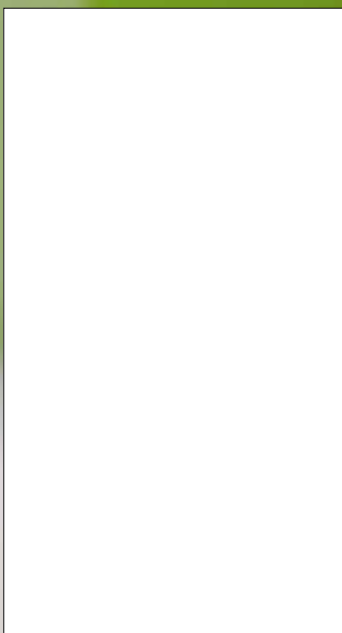


MUT ZUM MACHEN

Vom Azubi zum Werkleiter:
David Kühne über seine
Karriere bei ITW Automotive





Liebe Leserinnen und Leser,

obwohl ich keine Kinder habe, weiß ich immer, wann die Sommerferien beginnen. Dafür muss ich nicht einmal auf den Kalender schauen. Man spürt es einfach. Weniger Verkehr auf dem Weg zur Arbeit, weniger Mails, weniger Anrufe. Und das Wichtigste: Die Menschen sind entspannter. Es ist wie ein kollektives Aufatmen – endlich Halbzeit!

Auch in unserer Branche wird gerade aufgeatmet, bei Arbeitgebern und Arbeitnehmern. Die wochenlange Hängepartie ist vorbei, der ADK hat sich mit der IG BCE auf einen neuen Tarifvertrag geeinigt. Es gibt mehr Geld für die Beschäftigten und die Unternehmer haben wieder für zwei Jahre Planungssicherheit. Die ist ein hohes Gut in diesen Zeiten, in denen gefühlt jeden Tag eine neue Hiobsbotschaft die Wirtschaftswelt durchschüttelt. Was im Einzelnen vereinbart wurde, lesen Sie auf Seite 6.

Einfach mal Pause machen – das ist auch gesund im Umgang mit dem Smartphone. Obwohl digitale Bildung wichtiger wird, verbannen deshalb immer mehr Schulen Handys aus dem Unterricht. Aber ist ein pauschales Verbot sinnvoll? Und wie kann man Jugendlichen die dringend benötigte Handy-Pause geben und ihnen trotzdem einen verantwortungsvollen Umgang mit Smartphone und Co. vermitteln? In unserem Schwerpunkt ab Seite 7 stellt Ihnen unser Autor einen spannenden Ansatz vor. Und wenn Sie jetzt denken: Jaja, die Kinder haben ihren Handykonsum nicht im Griff – dann verraten Sie mir doch mal, wann Sie zuletzt Ihr Smartphone in der Hand hatten, um eine Whatsapp zu beantworten oder mal schnell bei Instagram zu schauen. Ich wette, das ist gar nicht so lange her.

Schalten Sie das Gerät in diesem Sommer doch öfter mal ab. Atmen Sie tief durch und genießen Sie die Pause, bevor der Trubel des zweiten Halbjahrs beginnt. Die nächste Ausgabe unseres Magazins erscheint am 6. September.

Herzlichst Ihre

Isabel Link

Leiterin interne Kommunikation 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 Link, Hannover

Redaktionsleiter
Roman Winnicki (verantwortlich)

Redaktion Elke Bieber, Stephan Hochrebe; Ursula Hellenkemper (Schlussredaktion)

Kontakt 0221 4981-670
redaktion@kautschuk-magazin.de

Gestaltung Alice Kaiser, Wahideh Mostafawy; Daniel Roth (Bilder)

Vertrieb Tjerk Lorenz, 0221 4981-216
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@iwkoeln.de.

Druck Zeitungsdruck Dierichs GmbH & Co. KG, Kassel

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



Inhalt

03

Kurz notiert Auftragsplus im Maschinenbau – Continental verkauft Kautschuk-Sparte – Schmerzmittel aus Plastik

04

Unser Ding David Kühne hat sich bei ITW Automotive schon als Azubi mit Ideen eingebracht. Heute leitet er das Werk in Hodenhagen

06

Tarifabschluss Lohnplus, Mitgliederbonus und mehr Flexibilität: Das wurde vereinbart

07

Schwerpunkt Handys lenken ab – im Job und im Klassenzimmer. Was manche Schule dagegen unternimmt und was das Arbeitsrecht vorschreibt

10

Unser Ding Kreislaufwirtschaft für die Straße: Marangoni produziert Materialien für die Runderneuerung von Lkw-Reifen

12

Chefgespräch Bei Pkw-Reifen werden aktuell nur wenige runderneuert. Anna-Maria Guth vom Netzwerk AZuR will das ändern

14

Ratgeber Günstig in den Urlaub? Das können auch Spätbucher noch – mit diesen Tricks

15

Zahlen & Fakten Wissenswertes zum liebsten Heißgetränk der Deutschen: dem Kaffee

16

Das Ding / Glosse Smartphonehüllen gibt es aus verschiedensten Materialien / Ballonhund Bonzo hat Tipps für die Deutsche Bahn

online unter kautschuk-magazin.de



Kurz notiert

Aktuelle Nachrichten
aus der Branche

AUFTRAGSPLUS IM MASCHINENBAU

FRANKFURT A. M. Der Kunststoff- und Gummimaschinenbau sendet erste positive Signale. So stieg der Auftragseingang im ersten Quartal 2025 laut dem VDMA-Fachverband Kunststoff- und Gummimaschinen um 5 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Umsätze lagen jedoch noch 17 Prozent unter dem Vorjahreswert – eine Folge der schwachen Bestellungen im Krisenjahr 2024. Im Vergleich zum Gesamtjahr 2024 war die Lage damit etwas weniger angespannt. Damals lagen der Auftragseingang noch 21 Prozent und der Umsatz 19 Prozent im Minus. Die Produktion der Branche sank um 0,2 Prozent auf 8,84 Milliarden Euro. Fachleute sind sich dennoch sicher, dass Europa und insbesondere Deutschland trotz des anhaltend schwachen Umsatzumfelds ein gefragter Maschinenbaustandort bleibt. Technologischer Vorsprung, anspruchsvolle Kundenanforderungen und regulatorische Impulse, wie die neue europäische Verpackungsverordnung (PPWR), könnten dem Gummi- und Kunststoffmaschinenbau auch zukünftig eine starke Position sichern.

CONTI VERKAUFT KAUTSCHUKSPARTE

HANNOVER. Continental will sich 2026 von seiner Kautschuk- und Kunststoffsparte ContiTech trennen. Das gab der Konzern auf seinem Kapitalmarkttag bekannt. Der Verkauf steht noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Aufsichtsrats.



Foto: Continental

ContiTech-Verkauf: Damit will Continental sein Profil als Reifenkonzern schärfen.



Foto: Messe Düsseldorf/tillmann

Aufschwung mit Anlauf: Nach dem Krisenjahr 2024 zieht der Auftragseingang im Kunststoff- und Gummimaschinenbau wieder leicht an.

ContiTech mit Sitz in Hannover entwickelt und produziert technische Produkte aus Gummi und Thermoplastik – für industrielle Anwendungen außerhalb des Reifengeschäfts. Zu den wichtigsten Abnehmerbranchen zählen Landwirtschaft, Bergbau, Bau und Heim, Energiemanagement sowie die Automobil-Industrie. Mit dem Verkauf will das Unternehmen das Konzernprofil weiter schärfen. „Continental wird künftig erstmals in seiner Geschichte ein reiner Reifenhersteller, der sich auf Wertschaffung, Profitabilität, Cashflow und eine stabile Geschäftsentwicklung fokussiert“, sagte Vorstandschef Nikolai Setzer.

EIN DECKEL, DER NERVEN KOSTET

NÜRNBERG. Ein Jahr nach Einführung der gesetzlich vorgeschriebenen Tethered Caps fällt das Zwischenfazit ernüchternd aus: Rund zwei Drittel der Verbraucher empfinden die fest mit der Flasche verbundenen Deckel als unpraktisch. Das zeigt eine repräsentative Umfrage des Nürnberger Instituts für Marktentscheidungen (NIM). Viele kritisieren, dass sich die neuen Verschlüsse schlecht handhaben und nicht richtig schließen lassen oder beim Ausgießen stören. Nur 12 Prozent der Befragten haben keinerlei Probleme. Jeder Fünfte meidet entsprechende Produkte, fast ein Viertel trinkt seltener direkt aus der Flasche. Die EU-Vorgabe gilt seit Juli 2024. Ziel ist es, Verschlusskappen seltener in der

Umwelt zu finden. Laut dem Verband Deutscher Mineralbrunnen (VDM) sei die Regelung jedoch unnötig: Die Sammelquote für PET-Einwegflaschen mit Pfand liege ohnehin bei nahezu 100 Prozent – meist inklusive Deckel.



Foto: gopixa – stock.adobe.com

Unpraktisch, aber Pflicht: Tethered Caps sorgen für Frust bei Verbrauchern.

