

Antworten

Leser fragen, die Redaktion recherchiert



Der Präsident der TU Braunschweig zieht eine Zwischenbilanz – Die zweite Amtszeit von Jürgen Hesselbach ist zur Hälfte vorbei. Armin Maus und Johannes Kaufmann (von links) sprachen mit ihm über Pläne für die Zukunft der Technischen Universität und die Hochschulpolitik in Niedersachsen.
Der Aufsichtsrat von Karstadt hat einen Sanierungskurs angekündigt – Jens Gräber hat in Erfahrung gebracht, wer eigentlich in diesem Aufsichtsrat sitzt.

Impressionen der TU – Vom Forschungsfahrzeug „Leonie“ bis zur Erstsemesterbegrüßung im Stadion. Fotos: Markus Schlegel, Florian Kleinbrunn, Peter Sierigk, TU



Zwischenbilanz – Sechs Forschungszentren für 330 Millionen Euro

Im Interview spricht TU-Präsident Professor Jürgen Hesselbach über die großen Projekte seiner Amtszeit, Hochschulen und über eine

Braunschweig. Seit 2005 ist Professor Jürgen Hesselbach Präsident der TU Braunschweig. In der Mitte seiner zweiten Amtszeit, die im Dezember 2018 endet, sprach der Maschinenbau-Ingenieur mit Chefredakteur Armin Maus und Wissenschaftsredakteur Johannes Kaufmann über Hochschulpolitik und über die Pläne für die Zukunft der TU.

Außerdem beginnt bald der Bau des Zentrums für Pharmaverfahrenstechnik und zuletzt das Zentrum für Nanometrologie, das wir zusammen mit der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) betreiben. All diese Zentren müssen nicht nur gebaut, sondern auch wissenschaftlich mit Leben gefüllt werden. Da ist die TU ganz schön gefordert. Wir sind damit an der Grenze dessen, was wir leisten können.

Und es gibt keine Mittel für die Grundfinanzierung dieser Zentren.

Deswegen müssen wir die nachhaltige Finanzierung sichern. Das geht nur aus unserem normalen Budget. Damit so ein Zentrum funktioniert, müssen wir aber auch die Ausrüstung auf dem neuesten Stand halten. Das geht nicht über die übliche Berufungsausstattung beim Antritt neuer Professuren. Wir müssen also die Refinanzierung aus den Forschungsaufträgen, die wir einwerben, sichern. Außerdem müssen wir die Kollegen in den Zentren dazu bringen, wirklich konsequent gemeinsam an Themen zu arbeiten. Damit betreten wir Neuland.

Eine dritte Amtszeit als Präsident wäre nicht denkbar?

Das kommt für mich nicht infrage. Man sollte sich nicht zu wichtig nehmen. Irgendwann muss jemand Neues kommen. Nach 10 Jahren im Amt ist man zwar routinierter, doch diese Routine bringt auch einen Kollateralschaden mit sich: Man steckt in seiner eigenen Denkweise drin. Wir haben viel bewegt in diesen Jahren, aber es muss dann auch wieder jemand kommen, der neue Ideen mitbringt.

Was sind die großen Projekte und Ziele für den Rest Ihrer Amtszeit?

Das sind vor allem die Zentren. Das Niedersächsische Forschungszentrum für Luftfahrt ist etabliert und bringt Forschungsrendite. Als nächstes müssen wir das **Niedersächsische Forschungszentrum Fahrzeugtechnik (NFF)** etablieren. Das neue Gebäude mit seiner hervorragenden Ausrüstung muss bespielt und in der Forschungszene sichtbar gemacht werden. Darauf folgt das Zentrum für Systembiologie (BRICS), dann die Open Hybrid Lab Factory in Wolfsburg. Da ist der Baubeginn in diesem Jahr.



