl keine Überstunde abschlagen kann. Reka kramt lieber die schmutzigen Ärmel hoch, als Büroarbeit zu verrichten. Den Posten des Betriebsleiters hat er deshalb abgelehnt. „Da bin ich zu weit weg vom Reifen“, sagt der Produktionsleiter fast schon mürrisch.

Die Begeisterung für seinen Job überrascht. Denn dem verheirateten Familienvater ist die Ausbildung zum Vulkaniseur- und Reifenmechaniker faktisch aufzungen worden. Gemeinsam mit seinen Eltern flüchtete Reka 1993 im Alter von 14 Jahren vor einem der sogenannten Jugoslawienkriege nach Deutschland. In nur zwei Jahren lernte er Deutsch und machte 1995 den Hauptschulabschluss. Mit einer Ausbildungs-Wunschliste ging er – wie früher üblich – anschließend zum Arbeitsamt. „Der Beamte sagte mir, du kannst alles auf deiner Liste streichen. Du wirst Vulkaniseur, sonst bekommst du keine Arbeitserlaubnis“, erzählt der heute 44-Jährige. Rückblickend ist damals für ihn eine Welt zusammengebrochen, heute aber würde er für nichts auf der Welt tauschen wollen.

TALENT ERKANNT

Reka absolvierte in der Folge die dreijährige Ausbildung in einem kleinen Betrieb. Das Gesellendasein reichte ihm jedoch nicht, er war wissbegierig. Zwei Jahre später, und entgegen der Empfehlung seines früheren Chefs, entschied er sich für den Meistertitel. Es folgte der Besuch der Abendschule in Dortmund, um nebenher weiter arbeiten zu können. Zuletzt musste er für sechs Monate die Schulbank in München drücken, gab dafür seine Stelle auf. „Dort habe ich Paul Rösler senior kennengelernt. Er war mein Prüfer“, so Reka. Dieser erkannte sofort sein Potenzial. 18 Monate später unterschrieb er bei Rösler, und die Reise begann.

Für die Firma ging es in Länder wie Australien, Indonesien, Kolumbien und Kasachstan, um dort Produktions- und Vulkanisationsanlagen in Betrieb zu nehmen. 2011 wurde Reka sesshaft, leitet seitdem die Produktion am Dortmunder Unternehmenssitz und koordiniert die Arbeit seiner rund 35 Kollegen. „Herr Reka zählt europaweit zu den wenigen Spezialisten auf seinem Gebiet“, sagt Paul Rösler, Geschäftsführer des Unternehmens, das auf die Runderneuerung von EM-Reifen (Erdbewegungsmaschinen) spezialisiert ist. Der Vulkaniseurmeister sei maßgeb-

Rösler – die Fakten

Die Dortmunder Rösler Tyre Innovators GmbH & Co. KG ist spezialisiert auf die Runderneuerung von Reifen für Bau- und Minenfahrzeuge. Der 1960 gegründete Familienbetrieb wird in zweiter Generation von Paul Rösler geführt und agiert international vor allem als Technologieanbieter. Pro Jahr bearbeitet das Unternehmen mit seinen rund 100 Mitarbeitern etwa 5.000 Altreifen und spart damit circa 5.000 Tonnen an CO₂-Emissionen ein.

lich daran beteiligt gewesen, Runderneuerungs-Verfahren weiterzuentwickeln und zu optimieren. „Er hilft dabei, eine nachhaltige Kreislaufwirtschaft für Reifen aufzubauen“, fügt der Chef hinzu.

KEIN SCHROTT – GOLD

Reka sieht das ähnlich: „Alle reden vom Ressourcensparen, tun aber nichts. Die Reifen, die bei uns reinkommen, sind kein Schrott, sondern Gold wert.“ Ein Rundgang durch die Produktionshallen verdeutlicht, warum er Altreifen so wertschätzt.

An zahlreichen Stationen bearbeiten seine Vulkaniseur-Kollegen Pneus unterschiedlichster Dimensionen. Im Schnitt wiegt ein EM-Reifen 1,5 Tonnen, runderneuert werden aber auch „Elefantengrößen“, 63-Zöller. Sie wiegen bis zu 5,5 Tonnen bei einem Durchmesser von rund 4,5 Metern und werden im Minen- und Bergbau eingesetzt. Lasten von bis zu 100.000 Kilogramm können sie tragen.

Schon der äußere Eindruck lässt erkennen: Da steckt sehr viel Material drin. Allein die Runderneuerung der Durchschnitts-Reifengrößen (49 Zoll) spart laut Firmenangaben gegenüber einem Neureifen 700 Liter Rohöl, 320 Kilogramm Gummi

und 140 Kilogramm Stahl ein. In Emissionen umgerechnet bedeutet das: über zwei Tonnen weniger CO₂ – pro Reifen. Kein Wunder also, dass Reka seinen Beruf als nachhaltig bezeichnet.

EINFACH ABGEFAHREN?

Welchen Aufwand sie bei Rösler in Sachen Nachhaltigkeit betreiben, zeigt sich am Zustand der Altreifen, die Reka und seine Mannschaft wieder instandsetzen. Manche sind nur abgefahren, bei anderen Pneus hingegen fehlen mehr als faustgroße Gummistücke, oder sie weisen erhebliche Stichverletzungen auf, die großflächig ausgearbeitet werden müssen.

Auch wenn einige Arbeitsschritte automatisiert sind, geht es nicht ohne echtes Handwerk. Schälen, schleifen, bohren, plomben – und das millimetergenau. Denn die Karkasse darf nicht beschädigt werden, und der Reifen muss nach der Reparatur wieder seine Ursprungsmaße einhalten. „Die Hände muss man sich dabei schon schmutzig machen und körperlich was aushalten“, erklärt Reka. Dafür tue man etwas Gutes für die Umwelt.

Was ihn allerdings wurmt: dass generell noch viel zu wenig runderneuert wird. „Es wundert mich wirk-

lich, warum die Runderneuerung nicht zur Pflicht gemacht wird“, sagt Reka kopfschüttelnd. Für die Zukunft würde er sich zumindest gesetzlich festgelegte Runderneuerungsquoten bei Bereifungen wünschen. Ob sein Wunsch in Erfüllung geht, bleibt abzuwarten. Fest steht jedoch, dass er bis zur Rente Job und Firma treu bleiben will.

Wie das Verfahren der Runderneuerung genau funktioniert und warum besonders Autofahrer runderneuerte Reifen noch scheuen, erklären wir in unserem Schwerpunktthema auf den Seiten 8 bis 11.