Trotz der Kritik beobachten die Studienautoren einen Gewöhnungseffekt: Die Zahl der Beschwerden sinkt, das Kaufverhalten bleibt weitgehend stabil.

PARACETAMOL AUS PLASTIK

EDINBURGH. Forschende der University of Edinburgh haben gezeigt, dass sich aus alten PET-Flaschen in mehreren Schritten der Schmerzmittelwirkstoff Paracetamol gewinnen lässt. Möglich macht das ein spezieller Laborstamm des Bakteriums E. coli. Die Mikroben wurden so verändert, dass sie zunächst einen Kunststoff-Zwischenstoff in PABA

umwandeln – eine Verbindung, die als Vorstufe für Paracetamol dient. Mit zusätzlichen Enzymen gelingt schließlich auch die Umwandlung in den Wirkstoff selbst. Der gesamte Prozess läuft bei Raumtemperatur, ohne giftige Chemikalien – und das in weniger als 24 Stunden. Bis zu 92 Prozent des eingesetzten Materials lassen sich auf diese Weise verwerten. Noch handelt es sich um ein Laborexperiment, doch das Verfahren gilt als vielversprechender Ansatz. „Den meisten Menschen ist nicht bewusst, dass Paracetamol heute aus Erdöl gemacht wird“, sagt Studienleiter Stephen Wallace.



Foto: Giulio Benzin – stock.adobe.com

Heilsame Recycling-Idee: Forscher gewinnen Schmerzmittel aus alten PET-Flaschen.

Das Verfahren könnte helfen, Kunststoffabfälle besser zu verwerten und gleichzeitig Medikamente nachhaltiger herzustellen.

Roman Winnicki

Kennt sich aus:
David Kühne startete
bei ITW Automotive
vor über 20 Jahren
als Azubi – heute
leitet er das Werk.



Komponenten aus Kunststoff:
ITW hat sich in Hodenhagen auf
Produkte für den Automotive-
Bereich spezialisiert.

ITW Automotive – die Fakten

Die ITW Automotive Products GmbH mit Sitz in Hodenhagen ist ein Tochterunternehmen des US-amerikanischen Technologiekonzerns Illinois Tool Works. Rund 180 Beschäftigte entwickeln und fertigen am niedersächsischen Standort spritzgegossene Kunststoffkomponenten, die in Rückhaltesystemen und Gurtschlössern verbaut werden. ITW Automotive ist weltweit mit 80 Standorten in 15 Staaten vertreten und beschäftigt rund 12.000 Mitarbeitende.

HODENHAGEN. Fast wäre die erste Arbeitswoche von David Kühne bei ITW Automotive auch gleich seine letzte gewesen. Damals, 2003, sollte er als junger Azubi in Hodenhagen ein Wasserheizgerät abschrauben. „Mein Ausbilder erinnerte mich daran, vorher unbedingt den Wasserhahn zuzudrehen“, erinnert sich Kühne. „Das habe ich auch gemacht – nur leider habe ich das Wasserheizgerät vor dem Absperrhahn abgeschraubt, nicht dahinter. Das Ergebnis war, dass ich die halbe Firma geflutet habe.“

Die Industrie schreibt beeindruckende Geschichten: zum Beispiel die des ungeschickten Auszubildenden, der irgendwann Werkleiter wird. Kühne hat so eine Geschichte erlebt: Mit 38 Jahren leitet er ein Werk mit 150 Mitarbeitern bei ITW Automotive. Wie hat er das geschafft? Und was treibt jemanden wie ihn an?

In die Wiege gelegt war Kühne so eine Karriere nicht. Aufgewachsen im sachsen-anhaltinischen

Quedlinburg, war ihm klar, dass er nach der Schule die Heimat verlassen muss, um überhaupt einen Industrijob zu finden. „Ich habe damals bestimmt an die 200 Bewerbungen geschrieben und viele Vorstellungsgespräche geführt“, erinnert er sich. Alle scheiterten immer an einem Punkt: „Die Verantwortlichen befürchteten, dass ich Heimweh bekommen und die Ausbildung abbrechen würde.“

BLITZSTART: ER KAM, SAH UND UNTERSCHRIEB

Doch schließlich hatte er Glück: Der Ausbildungsleiter von ITW Automotive in Hodenhagen hatte diese Bedenken nicht. Er führte ihn direkt nach dem Gespräch durchs Werk, das unter anderem Einzelteile für Gurtschlösser und Gurtaufroller produziert. Er stellte ihn sogar direkt als neuen Azubi vor. „Das war

schon etwas surreal“, sagt Kühne. Am gleichen Tag unterschrieb er den Vertrag und fand eine Wohnung. „Ich habe mich riesig gefreut – und gleichzeitig davor gefürchtet, was jetzt auf mich zukommt.“

Was Kühne bei ITW erwartete, war eine Ausbildung zum Verfahrensmechaniker für Kunststoff- und Kautschuktechnik. Der junge Mann wurde trotz Wirtschaftskrise übernommen und arbeitete sich schnell zum stellvertretenden Leiter einer Produktionslinie hoch. Nebenberuflich bildete er sich währenddessen weiter: zunächst zum Industriemeister, später schob er noch den technischen Betriebswirt hinterher. Bei so viel Engagement war ihm bald die Position des Produktionsleiters sicher. Ebenso wie die Aufmerksamkeit der Führungsetage. Weil der damalige Werkleiter ausfiel, wurde Kühne zum Operations Manager befördert. Von da an war es nur noch ein kleiner Schritt: Am 1. Januar 2022 übernahm der ehemalige Azubi schließlich die Leitung „seines“ Werks.

Fotos: KAUTSCHUK/Michael Wallmüller (4)



Immer bereit für die Extrameile

Mein Ding

Vom Azubi mit zwei linken Händen zum Werkleiter: David Kühne kann auf eine beeindruckende Karriere bei ITW Automotive zurückblicken. Wie er das geschafft hat? Mit Fleiß, Kreativität – und dem Mut, Probleme offen anzusprechen



Besuch im Werk:
David Kühne steht der
KAUTSCHUK-Reporterin
Rede und Antwort.

Im Gespräch: Teamleiter
Louis Pickford (links)
spricht mit David Kühne
über ein Bauteil
des Gurtschlössers.

Vielleicht gründet Kühnes beruflicher Erfolg darin, dass er sich schon früh beweisen musste. Eine wichtige Rolle spielt sicher auch seine Einstellung: Aus seiner Sicht kann nur derjenige langfristig erfolgreich sein, der sich aktiv einbringt und bereit ist, die Extrameile zu gehen. „Ich versuche immer, meine Aufgaben nicht nur zu erfüllen, sondern auch meine Kreativität einzubringen“, sagt er. „Ich will die Dinge nicht nur machen – ich will sie besser machen.“

*„Ich sehe es als Erfolg,
wenn der Laden auch
ohne mich läuft“*

Am Anfang musste er damit erst einmal bei sich selbst anfangen. „Ich bin ohne Vater aufgewachsen und hatte zwei linke Hände“, sagt er. „Eigentlich war es verrückt, ausgerechnet in einem handwerklichen

Beruf anzufangen.“ Nach den ersten kleinen Niederlagen – Stichwort: Werkflutung – gab er nicht auf. Er wurde fingerfertiger. Und machte sich außerdem Gedanken über das, was er tat. „Immer, wenn ich eine neue Aufgabe bekam, habe ich mich gefragt, was man daran noch optimieren könnte.“

LÖSUNGEN SUCHEN STATT NUR KRITISIEREN

Seinen Vorgesetzten fiel er bereits im ersten Jahr auf, weil er Probleme in den Prozessen nicht nur ansprach, sondern auch Lösungen suchte. Auf eigene Faust entwickelte er etwa Ideen, wie seine Linie effizienter werden könnte. Und das Engagement wurde belohnt: Kaum war er ein Jahr im Job, bot man ihm an, die Bemusterungsabteilung aufzubauen.

Machen lohnt sich – dieses Mindset will Werkleiter Kühne auch bei seinen Mitarbeiterinnen und

Mitarbeitern etablieren. Dazu habe er den Kollegen von Anfang an mehr Entscheidungskompetenzen übertragen, sagt er. Er beobachte, dass Führungskräfte solche Schritte oft vermeiden – aus Angst, sich überflüssig zu machen. „Ich dagegen sehe es als Erfolg, wenn ich in den Urlaub gehen kann und weiß: Der Laden läuft auch ohne mich.“

Umgekehrt habe er erkannt, dass es nicht jedem leichtfalle, Entscheidungen zu treffen. „Das verstehe ich“, sagt er. „Aber ich will, dass die Leute sich Gedanken machen.“ Die Voraussetzung dafür sei eine offene Kommunikation: „Ich freue mich, wenn die Leute sich trauen zu meckern. Denn das bedeutet, dass sie meistens eine Idee haben, wie es besser geht, und wir so Lösungen finden.“

Isabel Link

Einigung mit Augenmaß

Tarifabschluss 2025

Lohnplus, Mitgliederbonus, mehr Flexibilität bei der Arbeitszeit: ADK-Verhandlungsführer Thomas Hofmann spricht über die Hintergründe der neuen Tarifeinigung in der Kautschukbranche



Fotos: Tim Schaarschmidt (2)

Nach drei intensiven Runden einigten sich Arbeitgeber und Gewerkschaft: ADK-Verhandlungsführer Thomas Hofmann und IG-BCE-Verhandlungsführerin Katharina Stihler besiegelten den Kompromiss, mit dabei waren der ADK-Vorsitzende Dr. Sven Vogt und Hauptgeschäftsführer Dr. Volker Schmidt (rechtes Foto, von links).

