

Die Schnittstelle



Ausgabe 10

Informationen der IG Metall für Studium und Beruf

Sommersemester

Studium

Arbeit

Service

Deutschlandstipendium:
Ist nicht schlimm, reicht aber hinten
und vorne nicht ...

Was gut zum Heizen ist, soll auch:
Der Golf-Motor wird Heizung im hei-
mischen Keller ...

Entgelttabelle:
Was kann ich als Einstiegsentgelt
fordern?

2011

Seite 6

Seite 3

Seite 8

Wenn die Autos leise hupen ...

Die Elektrifizierung der Mobilität nimmt zu - Infrastrukturen entwickeln sich langsam

Im Jahr 2050 mitten in der Kölner Innenstadt. Von einem Spielplatz dringt Kindergeschrei herüber, in einer alten Kastanie zwitschern Vögel, die Luft riecht angenehm frisch nach einem Sommerregen. Elektroautos schnurren leise vorbei, gelegentlich hupen die Fahrer leise, um die Fußgänger aufmerksam zu machen.

Nachts werden die Autos an der heimischen Steckdose aufgeladen, damit sie am nächsten Morgen wieder fahrbereit sind. Für Langstrecken muss noch immer der Verbrennungsmotor zugeschaltet werden, aber Ingenieure arbeiten unter Hochdruck an der Entwicklung von Batteriesystemen, die 500 Kilometer oder mehr schaffen, auch wenn im Winter die Heizung läuft. Ist das die mobile Zukunft?

In jedem Fall ist es bis dahin noch ein weiter Weg. Weite Wege zu überbrücken, müssen Fahrzeuge, die ausschließlich auf einen Elektromotor setzen, erst noch schaffen. Viel Arbeit für Ingenieurinnen und Ingenieure. (Seite 4)

Das Elektroauto wird oft als ökologische Revolution gepriesen. Doch wie umweltfreundlich ein Elektroauto ist,

hängt nicht zuletzt davon ab, woher der Strom kommt, mit dem es angetrieben wird. Und was passiert, wenn plötzlich alle Menschen zur gleichen Zeit ihr Fahrzeug an der Steckdose auf-tanken möchten. Eins ist sicher: Zu neuen Mobilitätskonzepten gehören immer auch alternative Energiekonzepte. Ist das Blockheizkraftwerk im eigenen Keller die Lösung? (Seite 3)

Aber nicht nur für Ingenieurinnen und Ingenieure stellen neue Mobilitätskonzepte eine Herausforderung dar. Auch im Bereich der beruflichen und hochschulischen Bildung muss sich etwas

bewegen. Das meint Klaus Heimann, Bildungsexperte beim IG Metall-Vorstand. (Interview auf Seite 5)

Leider gilt immer noch: Gute Bildung muss man sich leisten können. Gerade für junge Eltern kommt neben der zeitlichen auch noch die finanzielle Belastung hinzu. Inzwischen gibt es immer mehr Angebote, die das Studium trotz dieser Schwierigkeiten ermöglichen sollen. (Seite 4)

Viel Spaß mit dieser Ausgabe!

Eure

E-Mobilität anno 1905: Die „Elektrische Viktoria“ der Firma Siemens



Quo vadis Mobilität ... ?

Die Elektrifizierung der Mobilität

Elektromobilität ist kein neues Betätigungsfeld für Ingenieurwissenschaftlerinnen und -wissenschaftler.

Schon 1905 entwickelte Siemens die „Elektrische Viktoria“, von der bis zu 50 Fahrzeuge in Berlin als Hoteltaxis und Lastentransporter eingesetzt wurden. 30 km/h Höchstgeschwindigkeit und 80 Kilometer Reichweite mit einer Akkuladung bei einer Motorleistung von ca. 3,6 kW/ 5 PS, so lauteten damals die Kernzahlen.

Zweiräder

Hundert Jahre Entwicklung haben dieses Antriebskonzept soweit miniaturisiert, dass heute bereits Elektroroller ähnliche Leistungsdaten haben. Nur knapp darunter rangieren Fahrräder mit elektrischer Unterstützung, die sogar bezüglich Höchstgeschwindigkeit und Reichweite bereits weit leistungsfähiger sind, als es die elektrische Viktoria je war. 2010 boomte der Markt für e-cycles und pedelecs. Aber insgesamt fristen diese Mobilitätskonzepte immer noch ein Nischendasein - der PKW mit üblichen Komfort- und Ausstattungsmerkmalen ist als Mittel zur individuellen Mobilität die Norm.