Roman Winnicki



Wie sinnvoll sind Streiks eigentlich noch?

Debatte

Die Warnstreiks im Verkehr und öffentlichen Dienst haben die vergangenen Monate geprägt. Unsere Autoren diskutieren, ob und wann Streiks angebracht sind

LÄSTIG – UND UNVERZICHTBAR

Wer kann sich an Zeiten erinnern, die für Beschäftigte schwieriger waren als die jetzigen? Die Inflation hat in den vergangenen Monaten Rekordwerte erreicht und ist weit entfernt von einem normalen Maß. Die Real-löhne sind deutlich gesunken. Für viele Berufsgruppen – ob Erzieher, Zugpersonal oder Reinigungskräfte – heißt das ganz konkret, dass sie beim Wocheneinkauf zurückstecken oder auf größere Anschaffungen verzichten müssen. Gewerkschaften, die darauf nicht mit außergewöhnlichen Aktionen reagieren würden, verlieren ihre Existenzberechtigung. Dass Streiks in diesen Zeiten außergewöhnlich hart ausfallen, ist deshalb nachvollziehbar.

Wer gegen Streiks ist, schwächt eine der großen Errungenschaften in der Geschichte der Bundesrepublik:

die Sozialpartnerschaft. Dass Arbeitgeberverbände und Gewerkschaften Tarifverhandlungen führen, ist der Schlüssel zu einer sinnvollen Lohnfindung. Ihre gemeinsamen Lösungen sind staatlich verordneten Mindestlöhnen überlegen. Und dieses System funktioniert nur, wenn Beschäftigte ihr im Grundgesetz verankertes Recht zum Arbeitskampf wirklich nutzen können. Man stelle sich einmal vor, wie die Arbeitswelt ohne diese Möglichkeit aussähe. Arbeitgeber könnten sich Lohnerhöhungen schlicht versperren. Eine Partnerschaft auf Augenhöhe, die den sozialen Frieden im Land langfristig stützt, wäre das nicht.

Und die negativen Folgen der Streiks? Unternehmen drohen Verluste, wenn die Produktion stillsteht. Bei Streiks im öffentlichen Dienst wird gern die Floskel

bemüht, dass die Bevölkerung in Geiselhaft genommen werde. Es mag zwar stimmen, dass die Arbeitnehmer es mit ihrem Protest mitunter übertreiben. Doch wer das lautstark betont, sollte sich zuerst fragen, ob das nicht auch für seine eigene Kritik gilt. Den jüngsten Großstreik im Verkehr verteuerten viele schon angesichts ein paar regionaler Warnstreiktage und eines einzigen bundesweiten, es war gar die Rede von französischen Verhältnissen. Doch davon sind wir weit entfernt. Streiks müssen wehtun und lästig sein, sonst bringen sie nichts.

Oft wird zudem kritisiert, dass die Gewerkschaften die Proteste zur Mitgliederwerbung nutzen. Dabei ist auch das im Sinne aller: Ohne starke Arbeitnehmervertretungen gibt es keine starke Sozialpartnerschaft.

Christine Haas,
Redakteurin KAUTSCHUK



Nicolas Schöneich,
Redaktionsleiter KAUTSCHUK

PRIVILEG VERSPIELT

Die Menschen, die es wirklich nötig hätten, streiken in diesem Land nicht. Die, die unter fragwürdigen Bedingungen Tiere zerlegen, als Sub-Sub-Sub-Unternehmer im Miet-Van Pakete zustellen, in systemisch geduldeter Schwarzarbeit Senioren rund um die Uhr zu Hause pflegen oder Geschäftsführerhäuser wischen. Die Menschen also, die nicht nur diffuse Inflations-, sondern konkrete Existenzängste haben. Kaum auszudenken, was los wäre, wenn die Online-Handelslieferkette reißen würde, Mama und Papa den Kindern nicht nur auf der Tasche, sondern auch vor den Füßen lägen – oder es kein Kilo Schnitzel für 2,99 Euro mehr gäbe.

Stattdessen streiken in diesem Frühjahr die Privilegierten. Die sichere sozialversicherungspflichtige Jobs und eine funktionierende gewerkschaftliche Interessenvertretung genießen. Die sich im Vergleich zum

Beispiel zu den genannten Berufsgruppen nicht wirklich wunden arbeiten. Sie streiken, weil sie es können, aus einer Position der Macht und Selbstvergessenheit heraus. Bei der Bahn und im öffentlichen Dienst will es niemand wie in den nobel-verklärten Anfangszeiten der Arbeiterbewegung „dem Kapital“ zeigen. Das funktioniert vielleicht noch in Deutschlands großen Industrien. Wenn die IG Metall ihr Warnstreikritual aufführt, tut das in der Tat vor allem den Unternehmen weh.

In den Frühjahrsstreiks allerdings geht es darum, uns allen wehzutun. Um maximales Gegeneinander. Ein Streik soll wirken, spürbar sein. Und dann sollen wir Betroffenen uns in einem Anfall spontaner Persönlichkeitsspaltung solidarisieren, am besten auch noch Wertschätzung zeigen: Mein Zug fährt nicht, und meine Kita hat auch zu? Recht so, mehr Geld für alle! Irre.

Klar ist: Das Streikrecht ist eine historische Errungenschaft, die es zu verteidigen gilt. Dabei geht es aber weniger darum, ob Streikende legal oder legitim handeln. Es geht um klug oder dumm. Wer derartige Kollateralschäden in der Wirtschaft und im öffentlichen Ansehen in Kauf nimmt, wie es Verdi und EVG getan haben – der bettelt darum, dass Streikaktionen in der Kritik stehen und vor Gerichten landen. Und dass dann plötzlich Rechtsprechung entstehen könnte, die die Privilegierten ihrer Sache langfristig geschadet; gewonnen wären bloß Schlagzeilen (und nur ganz zufällig ein paar Neu-Gewerkschafter, die ihr Lohnplus gleich als Mitgliedsbeitrag weiterreichen können). Die, die es nötig hätten, wären aber nur noch hoffnungsloser, dass sie sich jemals etwas erstreiken könnten.

Fotos: IW Medien (2)

Zurück zur Stechuhr?