HANNOVER. Nach zähen Verhandlungen liegt nun ein neuer Tarifvertrag für die rund 70.000 Beschäftigten der Kautschuk- und Kunststoffindustrie vor. Am 27. Juni einigten sich die Arbeitgeber und die IG BCE in der dritten Verhandlungsrunde in Hannover. Auf Gewerkschaftsseite führte Katharina Stihler die Gespräche. Beide Seiten rangen um tragfähige Lösungen bei angespannter Branchensituation. Im Interview spricht Thomas Hofmann, Verhandlungsführer des Arbeitgeberverbands der deutschen Kautschukindustrie (ADK), über Entlastung in herausfordernden Zeiten, Zugeständnisse bei der Flexibilität und den schwierigen Weg zur Einigung.

Herr Hofmann, in der dritten Verhandlungsrunde konnten Sie eine Einigung mit der Gewerkschaft erzielen. Wie bewerten Sie den Kompromiss?

Hofmann: Ich glaube, uns ist ein für beide Seiten vorzeigbarer Abschluss gelungen. Für die Arbeitgeber konnten wir drei wesentliche Ziele realisieren, die wir uns vor den Verhandlungen vorgenommen hatten: Zum einen brauchten wir einen Abschluss, der unsere Betriebe in der momentan schwierigen wirtschaftlichen Lage nicht zusätzlich belastet. Mit der Gewerkschaft haben wir uns auf zwei prozentuale Lohnerhöhungen in Höhe der Inflation verständigt. Das ist vertretbar und notwendig. Zum anderen haben wir durch die lange Laufzeit von 24 Monaten eine Planungssicherheit erreicht, die die Firmen dringend benötigen. Und haben es zudem geschafft, den Grad der Flexibilität unserer Firmen wieder zu erhöhen. Künftig liegt die Entscheidung, ob im Rahmen einer früheren Tarifvereinbarung ein Drittel des Monatsgehalts ausgezahlt oder sechs Tage zusätzliche Freizeit genommen werden, wieder bei den Betriebsparteien.

Warum war den Arbeitgebern gerade der Punkt der Flexibilität so wichtig?

Hofmann: Bisher konnte jeder Mitarbeitende selbst entscheiden, ob er Geld oder Freizeit wählen möchte. Das machte es für die Unternehmen enorm schwierig, speziell Produktionsverfügbarkeiten verlässlich zu planen. Daher war es uns wichtig, diese Entscheidungskompetenz zurückzuholen und wieder in die Hände von Geschäftsführung und Betriebsrat zu legen.

Der Preis für diese Flexibilität ist allerdings ein Gewerkschaftsbonus, mindestens für die Laufzeit des Tarifvertrags.

Hofmann: Das ist in der Tat ein Zugeständnis, das uns nicht leichtgefallen ist. Wir Arbeitgeber haben intensiv darüber diskutiert, wie wir mit dieser Forderung umgehen wollen. Ihre Erfüllung war jedoch Voraussetzung dafür, dass der Abschluss zustande kam. Nun ist es Aufgabe der Betriebsräte, dieses Ergebnis intern zu kommunizieren und zu erklären.

Der Abschluss kam erst im dritten Anlauf zustande, für die vorigen Tarifverträge haben jeweils zwei Runden ausgereicht. Woran lag die Verzögerung?

Hofmann: Schlicht und ergreifend an der Komplexität der Thematik, über die wir gerade gesprochen haben. Die Umsetzung des Gewerkschaftsbonus ist für uns als Unternehmen eine sehr herausfordernde Angelegenheit. Das hat unter anderem dazu geführt, dass wir uns zwischen den drei Verhandlungsrunden mehrmals in der sogenannten technischen Kommission mit der Gewerkschaft treffen und uns sehr intensiv mit der Ausgestaltung auseinandersetzen mussten. Dadurch wurden diese Verhandlungen deutlich aufwendiger als in früheren Tarifrunden.

Die wirtschaftliche Lage der Betriebe in der Kautschuk- und Kunststoffbranche ist sehr unterschiedlich. Während einige gute Umsätze verbuchen, kämpfen andere – insbesondere aus dem Automobilbereich – mit teils massiven Problemen. Wie berücksichtigt der Abschluss diese Unterschiede?

Hofmann: Er definiert eine Kostenbelastung, die der Inflationsrate entspricht, und somit auch in wirtschaftlich schwieriger Lage vertretbar ist. Hinzu kommen die Planungssicherheit und die Flexibilität bei der Wahl zwischen Geld und Freizeit. Für Unternehmen, denen es wirtschaftlich eher schlecht geht, ist die Möglichkeit, solche Dinge variabel entscheiden zu können, ein hohes Gut.

Isabel Link

Tarifabschluss: Das wurde vereinbart

In der dritten Verhandlungsrunde haben sich die Arbeitgeber der deutschen Kautschukindustrie (ADK) mit der Gewerkschaft IG BCE auf einen neuen Tarifvertrag für die bundesweit rund 70.000 Beschäftigten der deutschen Kautschuk- und Kunststoffindustrie geeinigt. Dieser gilt bis zum 31. Mai 2027 und enthält folgende Vereinbarungen:

- Zum 1. Januar 2026 werden die Löhne und Gehälter um 2,1 Prozent erhöht.
- Zum 1. Dezember 2026 werden die Löhne und Gehälter um 2,2 Prozent erhöht.
- Auszubildende erhalten jeweils 40 Euro mehr Lohn.
- Gewerkschaftsmitglieder erhalten eine Einmalzahlung in Höhe von 450 Euro im Jahr 2025.
- Ab 2026 gibt es für Gewerkschaftsmitglieder jährlich einen Bonus in Höhe von 428 Euro, der ab 2027 tarifydynamisch ausgestaltet ist.
- Die Entscheidungshoheit, ob ein Drittel zusätzliches Monatsgehalt aus einer früheren Tarifvereinbarung ausgezahlt wird oder in Freizeit umgewandelt werden kann, geht zukünftig in die Hände der Betriebsparteien und kann nicht mehr individuell von jeder Arbeitnehmerin und jedem Arbeitnehmer selbst entschieden werden.

77 PROZENT DER SCHULEN IN DEUTSCHLAND VERFÜGTEN 2024 ÜBER SCHNELLES INTERNET

14 PROZENT DER SCHULLEITUNGEN GABEN 2024 AN, DASS IN IHRER SCHULE TABLET-PCS FÜR ALLE SCHÜLER VORHANDEN SIND

69 PROZENT DER LEHRKRÄFTE NUTZTEN 2023 DIGITALE MEDIEN, UM SCHÜLERN LERNINHALTE ZU VERMITTELN

Schwerpunkt

Die große Handy-Pause

Handys lenken ab – im Straßenverkehr und auf der Arbeit. Auch im Klassenzimmer stören Smartphones die Konzentration. Doch Schüler brauchen digitale Geräte auch zum Lernen. Besuch bei einer Schule, die das Dilemma mit Magnettechnik lösen will



KÖLN. Da liegt sie, die Hoffnungsträgerin: eine grau-grüne Tasche, etwa so groß wie eine Butterbrot-dose. „Wir haben Hunderte davon bestellt, es hat ewig gedauert, bis sie aus England durch den Zoll gekommen sind“, berichtet Jens Wenzel, Englischlehrer am Gymnasium Schaurtestraße in Köln. Vor den Ferien haben er und seine Kollegen die Taschen in den Klassen verteilt. Ab dem nächsten Schuljahr sollen dann alle Schüler morgens ihre Handys darin verstauen – und die Etuis anschließend mit einem Magnet verschließen. „Öffnen können sie die Handytaschen nur mithilfe eines anderen Magneten“, erklärt Wenzel. „Und der ist erst nach der letzten Stunde zugänglich.“

Digitalgeräte wegschließen in der Schule? Was klingt wie die Kapitulationserklärung der digitalen Bildung, liegt gerade im Trend – und zwar weltweit. In Finnland etwa dürfen private Smartphones demnächst nur noch mit ausdrücklicher Genehmigung durch Lehrkräfte genutzt werden. Dänemark hat gerade beschlossen, private Handys aus allen Schulen zu verbannen. Auch Österreich plant ein Verbot. In Neuseeland und den Niederlanden gilt das längst – ebenso in Frankreich, Italien und einigen Regionen Spaniens.