Familienkutsche

Solchen Ansprüchen eher gerecht, wird beispielsweise der Golf Blue-E-Motion, der 2013 auf den Markt kommen soll. Maximal 115 PS treiben ihn an, die Dauerleistung wird ca. 69 PS betragen. 26,5 Kilowattstunden sollen an Bord gespeichert werden und eine Reichweite von etwa 150 km ermöglichen.

Sportwagen

Das Demonstrationsfahrzeug des eRUF Sportwagens auf Basis des Porsche 911 verfügt über ein Antriebssystem mit einer maximalen Leistung von 270 Kilowatt (370 PS) und 920 Newtonmeter Motordrehmoment. Der eRUF Sportwagen erreicht seine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h mit Lithium-Ionen-Akkumulatoren (29 kWh), die bei „durchschnittlicher Fahrweise“ eine Reichweite von 200 km ermöglichen sollen.

Gemein ist beiden neueren Fahrzeugkonzepten, dass die maximale Reichweite zwar deutlich unter der benzingetriebener Fahrzeuge liegt – aber andererseits ausreichend über der durchschnittlich benötigten täglichen Reichweite von 50 Entfernungskilometern.

Und noch etwas ist ihnen gemein: mit einem Speichervolumen von etwa 30 kWh setzen die Akkus pro Ladung ein Energieäquivalent von nur etwa 3 Litern traditionellem Kraftstoff in mehr als 100 Entfernungskilometer um. Würde die Ladungsenergie verlustfrei aus nachwachsenden Rohstoffen erzeugt, wären es echte „3-Liter-Autos“.

3-Liter-Auto?

Und wenn es „3-Liter-Autos“ wären: Die Energiemenge, die wir für unsere Mobilität aufwenden ist weiterhin grandios. 30 kWh reichen locker aus, um nacheinander 40 Tiefkühlpizzen zu backen, einen Tiefkühltruhe 3 Monate zu betreiben oder um die Wohnung einen Monat lang zu beleuchten.

30 kWh entsprechen der Energiemenge, die wir in etwa 14 Tagen über Nahrung zu uns nehmen und mit der wir zu Fuß in dieser Zeit 250 bis 700 km weit kämen.

Dass Fahrzeuge künftig weniger Energie verbrauchen müssen liegt auf der Hand. Dass die 3-Liter-Marke dabei nur ein Zwischenschritt sein kann ebenfalls.

Unterschiedliche Zeiten - unterschiedliche Konzepte:

Das grüne Demonstrationsfahrzeug der Firma RUF wird auf Basis eines Porsche 911 umgesetzt und soll vergleichbare Fahrleistungen bringen. (Bild links, unten).

2010 ließ Siemens einen Nachbau der elektrischen Viktoria (Mitte) nach den Originalplänen fertigen. Lediglich das Bremssystem und die Speicherchemie wurden angepasst, um eine Straßenzulassung zu erreichen,

Der Golf Blue-E-Motion (rechts) basiert auf der gleichen Plattform, wie sein durch Verbrennung angetriebenes Schwestermodell. Dem Kunden ist es egal, wie die Technik dahinter funktioniert - alles muss aussehen und funktionieren wie gewohnt - liebe sich die Philosophie von Volkswagen bzgl. alternativer Antriebe zusammenfassen.



Blockheizkraftwerke als Zwischenlösung

Zentrale Steuerung dezentraler Kraftwerke nutzt Schwarmintelligenz

Im Keller des Volkswagen-Werks in Salzgitter sprangen Motoren an, brummen und surren und schalten sich nach 15 Minuten automatisch wieder ab. Nicht weiter erstaunlich, in einem Motorenwerk.

Doch es geht nicht um Autos: zehn Prototypen eines Blockheizkraftwerks absolvieren hier ihre Testläufe und simulieren den Betrieb in einem Mehrfamilienhaus. Im Raum Hamburg wurden bereits 30 Stück von ihnen installiert, demnächst sollen sie in Serienproduktion gehen.

Ursprünglich war die Idee aus der Not geboren, neue Geschäftsfelder zu eröffnen, die Beschäftigung am Volkswagen-Standort Salzgitter sichern. „Schon Mitte der Neunziger hatten wir uns in unseren Ingenieursarbeitskreisen darüber Gedanken gemacht, wo unsere Motoren noch eingebaut werden könnten“, sagt der stellvertretende Betriebsratsvorsitzende Dirk Windmüller. So entstand die Idee, Blockheizkraftwerke zu entwickeln, die mit einem Volkswagen-Motor betrieben werden.