Soziale Marktwirtschaft

Warum die Politik jetzt das Arbeitszeitgesetz ändern wird – und was da auf dem Spiel steht



Die Regierung muss die Arbeitszeiterfassung neu regeln. Denn das Bundesarbeitsgericht urteilte jüngst: Arbeitgeber müssen ein System einführen, mit dem die Arbeitszeit der Mitarbeiter erfasst werden kann. Kommt jetzt etwa die Stechuhr zurück?! KAUTSCHUK klärt wichtige Fragen

WAS STEHT ALLES IM ARBEITSZEITGESETZ?

Es regelt insbesondere die höchstens zulässige Arbeitsdauer pro Tag sowie Pausen und Ruhezeiten, die man einhalten muss. Außerdem die Nacht- und Schichtarbeit sowie die Sonn- und Feiertagsruhe (nebst möglichen Abweichungen davon).

IST DAS GESETZ FÜR ALLE FIRMEN BINDEND?

Im Prinzip ja, aber das Gesetz lässt auch Ausnahmen zu. Unter anderem dürfen auch die Tarifvertragsparteien in begrenztem Umfang Abweichungen regeln, etwa zur Ruhezeit.

PFLICHT ZUR ERFASSUNG: WAS HEISST DAS JETZT?

Das ist noch offen, die Novellierung des Arbeitszeitgesetzes läuft gerade erst an, derzeit wird ein erster Entwurf innerhalb der Bundesregierung abgestimmt. Grundsätzlich gibt es verschiedene Möglichkeiten, eine Zeiterfassungspflicht zu gestalten. Der Arbeitgeberverband Gesamtmetall hatte dazu im Vorfeld drei Gutachten vorgelegt. Aus den Stellungnahmen der Experten geht zum Beispiel hervor, dass im vorgegebenen Rahmen auch den Beschäftigten die Erfassung ihrer Arbeitszeit übertragen werden kann.

Sonst wäre mobiles Arbeiten auch gar nicht denkbar. Noch mehr neue Bürokratie und eine Rückkehr zur Stechuhr-Mentalität gelte es auf jeden Fall zu verhindern, fordert der Verband. Gesamtmetall-Chef Stefan Wolf schildert: „Viele Beschäftigte wollen ihre Arbeit im Rahmen der betrieblichen Erfordernisse individuell und unbürokratisch organisieren, flexibler ausrichten, besser verteilen.“ Raum für Ausnahmeregelungen und Wahlfreiheit bei der Form der Erfassung seien bei einer Neuregelung besonders wichtig – um innovative Arbeitszeitmodelle nicht zu behindern.

GEHT ES AKTUELL NUR UM DIE ZEITERFASSUNG?

Nein. Mit der Novellierung ist die Chance verbunden, auch andere Punkte endlich zu modernisieren. Denn: Das Arbeitszeitgesetz engt die Menschen in der modernen Arbeitswelt zunehmend ein. Einige Vorgaben entsprechen weder den Wünschen der Beschäftigten noch den betrieblichen Erfordernissen.

WAS KONKRET KÖNNTE VERBESSERT WERDEN?

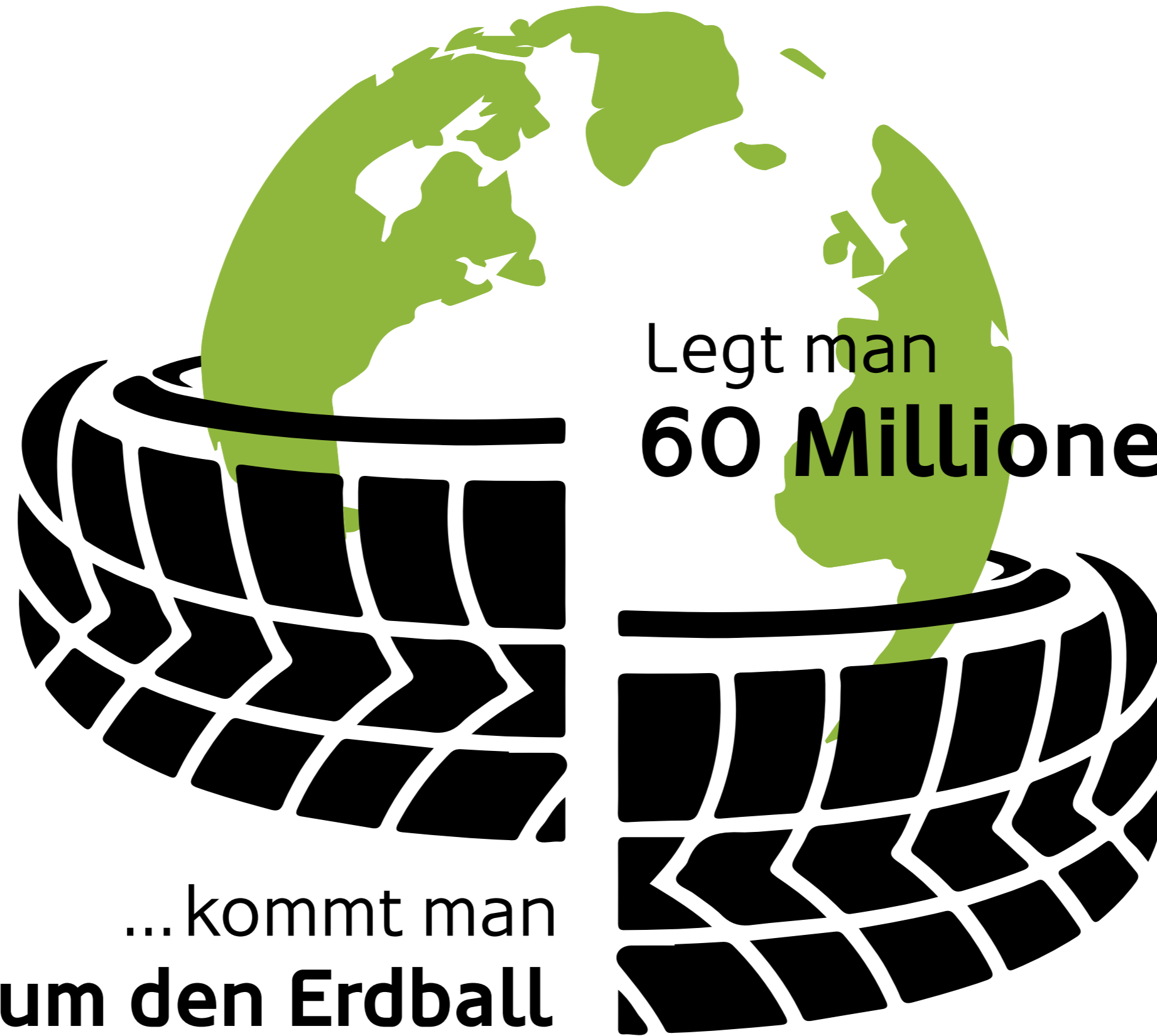
Unter anderem die Regelung zur Ruhezeit zwischen zwei Arbeitstagen: Die muss bisher mindestens elf Stunden dauern – ohne Unterbrechung. Damit haben viele Beschäftigte ein Problem. Beispiel: Familienvater Michael Müller möchte möglichst früh Feierabend machen, um mit den Kindern spielen zu können, und

dafür ab 21.30 Uhr noch eine Stunde im Homeoffice arbeiten. Dann dürfte er allerdings am nächsten Morgen erst um 9.30 Uhr anfangen – eben wegen der derzeit noch geltenden elf Stunden Ruhezeit.