HESSEN HAT BEREITS EIN HANDYVERBOT

Auch in Deutschland wird gerade viel über Handyverbote an Schulen diskutiert. In Hessen ist es bereits beschlossen: Die Nutzung privater Smartphones ist hier für Schüler ab August tabu. Bayern hat Handys zumindest an Grundschulen verboten, weiterführende Schulen können selbst entscheiden, wie sie mit dem Thema umgehen. Und NRW hat alle Schulen aufgerufen, bis zum Herbst eigene Regeln für die Handynutzung in die Schulordnung aufzunehmen.

Am Kölner Gymnasium Schaurtestraße kümmern sich Jens Wenzel und sein Kollege Andy Schöller >>

um das Thema digitale Bildung. Gerade haben sie gemeinsam mit der Stadt Köln ein Projekt aufgesetzt, mit dem alle Schüler ab der neunten Klasse ein eigenes iPad für den Unterricht bekommen.

„Digitale Devices im Unterricht sind zentral für die Bildung im 21. Jahrhundert“, sagt Wenzel. Schüler profitieren stark von multimedialen Schulbüchern. „Auch Projektarbeit mit verschiedenen Medien wird dadurch möglich.“ Gerade behandle er mit einer Klasse im Erdkundeunterricht das Thema China, sagt Wenzel: „Die Schüler erstellen zu einer Forschungsfrage auf ihrem iPad ein multimediales Projekt – zum Beispiel darüber, welche Auswirkungen der Handelskrieg zwischen den USA und China hat.“ Bilder, Videos, Grafiken, Audio-Schnipsel: All das lasse sich digital in den Projektarbeiten verbinden.

GEHT'S JETZT ZURÜCK IN DIE KREIDEZEIT?

Aber wenn digitale Bildung so wichtig ist – wie passt da ein Handyverbot? Diese Frage bewegte auch die Eltern, als Wenzel und Schöller ihnen auf einer Schulversammlung im Herbst erstmals von den Handytaschen erzählten. „Wir wollen nicht zurück in die Kreidezeit“, beschwichtigt Mathelehrer Schöller. Aber es gebe eben Unterschiede zwischen Schul-iPads und privaten Smartphones. „Zum Beispiel lassen sich unsere iPads so steuern, dass Schüler auf ihnen nur zugelassene Programme nutzen können.“ Im Übrigen seien die negativen Folgen privater Handynutzung an Schulen inzwischen gut belegt: „Cyber-Mobbing, gefährliche Schönheitsideale durch Social Media und eine abnehmende Konzentrationsfähigkeit sind die Stichworte.“

Tatsächlich konnten Forschende am Lehrstuhl für Schulpädagogik der Universität Augsburg kürzlich zeigen, dass ein Handyverbot an der Schule die Lernleistungen und das soziale Miteinander verbessern kann. Sie trugen dafür in einer Meta-Studie Ergebnisse internationaler Untersuchungen zusammen. „Unser Ergebnis bestätigt die Erfahrungen vieler Lehrkräfte vor Ort: Das Smartphone in der Tasche oder auf dem Tisch kann Lern- und Bildungsprozesse verhindern“, sagt Studienautor Tobias Böttger. Den Grund dafür sieht Andy Schöller vor allem im Suchtfaktor der Apps: „Ist

ein Handy in Griffweite, verspürt man immer den Impuls, kurz etwas nachzuschauen.“ Dem zu widerstehen, falle schon Erwachsenen schwer: „Wie sollen Kinder das ohne Hilfe schaffen?“

Dass das ständige Ping aus der Hosentasche vom Wesentlichen ablenken kann, merken auch viele Betriebe. Der Hydraulik-Komponenten-Hersteller HAWE in Aschheim bei München etwa vermittelt neuen Azubis deshalb direkt beim Einstieg klare Regeln: „Mit Ausbildungsstart muss klar sein: Handy weg, Ohrstöpsel raus“, erklärt Ausbildungsleiterin Marion Huber. „Das eigene Smartphone gehört nicht zu den Werkzeugen im Betrieb. Auch am Büroarbeitsplatz kommen private Geräte nur in der Pause auf den Tisch.“

Wer im Betrieb Regeln missachtet, riskiert eine Abmahnung. In Schulen ist die Lage komplexer: Hier geht es um Kinder – und um Lehrkräfte, die von der permanenten Kontrolle oft überfordert sind. „Unsere Erfahrung ist: Handys einfach nur verbieten, das klappt nicht“, sagt Wenzel. Das Prinzip Einkassieren funktioniert nämlich nur bedingt: „Wie viele Handys willst du in der Pause einsammeln? Damit könnten wir uns als Lehrkräfte den ganzen Tag beschäftigen.“ Und was passiert, wenn eines der teuren Geräte beim Einsammeln kaputt- oder verloren geht? Solche Haftungsrisiken sprechen für Wenzel auch gegen Lösungen wie Handy-Hotels oder -Tresore.

NUR WENIGE SCHULEN HABEN IPADS FÜR ALLE

Über eine Recherche in Kanada und einen Hinweis ihrer Schulleiterin stießen Wenzel und Schöller letzten Sommer auf das Start-up Yondr. Die US-Firma produzierte ihre magnetisch verschließbaren Handytaschen ursprünglich für Bands, die es leid waren, auf Konzerten nur noch in Smartphones statt in Gesichtern zu gucken. „Dasselbe Konzept nutzen weltweit inzwischen auch Schulen“, sagt Wenzel. „Wir haben uns gedacht, warum probieren wir das nicht aus?“

In Deutschland sind die Kölner nun die erste staatliche Schule, die ab Sommer Yondr-Taschen einführt. „Schaute-Smartphone-Pause“ nennt das Gymnasium

das Projekt – schließlich gehe es nicht um ein Handyverbot, sondern nur um eine „vier- bis fünfstündige Pause“ am Vormittag. Ein Vorteil der 15 Euro teuren Euis sei, dass sie immer bei den Schülern bleiben, sagt Wenzel. Er gibt zu, dass man das System auch überlisten kann – etwa durch ein Zweit-Handy. „Aber es wird schwieriger. Ich denke, dass sich 80 Prozent der Schüler daran halten – und wir den Rest besser kontrollieren können.“

Doch was passiert, wenn plötzlich die große Leere entsteht? Wenn Schüler kein „Clash Royale“ und „Block Blast“ mehr in der Pause spielen können, kein schneller Snapchat- oder Whatsapp-Check mehr möglich ist. „Das Problem ist uns bewusst“, sagt Schöller. Deshalb will die Schule ihre „Smartphone-Pause“ auch mit verschiedenen Aktionen begleiten: mit Spielgeräten für den Schulhof etwa und Projekttagen zu digitaler Bildung.

Seit Medien über das Projekt berichten, hätten schon einige Schulen angefragt, berichtet Schöller. Dass alle Klassen in Deutschland demnächst auf Handys im Unterricht verzichten, ist indes unwahrscheinlich: In einer Umfrage des Verbands Bildung und Erziehung gaben bundesweit nur 14 Prozent der Schulleiter an, dass ihre Schule genug Tablets für den digitalen Unterricht zur Verfügung hat. An allen anderen Schulen werden private Geräte wohl noch gebraucht.

Michael Aust

Klick – und auf: Die Schüler können die Handytaschen nach dem Unterricht an Magnet-Stationen entsperren.

Multimedialer Bio-Unterricht: Am Schaute-Gymnasium mikroskopieren die Schüler mithilfe von iPad-Kameras und bearbeiten die Fotos direkt im „digitalen“ Heft.



Foto: karoundjens.com

Probieren Neues: Mathelehrer Andy Schöller, Schulleiterin Anja Veith-Grimm und Englischlehrer Jens Wenzel (v. l.) vom Kölner Gymnasium Schautestraße.

Die Taschen sind ab dem nächsten Schuljahr im Einsatz.

ENDLICH!
FERIEN!

HANDY-KNIGGE: DAS SAGT DAS ARBEITSRECHT

„Handy weg und Ohrstöpsel raus“ – das ist mehr als eine Benimmregel. Wer während der Arbeit privat surft oder Musik hört, kann gegen das Arbeitsrecht verstoßen. Im Extremfall kann das eine Kündigung nach sich ziehen. Jurist Moritz Mößner von der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) gibt einen Überblick: Wann ist was erlaubt?

Privates Surfen mit Firmengeräten

In der Praxis werden private Telefonate oder Internetnutzung meist gestattet. Sonst aber gilt: Ohne Erlaubnis der Vorgesetzten ist die private Nutzung dienstlicher Geräte verboten – auch in den Pausenzeiten.

Das private Smartphone

Wird das eigene Gerät während der Arbeitszeit privat genutzt, braucht es immer eine Erlaubnis des Arbeitgebers. Schließlich handelt es sich um Arbeitszeit. In den Pausen dagegen ist die Nutzung erlaubt.

Schriftliche Erlaubnis oder mündliches Okay?