Lichtblick für Volkswagen

2009 wurde mit dem Hamburger Ökostrom-Unternehmen

„LichtBlick“ ein Kooperationsvertrag unterzeichnet: VW liefert das Know-How im Motorenbau, „LichtBlick“ kümmert sich um den Vertrieb und die Vernetzung der dezentralen „Zuhausekraftwerke“. Das Ziel klingt ziemlich visionär: In naher Zukunft sollen 100.000 BHKWs deutschlandweit zu einem Großkraftwerk zusammen geschaltet werden. Mit ihrer Leistung können sie dann zwei Atomkraftwerke ersetzen und damit den Ausbau erneuerbarer Energien fördern.

Wie soll das funktionieren?

BHKW, also kleine Heizanlagen zur Kraft-Wärme-Kopplung auf der Basis von Erdgas sind schon seit einiger Zeit auf dem Markt. Bisher dienten sie in Einfamilienhäusern zum Heizen und zur Erwärmung von Wasser, die dabei entstehende elektrische Energie war das „Abfallprodukt“. Daher besteht bei ihnen genau wie bei Photovoltaikanlagen oder Windrädern das Problem der Strom einspeisung. Denn der Strom muss eben dann abgenommen werden, wenn es windig ist, die Sonne scheint oder der BHKW-Besitzer seine Heizung einschaltet. Für Flaute, Regen oder Hitzetage muss hingegen

Kraftwerkskapazität vorgehalten werden, die den nötigen Strom zur Verfügung stellt, aber auch schnell wieder abgeschaltet werden kann. Das ist steuerungstechnisch nicht ganz einfach und es entstehen Energieverluste.

Umgesteuert

„LichtBlick“ und Volkswagen wollen nun den Spieß umdrehen: 100.000 BHKWs sollen wie ein Großkraftwerk zur Stromproduktion betrieben und von der LichtBlick-Zentrale in Hamburg aus über das Internet gesteuert werden. Die Kunden bekommen davon kaum etwas mit, können aber die bei der Stromproduktion abfallende Wärme jederzeit verwenden. Mit einem Mindestverbrauch von 45.000 kWh im Jahr eignen sich die VW-Blockheizkraftwerke zwar nicht für Hauslebauer, aber für größere Mehrfamilienhäuser und kommunale Einrichtungen, wie Schwimmbäder oder Bibliotheken.

90 Prozent Wirkungsgrad

Wirklich klimafreundlich ist der Strom aus den BHKW nicht, und die Testläufe für den Betrieb mit Biogas laufen noch.

Doch „LichtBlick“ verspricht einen Wirkungsgrad in der Nutzung des Erdgases von über 90 Prozent, gegenüber einem Wirkungsgrad von etwa 35 Prozent bei einem Kohle- oder Atomkraftwerk. Und der Strom wird nur dann produziert, wenn er tatsächlich gebraucht wird.

Schwarmstrom

Der „Schwarmstrom“-Verbund aller BHKWs soll innerhalb von 15 Minuten 2.000 MW ins öffentliche Stromnetz einspeisen können. Das entspricht der Leistung von zwei Atomkraftwerken, die etwa einen Tag Vorlauf benötigen.

Diese schnellen Reaktionszeiten können Schwankungen der Wind- und Sonnenenergie ausgleichen, und damit die Nutzungsmöglichkeiten von Ökostrom erweitern, bis Stromnetze entwickelt sind, die Ökostrom zwischenspeichern können.



Nicht neue Produkte entwickeln, sondern vorhandene Produkte für neue Märkte anpassen. Dieser Grundgedanke des Betriebsrats führte zur Entwicklung des „Zuhausekraftwerks“.

Dirk Windmüller (re.), stellv. Betriebsratsvorsitzender lässt sich von Techniker Thorsten Wilczak das neue Zusammenwirken der Komponenten erläutern.

Auf dem Versuchsfeld laufen die Pilotanlagen ohne Verkleidung. Im Hauskeller ist vom Volkswagenmotor nichts mehr zu sehen.

1.000.000 Elektroautos bis zum Jahr 2020

Bundesregierung gibt Entwicklung vor

Das Elektroauto ist derzeit das angesagte Thema, wenn es darum geht, die Ansprüche an ein mobiles Leben aufrecht zu erhalten, das Klima zu schonen und unabhängiger vom Öl zu werden.

Die Bundesregierung hat als Ziel ausgegeben, dass bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen unterwegs sein sollen und dafür einen Nationalen Entwicklungsplan gemeinsam mit der Autoindustrie, Verbänden und der IG Metall vorgelegt.

Anschluss verpasst?