„Das Land Niedersachsen ist viel stärker von VW abhängig als die TU Braunschweig.“

Diesen Appell müssten wir auch aus Land richten. Das Problem hängt damit zusammen, dass wir immer mehr Drittmittel einwerben. In den letzten 14 Jahren sind die Drittmittel von 44 auf 80 Millionen gestiegen. Der Anteil der



Studenten des Instituts für Fahrzeugtechnik der Braunschweiger TU stellten im Jahr 2011 ein von ihnen selbst gebautes Elektroauto vor. Archivfoto: Peter Sierigk

Grundfinanzierung geht demgegenüber immer weiter zurück. Der feste Landeszuschuss zu unserem Gesamtbudget von rund 290 Millionen Euro beträgt zurzeit noch 58 Prozent. Das führt zwangsläufig zum Anstieg der befristeten Stellen an den Hochschulen.

In den Ingenieurwissenschaften kann man nicht viel tun. In den Geisteswissenschaften müssten mehr Dauerstellen eingerichtet werden. Aber bei der leistungsorientierten Mittelvergabe durch das Land werden Drittmittel sehr hoch bewertet. Das schafft den Anreiz, noch mehr Drittmittel einzuwerben. Die Folge sind noch mehr befristete Stellen. Unter diesen Bedingungen sehe ich keine Chance auf mehr unbefristete Stellen. Dafür müsste die Grundfinanzierung erhöht werden.

Was es ein Fehler, die Akademischen Räte abzuschaffen?

Natürlich war das ein Fehler. Aber die Zahl der Akademischen Räte war nie so hoch, dass sie das Problem hätten lösen können. Es gab immer nur wenige Dauerstellen.

Werden also einfach zu viele Geisteswissenschaftler ausgebildet?

Es steht mir nicht zu, das zu beantworten. In manchen Fächern haben wir sicher mehr Studierende, als der Arbeitsmarkt an qualifizierten Stellen hat, übrigens nicht nur in den Geisteswissenschaften, auch in der Architektur oder Biologie. Aber es geht hier um ein im Grundgesetz verbrieftes Recht, und zum Glück machen wir keine Planwirtschaft. In der DDR wurde bedarfsorientiert ausgebildet. Das machen wir, Gott sei Dank, nicht.

Hätten für solche Stellen die vom Bund übernommenen BaFög-Millionen verwendet werden können, die in Niedersachsen ja – gegen Ihren lauten Widerstand – in die Kitas gesteckt werden?

Ich muss fairerweise eingestehen, dass für die Hochschulen doch etwas getan wurde. Die Fachhochschulen bekommen 80 Millionen pro Jahr zusätzlich. Die beiden medizinischen Hochschulen des Landes erhalten 40 Millionen, um ihre Gebäude zu renovieren. Aber unterm Strich gehen die Universitäten bei den BaFög-Mitteln weitgehend leer aus.

Sehen Sie denn einen Zusammenhang zwischen den von Ihnen aufgeführten 120 Millionen und den BaFög-Mitteln?

An Stelle der Landesregierung hätte ich das zumindest so darstellt. Eine solche Darstellung hätte uns viel Streit erspart. Aber ich hätte mir natürlich auch einen Beitrag für die Universitäten gewünscht. Denn der bauliche Zustand der Hochschulen ist ein riesiges Problem. Der Präsident der Universität Hamburg spricht schon von „ruinösen Zuständen“.

Werden Maschinenbauer an der TU Braunschweig zum VW-Ingenieur ausgebildet?

Nein, überhaupt nicht. Der Master für Kraftfahrzeugtechnik ist nur einer von vielen Ingenieurstudiengängen an der TU. Und natürlich gibt es bundesweit viele interessante und interessierte Arbeitgeber für die Absolventen. Außerdem würde ich es andersherum formulieren: Wer bei uns Maschinenbau studiert, kann sich in der Kraftfahrzeugtechnik vertiefen und später in der Autoindustrie arbeiten. Außerdem ist der Studiengang vollkommen markenneutral. Aber es ist doch toll, dass ein Maschinenbaustudent die Chance hat, hier in der Region später auch einen Arbeitsplatz zu bekommen. Übrigens ist das Land Niedersachsen viel stärker von

Wir hoffen vor allem zusammen mit der Regierung darauf, dass das Kooperationsverbot endlich abgeschafft wird, so dass weitere Bundesmittel in die Hochschulen fließen können.