Meist ist eine solche Erlaubnis etwa über eine Betriebsvereinbarung geregelt. In vielen Betrieben wird auch die bewusste Duldung des Arbeitgebers als Erlaubnis angesehen. Kommt es jedoch zum Streit, entscheidet das Gericht: Gilt diese stille Duldung als Erlaubnis oder nicht? Auf der sicheren Seite sind Arbeitnehmer also nur mit etwas Schriftlichem.

„50 Minuten privates Surfen am Tag kann direkt zur Kündigung führen“

Moritz Mößner, BDA

Was ist definitiv zu viel?

Die private Nutzung darf keine Auswirkungen auf die Arbeitsleistung haben oder die Arbeit stören. Private Telefonate über die Kundenhotline etwa sind ein No-Go. Und: Verbringt man innerhalb von zehn Wochen eine ganze Arbeitswoche privat im Internet, ist das eindeutig zu viel. Bei einer 40-Stunden-Woche sind das etwa 50 Minuten am Tag. Das muss nicht toleriert werden, losgelöst von Erlaubnissen. Eine außerordentliche Kündigung ist dann möglich.

Nutzung privater Geräte für Dienstliches?

Für Unternehmen entsteht da ein großes Risiko, etwa durch Datenklau. Wer für die Nutzung keine Erlaubnis hat, riskiert daher eine Abmahnung, die Kündigung oder gar Schadensersatzforderungen.

Nadine Keuthen

Foto: suriyapong – stock.adobe.com

Störfaktor Smartphone

Digitale Disziplin statt Dauerablenkung: Was im Klassenzimmer noch verhandelbar ist, ist im Berufsleben längst geregelt. Spätere Routine braucht frühe Orientierung

Ein Schul-Tablet für jedes Kind? Davon sind wir in Deutschland noch weit entfernt, sagt Katharina Scheiter. Die Psychologin und Professorin für Digitale Bildung an der Universität Potsdam erklärt im Interview, warum es mehr braucht als Technik.

Handys sollen in vielen Schulen künftig verboten werden. Ist damit das Problem gelöst?

Nein, ein pauschales Verbot ist kein Allheilmittel. Es muss zwingend von anderen Maßnahmen begleitet werden. Man muss es pädagogisch aufgreifen. Warum lenkt mich das Gerät so ab? Was macht es mit meiner Gesundheit, wenn ich ständig am Handy hänge? Das sind die Fragen, über die wir mit den Schülerinnen und Schülern sprechen müssen.

Und das passiert nicht?

Es gibt immer Vorreiterschulen, die es vorbildlich machen und gemeinsam Handy-Regeln festlegen. Von den Schülerinnen und Schülern werden solche partizipativen Prozesse übrigens ziemlich gut angenommen. Es gibt aber auch Pädagogen, die sich hinter einem Handyverbot verschansen und sagen, prima, jetzt muss ich das ja nicht mehr thematisieren. Das ist dann der falsche Weg. Und dann sind da auch noch die Eltern...

Was ist mit denen?

Es gibt durchaus immer mal wieder Eltern, die darauf bestehen, ihr Kind auch im Unterricht

erreichen zu können. Die sind dann sozusagen Teil des Problems.

Wie steht es denn um die Medienkompetenz der Jugendlichen?

Da sehe ich in Deutschland noch viel Luft nach oben. International liegen wir im Mittelfeld. Allerdings nehmen die Kompetenzen unserer Schülerinnen und Schüler eher wieder ab. Wir haben Kinder, die lediglich einen Link öffnen können, das war's. Ja, das sind alles „Digital Natives“, aber Wischen und Swipen allein ist eben noch lange keine Medienkompetenz.

Ulrich Halasz



Foto: Picture Alliance/tpa

„Wischen und Swipen ist keine Medienkompetenz“

Katharina Scheiter, Professorin für Digitale Bildung an der Universität Potsdam

Unser Ding

Kampf ums Comeback

Nur jeder fünfte Reifen ist runderneuert – obwohl Klima und Kosten dafür sprechen. Die Firma Marangoni zeigt, dass Secondhand besser ist als sein Ruf

Alles in Ordnung? Azubi René Gerlof prüft die Profilstreifen.

Innovativ: Mit diesen Maschinen produziert Marangoni seine Laufstreifenringe, die nahtlos auf die Karkassen aufgezogen werden können.

Fotos: KAUTSCHUK/Christian Augustin (5)



Fein geputzt: Sławomir Płowas entgratet die Laufstreifenringe.

Gut geknetet: Abdulahi Mahamud Hasuni an der Walze.

Beste Qualität: Werkleiter Daniel König inspiziert die zur Weiterverarbeitung bereitgelegten Kautschukmischungen.

Marangoni – die Fakten

Die Marangoni-Gruppe beschäftigt weltweit rund 1.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und produziert an vier Standorten Materialien für die Runderneuerung von Lkw-Reifen. Im Werk in Henstedt-Ulzburg bei Hamburg sind rund 140 Personen beschäftigt. Das Unternehmen wurde 1919 von Heinrich Ellerbrock gegründet und ist seit 1990 Teil der italienischen Marangoni-Gruppe. Seit 2011 firmiert es unter seinem heutigen Namen.



HENSTEDT-ULZBURG. 135 Kilogramm CO₂ – pro Lkw-Reifen. So viel lässt sich einsparen, wenn Unternehmen ihre Flotte mit runderneuertem statt neuen Reifen ausstatten. „Runderneuerte Reifen sind eine tolle Möglichkeit, um die CO₂-Bilanz einer Firma zu senken, ohne auf Qualität zu verzichten“, sagt Daniel König. „Denn ob ein neuer oder ein runderneuerter Reifen auf der Felge steckt, merkt man beim Fahren überhaupt nicht.“ König ist Werkleiter bei Marangoni Retreading Systems, einem Unternehmen, das sich auf Runderneuerungsmaterialien für Lkw-, Bagger- und andere Nutzfahrzeugreifen spezialisiert hat. Pro Jahr produziert die Firma im Norden von Hamburg Material für die Runderneuerung von 650.000 Reifen. Das Geschäft läuft gut – trotzdem kämpft Marangoni bis heute gegen ein hartnäckiges Vorurteil.

„Früher war es völlig normal, dass man alle Reifen runderneuert hat“, sagt König. Gemeint ist die Zeit vor den 70ern – die Jahrzehnte nach dem Krieg, als

Material knapp und Neuware teuer war. „Die Technik zur Runderneuerung ohne Qualitätsverluste war damals eine echte Erfolgsgeschichte – für alle Fahrzeuge.“ Doch mit dem Ende der Knappheit wuchs die Neureifenproduktion. Vor allem im Pkw-Bereich geriet das Geschäft mit Runderneuertem unter Druck. „Die Verbraucher verbanden mit etwas Neuem eine höhere Erwartung an die Leistung, dabei ist das Gegenteil der Fall“, sagt König. „Sie bekommen einen Reifen, der das Gleiche macht und den ökologischen Fußabdruck dabei noch erheblich senkt.“

SELBST FLUGZEUGE LANDEN DAMIT

„In der Luftfahrt ist es gang und gäbe, dass jeder Reifen bis zu neunmal runderneuert wird, bevor man ihn ersetzt“, erklärt König. Das habe vor allem

wirtschaftliche Gründe – denn Flugzeugreifen seien teuer. In einer so sensiblen Branche, sagt er, würde man kaum auf runderneuerte Reifen setzen, wenn sie nicht absolut gleichwertig wären. Trotzdem hält sich die Vorstellung, nur Neuware sei wirklich verlässlich.

„Im Reifengeschäft kommt der Gedanke der Nachhaltigkeit nur sehr langsam an“, sagt König. Dabei kann ein Pkw-Reifen einmal, ein Lkw-Reifen sogar bis zu dreimal runderneuert werden – ohne Einbußen bei Sicherheit, Komfort oder Qualität. Im Lkw- und Nutzfahrzeugsektor ist die Nachfrage höher – hier greifen viele Unternehmen bereits zu runderneuertem Reifen. Ein Grund: Sie müssen nachhaltiger wirtschaften und das auch nachweisen, etwa durch neue EU-Berichtspflichten. Runderneuerte Reifen können dabei helfen, ohne dass es Einschränkungen gibt, sagt König. Denn ihre Herstellung spart nicht nur Strom, Wasser und Material, sondern auch CO₂. Laut einer Studie des Fraunhofer-Instituts

lassen sich dabei mehr als zwei Drittel der Emissionen, Rohstoffe und fossilen Energieträger wie Erdöl einsparen. Das Potenzial ist riesig. Trotzdem liegt ihr Marktanteil weiter bei nur etwa 20 Prozent.

WETTBEWERB AUF UNGLEICHEN FELGEN

Marangoni ist in Europa Marktführer für Runderneuerungsmaterialien und hält rund 40 Prozent Marktanteil. Die Firma stellt Profile und Materialien her, mit denen neue Laufstreifen auf gebrauchte Reifenkarkassen aufgebracht werden. Seit vielen Jahren bietet Marangoni auch sogenannte Ringtreads an – vorgefertigte, geschlossene Laufflächen-Ringe, die exakt auf die Karkasse passen. Ihre Ringform macht den Unterschied: Die Lauffläche hat keine Naht, lässt sich spannungsfrei montieren und das Profil bleibt dabei

unverformt. „Im Gegensatz zum klassischen Laufstreifen fällt viel weniger Abfall an und die Qualität ist nochmal deutlich gesteigert“, hebt König hervor.