Die Industrie engagiert sich, auch um international nicht den Anschluss zu verlieren. Alle deutschen Autohersteller haben serienreife

mie bereits gezahlt, in Frankreich beispielsweise 5.000 Euro pro Fahrzeug. Die deutsche Bundesregierung setzt dagegen auf Subventionen für Forschung und Entwicklung von Batteriesystemen.

Begrenzte Euphorie

Doch Experten warnen vor zu viel Euphorie. Denn selbst wenn das Eine-Million-Ziel der Bundesregierung bis 2020 erreicht werden sollte, wären das nur rund zwei Prozent der gesamten deutschen Autoflotte. Autos mit Verbrennungsmotoren werden also weiterhin das Straßenbild bestimmen. Zudem sind Elektrofahrzeuge aufgrund der Batterieleistung nur für ein begrenztes Segment des Verkehrsaufkommens geeignet, vor allem für Kurzstrecken und in der Stadt. Und es fehlt bislang noch an einer geeigneten Infrastruktur, um die Batterien jederzeit laden zu können.

(Noch) kein Klimaschutz

Auch beim Thema Klimaschutz durch Elektroautos ist die Zeit für Jubelsprünge noch nicht erreicht. Denn die Treibhausgasemissionen sind, angenommen das Auto wird mit Strom aus einem Steinkohlekraftwerk geladen, gleich hoch wie die eines 5 bis 6 Liter verbrauchenden Benziners. Der Klimaschutzeffekt tritt also erst ein, wenn der Strom aus erneuerbaren Energien stammt, was beim derzeitigen Ausbaustand noch dauern wird.

“Das Elektroauto ist Teil einer Antwort auf die Frage nach der Endlichkeit natürlicher Ressourcen.“

Berthold Huber

Modelle für die kommenden Jahre in Aussicht gestellt. Jetzt fordern sie eine Prämie als Anreiz für Autokäufer, da Elektrofahrzeuge aufgrund der Batterie deutlich teurer sind als Verbrenner. In anderen europäischen Ländern wird diese Prä-

Herausforderung Ingenieurwissenschaften

Die Automobilbranche wird sich grundlegend ändern. Vor allem für IngenieurInnen und Ingenieure gibt es im Bereich der Speicher- und Steuerungssysteme noch viel Entwicklungsarbeit zu leisten. Diese Veränderungen werden sich nicht nur auf die Produktion, sondern auch auf die Arbeitsplätze auswirken.

Die IG Metall will diese neuen Bedingungen mitgestalten und bringt ihre Vorstellungen einer nachhaltigen Industriepolitik aktiv in die Nationale Plattform Elektromobilität ein.

„... Die Elektromobilität bedeutet einen tief greifenden Paradigmenwechsel für die Forschungstraditionen und die Teildisziplinen der Ingenieurwissenschaften.“

Die bisherige Symbiose von Verbrennungsmotor, Tank und Antriebsstrang kann in dieser Weise im Bereich der Elektromobilität nicht fortgeschrieben werden.“

Zwischenbericht der Arbeitsgruppe „Nachwuchs und Qualifizierung“

Klaus Heimann ist Ressortleiter für den Bereich Bildungs- und Qualifizierungspolitik im IG Metall Vorstand. Für diesen ist er Mitglied in der Arbeitsgruppe »Nachwuchs und Qualifizierung« der nationalen Plattform Elektromobilität.



Fit für die Zukunft

Mit den Produkten muss sich auch die Ausbildungssituation ändern.

Deutschland kann führend in der Erforschung und Produktion von Elektroautos werden.

Daran glaubt Klaus Heimann – allerdings nur unter bestimmten Voraussetzungen. Der Ressortleiter Bildungs- und Qualifizierungspolitik im IG Metall Vorstand spricht im Interview über Studiengänge, die Nationale Plattform eMob und seine Wünsche an die Bundesregierung.

Klaus Heimann, wie sind die Hochschulen auf die Zukunftsbranche Elektromobilität eingestellt? Sollte ein eigener Studiengang eingeführt werden?

Ich glaube nicht, dass dies sinnvoll wäre. Die ingenieurwissenschaftlichen Angebote

in den Bereichen Maschinenbau, Elektro- und Informationstechnik sowie Fahrzeugtechnik sind schon gut aufgestellt, wie wir bei einer Analyse gemeinsam mit Experten technischer Hochschulen und führender Fachhochschulen festgestellt haben. Bei der Elektromobilität gibt es Überschneidungen in den Studiengängen, beispielsweise zwischen Elektrotechnik und Chemie. Denkbar ist, dass Studierende sich zukünftig während bestimmter Studiengänge auf die Themen der Elektromobilität spezialisieren. Wichtig wäre mir aber, dass sich die Inhalte dahingehend verändern, dass eMob nicht nur als technische, sondern auch als soziale und ökologische Herausforderung verstanden werden.