WAS SCHLAGEN DIE ARBEITGEBER VOR?

Arbeitgeberverbände fordern im Zusammenhang mit der Regelung einer Arbeitszeiterfassung auch eine Reform des Arbeitszeitgesetzes hin zu mehr Flexibilität. Zum Beispiel auch bei der täglichen Höchst-arbeitszeit: Aktuell dürfen Arbeitnehmer maximal zehn Stunden pro Tag arbeiten. Flexibler wäre eine Höchst-arbeitszeit pro Woche, mit der Betriebe und Beschäftigte passend zur jeweiligen Situation die Zeit selbst auf die Wochentage verteilen können.

Barbara Auer



Legt man
60 Millionen Altreifen
aneinander, ...

... kommt man
1x um den Erdball

Schwerpunkt

Lang lebe der Reifen!

In den 80ern, als von Kreislaufwirtschaft noch keine Rede war, nutzten sie viele: runderneuerte Reifen. Jetzt füllen sie nur eine Nische. Warum eigentlich? Und wo liegen ihre Vorteile?

Allein in Deutschland fallen nach Angaben der Initiative Zare (Zertifizierte Altreifen-Entsorger) Jahr für Jahr über 600.000 Tonnen beziehungsweise 60 Millionen Altreifen an. Würden sie alle aneinandergelagt, käme man einmal um den Erdball. Diese gewaltige Menge darf europaweit allerdings nicht einfach auf Deponien abgekippt werden, sondern wird exportiert, recycelt oder zur Energiegewinnung im Brennofen verheizt.

Dabei sind sie vollgepackt mit wertvollen Rohstoffen wie Gummi, Stahl und Textilfasern. Altreifen können zwar zu großen Teilen wieder in den Wertstoffkreislauf zurückgeführt werden. Die bekanntesten Beispiele sind Sportplatzböden, Gummiasphalt oder Dämmmatten. Nach Ansicht von Experten sind das aber nur die zweitbesten Lösungen fürs Recycling: Denn gebrauchten Reifen kann erst mal ein zweites oder drittes Leben eingehaucht werden, bevor sie in ihre Bestandteile zerlegt werden.

Reifen dürfen bis zur gesetzlich erlaubten Mindestprofiltiefe von 1,6 Millimetern gefahren werden. Je nach Fahrstil ist beim Pkw nach 40.000 bis 50.000 Kilometern Schluss, und der Lebenszyklus des Autoreifens kommt an sein Ende. Anschließend wird in 99 Prozent der Fälle ein neuer gekauft und aufgezo-gen. Lkw-Pneus hingegen spulen im Schnitt vier- bis fünfmal so viele Kilometer ab, und Flugzeugreifen können etwa 150 Starts und Landungen standhalten. Nur werden im Gegensatz zum Pkw die alten Reifen oftmals nicht einfach entsorgt oder recycelt. Spezialisierte Fachbetriebe können sie für den Einsatz auf der Auto- und Landebahn wieder flottmachen.

IN DER IMAGEFALLE

Während im Bereich der Nutzfahrzeuge die Runderneuerung zunehmend an Bedeutung gewinnt, scheuen vor allem Pkw-Fahrer den wiederaufbereiteten Pneu. „Aufseiten der Verbraucher halten sich zum Teil immer noch längst überholte Vorurteile gegenüber runderneuerten Reifen“, sagt Michael Schwämmlein, Geschäftsführer Technik beim Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (BRV). Was er damit meint: Die Runderneuerungsindustrie steckt in der Imagefalle. Ursprung des schlechten Rufs sind Uralt-Tests, in denen runderneuerte Pkw-Reifen häufig nicht überzeugen konnten. In den Köpfen der

Autofahrer verankerten sich so Zweifel an der Qualität, Sicherheit und Leistung instand gesetzter Reifen. Dabei gilt die Runderneuerungstechnologie, in der modernste Maschinen zum Einsatz kommen, als ausgereift. Und nicht umsonst werden Flugzeugreifen, für die höchste Sicherheitsstandards gelten, bis zu zwölfmal runderneuert, bevor sie ausgetauscht werden.

Mögliche Sicherheitsbedenken sind aber nicht der einzige Grund für die verhaltene Nachfrage nach überholten Reifen. Laut dem BRV stehen diese auch in Konkurrenz zu Billig-Neureifen aus Asien. Der manuelle Arbeitsaufwand beim Runderneuern sei hoch und Importware daher für weniger Geld zu haben. Dessen ungeachtet sieht Schwämmlein aber einen entscheidenden Vorteil: „Runderneuerte Reifen sind sozusagen das Paradebeispiel für Kreislaufwirtschaft in der Mobilitätsbranche.“ Was die Runderneuerung zu mehr Nachhaltigkeit beitragen kann und wie genau sie funktioniert: einfach umblättern.

—
Roman Winnicki

Wie steht unser Standort da?

Chefgespräch

Christoph Ravenstein von der RavenGroup kennt viele Kautschukstandorte weltweit gut – und sieht Deutschland im Vergleich zunehmend kritisch



„Wenn wir weiterhin mithalten wollen, müssen wir uns die Fachleute aus dem Ausland holen“

Christoph Ravenstein

RavenGroup – die Fakten

Christoph Ravenstein hat 2007 mit der Produktion von Gummi- und Kunststoffteilen in Mexiko begonnen – zunächst für Hausgeräte, später auch für die Automobilindustrie. Seine RavenGroup umfasst heute mehr als 17 Unternehmen in acht Ländern und hat über 250 Geschäftspartner. Ravenstein berät vor allem kleine und mittelständische Firmen beim Einstieg in internationale Märkte. Die Europazentrale befindet sich in Nürnberg.