Anderes Thema: Es gibt den Vorwurf, die TU stehe der Autoindustrie, speziell Volkswagen, zu nahe.

So ein Schmarren! Wir investieren in die Zentren etwa 330 Millionen Euro. Für das **NFF** gibt VW etwa 5 Millionen. Hier und auch in der Open Hybrid Laboratory engagieren sich neben VW im Übrigen auch viele andere Unternehmen.

Da könnte man jetzt einwenden, VW zahlt nicht mal gut dafür, dass die TU sich dem Unternehmen so stark annähert.

Dann muss ich klarer werden. Das BRICS hat nichts mit VW zu tun. Das gilt auch für die Nanometrologie, die Pharmaverfahrenstechnik und die Luftfahrttechnik. VW ist also an zwei von unseren sechs Zentren beteiligt. Dass wir, wenn wir Mobilitätsforschung betreiben, mit Volkswagen zusammenarbeiten, liegt in der Natur der Sache. Wir wären doch, wenn Sie mir den Ausdruck erlauben, bescheuert, wenn wir diese Beziehung nicht pflegen würden. VW ist vielleicht das größte Auto-Unternehmen der Welt. Das ist für uns doch eine Chance. Da geht es nicht nur um Geld. Wir bekommen Themen, wissenschaftliche Problemstellungen durch diesen Kontakt.

Werden Maschinenbauer an der TU Braunschweig zum VW-Ingenieur ausgebildet?

Nein, überhaupt nicht. Der Master für Kraftfahrzeugtechnik ist nur einer von vielen Ingenieurstudiengängen an der TU. Und natürlich gibt es bundesweit viele interessante und interessierte Arbeitgeber für die Absolventen. Außerdem würde ich es andersherum formulieren: Wer bei uns Maschinenbau studiert, kann sich in der Kraftfahrzeugtechnik vertiefen und später in der Autoindustrie arbeiten. Außerdem ist der Studiengang vollkommen markenneutral. Aber es ist doch toll, dass ein Maschinenbaustudent die Chance hat, hier in der Region später auch einen Arbeitsplatz zu bekommen. Übrigens ist das Land Niedersachsen viel stärker von

Unser Thema des Tages demnächst Welche Folgen haben die Landtagswahlen in Thüringen und Brandenburg?



330 Millionen Euro

balddige Rückkehr von Studiengebühren.



„Die sozialverträgliche Einführung von Studiengebühren ist gescheitert.“

VW abhängig als die TU Braunschweig. Es ist doch so: Vom Erfolg des Unternehmens profitiert das Land und damit am Ende auch die Hochschulen.

Sie sprechen von der Ausbildung von Ingenieuren, die in der Region bleiben sollen. Was sagen Sie als TU-Präsident zur Regionsdebatte?

Dafür haben wir wenig Verständnis. Grenzen zwischen Kommunen interessieren uns wenig. Wir bauen unsere Einrichtungen dort, wo es für uns am sinnvollsten ist. Die Entscheidung, eine Forschungsfabrik zum Leichtbau mit VW und anderen Partnern in Wolfsburg zu realisieren, wo auch das Auto gebaut wird, lasse ich mir nicht von einer Regionsdebatte beeinflussen.

Eine Diskussion über Verwaltungsgrenzen hat für die Universität also keine Relevanz?

So ein Kirchturndenken können wir uns nicht leisten. Für mich ist es wichtig, dass diese Region vorangebracht wird. Dafür muss Braunschweig akzeptieren, dass Wolfsburg ein Schwergewicht dieser Region ist.

Wenn diese beiden es schaffen, die Region gemeinsam sinnvoll aufzustellen, können auch die Probleme angegangen werden. Nach Wolfsburg strömen jeden Tag 70 000 Menschen. Das betrifft auch die TU. Denn wenn wir einen Standort in Wolfsburg öffnen, muss der für unsere Mitarbeiter und Studenten erreichbar sein. Und wenn wir tatsächlich ein führender Standort für Mobilitätsforschung werden wollen, müssen wir die Mobilitätsprobleme in der Region lösen können.