Die Nationale Plattform eMob ist sicher ein guter Anfang, um die Branche zu fördern. Was sollte die Bundesregierung weiter tun?

Die Märkte werden neu aufgeteilt. Ganz wichtig sind allgemein gültige Standards. Diese brauchen wir bei Steckern und Batterien, um nur zwei Beispiele zu nennen. Außerdem sollten gemeinsame Weiterbildungsstandards geschaffen werden, damit die Arbeitskräfte einen einheitlichen Hintergrund bekommen. E-Mobilität ist also vorrangig auch ein Qualifizierungsthema. Es geht darum, betriebliche Berufe weiterzuentwickeln und bei Bedarf neue zu schaffen. Auf keinen Fall dürfen die neuen Arbeitsabläufe zur Dequalifizierung der Beschäftigten führen.

Wie schnell können diese Änderungen erreicht werden?

Im Mai wollen wir bei der ersten nationalen eMob-Konferenz zur Bildung möglichst alle Akteure zusammenbringen und miteinander vernetzen.

Ist die Bedeutung des Themas allen klar?

Es ist gut, dass viele Entscheidungsträger die Wichtigkeit der Elektromobilität erkannt und erste Maßnahmen eingeleitet haben.

Ziel der Nationalen Plattform ist es, Deutschland bis 2020 zum Leitmarkt dieser Antriebstechnologie zu machen.

Ist das denn realistisch?

Deutschland ist zurzeit sicherlich nicht führend in diesem Segment. Mit China, den USA, Indien, Japan, Frankreich und Korea gibt es viele Mitbewerber. Wo die Autos letztlich verkauft werden, ist für das Weltklima unerheblich. Wichtig ist für Deutschland allerdings, dass das Thema der nachhaltigen Mobilität hier erforscht und auch die Produkte dafür hier hergestellt werden. Das wollen und können wir erreichen. Die benötigten Kompetenzen werden wir vermitteln, da bin ich mir ganz sicher.

Nationale Plattform Elektromobilität

Die „Nationale Plattform Elektromobilität“ setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Politik, der Industrie, der Wissenschaft, der Kommunen sowie der Verbraucher zusammen.

In sieben Arbeitsgruppen werden Schwerpunktthemen behandelt. Die Arbeitsgruppen werden durch den Lenkungskreis koordiniert, dem im Wesentlichen die Vorsitzenden der Arbeitsgruppen sowie Vertreter der Bundesregierung angehören.

Die Nationale Plattform ist ein Beratungsgremium der Bundesregierung. Sie hat den Auftrag, konkrete Vorschläge zur Erreichung der Ziele des Nationalen Entwicklungsplanes Elektromobilität zu erarbeiten.

Die Arbeitsgruppen haben folgende Schwerpunktthemen:

- Antriebstechnologie
- Batterietechnologie
- Ladeinfrastruktur und Netzintegration
- Normung, Standardisierung und Zertifizierung
- Materialien und Recycling
- Nachwuchs und Qualifizierung
- Rahmenbedingungen

In der Plattform arbeiten seitens der IG Metall Berthold Huber (Lenkungskreis), Babette Fröhlich (Arbeitsgruppe »Rahmenbedingungen«) und Klaus Heimann (Arbeitsgruppe »Nachwuchs und Qualifizierung«) mit.

Seminare

Studieren mit Kind-

Studienstrategien und Berufseinstieg

Für Absolventinnen und Absolventen der Ingenieurwissenschaften sowie für Studieneinsteiger bietet die IG Metall im Jahr 2011 zwei Seminare an:

Im Mittelpunkt des Seminars für Studieneinsteiger werden Lerntechniken und andere methodische Kompetenzen für ein erfolgreiches Studium behandelt. Das Seminar findet vom 11.-13.3.2011 in Sprockhövel statt. Themen rund um den Berufseinstieg behandelt das zweite Seminar, welches sich an Absolventinnen und Absolventen der Ingenieurwissenschaften richtet. Dieses findet vom 11.-13.11.2011 in Bad Orb statt.

Die Anmeldung erfolgt über die IG Metall vor Ort.

www.igmetall.de/vor-Ort

Inhaltliche Fragen beantwortet Diana Kiesecker:

diana.kiesecker@igmetall.de

Foto:
Studierendenseminar 2010



ein kleiner Wegweiser zur Familiengründung im Studium

Viele junge Frauen und Männer werden während ihres Studiums Eltern.

