Ab Seite 13: Berufstipps und Karriereberatung · Stellenmarkt: für technische Fach- und Führungskräfte

VDI nachrichten

TECHNIK WIRTSCHAFT GESELLSCHAFT

10. Juli 2009 · Nr. 28 | www.vdi-nachrichten.com | Einzelpreis 2,50 Euro | 6867

Telefonaktion

Donnerstag, 16. Juli, 14 bis 18 Uhr

Christian Greiser
Geschäftsführer,
Boston Consulting
Group, Düsseldorf
0211/6188-341

Harald Koller
Niederlassungsleiter,
euro engineering,
Mannheim
0211/6188-583

Personalexperten geben Karrieretipps

VDI nachrichten, Düsseldorf, 10. 7. 09, Fr

Trotz Krise suchen Unternehmen nach wie vor Ingenieure. Ein Wechsel ist also durchaus möglich, Gedanken über die persönliche Karriere sind ohnehin sinnvoll. Erkundigen Sie sich also bei unseren Experten, ob Ihre Bewerbungsstrategie stimmt und ob z. B. der Sprung ins Ausland sinnvoll ist. Rufen Sie aber auch dann an, wenn Sie unter Mobbing-Versuchen leiden oder Vertragsprobleme auftauchen. Fr

VDI nachrichten
Jetzt wöchentlich 300 000 Leser

VDI nachrichten, Düsseldrof, 10. 7. 09, rus

Immer mehr Leser greifen zu den VDI nachrichten. 296 000 sind es laut der soeben erschienenen Allensbacher Markt-und Werbeträger-Analyse (AWA). Das sind fast 60 000 Leser mehr als vor einem Jahr. Die VDI nachrichten erreichen damit annähernd die Reichweite des Handelsblattes. Die AWA untersucht Konsumentengewohnheiten sowie Mediennutzung in Deutschland.
Mehr als jeder zweite Leser der VDI nachrichten ist eine Führungskraft. 176 000 Leser der VDI nachrichten gehören zu diesem Personenkreis. Das weist die Ende Juni veröffentlichte Leseranalyse Entscheidungsträger aus. Die VDI nachrichten schließen damit innerhalb dieser Zielgruppe zu den Wochenzeitungen wie Frankfurter Sonntagszeitung und Welt am Sonntag auf. Beide erreichen nur wenige Prozent mehr Führungskräfte als die VDI nachrichten. rus

Exklusiv

Ursula Kessels arbeitet im Fachbereich Erziehungswissenschaften und Psychologie der FU Berlin. Foto: privat

„In der Pubertät hat Physikunterricht häufig nichts zu bieten“

Baukästen sind keine Garantie, dass kleine Bastler Ingenieure werden. In der Pubertät kommt oft der Bruch. „Im Jugendalter werden andere Themen interessant“, weiß die Psychologin Ursula Kessels. Auch der Physikunterricht sollte zur Diskussion anregen. ▸ Seite 2

Udo Ludwig leitet die Abteilung Makroökonomik am IWH in Halle. Foto: Lachmann

„Es bleibt nur die Chance, mit Innovationen Nischen zu besetzen“

Die Krise hat die ostdeutsche Wirtschaft nicht ganz so stark erfasst wie die westdeutsche. Gehen die neuen Länder gestärkt aus der Rezession hervor? Udo Ludwig vom Wirtschaftsforschungsinstitut IWH in Halle sieht Chancen im Export und in der Spezialisierung. ▸ Seite 4

VDI Verlag GmbH, Postfach 10 10 54, D-40001 Düsseldorf
Polen PLN 15,50; Schweiz CHF 5,00; Tschechien CZK 115; Ungarn Ft 1000

Senioren fit am Steuer

Verkehrssicherheit: Im Verkehr gelten Senioren gemeinhin als Sicherheitsrisiko. Doch diese Einschätzung entpuppt sich schnell als Vorurteil. Bei einer Expertentagung in Berlin wurde klar, dass geübte Fahrer altersbedingte Defizite kompensieren können – auch mit Assistenzsystemen.