Wie gut sich runderneuerte Reifen verkaufen, hängt stark von der wirtschaftlichen Großwetterlage ab. Nach der Weltfinanzkrise 2007/2008 standen viele Betriebe unter massivem Kostendruck, besonders Speditionen. „Damals kostete ein Premium-Lkw-Reifen etwa 500 Euro, ein runderneuerter Premium-Reifen nur rund 200 Euro. Da war unser Geschäft fast ein Selbstläufer“, sagt König. Heute ist das anders: Vor allem Unternehmen aus Fernost haben ihre Produktionskapazitäten massiv ausgeweitet und setzen den Markt mit günstigen Neureifen unter Druck. Das Preisargument tritt damit in den Hintergrund. „Aber das brauchen wir auch gar nicht mehr, unsere Hauptargumente sind Nachhaltigkeit, höchste Qualität sowie die sehr guten Produktionsbedingungen für Mensch und Umwelt an einem Standort im Herzen Europas“, sagt König. „Und

die müssen wir aktiv vermarkten.“ Etwa über Reifenhändler – eine Zielgruppe, die früher kaum relevant war. „Unser Vertriebsnetz wird gezielt geschult, um auf Reifenhändler zuzugehen und ihnen die Vorteile aufzuzeigen, die der Verbraucher hat, wenn er einen nachhaltigen Premiumreifen statt eines Neureifens kauft. Heute verkaufen wir keine Runderneuerungsmaterialien mehr, sondern nachhaltige Reifenlösungen. Genau das verbirgt sich hinter unserem Slogan sustainable tyre solutions“, sagt König. Er wünscht sich, dass der Handel künftig nicht nur zwischen premium und preisgünstig unterscheidet, sondern auch eine dritte Kategorie etabliert: nachhaltig. „Ich bin überzeugt, dass Reifen aus echter Kreislaufwirtschaft einen wichtigen Beitrag zur grünen Transformation leisten werden. Dafür muss nur die ewige Jagd nach immer günstigeren Angeboten endlich raus aus den Köpfen.“

Isabel Link

„Wir müssen den Kreis schließen“

Anna-Maria Guth ist Koordinatorin bei AZuR, einem Netzwerk, das sich für die Runderneuerung von Reifen einsetzt. Die war in den 1970ern ziemlich üblich – was das Plakat von damals zeigt (Bild rechts).



Fotos: KAUTSCHUK/Josua Murat (5)

„Es fehlt eine zertifizierte Rücknahmelogistik“

Anna-Maria Guth, Koordinatorin des AZuR-Netzwerks

Chefgespräch

Früher Alltag, heute Ausnahme: Die Runderneuerung von Pkw-Reifen fristet ein Nischendasein. AZuR-Koordinatorin Anna-Maria Guth sagt, woran das liegt – und was sich ändern muss

WILLICH. Was hat Usain Bolt mit alten Reifen zu tun? „Er ist darauf seinen Olympischen Rekord gelaufen“, sagt Anna-Maria Guth, Koordinatorin des europaweiten AZuR-Netzwerks. Die Tartanbahn im Londoner Olympiastadion, auf der Bolt 2012 Gold holte, bestand nämlich zu großen Teilen aus recyceltem Gummi. Im Chefgespräch erklärt sie, warum fehlende Standards, politische Versäumnisse und ein schlechtes Image verhindern, dass vielen Reifen ein zweites Leben geschenkt wird – und was sich aus ausgedienten Pneus sonst noch alles machen lässt.

Frau Guth, jedes Jahr fallen Millionen Tonnen Altreifen an. Warum wird so wenig runderneuert?

Guth: Da müssen wir zunächst unterscheiden. Lkw-Reifen werden zwei-, teils dreimal runderneuert – das ist etabliert. Selbst in der sicherheitssensiblen Flugzeugbranche ist das völlig normal. Bei Pkw-Reifen hinkt die Runderneuerung aber tatsächlich hinterher. In den 70er Jahren war das noch ganz anders: Autoreifen wurden häufig wiederaufbereitet, es gab einen funktionierenden Markt. Heute ist davon kaum etwas übrig.

Und das, obwohl die Runderneuerung viele ökologische Vorteile bietet. Was hat sie ausgebrems – der Preis oder ein schlechtes Image?

Guth: Beides. Asiatische Billigimporte haben die Pkw-Runderneuerung praktisch zum Stillstand gebracht. Wer heute für den gleichen Preis einen Neureifen bekommt, greift selten zur runderneuperten Variante. Nur wenige tun das aus Idealismus. Und dann ist da noch das Imageproblem: Ein paar negative Berichte in der Vergangenheit – und der Ruf war ruiniert. Das wirkt bis heute nach. Dabei werden Runderneuerte inzwischen industriell gefertigt und unterliegen strengen Qualitätsvorgaben.

Ein Problem dürfte auch sein, dass auf Runderneuerten bis heute das EU-Reifenlabel fehlt.

Guth: Genau. Das ist jene Kennzeichnung, die über Rollwiderstand, Nasshaftung oder Abrollgeräusche informiert. Das erschwert es natürlich, Vertrauen aufzubauen. Hinzu kommt bei den Pkws die enorme Vielfalt an Reifendimensionen. Diese wird von den Fahrzeugherstellern getragen, die eigene Sondergrößen auf den

Markt bringen – oft ohne technische Notwendigkeit. Früher konnte man einfach zum Händler gehen, der hatte den passenden Satz auf Lager. Heute muss fast alles bestellt werden. Ein logistischer Wahnsinn – auch aus Nachhaltigkeitssicht. Für Runderneuere ist das eine zusätzliche Hürde, für jede Dimension braucht es eigene Formen und Werkzeuge. Das macht die Produktion teuer und die Sortimente bleiben zwangsläufig begrenzt.

Nächste Baustelle: Elektromobilität?

Guth: Im Gegenteil, sie kann sogar ein Treiber werden. Elektroautos haben einen höheren Abrieb, was vor allem am höheren Gewicht und dem kraftvolleren Antrieb liegt. Das bedeutet, dass die Reifen nicht so lange halten wie bei Verbrennern, sie sind aber technisch noch jung. Gerade deshalb wäre es sinnvoll, sie künftig häufiger runderneuern zu lassen. Darin liegt ein enormes Potenzial. Die Runderneuerung könnte Arbeitsplätze schaffen und Fachkräfte binden, da sie nur regional funktionieren kann. Eine Runderneuerung im Ausland und der Rücktransport nach Deutschland lohnen sich weder ökologisch noch

ökonomisch. Das macht nur hier Sinn. Dieses Geschäft gehört in die Hände regionaler Mittelständler.

Ein Pkw-Reifen hat nur zwei Leben. Warum ist das so?

Guth: Autos werden weniger gefahren als Lkws. Bis ein Reifen abgefahren ist, vergehen oft Jahre. Bei einer zweiten Runderneuerung wäre die Karkasse meist schon zehn Jahre alt – und damit zu alt, um noch ein neues Leben zu starten. Aus Sicherheitsgründen scheidet sie dann aus.

Was passiert danach? Ist der Reifen dann reif fürs Jenseits?

Guth: Nein, auf den Reifen-Friedhof kommt er damit nicht. Wenn eine Runderneuerung nicht mehr möglich ist, bleibt die stoffliche Verwertung, also die Vermahlung zu Granulaten. Die landen in Stallmatten, Messeböden, Antirutschbelägen oder werden als Füllmaterial in Kunstrasenplätzen eingesetzt. Manche machen sogar Rasensteine daraus, die sich zwischen Parkflächen legen lassen. Das Material ist robust, fle-

xibel, vielseitig einsetzbar – und trotzdem wird noch viel zu oft einfach verbrannt. Teils hierzulande, teils im Ausland, und nicht selten illegal.

Das heißt: Viele Altreifen verschwinden einfach aus dem System?

Guth: Ja, denn es fehlt eine zertifizierte Rücknahmelogistik. AZuR fordert deshalb, dass nur noch zertifizierte Entsorger sammeln dürfen – mit Nachweispflicht. In Deutschland müssen Händler für schlechte Altreifen ein paar Euro zahlen. Deshalb kommt es vor, dass sie sie einfach „mitgeben“. So verschwinden die Reifen aus dem System. Ein Teil davon landet dann illegal außerhalb der Europäischen Union, etwa in der Türkei, in Pakistan oder Indien, wo sie als Ersatzbrennstoff dienen. Dabei darf Abfall aus der EU nicht ausgeführt werden. Dadurch entgehen unseren Betrieben relevante Mengen für neue Produkte. Es gibt sogar Unternehmen, die in Deutschland Altreifen aufkaufen wollen, um sie im Ausland zu granulieren und anschließend wieder nach Europa zu verkaufen. Das wäre ein absurder Stoffkreislauf.