Sie haben es schon angesprochen. Die Hochschulen sind chronisch unterfinanziert. Glauben Sie, dass Studiengebühren noch einmal ein Thema werden?

VW-Chef Martin Winterkorn sagte in unserer Zeitung, ihm sei die Zusammenarbeit mit der TU wichtig, weil sie helfe, die besten Köpfe in die Region zu locken.

Das ist nicht nur aus der Sicht von VW richtig. Es ist auffällig: Bei unseren Studienangeboten, die es auch anderswo gibt, etwa bei Physik oder Chemie, haben wir vor allem ein regionales Einzugsgebiet. Da kommen die meisten Studenten aus Niedersachsen. Bei Angeboten mit Alleinleistungsmerkmal wie in der Kraftfahrzeugtechnik, der Luft- und Raumfahrttechnik oder dem Bio-Ingenieurwesen haben wir einen Anteil von knapp 50 Prozent Studenten, die nicht aus Niedersachsen kommen. Das heißt, mit diesen Angeboten holen wir mobile, motivierte Leute in die Region.

Göttingen ist der Abstieg gelungen.

Ja, aber ist es wirklich ein seriöses Instrument, wenn man alle fünf Jahre Exzellenzuniversitäten kreiert? Ist Göttingen schlagartig schlechter geworden? Dieses System produziert zu viele Verlierer. Ich bezweifle, dass eine Hochschule in allen Fächern besser wird, nur weil sie Exzellenzuniversität ist. Exzellenz hat etwas mit der Berufungspolitik zu tun. Wenn gute Leute weggehen, wird die Qualität schlechter – aber nur auf dem entsprechenden Gebiet.

Seit 2005 sind Sie Hochschulpräsident. Fehlt Ihnen da etwas? Können Sie sich vorstellen, nach Ihrer Amtszeit wieder als Professor zu arbeiten?

Letzteres auf jeden Fall. Ich bin gerne Lehrer. Ich halte noch immer jedes Semester eine Vorlesung. Und ich betreue weiterhin Doktoranden. Die Lehre hat mir immer Spaß gemacht. Das vermisse ich manchmal. Ich könnte mir gut vorstellen, das später einmal wieder stärker aufzunehmen. In die Forschung zurückzukehren, wäre allerdings illusionär. Da ist man schon nach wenigen Jahren als Präsident einfach raus. Da kann man nicht einfach wieder einsteigen.

Stichwort Exzellenzinitiative: Wie geht es da weiter? Sollte man nach ähnlichem Muster fortfahren?

Zumindest die Förderung von Exzellenzuniversitäten finde ich nicht sinnvoll. Man klebt Etiketten auf Hochschulen. Außerdem braucht man dafür ein System, das Auf- und Abstieg ermöglicht.

Selbstverständlich. 2020 greift

Stellen Sie Ihre Frage Wir recherchieren für Sie

Schafft es Bodo Ramelow, ein linker Ministerpräsident in Erfurt zu werden? Wie ist die Lage in Brandenburg? Schreiben Sie uns Ihre Fragen und Eindrücke an diesem wichtigen Wahlabend!

Mailen Sie direkt an antworten@bzd.de oder senden Sie uns Ihre Fragen unter [facebook.com/braunschweigerzeitung](https://www.facebook.com/braunschweigerzeitung)

Karstadt-Sanierung – Verdi plant Widerstand

Die Gewerkschaft ist im Aufsichtsrat vertreten. Sie will Entlassungen nicht dulden.

Unser Leser Heribert Stallmeister aus Wolfsburg fragt:



Eine Frau trägt ihre Karstadt-Einkäufe nach Hause. Archivfoto: dpa

Wie setzt sich der Aufsichtsrat von Karstadt zusammen?