Unternehmer Christoph Ravenstein ist ein Netzwerker in Sachen Kautschuk. Er ist 200 Tage im Jahr auf Achse. Europa, Fernost und vor allem Lateinamerika sind seine Reiseziele. Immer geht es um die industrielle Fertigung. Sein wichtigstes Kapital sind Erfahrung und Menschenkenntnis. Er sagt: „Unsere Politik in Deutschland darf nicht die falschen Prioritäten setzen.“ Das Chefgespräch kurz vor Ostern führt er in seinem neuen Zuhause in Bratislava.

Herr Ravenstein, wenn Sie morgens aufwachen, wissen Sie dann immer, in welchem Land Sie gerade sind?

Nicht immer, aber meistens. Mit der Zeit gewöhnt man sich an die Reiserei. Ich mache das ja schon eine ganze Weile.

Wir wissen, dass Sie schon 2007 ihre erste Fabrik im mexikanischen Monterrey aufgebaut haben.

Stimmt, allerdings war ich schon vorher für den Automobilzulieferer Woco viel auf Reisen. Wir hatten sehr viele Kunden mit ausländischen Standorten. Ich kenne das Gefühl deshalb sehr gut, in fremden Betten zu schlafen.

Sie stammen aus dem hessischen Kinzigtal. Dort gibt es viele Kautschukunternehmen wie eben Woco. Warum leben Sie jetzt in Bratislava und nicht in Bad Soden-Salmünster?

In Bratislava lebt meine Familie. Meine Frau ist Slowakin, unser Sohn kam hier zur Welt. Und außerdem lässt es sich hier sehr gut leben. Die Altstadt ist sehr schön. Die Stadt ist voller Tradition, aber sehr modern, mit vielen Studenten, es gibt viel Natur. Das passt für mich einfach ideal. Von zu Hause aus fahre ich mit dem Bus nur eine Dreiviertelstunde bis zum Flughafen Wien. Auch die digitale Infrastruktur ist sehr gut. Überhaupt ist vieles, was wir in Deutschland dringend brauchen, hier selbstverständlich. Ich erlebe sehr oft, dass man sich hier wundert „Wie – das habt ihr in Deutschland noch nicht?“. Aber in manchen Dingen ist der Standort Slowakei hinterher.

Wie meinen Sie das?

Es fehlt an Toleranz gegenüber Flüchtlingen. Die Politik in der Slowakei hat nicht erkannt, dass eine andere Asylpolitik nicht nur Risiken, sondern vor allem auch Chancen bietet.

Mit Blick auf Fachkräfte?

Genau. Ich bin sicher, das Fachkräfteproblem in Europa ist nur mit einer anderen Einwanderungspolitik lösbar. Für Deutschland sehe ich keine Alternative. Wir gelten in der Welt als zuverlässig, pünktlich, innovativ. Doch diesem guten Ruf können wir nur gerecht werden, wenn ausreichend gute Mitarbeiter zur Verfügung stehen. Die demografische Entwicklung in Deutschland geht allerdings in eine andere Richtung. Wenn wir also weiterhin mithalten wollen, müssen wir uns die Fachleute aus dem Ausland holen.

Dann lassen Sie uns ins Ausland schauen – zum Beispiel nach Mexiko, wo für Ihre RavenGroup alles begann. Wie fällt Ihr Standortvergleich aus?



Foto: RavenGroup

Mexiko ist sehr jung in jeder Hinsicht. Das Durchschnittsalter liegt bei 26 Jahren, in Deutschland sind es knapp 45 Jahre. Das sagt eigentlich schon sehr viel: Der größte Teil der Menschen in beiden Ländern setzt völlig unterschiedliche Prioritäten. Während sich viele Menschen mittleren Alters in Deutschland mit dem Erreichen zufriedengeben, streben in Mexiko sehr viele gerade junge Menschen nach einem höheren Lebensstandard.

Ihre Unternehmensgruppe unterstützt diesen Aufstiegsdrang, in zwischen beschäftigen Sie in Mexiko mehr als 500 Mitarbeiter. Außerdem helfen Sie kleinen und mittelständischen Unternehmen, wenn die auf dem lateinamerikanischen Markt einsteigen wollen. Welches sind Ihre wichtigsten Botschaften an Neueinsteiger?

Um in Mexiko erfolgreich zu sein, muss man die Geschichte und den Einfluss der verschiedenen Kulturen kennen. Sonst wird man das Land und die Leute nur bedingt verstehen und sein Unternehmen nicht erfolgreich führen können. Es sind oft Kleinigkeiten, die dort im Alltag entscheidend sind. Wir haben in Deutschland die Mentalität „Das muss so gehen, wenn wir es einmal gesagt und entschieden haben“. In Mexiko ist das längst nicht so. Das mag auch damit zu tun haben, dass das Vertrauen in Politik und Staat so gering ist: Die Menschen sehen, dass viele Politiker von heute auf morgen zu Millionären werden, auch auf in Deutschland nicht akzeptablen Wegen. Diese Skepsis gegenüber Entscheidungsträgern muss man kennen, und man muss mit ihr umzugehen wissen. Dennoch: Mexiko bietet gerade für deutsche Unternehmen große Chancen als Produktionsstandort für den nord- und mittelamerikanischen Markt.

Sie sind auch viel in der Türkei unterwegs. Wie fällt Ihr Urteil über den Industriestandort Türkei aus?

Deutlich besser, als man angesichts der jüngsten Berichte über die wirtschaftliche und politische Situation vermuten könnte.

Die Türkei ist wie Mexiko ein aufstrebender Industriestandort. In der Türkei finden Sie sehr viele dynamische und risikofreudige Unternehmer der Privatwirtschaft, die gerade für deutsche Firmen sehr interessante Kooperationspartner darstellen. Es ergeben sich jetzt viele interessante Beteiligungschancen, zumal Deutschland als Technologieanbieter hoch angesehen ist.

Jedes Mal, wenn ich im Ausland bin und deutsche Nachrichten schaue, zweifle ich übrigens, ob wir uns in Deutschland eigentlich die richtigen Fragen stellen. Selbstverständlich sind Themen wie die Klimakrise und Nachhaltigkeit extrem wichtig für unsere Zukunft. Wenn wir in diesem Zusammenhang aber das Auto kaputtreden, obwohl es nur einen kleinen Anteil an der Problemlösung hat, führen wir meiner Meinung nach die falschen Debatten – nämlich Debatten, die den Standort Deutschland schädigen.

