

## Opelanern steht Kurzarbeit bevor

Die Lohnkosten sollen durch Abfindungen sinken.

**Rüsselsheim.** Beim kriselnden Autohersteller Opel wird weiterhin über Kurzarbeit verhandelt. Konkrete Ergebnisse der seit Wochen laufenden Gespräche zwischen Management und Arbeitnehmervertretern über die Umsetzung des Sanierungsprogramms „Pace“ liegen aber noch nicht vor, wie ein Unternehmenssprecher gestern erklärte. In der vergangenen Woche hatten beide Seiten in einer Zwischenbilanz Einigungswillen demonstriert.

Der neue Opel-Eigentümer PSA aus Frankreich will die deutsche Tochter ebenso effektiv machen wie die eigenen Werke, dabei aber auf betriebsbedingte Kündigungen und Standortschließungen verzichten. Die Lohnkosten sollen über Abfindungen, neue Arbeitszeitkonzepte und Altersteilzeit gesenkt werden. Das derzeit zu hohe Arbeitsvolumen soll unter anderem durch Kurzarbeit und die Entlassung von Leiharbeitern verringert werden, hatte Opel-Chef Michael Lohscheller bereits im November angekündigt. Auch will Opel künftig mit deutlich weniger Managern auskommen.

Bis Ende 2018 sind die rund 19 000 Opel-Beschäftigten in Deutschland vor betriebsbedingten Kündigungen geschützt. *dpa*

## „Diesel wird sich nicht erholen“

**Frankfurt.** Der in Verruf geratene Dieselantrieb wird nach Einschätzung der Beratungsgesellschaft PwC auch ohne Fahrverbote nicht mehr zu einem Comeback kommen. Vor allem die seit Monaten sinkenden Restwerte für gebrauchte Fahrzeuge drückten auf die Leasing- und Finanzierungsraten, berichteten die PwC-Autoexperten in einer gestern veröffentlichten Studie.

Große Betreiber etwa von Dienstwagen-Flotten – bislang aus Kostengründen die treuesten Dieselnutzer – stellten zunehmend auf sparsame Benziner oder Hybrid-Fahrzeuge um. 2018 werde für die Händler möglicherweise noch schwieriger, weil große Mengen von Leasing-Rückläufern auf den Markt drängten, die nur die Euro-5-Abgasnorm erfüllen. *dpa*

## Strengere Regeln für Banken

**Frankfurt.** Im Streit um schärfere internationale Kapitalregeln für Banken haben sich Aufseher aus Europa und den USA nach langem Gezerre auf einen Kompromiss geeinigt. Großbanken dürfen künftig unter anderem bei der Berechnung von Kreditrisiken nur zu einem bestimmten Maß interne Modelle anwenden. Zu 72,5 Prozent müssen sie sich künftig an die eher konservativen Standardmodelle halten. Von systemrelevanten Banken, die im Fall einer Schieflage das gesamte Finanzsystem gefährden könnten, verlangen die Aufseher noch dickere Kapitalpuffer. Das teilten die im „Baseler Ausschuss“ zusammengeschlossenen Bankenaufsichter und Notenbanker gestern mit. *dpa*

# Zum Geburtstag gab es Kritik

Das Forschungszentrum Fahrzeugtechnik wird 10 – Wegbegleiter des Aufbaus sorgen sich um seine Zukunft.

Von Andreas Schweiger

**Braunschweig.** Eigentlich sollte nur gejubelt werden, doch trübten mahnende und kritische Worte die Stimmung: Vertreter aus Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung feierten gestern Abend das zehnjährige Bestehen des Niedersächsischen Forschungszentrums Fahrzeugtechnik (NFF) am Forschungsluftflughafen Braunschweig.

Im NFF, das unter dem organisatorischen Dach der TU Braunschweig angesiedelt ist, forschen nicht nur Wissenschaftler der TU zur Mobilität von morgen, sondern auch der TU Clausthal, der Leibniz-Universität Hannover, des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt sowie weiterer Hochschulen. Zudem arbeitet das NFF mit Unternehmen zusammen, die dem Beirat der Einrichtung angehören und das NFF mitfinanzieren. Darunter sind unter anderem Volkswagen, Bosch und Continental.

Professor Anke Kaysser-Pyzalla, Präsidentin der TU Braunschweig, bezeichnete die Einrichtung in ihrem Grußwort als Flaggschiff der Universität. Das NFF zeichne sich durch die fachübergreifende Zusammenarbeit der Wissenschaftler aus. Professor Thomas Vietor, Sprecher des NFF-Vorstands, unterstrich in seinem Schlussbeitrag, dass es an der Zeit sei, das NFF weiterzuentwickeln. Das gelte insbesondere für die Digitalisierung, die ein zentrales Zukunftsthema sei. Deshalb sei es wichtig, die fachübergreifende Zusammenarbeit der Wissenschaftler auszuweiten.