Die Geburt eines Kindes kann daher die bisherige Lebens- und Studienplanung komplett auf den Kopf stellen. Man hat weniger Zeit zum Lernen, weniger Energie zum Ausgehen, muss mit dem Geld besser haushalten.

Mit Kind dauert das Studium länger; im Schnitt fünf Semester.

Das Abbruchsrisiko steigt insbesondere bei den Frauen -

Studentinnen (52 Prozent) unterbrechen deutlich häufiger als Studenten (36 Prozent).

Viele neue Herausforderungen entstehen, die Fragen aufwerfen:

- Wie kann ich mein Studium mit einem oder mehreren Kindern vereinbaren?
- Welche Fristen muss ich kennen und beachten?
- Wo gibt es Unterstützung?
- Wie verändert sich meine finanzielle Lage?

Mit Hinweisen und Tipps zur Unterstützung von Studierenden

den mit Kindern gibt es eine neue Broschüre der IG Metall.

Unter dem Titel „Studieren mit Kind“ enthält das Heft wertvolle Tipps zu Fragen des Mutterschutzgesetzes, zur Elternzeit, zu Urlaubssemestern, Betreuungsmöglichkeiten und zu den Möglichkeiten finanzieller Unterstützung

Das Heft gibt es bei der IG Metall vor Ort oder direkt bei:

diana.kiesecker@igmetall.de

Zimmer frei ...

Geselligkeit ohne Ende, Cocktailparties, „Zimmer frei für Studenten“ - das ist auf großen Bannern, bunten Plakaten und wohlfeilen Aushängen oder bei „Studentenwohnheim“- Anzeigen im Internet zu Anfang eines jeden Semesters zu lesen.

Auf den ersten Blick scheint das ein idyllisches Studierendenleben widerzuspiegeln. Doch Vorsicht: Dahinter kann auch der Versuch stehen, Mitglieder für eine »Burschenschaft« zu werben.

»Burschenschaft«, »Verbindung«, »Corps« oder »Landsmannschaften« - egal wie sich die Strukturen vor Ort jeweils nennen, alle eint, dass es sich um reaktionäre, hierarchisch organisierte und größtenteils nur für Männer zugängliche Strukturen handelt.

Vordergründig existieren studentische Verbindungen in unterschiedlichster Ausrichtung.

Die einen setzen die Musik in den Vordergrund, die nächsten den Sport, die einen sind religiös geprägt, die anderen klar politisch ausgerichtet.

Gemein haben sie, dass sie ein Haus besitzen, das gesponsort wird von ihren „alten Herren“ - ehemaligen Studenten, die in ihrer Studienzeit dort gewohnt haben, und nun

nachfolgende Studenten vergünstigt dort zur Miete wohnen lassen.

Hintergrund der Existenz dieser Gruppen ist selbstbekennend ein grundsätzlich Ähnliches: die Verknüpfung der Studierenden- generationen innerhalb eines Verbandes. Einmal Mitglied, bleibt Mann es ein Leben lang. Das wird »Lebensbund-Prinzip« genannt und ehrenvoll hochgehalten.

Einen kurzen Überblick über die verschiedenen Strukturen hat die IG Metall in einer kleinen Veröffentlichung zusammengestellt.

Das Heft gibt es bei der IG Metall vor Ort oder direkt bei:

diana.kiesecker@igmetall.de

Deutschlandstipendium

„Deutschlandstipendium“ ist „marginale Ergänzung“

Das Deutsche Studentenwerk (DSW) sieht im „Deutschlandstipendium“, das die Bundesregierung Anfang Februar in Berlin offiziell startet, eher eine „marginale Ergänzung“ der Studienfinanzierung.

DSW-Präsident Prof. Dr. Rolf Dobischat sagte bei der Auftaktveranstaltung der Bundesregierung: „Das Deutschlandstipendium ist der Versuch der

Bundesregierung, eine neue Stipendienkultur zu begründen. Das ist nötig, und das ist richtig. Allein: Eine tragende Säule der Studienfinanzierung sind Stipendien bislang nicht und werden es in Zukunft kaum sein.“

Dobischat verwies auf die Zahlen aus der jüngsten DSW-Sozialerhebung. Der Studie zufolge werden 87 % der Studierenden von ihren Eltern unterstützt,

Deutschland STIPENDIUM

zwei Drittel jobben neben dem Studium, ein gutes Viertel erhält BAföG.