Die Antwort recherchiert Jens Gräber und unsere Agenturen

Braunschweig. Grundsätzlich sitzen sich im 20-köpfigen Karstadt-Aufsichtsrat Vertreter der Kapitalseite und der Arbeitnehmerseite gegenüber und beraten über die Zukunft des Essener Unternehmens. Interessant ist tatsächlich angesichts des angekündigten, harten Sanierungskurses die Frage, wer dort welche Interessen vertreten.

Nach Informationen der Nachrichtenagentur dpa ist der Vorsitzende des Kontrollgremiums Stephan Fandler, der bereits harte Einschnitte angedeutet hat. Stellvertretender Aufsichtsratschef ist Hellmut Patzelt, der dem Karstadt-Gesamtbetriebsrat vorsteht. Investor René Benko – über seine Signa Holding neuer Eigentümer der Warenhauskette – ist

mit mehreren Vertrauten präsent in dem Gremium. Die Gewerkschaft Verdi hat allerdings auch drei Funktionäre entsandt, um die Interessen der Arbeitnehmer zu vertreten.

Verdi hat kurz nach der jüngsten Sitzung des Aufsichtsrates auch prompt Widerstand gegen mögliche Entlassungen angekündigt, wie dpa berichtet. „Wir werden weitere Entlassungen oder mögliche Häuserschließungen nicht einfach hinnehmen“, sagte Stefanie Nutzenberger am Freitag, 17 000 Beschäftigte der Kaufhauskette bängen um ihre Jobs. „Statt Arbeitsplätze bei Karstadt zu vernichten, muss es darum gehen, die Umsätze zu steigern“, sagte Nutzenberger, die

im Karstadt-Aufsichtsrat sitzt. Am Freitag wurden die Arbeitnehmervertreter über die Ergebnisse der ersten Aufsichtsratsitzung nach der Übernahme der Kette durch den Tiroler Immobilieninvestor René Benko informiert. Das Kontrollgremium hatte am Donnerstag die Weichen für einen harten Sanierungskurs gestellt. Das Karstadt-Management hatte den Angaben zufolge ein entsprechendes Konzept vorgestellt, das unter anderem Einsparungen bei Sach- und Personalkosten vorsieht. Auch die Schließung von Filialen wird nicht ausgeschlossen.

Medienberichten zufolge könnten von der Sanierung bis zu 30 Filialen und bis zu 4000 Mitarbeiter betroffen sein. Über weitere Einzelheiten will der Aufsichtsrat erst am 23. Oktober beraten. Bis dahin schweben auch die Beschäftigten in den Karstadt-Märkten in Braunschweig und Goslar weiter im Ungewissen. Viele Kunden des Braunschweiger Marktes hoffen, auch künftig dort einkaufen zu können. Ein Mitarbeiter sagte unserer Zeitung, er und seine Kollegen machten sich derzeit keine konkreten Sorgen um ihre Arbeitsplätze.

BITTE EINSTEIGEN, BEVOR ALLE PLÄTZE BESETZT SIND.
JETZT ZUR PROBEFAHRT ANMELDEN.
Das Test-Event am 19. September auf dem Parkplatz des Möbelhauses PORTA, Braunschweig, ab 11 Uhr.

Testen Sie die gesamte MINI Familie auf Herz und Nieren und Bauchkribbeln - Gokart-Feeling inklusive.
 Buchen Sie jetzt Ihren persönlichen Termin und Ihr Wunschmodell*:
 per **Telefon** 040 85 1706-60
 per **E-Mail** unter entdeckemini@fleckpromotions.de
 oder **online** unter www.block.mini.de/entdeckemini
 *Je nach Verfügbarkeit

Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,4 [7,9] bis 3,4 [3,7] l/100 km, CO₂-Emission kombiniert: 172 [184] bis 89 [98] g/km. Werte in [] gelten für Fahrzeuge mit Automatic-Getriebe Steptronic.

BLOCK AM RING
 MINI MIT FORMAT
 www.blockamring.de

Block am Ring GmbH & Co. KG
 Gifhorner Str. 151
 38112 Braunschweig
 Tel. 0531 21420