VDI nachrichten, Berlin, 10. 7. 09, ber

Die Zahl der Verkehrstoten sinkt seit Jahren. Doch der Anteil älterer Menschen unter den Unfallopfern steigt. Droht wegen des demographischen Wandels ein „Methusalem-Konflikt“ auf unseren Straßen? Schlagzeilen wie „Rentner (80) als Geisterfahrer unterwegs“, oder „76-Jähriger rammt acht Autos in vier Minuten“ legen diese Vermutung nahe.

Doch tatsächlich sind Senioren nur selten Unfallverursacher. „Die über 65-Jährigen stellen ein Fünftel der deutschen Bevölkerung, verursachen aber kaum 11 % aller Verkehrsunfälle“, sagte Dr. Christoph Lauterwasser, Geschäftsführer des Allianz-Zentrums für Technik, auf den 2. Verkehrssicherheitstagen von Motor Presse Club, TÜV Rheinland, ADAC, Deutschem Verkehrssicherheitsrat und Volkswagen am 6. Juli in Berlin.

Dagegen liege der Anteil von Senioren unter den Unfallopfern bei 23 %. „Als Fußgänger, Radfahrer und Beifahrer sind sie mehr als doppelt so gefährdet wie jüngere Verkehrsteilnehmer“, sagte Lauterwasser. Angesichts dieser Zahlen einer neuen Allianz-Studie sprach er sich gegen verschärfte Rahmenbedingungen für ältere Führerscheininhaber aus. Hintergrund: Auf EU-Ebene wird über Pflichtbegutachtungen der Fahrtüchtigkeit von Senioren diskutiert.

Während der Generalvorwurf gegen Senioren am Steuer nicht zutrifft, gibt es aber durchaus Probleme. So steigt bei Autofahrern über 75 Jahren das Unfallrisiko. In komplexen Verkehrssituationen und beim Einparken stoßen sie teils an Grenzen.

Prof. Hans-Peter Krüger, Leiter des Interdisziplinären Zentrums für Verkehrswissenschaften der Uni Würzburg, mahnte allerdings auch hier Differenzierung an. „Gefährdet sind Fahrer, die weniger als 3000 km im Jahr fahren. Bei ihnen liegt die Unfallhäufigkeit auf dem Niveau von Fahranfängern, während geübte Fahrer kaum auffallen“, stellte er klar.

Zum Problem trage bei, dass viele Senioren Nacht- oder Schlechtwetterfahrten meiden und kalt erwischt würden, wenn sie doch in solche Situationen geraten. „Fahren alte Hochrisikofahrer wenig, weil sie unsicher fahren, oder sind sie unsicher, weil sie wenig fahren?“, fragte er.

Auch Krüger wandte sich gegen obligatorische Tests. Es sei zu simpel gedacht, schlechte Fahrer aussortieren zu wollen. „Wo zieht man die Grenze? Das Unfallrisiko steigt nicht in einem bestimmten Alter sprunghaft an“, stellte er klar. Zudem seien bisher bekannte Tests unzuverlässig und ihre Wirkung auf die Verkehrssicherheit keineswegs nachgewiesen.

Statt Kontrolle fordert der Experte Prävention. Dazu zählten Fahrerassistenzsysteme, konkrete Unterstützung des sozialen Umfelds von Autofahrern, bei denen sich Mängel abzeichnen, oder Aufklärung durch Hausärzte über den Einfluss von Erkrankungen und Arzneien auf die Fahrtüchtigkeit. Zudem regte er Bonussysteme von Krankenkassen und Versicherungen an, um Anreize für ein eigenverantwortliches Bemühen um Fahrsicherheit zu geben.

Einig waren sich die Experten auch darin, dass Senioren keine Sonderbehandlung unter Hinweis auf „Defizite“ brauchen. Prof. Heiner Bubb, Leiter des Lehrstuhls für Ergonomie der TU München, sprach sich klar gegen „Seniorenautos“ aus. Seine Forschung und Erfahrungen mit Autoherstellern zeigten, dass stillschweigend umgesetzte Maßnahmen für Senioren in der Regel auch jüngeren Fahrern zugutekommen und von ihnen gut angenommen werden.