Worüber müssten wir stattdessen debattieren?

Wir sollten stärker auf die Innovationskraft der deutschen Betriebe setzen. Dass viele Unternehmen immer weniger in ihre deutschen Standorte investieren, sollte uns stark zu denken geben. Ich sehe einen schleichenden Prozess, der in eine gefährliche Richtung führt: eben weg vom Industriestandort Deutschland, mit allen negativen Folgen für die Volkswirtschaft und die Arbeitsplätze. Ein Beispiel: Die Arbeitswelt wird sich radikal verändern, einerseits durch den angesprochenen Fachkräftemangel, andererseits durch Technologien. Wo immer möglich, sollten wir deshalb verstärkt auf Automatisierung setzen – und so die Beschäftigten für anspruchsvollere Aufgaben freispielen. Ich glaube, dieser Blickwinkel, wie sich die Arbeitswelt zukunftsfähig gestalten und dadurch industrieller Wohlstand im Land halten lässt, fehlt der Politik.

Werner Fricke

Von links: Die RavenGroup produziert vor allem für Haushaltsgerätehersteller und die Automobilindustrie. Oben der Standort der Firmengruppe in Mexiko.



Fotos: Uwe Mühlhäuser (3)



3,48

MILLIONEN MENSCHEN SIND EU-WEIT IN DER AUTO- UND ZULIEFERINDUSTRIE BESCHÄFTIGT
Quelle: Eurostat 2022 (Zahl von 2019)

81

MILLIGRAMM STICKOXID (NOX) JE GEFahrenen KILOMETER VERURSACHT EINE NEUE ZUGELASSENE PKW 2012
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

20

MILLIGRAMM STICKOXID JE GEFahrenen KILOMETER WAREN ES BEI NEUZULASSUNGEN 2021
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Abgasnorm auf dem Prüfstand

Standort

Die EU plant strengere Abgasregeln für Neufahrzeuge. Experten kritisieren den Entwurf zur Euro-7-Norm: Sie komme zur Unzeit und mache viele Kompaktautos zum Auslaufmodell



Foto: picture alliance/matthias balk

Dichter Verkehr: Der Mittlere Ring in München ist die deutsche Straße mit den meisten Staus. Dürften hier nur neueste Automodelle fahren, würde das die Luftqualität deutlich verbessern.

Ab 2035 sollten in der EU keine Diesel und Benziner mehr neu zugelassen werden. Ausnahmen sind Verbrenner-Autos, die allein mit klimafreundlichen synthetischen Kraftstoffen betankt werden können.

300.000 ARBEITSPLÄTZE SIND EU-WEIT IN GEFahr

Jetzt will die EU noch eine letzte, strengere Abgasnorm durchdrücken: Euro 7. Mit diesem Regelwerk, so die EU-Kommission, werde der Stickoxidausstoß durch Pkws und Lieferwagen 2035 um 35 Prozent geringer sein im Vergleich zur Euro-6-Norm. Auch Feinstaubemissionen sollen sinken – und so Asthma und Erkrankungen des Herz-Kreislauf-Systems verhindert werden.

Der EU-Plan ist umstritten. Während Umweltverbände ihn als zu lasch kritisieren, befürchtet die Autoindustrie die Schließung von Fabriken. Durch die geplante Euro-7-Norm seien 300.000 Jobs in Gefahr, warnte unlängst Luca de Meo, Renault-Chef und Präsident des europäischen Automobilverbands ACEA. Auch der VW-Konzern wehrt sich gegen Euro 7 und fordert eine Fristverlängerung um zwei Jahre. Andernfalls könnten einige VW-Werke in Europa stillstehen. Alarm also in einer Branche, die EU-weit 3,48 Millionen Arbeitsplätze bietet – davon allein 786.000 in Deutschland.

Aber was steckt hinter den Brüsseler Plänen? Und welche Auswirkungen haben sie für Autofahrer?

GRENZWERTE Euro 7 ist die erste Abgasnorm, die für alle Straßenfahrzeuge und alle Antriebe gleichermaßen gilt – ob Pkw, Lieferwagen, Linienbus oder schwerer Lkw, mit Verbrennungs- oder E-Motor. Und sie unterscheidet nicht mehr zwischen Diesel und Benziner. So wird der Grenzwert für Stickoxide (NOx) auf den bisher nur für Benziner geltenden Höchstwert von 60 Milligramm je Kilometer gesenkt. Und für Benziner gilt künftig der gleiche Kohlenmonoxid-Grenzwert wie derzeit schon für Dieselfahrzeuge: 500 Milligramm CO je Kilometer.

Diese beiden Grenzwerte an sich sind nicht das Problem: Sie werden schon heute von Neuwagen eingehalten. In Zukunft aber gelten die Werte auch für Kaltstart und Extremsituationen. Zudem sind sie auch noch nach 200.000 statt heute 100.000 Kilometern zu erfüllen. Dazu kommen noch Grenzwerte für Ammoniak (NH3) sowie für Feinstaub und Mikroplastik aus dem Abrieb von Bremsen und Reifen.

EINFÜHRUNG Laut Plan der EU-Kommission soll die Norm schon ab dem 1. Juli 2025 in Kraft treten – zunächst für Pkws und leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht. Für Busse und Lkws gilt sie ab dem 1. Juli 2027. Vorher müssen EU-Parlament und alle 27 EU-Staaten das Vorhaben noch absegnen.

Thomas Puls, Verkehrsexperte beim Institut der deutschen Wirtschaft in Köln (IW), hält es deshalb für „sehr ambitioniert“. Zudem käme der Plan zur Unzeit, weil sich Hersteller zunehmend von Kompaktwagen mit Verbrenner verabschieden: „Aber gerade diese betrifft die neue Norm.“

TECHNIK Neufahrzeuge müssen für Euro 7 künftig ein leistungsfähiges elektrisches Bordnetz haben. Grund: „Der Katalysator braucht eine elektrische Vorheizung, damit das Auto aus dem Stand niedrige Emissionswerte einhalten kann“, erklärt Professor Thomas Koch, Experte für Kolbenmotoren am Karlsruher Institut für Technologie.

KOSTEN Die EU geht von nur 90 bis 150 Euro Mehrkosten aus. IW-Experte Puls widerspricht: „Es wird spürbar teurer und betrifft vor allem Kleinwagen, die aus Kostengründen vorerst nicht elektrifiziert werden.“ ACEA-Präsident Luca de Meo schätzt, dass Pkws „um bis zu 10 Prozent teurer“ werden.