Lässt sich der Kreislauf beim Reifen schließen?

Guth: Das ist unser Ziel und die Königsklasse der Kreislaufwirtschaft. Einen alten Reifen so zu recyceln, dass daraus ein neuer entsteht. Dafür braucht es jedoch sortenreines Material, das sich bei den vielen Gummimischungen in Reifen kaum trennen lässt. Daran wird intensiv geforscht, aber noch fehlen die entsprechenden Prozesse. Ein digitaler Produktpass würde auf dem Weg dorthin helfen: Wenn klar ist, welche Materialien im Reifen enthalten sind und ob er bereits runderneuert wurde, kommen wir dem Ziel ein Stückchen näher.

Ihr Fazit: Was muss sich ändern?

Guth: Wir müssen den Runderneuerten gleichstellen – beim Label, bei Ausschreibungen und in der öffentlichen Wahrnehmung. Außerdem sollten Altreifen nicht länger als Abfall, sondern als wertvoller Sekundärrohstoff gelten. Zum Glück ist die EU da bereits dran.

Roman Winnicki

Schlauer buchen

Ratgeber

Frühbucher-Rabatt verpasst? Mit diesen fünf Tricks finden Sie noch einen günstigen Urlaub

Der Sommer ist da – aber der Urlaub noch nicht gebucht? Dann könnte es teuer werden, denn Frühbucher reisen bekanntlich am günstigsten, wie kürzlich eine Analyse des Portals Holidaycheck gezeigt hat: Die Preise manch beliebter Destination waren im Herbst 2023 bis zu 1.000 Euro billiger als im Sommer 2024. Trotzdem: Was Preiswertes für den Sommerurlaub buchen – das geht auch jetzt noch! Zum Beispiel mit diesen Tricks:

1. Der Flughafen-Trick. Die Sommerferien haben in Niedersachsen und Hamburg schon Anfang Juli begonnen, in Bayern und Baden-Württemberg dagegen fangen sie erst Anfang August an. Das schlägt sich in den Flugpreisen nieder: In Bundesländern, in denen noch Schulzeit ist, sind die Flüge oft billiger. „Deshalb sollte man schauen, ob ein anderer Flughafen günstiger ist als der vor der Haustür“, rät der Deutsche Reiseverband. Der „Zug-zum Flug“-Transfer ist übrigens in vielen Reisepaketen gratis.

2. Der VPN-Trick. Websites von Buchungsportalen oder Hotels nutzen Cookies. So können sie herausfinden, von wo sich ein Nutzer einloggt. Auf Basis dieser Standort- und Personendaten können Algorithmen spezifische Preise ermitteln – und tun das auch oft. In einer Studie von NordVPN, einem

Anbieter von Verschlüsselungssoftware, bekamen Tester bis zu 25 Prozent höhere Preise für identische Angebote angezeigt: je nachdem, welchen „virtuellen Standort“ sie in der Software eingestellt hatten. Mit VPN-Anbietern wie Surfshark, CyberGhost oder NordVPN lassen sich – ganz legal – Standorte in anderen Ländern simulieren.

3. Der Währungs-Trick. „Bei der Nutzung des VPN-Tricks kann man auch die Währung einstellen“, erklärt Friedericke Kuhn von der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (FUR). Das heißt: „Lässt man sich etwa bei der Buchung einer asiatischen Airline den Preis in der Fremdwährung anzeigen, kann man teilweise 10 bis 15 Prozent für die Euro-Umrechnung sparen.“ Das liege daran, dass Anbieter bei der Umrechnung manchmal selbst tricksen: „Airlines und Buchungsportale machen eigene, schlechtere Wechselkurse, mit denen man eine versteckte Gebühr bezahlt“, sagt Kuhn. „Wird über die Landeswährung gezahlt, übernimmt die Bank bei der Abbuchung die Umrechnung. Dabei ist der Wechselkurs zumeist viel besser.“

4. Der Verhandlungs-Trick. Manchmal lassen sich bessere Preise auch direkt mit dem Hotel aushandeln, wie Kuhn weiß: „Zuerst die günstigste Rate

vom Buchungsportal herausuchen, dann beim Hotel anrufen und fragen, ob das Zimmer bei Direktbuchung auch günstiger zu haben ist – oder man das Frühstück gratis dazubekommt.“ Nachteil: Geht das Hotel vor dem Urlaub pleite, bleibt man wohl auf seinen Kosten sitzen.

5. Der Housesitting-Trick. Wer im Urlaub günstig wohnen will, kann auf ein zeitweise leeres Haus anderer Leute aufpassen. Solche Unterkünfte werden über Portale wie TrustedHousesitters oder MindMyHouse vermittelt. Noch privater ist ein Wohnungstausch: Hier heißen die Vermittlungsportale HomeLink oder GuestToGuest.

Welche Versicherungen sollte man für den Urlaub haben? Antworten und Tipps gibt es hier per QR-Code.



Michael Aust



163 LITER BETRÄGT DER KAFFEEKONSUM PRO KOPF UND JAHR IN DEUTSCHLAND IM SCHNITT – BEI NUR 70 LITERN TEE

80 PROZENT ALLER BERUFSTÄTIGEN TRINKEN REGELMÄSSIG BOHNEN-KAFFEE AM ARBEITSPLATZ

992.299.000 EURO KAFFEESTEUEER SIND VERGANGENES JAHR IN DIE KASSEN DES BUNDES GEFLOSSEN

67 PROZENT SIND AUF DIE FRAGE: „KOMMST DU NOCH MIT HOCH AUF EINEN KAFFEE?“ (MEIST) MITGEGANGEN

Lieb & teuer: Unser Kaffee

Zahlen & Fakten

Das Heißgetränk ist unverzichtbar. Doch sein Preis ist enorm gestiegen – viel stärker als der anderer Lebensmittel. Fakten rund um das Gebräu, das uns wach hält

TÄGLICHER BEGLEITER

„Erst mal 'nen Kaffee“: **3,3 Tassen** trinkt der durchschnittliche Bundesbürger pro Tag.

Filterkaffee, die beliebteste Zubereitungsart, gibt es in jedem zweiten Haushalt. 40 Prozent nutzen **Vollautomaten**, rund ein Zehntel hat eine Kapsel- oder Siebträgermaschine. Italienische Spezialitäten wie Cappuccino und Espresso kamen bei uns übrigens erst in den 1960er Jahren auf.

VOM ÄQUATOR AN DIE BÖRSE

Kaffee ist ein wichtiges Welthandelsgut, die Sorten: **Arabica** und **Robusta**. Deutschland hat 2024 rund 1,25 Millionen Tonnen davon eingeführt.

Der Rohstoff wird an den Kaffeebörsen in New York und London gehandelt. Anbaugbiet ist der „**Kaffeegeürtel**“ um den Äquator. Größter Produzent: Brasilien, vor Vietnam und Kolumbien. Als Urheimat der Pflanze gilt die äthiopische Provinz **Kaffa**. Das Wort Kaffee kommt aber wahrscheinlicher vom arabischen Wort „**Kahwe**“ – für: Stärke.

NACHHALTIGKEIT

Jede fünfte hierzulande verkaufte Packung trägt inzwischen ein Nachhaltigkeitsiegel. Besonders bekannt: **Fairtrade**-Kaffee.

HITZE UND DÜRREN

Kaffee hat sich im Vergleich zu den meisten anderen **Nahrungsmitteln** stark verteuert. Ein Grund sind die hohen Importpreise für Rohkaffee: Extremwetter verursachen weltweit **Ernteausfälle**. Dazu kommen die Transportkosten und eine steigende Nachfrage: In **China** und **Japan** wird Kaffee immer beliebter.

MUNTERMACHER

Kaffee ist **Bürogetränk Nummer 1**. Kein Wunder: Die Kaffeeküche ist inoffizieller Treffpunkt in vielen Betrieben. Die Firmen sind da großzügig: Zwei Drittel bieten ihren Mitarbeitenden **kostenfreien Kaffee** an.

GESUNDE TASSE

In Maßen genossen kann Kaffee die Gesundheit fördern und zum Beispiel das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen senken.

400 Milligramm **Koffein** am Tag gelten für gesunde Erwachsene als unbedenklich. Das entspricht etwa **3 bis 5 Tassen** – je nach Stärke.