Ein Stipendium erhalten derzeit lediglich 3 % der Studierenden. Die 10.000 Stipendiatinnen und Stipendiaten, die mit dem „Deutschlandstipendium“ gefördert werden sollen, machen noch nicht einmal ein halbes Prozent der derzeit 2,2 Millionen Studierenden aus.

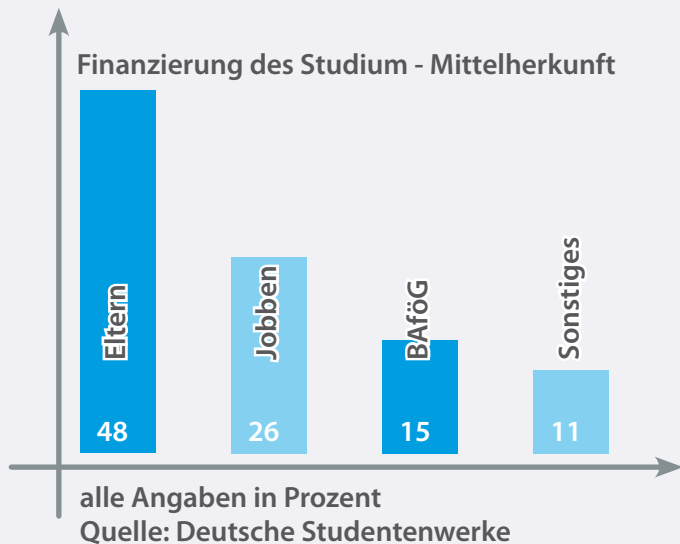
Dobischat: „Die Studienfinanzierung in Deutschland ruht auf den drei Säulen Elternunterhalt, Jobben und BAföG. Stipendien sind eine marginale Ergänzung, das gilt auch für das ‚Deutschlandstipendium‘ in seiner heutigen Form.“

„Als breit angelegtes Instrument der Studienfinanzierung und als Mittel, um mehr Studierende aus bildungsfernen, einkommenschwächeren Haushalten zu mobilisieren, taugt das ‚Deutschlandstipendium‘ kaum“, so Dobis-

chat. Er kritisiert, dass das ‚Deutschlandstipendium‘ fast ausschließlich nach Leistungskriterien vergeben werden soll.

„Nach der 19. Sozialerhebung haben die Studierenden im Schnitt monatliche Kosten von mehr als 800 Euro. Wer studiert, benötigt daher wesentlich mehr als 300 Euro. Wer jedoch dauernd jobben muss, um sein Studium zu finanzieren, wird kaum die erforderlichen überdurchschnittlichen Leistungen erbringen können. So werden vom Deutschlandstipendium vorrangig die profitieren, die es finanziell weniger nötig haben.“

Und: immer mehr Studierende studieren auf Kredit (2009: 4 %); ihre Anzahl hat sich seit 2006 mehr als versechsfacht.



HannoverMesse 2011

Get new technology first - smart efficiency...

Mitglieder der IG Metall können gratis auf die HannoverMesse. Die Messe, die sich dieses Jahr zusammen mit dem Partnerland Frankreich u.A. Zukunftstechnologien widmet findet vom 04.-08.04. statt.

Auch die IG Metall wird mit einem informationsreichen Stand vor Ort sein. Geplant ist eine Veranstaltung zu den Möglichkeiten eines „green

new deal“, also zu der Option mit staatlich geförderter, ökologisch nachhaltiger Technologie aus der Krise zu kommen. Nähere Informationen zu der Veranstaltung auf der Seite der HannoverMesse und der Seite des IG Metall Bezirks Niedersachsen und Sachsen-Anhalt.

Auch auf der CeBIT 2011 (01.-05.03.2011) ist die IG Metall vertreten.

Die Freikarten für die beiden Messen können über die örtlichen Verwaltungsstellen der IG Metall oder über das Internet bezogen werden:

igmetall-nieder-sachsen-anhalt.de

hannovermesse.de



Typische Einstiegsgehälter

für Absolventinnen und Absolventen im Bereich
Automobil, Elektro, IT, Maschinenbau, Stahl und Telekommunikation *

Entgelt pro Jahr	Universität Ingenieur, Informatik, Naturwis.			Fachhochschule Ingenieur, Informatik, Naturwis.			Duales Studium / Berufsakademie Ingenieur, Informatik, Naturwis.		
	Diplom	Bachelor	Master	Diplom	Bachelor	Master	Diplom	Bachelor	Master
Unteres Dezil	41.600 €	41.273 €	43.100 €	40.962 €	40.924 €	42.672 €	41.647 €	41.800 €	42.858 €
Median	49.019 €	45.965 €	49.414 €	46.800 €	45.500 €	48.018 €	45.573 €	45.500 €	45.889 €
Oberes Dezil	53.000 €	49.563 €	54.695 €	50.694 €	49.626 €	52.714 €	49.442 €	49.072 €	52.097 €