AUTOPREISE Sie werden steigen. Vor allem bei Kleinwagen, weil bei ihnen im Gegensatz zu großen Autos ein elektronisches Bordnetz fehlt. Bei VW Up, Fiesta oder A-Klasse sind schon jetzt keine Nachfolger mehr geplant. Skoda kündigte im März an, dass der Fabia eingestellt werde, falls Euro 7 kommt.

Wilfried Hennes

Experimentieren ausdrücklich erwünscht!

Bildung

Wissen, Spaß und viel Praxisbezug: Die Weiterbildung zum Techniker an der Fachschule für Kunststoff- und Kautschuktechnik in Gelnhausen macht Absolventen zu hoch begehrten Fachkräften



Fotos: Gerd Scheffler (2)

Oben: Hikmet Türkes bereitet einen Roboter für ein Experiment vor.

Unten: Mohamad Hassoun (links) und Nils Heininger tauschen sich über das Ergebnis eines Gummispritzgusses aus.

Einfach mal ausprobieren und gucken, was passiert: Während freie Experimente im Unternehmensalltag eher selten möglich sind, sind sie an der Technikerschule Gelnhausen ausdrücklich erwünscht. Seit ein paar Wochen experimentieren Manuel Bäuscher, Michael Dorminger und ihre Mitstudierenden in der Weiterbildung zu staatlich geprüften Technikern Kunststoff- und Kautschuktechnik mit einem neu entwickelten biobasierten Thermoplast, das dem Technikum zur Erprobung gestellt wurde.

Das Leuchten in ihren Augen verrät die Begeisterung für den Werkstoff. Der basiert auf Maisstärke, lässt sich wie Kunststoff formen, löst sich aber in Wasser rasch und rückstandslos auf. Gedacht ist er als umweltfreundlicher Ersatz etwa für Einweggeschirr. Die Studierenden wollen herausfinden, woraus das Material genau besteht, um die Möglichkeiten zur Verarbeitung und Verwendung auszuloten. „Als Erstes haben wir ein bisschen darauf herumgekaut. Es schmeckte süß und geleeartig wie Medikamentenkapseln“, erzählt Dorminger. Beim Erhitzen in der Spritzgussmaschine roch es lecker nach Popcorn, doch das Experiment ging zunächst schief. Die Masse blieb in der Maschine stecken. „Wir mussten den Bunsenbrenner einsetzen, um sie wieder freizubekommen“, erinnert sich Bäuscher lachend. Vor allem die Praxis ist der Grund, weshalb die angehenden Techniker ihre Ausbildung mit so viel Eifer verfolgen.

„Mein Chef riet mir zur Techniker Ausbildung“

Michael Dorminger

„Ich bin ehrlich, zuerst habe ich die Ausbildung nur wegen der Aussicht auf ein zukünftig besseres Gehalt angefangen“, erzählt Dorminger. Vor sieben Jahren ließ sich der heute 33-Jährige zum Verfahrensmechaniker Kunststoff und Kautschuk mit dem Schwer-

punkt Formteile ausbilden. Kurz danach stieg er zum Projektleiter auf. „Mein Chef, der sehr sozial und vorausschauend ist, riet mir allerdings dazu, noch die Techniker Ausbildung aufzusatteln, und hat mich dafür sogar freigestellt.“ Die richtige Entscheidung, wie sich schnell herausstellte. „Man kann hier sehr viel experimentieren, erforschen und sein Wissen verfestigen. Das macht großen Spaß“, sagt Dorminger.

Doch die Weiterbildung, die sich an Verfahrensmechaniker aus dem KuK-Bereich, Maschinen- und Anlagenführer und Fachkräfte aus den industriellen Metallberufen mit mindestens einem Jahr Berufserfahrung richtet, hat noch viel mehr zu bieten. So können sich die Studierenden auch zu Qualitätsassistenten fortbilden und verschiedene Zertifikate, wie etwa das KMK-Fremdsprachenzertifikat, erwerben. Aktuell ist die Weiterbildung zum Techniker Kunststoff- und Kautschuktechnik auf zwei Jahre im Vollzeitstudium ausgelegt. Ab September 2024 soll es den Abschluss auch in Teilzeit nach drei Jahren geben.

KEINE FESTEN UNTERRICHTSFÄCHER

Durch den Förderverein (FKB) der Fachschule für Kunststoff- und Kautschuktechnik, in dem sich zahlreiche namhafte Firmen der Branche engagieren, haben die Studierenden eine sehr enge Praxisbindung. „Wir richten unsere Unterrichtsinhalte möglichst nach den Erfordernissen der Industrie aus und bitten diese, uns Hinweise zu geben: Was sollen wir unterrichten, um unsere Studis bestmöglich für eure Anforderungen zu schulen?“, sagt Arnold Flach (StD), Abteilungsleiter der Technikerschule. Aktuell etwa besteht ein großer Wunsch der Industrie nach vertieften Kenntnissen im Bereich der Automation. Und so lernen die Studierenden nicht nur das Führen von Maschinen, sondern auch die Koordination der Zusammenarbeit und das Programmieren von kollaborativen Robotern, sogenannten Cobots. Feste Fächer

gibt es in der Ausbildung nicht. Stattdessen sind Inhalte wie Konstruktionstechnik, Projektmanagement oder Mathe und Englisch in Lernfelder aufgeteilt und werden in Projekten miteinander verzahnt.

„Es kommt auch häufig vor, dass wir reale Aufträge aus der Industrie bekommen und uns die Unternehmen um Lösungen für ein spezielles Problem bitten, vor dem sie gerade stehen“, sagt Flach. Dann machen sich die Studierenden engagiert ans Werk, diskutieren, erproben und präsentieren den Auftraggebern zeitnah innovative Möglichkeiten. Im Gegenzug revanchieren sich die Firmen, indem sie der Schule neue Maschinen und Materialien stiften.

TECHNIKER SIND GEFRAGT

Aktuell zählt der Ausbildungsjahrgang in der Grundstufe 13 und in der Oberstufe 15 Studierende. Da die Zahlen für eine Erstausbildung in der Kautschuk- und Kunststoffindustrie seit einigen Jahren stark rückläufig sind, fällt es der Technikerschule zunehmend schwer, Anwärter für die Weiterbildung zum Techniker zu finden. Deshalb hat die Schule ihr Einzugsgebiet ausgeweitet und hofft darauf, dass das hessische Kultusministerium auch Klassen unter der vorgeschriebenen Mindestgröße genehmigt. „Wenn wir diese Ausbildung in dieser technisch einmalig ausgestatteten Schule nicht mehr anbieten könnten, wäre das ein großer Verlust für die Innovationsfähigkeit unserer Branche“, sagt Flach.