Ähnlich äußerte sich Udo-Willi Kögler, ehemaliger Sprecher des NFF-Vorstands und einer der bei-



Zum zehnjährigen Bestehen des NFF gab es eine Geburtstagstorte (von links): Anke Kaysser-Pyzalla, Präsidentin der TU Braunschweig, Thomas Vietor, Sprecher des NFF-Vorstands, die Nachwuchswissenschaftler Adrian Sonka, Silvia Thal und Lennart Matthias, Jürgen Hesselbach, ehemaliger Präsident der TU Braunschweig, Jürgen Lehold, Sprecher des NFF-Beirats, und Udo-Willi Kögler, ehemaliger Sprecher des NFF-Vorstands.

Foto: Susanne Hübner

den Gründerväter der Einrichtung. Um die Sonderstellung des Forschungszentrums zu festigen, sei eine Erweiterung erforderlich. Die Bereiche IT und Fahrzeug-Elektronik sowie Design müssten stärker gewichtet und in einem neu zu errichtenden Gebäude untergebracht werden, forderte Kögler.

Besorgt über die Zukunft der Forschungseinrichtung äußerten sich Professor Jürgen Hesselbach, ehemaliger Präsident der TU Braunschweig und neben Kögler einer der NFF-Gründer, sowie Professor Jürgen Lehold, der VW im NFF-Beirat vertritt, Sprecher des Gremiums ist und den Aufbau des Zentrums ebenfalls begleitet hat. Sie machten mit

ihren Beiträgen Befürchtungen innerhalb des NFF öffentlich, dass die Forschungseinrichtung in der hochschulinternen Gewichtung an Bedeutung verlieren, die Zusammenarbeit mit Partnern aus der Wirtschaft zurückgefahren und stattdessen die Grundlagenforschung ausgebaut werden könnte. Dadurch könnten dem NFF wichtige Geldgeber verlorengehen. Diese Sorgen sind bereits seit einiger Zeit zu vernehmen.

Lehold lobte zunächst die „hervorragende“ Infrastruktur des Zentrums. Allerdings sei die Geschäftsstelle des NFF weder personell noch finanziell ausreichend ausgestattet, um dem hohen Anspruch der Einrichtung gerecht werden zu können. „Das

muss noch professionalisiert werden“, forderte Lehold.

Sein zweiter Kritikpunkt: Um das Forschungsprofil zu schärfen, benötige das NFF mehr Partner aus der Industrie. Dann werde die Einrichtung sichtbarer. Zugleich müsse das Zentrum seine fachübergreifende Arbeit ausweiten, um sich so eine herausragende Stellung in der Forschungslandschaft zu erarbeiten. „Instituts-grenzen sind nicht mehr zeitgemäß“, betonte Lehold.

Hesselbach sagte mit Blick auf die Partnerschaft des NFF mit Unternehmen: „Es war schon immer die Aufgabe der Technischen Universitäten, etwas für die Wettbewerbsfähigkeit der lokalen Wirtschaft zu leisten.“ Schon bei

### DAS NFF IM ÜBERBLICK

**Gegründet wurde** das NFF 2007 von der TU Braunschweig und VW. Das Ziel: Niedersachsen soll einen Spitzenplatz in der Mobilitätsforschung einnehmen.

**Im NFF forschen** Professoren der TU Braunschweig, der Leibniz-Universität Hannover, der TU Clausthal und des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt sowie weiterer Forschungseinrichtungen und Hochschulen.

**Geforscht wird** zu den fünf Themen intelligentes Fahrzeug und vernetztes Fahren, emissionsarmes Fahrzeug, flexible Fahrzeugkonzepte und -produktion, Mobilitätsmanagement und Logistik sowie Elektro-Mobilität.

der Gründung des NFF habe nicht die Grundlagenforschung im Mittelpunkt gestanden, sondern das Ziel, das NFF zu einem Leuchtturm der Mobilitätsforschung zu formen. Solch ein Leuchtturm könne die Einrichtung noch immer werden. „Aber die Konkurrenz schläft nicht“, mahnte Hesselbach.

Auch innerhalb der TU Braunschweig gebe es Kräfte, die die Entwicklung des NFF missgünstig beobachteten und neidisch auf seine Sonderstellung seien, berichtete der ehemalige TU-Präsident. Seiner Nachfolgerin Anke Kaysser-Pyzalla riet er daher, dies bei internen Beratungen zu beachten. „Man darf nicht alle fragen“, sagte Hesselbach.

HIMMLISCHER SERVICE

„DA LEUCHTEN NICHT NUR MEINE AUGEN. HIER GIBT'S ALLES FÜR WEIHNACHTEN.“

Entdecken Sie alles, was Weihnachten noch schöner macht – in 150 Shops, Cafés und Restaurants.

SCHLOSS ARKADEN  
BRAUNSCHWEIG WO, WENN NICHT HIER?