KOFFEIN-KICK

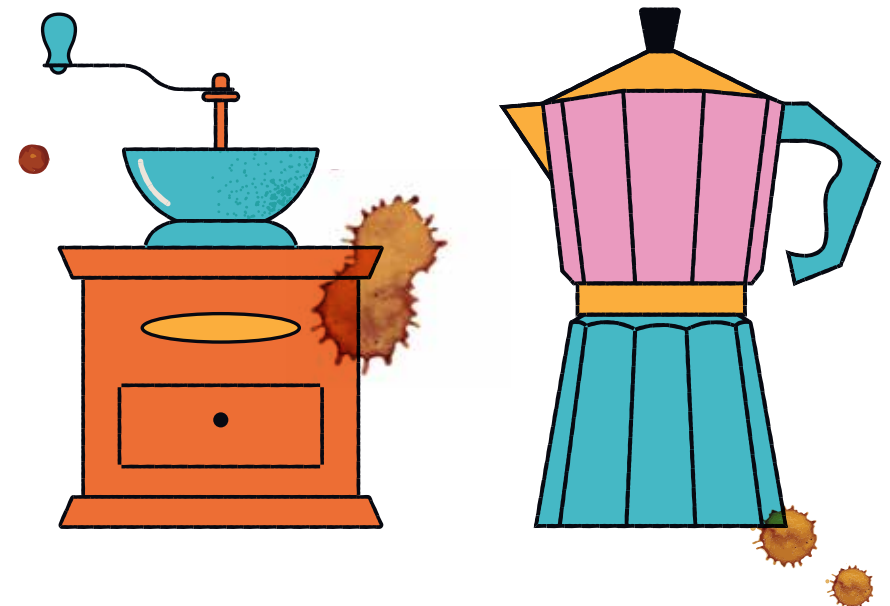
Das Koffein stimuliert das zentrale Nervensystem, macht wach und **konzentriert**. Es blockiert die Wirkung von Adenosin, einem Botenstoff, der dem Körper **Müdigkeit** signalisiert. Doch Genuss geht auch ohne: Kaffeehändler Ludwig Roselius, der Gründer von Kaffee HAG, erfand 1903 ein kommerzielles Verfahren zur **Entkoffeinierung**.

KULTIGE BOHNE

Kaffee ist eine Wissenschaft für sich: Es gibt heute Barista-Schulen, Latte-Art-Seminare – und seit Kurzem sogar die **Formel** für perfekten Espresso von einem Professor aus der Schweiz.

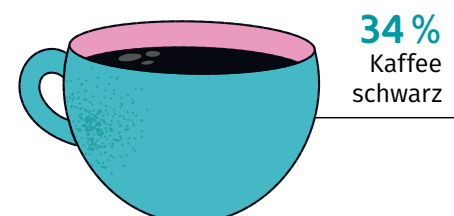
Kaffeesatz hält für vieles her: als Dünger im Garten, Geruchsentferner im Kühlschrank oder zur Abwehr von Insekten.

Barbara Auer und Friederike Storz



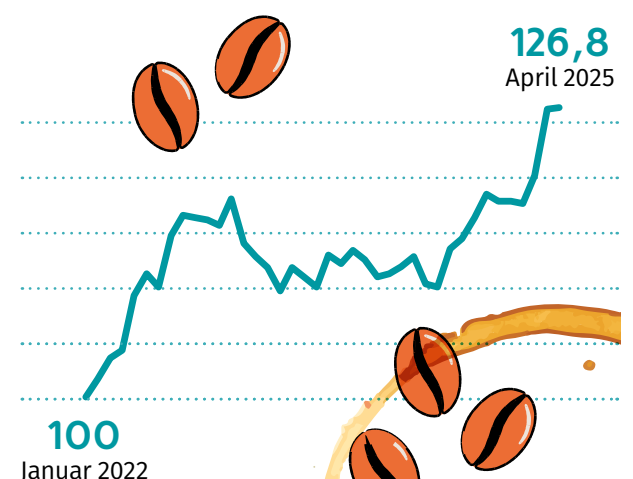
KAFFEE ZU HAUSE

Vorlieben (in Prozent)



MEHR GELD PRO SCHLUCK

Verbraucherpreis für Bohnenkaffee (Index)



Quellen: Deutscher Kaffeeverband, De'Longhi, Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit, International Coffee Organization, Tchibo Kaffeebericht, Statistisches Bundesamt, Transfair, Wirtschaftsvereinigung alkoholfreie Getränke

Smart verpackt

Das Ding

Schwerkraft gegen Handy? Ohne die richtige Hülle ist das ein unfairer Kampf

01

Es braucht nicht viel: Eine kurze Unaufmerksamkeit, der falsche Winkel oder glitschige Finger – und schon rast das Handy mit dem Display voraus Richtung Fliesenboden. Rumms! Auch aus kurzer Höhe kann die Wucht des Aufpralls ausreichen, um das Glas zu sprengen, Mikrorisse zu erzeugen oder Bauteile im Innern zu lockern. Umso wichtiger ist eine Schutzhülle, die mehr kann als nur gut aussehen.

02

Moderne Hüllen greifen deshalb auf einen durchdachten Kunststoffverbund zurück: außen Polycarbonat (PC), innen thermoplastisches Polyurethan (TPU). Polycarbonat funktioniert dabei wie ein harter Panzer – es übersteht Stürze, schützt vor Kratzern und bleibt stabil von -40°C bis über 115°C . Zugleich ist es transparent, was nicht nur optisch reizvoll, sondern auch funktional ist, denn es ermöglicht die Nutzung der Sensorik. Dennoch fehlt dem harten Material oft die Flexibilität, um punktgenau Stöße abzufedern.

03

Deshalb kommt thermoplastisches Polyurethan (TPU) ins Spiel – der flexible Gegenspieler zur harten Außenschale. Das Material ist elastisch, kehrt nach Verformung in seine Ausgangsform zurück und dämpft Stöße zuverlässig ab. Zudem ist es widerstandsfähig gegenüber Öl, Abrieb und UV-Strahlung – ideal für eine rutschfeste, griffige Innenschicht.

04

Auch vertraute Materialien wie Silikon oder Gummi sind weit verbreitet. Silikon bietet einen weichen, rutschfesten Griff und absorbiert Stöße zuverlässig, zieht dafür aber Fusseln magnetisch an, neigt bei UV-Strahlung zu Verfärbungen und wirkt mit der Zeit oft speckig oder klebrig. Gummihüllen – ob aus Naturkautschuk oder synthetischen Varianten – gelten als robust und chemikalienbeständig, können sich bei Hitze oder starker Sonneneinstrahlung aber verformen oder verspröden.

05

Ob als schlankes Hardcase, stoßdämpfender Bumper oder klappbare Komplettlösung: Der Einsatzzweck entscheidet mit über das Material. Welcher Werkstoff es am Ende wird, hängt vom Alltag des Geräts ab und davon, wie oft man sein Handy schon hat fallen sehen. Außerdem: Auch recycelte oder biobasierte Kunststoffe halten Einzug – für mehr Schutz, mit weniger Folgen für die Umwelt.

Roman Winnicki

Fotos: malshak_off – stock.adobe.com, New Africa – stock.adobe.com

Der Einwurf

Glosse

Sommerzeit, Urlaubszeit – alle wollen raus. An den Strand, in die Berge, auf den Zeltplatz. Ihr Zweibeiner packt die Koffer, ich – ganz treuer Gummihund – warte geduldig, wo's hingeht. Vielleicht ja mal mit der Bahn? Theoretisch 'ne feine Sache. In der Praxis aber ist Bahnfahren eher zum Jaulen.

Ich hab's oft genug erlebt: Herrchen steht mit mir am Bahnsteig, schaut auf die Uhr, auf die Anzeigetafel, wieder auf die Uhr. Und der Zug? Kommt zu spät. Oder auch gar nicht. Und alle stehen da wie die begossenen Pudel.

In Südeuropa läuft das übrigens viel besser. In Spanien zum Beispiel. Seit dort mehrere Anbieter auf den Langstrecken unterwegs sind, geht's flott voran. Madrid-Barcelona: 600 Kilometer in nur zweieinhalb

Stunden. Und das günstig: Die Ticketpreise haben sich durch die neue Konkurrenz halbiert.

Auch in Bella (hihi) Italien profitieren mittlerweile viele Reisende vom Wettbewerb auf den Schienen. Dort haben sich die Fahrgastzahlen auf Hochgeschwindigkeitsstrecken zuletzt verdoppelt und die Preise sind gefallen. Zwischen Rom und Mailand ist der Zug mittlerweile populärer als der Flieger. Was ich gut verstehen kann. Ich bin zwar der BALLON-Hund, aber Fliegen ist nicht so meins. Steh lieber mit vier Pfoten auf sicherem Grund.

So. Und wie sieht das bei uns in Deutschland aus? Da gibt's auf der Schiene im Fernverkehr kaum Konkurrenz. Und da liegt dann auch der Hund begraben. Ein Anbieter, wenig Reiz zur Verbesserung – das Ergebnis spürt jeder Fahrgast am eigenen Leib. Konkurrenz belebt das Geschäft, das ist nicht nur ein Spruch aus dem Wirtschaftslexikon – das kenne ich aus dem echten Hundeleben. Wenn der Nachbarshund auftaucht, geb ich mir doppelt Mühe beim Stöck-

Bonzo ist das Maskottchen der Kautschukindustrie bei der IdeenExpo.



Foto: Lars Kaletta

chenholen. Weil ich weiß: Wer nicht liefert, steht doof da – und der andere markiert das Revier. Also liebe Bahn: Lasst mal andere mitschnüffeln. Dann kommt vielleicht auch bei euch wieder Zug in die Leine. Wuff.

Bonzo, der Ballonhund