Auf dem Arbeitsmarkt sind die Techniker sehr begehrt. Manuel Bäuscher kam über die Leiharbeit in die Branche, absolvierte eine Ausbildung zum Maschinen- und Anlagenführer, und als sein Betrieb in die Insolvenz ging, entschied er sich, zu kündigen und sich noch einmal weiterzubilden. Zukünftig möchte er im Bereich Qualitätsmanagement arbeiten. „Ich bin zwar noch einige Monate vom Abschluss entfernt, schreibe aber schon Bewerbungen, und es sieht sehr gut für meine berufliche Zukunft aus“, sagt der 33-Jährige zufrieden.

Isabel Christian

Vielseitig verwendbar

Das Ding

Wofür Radiergummis alles taugen

01

Er ist rechteckig, manchmal knubblig. Oft kommt er in Rot und Blau daher, aber auch Weiß ist eine beliebte Farbe. Und er hat mit dem 15. April einen Tag, an dem er jedes Jahr weltweit gefeiert wird: der Radiergummi. Er-funden wurde das praktische Teil im Jahr 1770 von zwei Briten, die unabhängig voneinander entdeckten, dass sich **mit einem Bröckchen Naturkautschuk Bleistiftlinien von Papier entfernen** lassen. Bis dahin hatte man dafür Kügelchen aus Brot genutzt.

02

Der nach eigenen Angaben **größte Hersteller für Radiergummis** und Holzgefasste Stifte in Europa sitzt in der Frankenmetropole Nürnberg. Staedtler, gegründet 1835, besitzt aktuell sieben Werke, vier davon in Deutschland, und beschäftigt 1.200 der 2.200 Mitarbeiter hierzulande. Die Exportquote beträgt über 80 Prozent, Kunden finden sich nahezu überall auf der Welt.

Wie fertigt man bei Staedtler Radiergummis? „Die Rohstoffe für unsere Radierer ‚Mars plastic‘ sind **Titanweiß, Kreide, Kunststoff und Gelierungsmittel**“, berichtet Britta Ender, Leitung Marke & Kommunikation im Unternehmen. In einem Mischer werden sie zu einer homogenen weißen Flüssigkeit gerührt, in einen Extruder gepumpt und dort erwärmt. Dabei geliert die Radierer-masse langsam aus. „Sie wird durch eine viereckige Düse gepresst und bildet einen endlosen Strang.“ Über die Stationen Kühlung, Zuschnitt und Verpackung kommt das Produkt nun seit fast 60 Jahren zu seinen Nutzern.

03



04

Bei blau-roten Radierern übernimmt der rote Part das Entfernen von Bleistift, während der blaue etwas härter und für Tinte gedacht ist. Die Radiergummis können jedoch noch weit mehr: Sie sind beispielsweise sehr **nützlich bei der Säuberung von Turn- oder Wildlederschuhen, mit ihnen lassen sich Akku-Kontakte oder Klaviertasten schonend reinigen und auch schwarze Striemen auf Holzböden beseitigen**. Und sie taugen als Nadelkissen.

05

Was den wichtigsten Partner des Radiergummis betrifft: **Bleistifte** gibt es etwa seit 1550 in der heutigen Form, also mit Holzkörper und Schreibmine. Allerdings ist das Blei im Namen irreführend. Die Mine des Stifts besteht seit dieser Zeit aus Grafit, das man damals für Bleierz hielt. Zuvor nutzte man etwa 5.000 Jahre lang tatsächlich pures Blei oder Silber.

Uwe Rempe

Foto: pics five / Shutterstock

Der Einwuff

Glosse

Habt ihr in eurer Kindheit gerne Teekesselchen gespielt? Dieses Ratespiel, bei dem es um doppeldeutige Wörter ging. Brille (auf der Nase und auf der Toilette), Birne (am Baum und in der Lampe) und so weiter. Daran musste ich neulich denken, als der Koalitionsausschuss von SPD, FDP und Grünen so lange getagt hat, dass unser Finanzminister Christian Lindner zweimal einen Zahnreinigungstermin verschieben musste.

Denn Ausschuss ist ein super Teekesselchen. Es bedeutet zwar eigentlich verschiedene Dinge. Aber wenn man als Industriebeschäftigter darüber nachdenkt, sind die doch irgendwie gleich. Das sieht man am Satz „Der Ausschuss hat nur Ausschuss produziert“. Eine Gruppe Menschen trifft sich. Sie sind mehr oder weniger freiwillig Teil dieser Veranstaltung geworden und

mehr oder weniger qualifiziert und motiviert. Kennt ihr ja vielleicht aus dem Arbeitsumfeld. Klappt irgendwas nicht, ruft immer jemand nach einem Ausschuss, einer Arbeitsgruppe, einem Expertenrat oder – ganz schlimm – einer Taskforce. Man beschließt Zeitpläne (oder Timelines), Ziele, Aufgabenverteilung, legt Termine fest. Irgendwann ist das Ganze vorbei, man kehrt alle Konflikte, die garantiert aufgetreten sind, unter den Teppich und präsentiert einen Minimalkompromiss, den man „Ergebnis“ nennt. Mit einer Wahrscheinlichkeit von 100 Prozent denken dann mindestens 50 Prozent der Menschen, die es betrifft: „Was für ein Ausschuss.“ Und meinen damit nicht die Gruppe von Menschen. Wichtig ist, was hinten rauskommt, wie wir Hunde sagen. So war das auch beim Koalitionsausschuss.

Ich glaube ja an die Macht der Worte. Wenn wir etwas „Ausschuss“ nennen – dürfen wir uns dann wirklich wundern, wenn es Ausschuss produziert? Wenn wir behaupten, etwas wäre eine „Arbeitsgruppe“, dann



Foto: Lars Kaletta

Bonzo ist das Maskottchen der Kautschukindustrie bei der jährlichen IdeenExpo.

wirkt das wie ein Fluch: Die Mitglieder werden sich nie als Gruppe verstehen und nur aneinander abarbeiten. Also nennen wir es doch, wie es ist: gruppendynamisches Experiment mit ungewissem Ausgang. Womit sich dann der Kreis zur Ampelkoalition schließt.

Bonzo, der Ballonhund