„Die Hersteller treiben hohen Aufwand, um ihre Modellpolitik unmerklich der veränderten Altersstruktur anzupassen“, sagte er. Neben optimierter Ergonomie beim Ein- und Ausstieg zählten Head-up-Displays, Parkassistenten und weitere Assistenzsysteme dazu. Große Hoffnungen setzen die Experten auf Kreuzungsassistenten, die sich aber noch im Entwicklungsstadium befinden.

Senioren sollten sich vor einem Autokauf über die technischen Möglichkeiten informieren. Denn Elektronik könne helfen, schwindende körperliche und mentale Leistungsfähigkeit zu kompensieren.

Doch Senioren entwickeln auch eigene Strategien. Laut Bubb nimmt das Tempo der Informationsverarbeitung ab 70 Jahren ab. Autofahrer reagierten darauf, indem sie langsamer fahren. Mit Erfolg, denn ihre Verarbeitungsleistung steigt dadurch wieder auf das Niveau junger Fahrer. Ein Hinweis, den sich Drängler zu Herzen nehmen sollten. Denn auch das wurde auf der Expertentagung klar: Verkehrssicherheit lebt von den sozialen Beziehungen der Verkehrsteilnehmer. PETER TRECHOW

Bis ins hohe Alter mobil: Mit Fahrerassistenzsystemen, die die schwindende körperliche und mentale Leistungsfähigkeit kompensieren, kann das gelingen. Denn ältere Verkehrsteilnehmer sind öfter Opfer als Täter, so die Unfallstatistik. Foto: Motor Presse Club

Senioren im Straßenverkehr

- 2003 besaßen 40 % der 70- bis 75-Jährigen in Deutschland einen Pkw, doppelt so viele wie 1990; 2020 werden es 70 % sein.
- Über 50 % aller getöteten Senioren sind Radfahrer und Fußgänger, nur 28 % Pkw-Lenker.
- Senioren verunglücken oft in alten Autos, würden also von Sicherheitssystemen besonders profitieren. pt

„Die über 65-Jährigen stellen ein Fünftel der Deutschen, verursachen aber kaum 11 % aller Verkehrsunfälle.“

Dr. Christoph Lauterwasser, Allianz-Zentrum für Technik

KKW Krümmel bleibt mehrere Monate lang abgeschaltet

Energie: Das Kernkraftwerk Krümmel wird nach Angaben des Energiekonzerns Vattenfall monatelang abgeschaltet bleiben. Derweil gewinnt angesichts der Bundestagswahl die politische Auseinandersetzung um den Ausstieg aus der Kernkraft an Schärfe.

VDI nachrichten, Hamburg, 10. 7 .09, rus

Bundesumweltminister Sigmar Gabriel stellt die kommende Bundestagswahl als richtungsweisend dar: „Am 27. September entscheiden die Deutschen darüber, ob dieser Reaktor und sieben weitere länger betrieben werden, wie es die CDU/CSU und Kanzlerin Merkel vorgeschlagen haben, oder ob wir in der nächsten Legislaturperiode insgesamt acht dieser schwierigen Reaktoren endlich abschalten können.“

Bundeskanzlerin Merkel plädiert für eine Laufzeitverlängerung der deutschen KKW. Merkel hatte sich vorige Woche beim Deutschen Atomforum zur Atomkraft bekannt. Darauf verwies am Montag dieser Woche noch einmal ihr Sprecher Thomas Steg. Die Kanzlerin habe keinen Zweifel daran, dass nur zuverlässige Anlagen in Betrieb seien.

Die FDP, die ebenfalls längere Laufzeiten will, äußerte sich erbost über das „neuerliche Versagen“ des Betreibers Vattenfall und verlangte Konsequenzen. Wolfgang Kubicki, Fraktionschef in Schleswig-Holstein, sagte: „Krümmel soll nicht wieder ans Netz.“ Die noch vorhandene Laufzeit solle auf ein anderes Kraftwerk übertragen werden. Grüne und Linke verlangten ebenfalls die endgültige Abschaltung des Pannenreaktors. Auch die rheinland-pfälzische Umweltministerin Margit Conrad (SPD) erklärte, veraltete Atommeiler würden durch Reparaturen nicht sicherer: „Es hilft nur eins: Abschalten.“

Das KKW Krümmel, es wurde 1983 erstmals in Betrieb genommen, besitzt einen Siedewasserreaktor. Neuere Siedewasserreaktoren sowie Druckwasserreaktoren der dritten oder vierten Generation hätten grundsätzlich bessere Sicherheitseigenschaften als KKW älter Bauart, heißt es in einer Antwort der Bundesregierung auf eine parlamentarische Anfrage der Grünen. rus ▸ Seite 4

Das KKW Krümmel soll für 20 Mio. € zwei neue Transformatoren erhalten. Einer war vor zwei Jahren abgebrannt, der andere fiel am Samstag aus. Foto: dpa

Abwrackprämie löst Sonderkonjunktur aus

Automobilbau: Dank staatlicher Förderung stieg die Automobilnachfrage im Inland gegen den allgemeinen Trend an. Die Branche diskutiert derweil über ihre Ausrichtung.

VDI nachrichten, Düsseldorf, 10 7. 09, ciu

Freud und Leid der deutschen Automobilindustrie liegen in diesen Tagen eng beieinander. Zwar konnte der Verband der Automobilindustrie (VDA) vorige Woche verkünden, dass die Zahl der Zulassungen in Deutschland im ersten Halbjahr 2009 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 26 % auf 2,06 Mio. Fahrzeuge gestiegen ist, doch gleichzeitig sanken die Exporte um 35 %. Profitiert habe die Branche im Inlandsgeschäft dabei vor allem von der Abwrackprämie sowie der Neuregelung der Kfz-Steuer, hieß es vom VDA.

Die meisten Neuzulassungen im Juni gab es laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in den Segmenten Kleinwagen (11 392 Fahrzeuge), Kompaktklasse (44 280) sowie der Mittelklasse (9 919, mit den jeweiligen Spitzenreitern Opel Corsa, VW Golf/Jetta und VW Passat.

Für die hiesigen Automobilhersteller bedeutete das teilweise eine Reduzierung der zu Jahresbeginn vereinbarten Kurzarbeit. Dennoch gehen die Meinungen zum Sinn der Abwrackprämie weit auseinander. Nach einer Anfang dieser Woche von der Gfk-Marktforschung, Nürnberg, veröffentlichten Untersuchung beurteilen 39 % der befragten Deutschen die Konjunkturspritze für die Automobilindustrie eher positiv und 37 % lehnten sie eher ab.

In Deutschland wurden

2 Mio.

Fahrzeuge seit Anfang 2009 neu zugelassen

Für Automobilexperten wie Ferdinand Dudenhöffer vom Center Automotive Research der Universität Bochum-Essen, stellt sich die Frage, was danach kommt. Als „Nachhall“-Effekt der Abwrackprämie rechnet er 2010 im Inland wieder mit einem Nachfragerückgang. CIU ▸ Seite 10

Technik & Gesellschaft

Ausstempeln und dann zurück an die Arbeit
In der Krise wollen Unternehmen hoch Qualifizierte länger arbeiten lassen. ▸ Seite 6

Technik & Wirtschaft

Schlanke Fertigung stärkt die Fabrik
In der Wirtschaftskrise wird „Lean Production“ für Fertigungsplaner wieder hochaktuell. ▸ Seite 7

Kunststoffbranche wird politisch aktiver
Die Wirtschaftsvereinigung Kunststoff hat ihr erstes „Positionspapier Wahlen“ vorgestellt. ▸ Seite 8

Technik & Finanzen

Kapitalmarktpanel: Neue Wege bei Finanzierung
In einer Studie raten führende Banker Firmen zu strategischen Partnerschaften. ▸ Seite 11

Management & Karriere

Top-Innovatoren erhielten wichtige Auszeichnung
Die Lage der innovativsten deutschen Mittelständler ist besser als die der Wettbewerber. ▸ Seite 13