Entgelt pro Jahr	Universität BWL, VWL			Fachhochschule BWL, VWL			Duales Studium / Berufsakademie BWL, VWL		
	Diplom	Bachelor	Master	Diplom	Bachelor	Master	Diplom	Bachelor	Master
Unteres Dezil	40.957 €	40.863 €	43.195 €	40.958 €	40.240 €	41.848 €	41.184 €	40.030 €	41.720 €
Median	49.150 €	45.825 €	49.844 €	47.000 €	45.000 €	48.018 €	43.195 €	44.850 €	44.500 €
Oberes Dezil	52.111 €	50.040 €	53.618 €	50.000 €	49.029 €	51.700 €	49.058 €	48.802 €	52.097 €

Oberes Dezil: 90 % der erfassten Einstiegsgehälter liegen darunter.
Median: dieser Wert liegt genau in der Mitte. 50 % der Einstiegsgehälter liegen darüber, 50% darunter.
Unteres Dezil: 10 % der erfassten Einstiegsgehälter liegen darunter.

How to... ...get in contact

Ansprechpartner, Angebote, Themen und Veranstaltungen der IG Metall für Studierende:

www.hochschulinformationsbuero.de

Mitgliedernetzwerk für (angehende) Beschäftigte aus der IT-Branche und aus Engineering-Unternehmen:

www.engineering-igmetall.de

Netzwerk von Beschäftigten, Vertrauensleuten und Betriebsräten aus IT- und Engineering-Betrieben im IG Metall Bezirk Niedersachsen und Sachsen-Anhalt

www.i-connection.info

Online-Service der IG Metall NRW für SchülerInnen, Auszubildende und Studierende

www.igmetall4you.de

Kooperationsstellen Hochschulen-Gewerkschaften:

www.kooperationsstellen.de

Meinungen und Nachfragen zu Themen dieser Zeitung:

schnittstelle@hochschulinformationsbuero.de

* Die Daten für die obenstehende Tabelle werden direkt von der IG Metall erhoben.

Hierfür geben Betriebsräte die vereinbarten Rahmenbedingungen und die Höhe der Einstiegsgehälter ihrer neu eingestellten Hochschulabsolvent/innen anonymisiert weiter.

Für eine einheitlichen Darstellung werden die Werte auf die gleiche Basis (Jahresbetrachtung; 35-Stunden-Woche; ...) gestellt. Diese Form der Erhebung garantiert aktuelle und realistische Zahlen. Absolvent/innen erhalten hiermit einen Überblick darüber, was sie bei anstehenden Gehaltsverhandlungen fordern können.

Mitglied sein

... geht auch im Studium

Die IG Metall handelt für ihre Mitglieder in Entwicklung, Produktion und Verwaltung Tarifverträge zu Einkommen, Arbeitszeit, Urlaub und anderen Arbeitsbedingungen aus.

Auch für Studierende hält die IG Metall für einen geringen Monatsbeitrag von 2,05 Euro umfassende Leistungen bereit.

Die Mitgliedschaft in der IG Metall beinhaltet u. a.:
– Zugriff auf ein umfang-

reiches Netzwerk von betrieblichen Praktiker/innen
– Berufseinstiegs- und Orientierungsseminare
– Rechtsberatung und Schutz in Fragen des Arbeits- und Sozialrechts
– Freizeit-Unfallversicherung

Eintreten ist vor Ort bei der IG Metall (zu finden unter www.igmetall.de) oder ganz einfach auch online möglich:

www.hochschulinformationsbuero.de

Impressum
Die Schnittstelle 10 / Sommersemester 2011

Herausgeberin:

IG Metall Vorstand
Ressort Angestellte, IT

Redaktion:

Judith Fiebelkorn, Peter Frank,
Torsten Grönemeyer, Diana Kiesecker,
Maik Neumann

Hochschulinformationsbüro der
IG Metall

Wilhelmstraße 5, 4. OG,
38100 Braunschweig
Fon 0531-38080188, Fax 0531-85829
www.hochschulinformationsbuero.de
Alle Artikel sind unter Mitarbeit von Expert/innen der IG Metall entstanden.

Fotos:

Siemens, M.Matthias, Volkswagen AG

Gestaltung:

Design & Distribution | www.d-welt.de

Druck:

apm AG

V.i.S.d.P.:

Berthold Huber | IG Metall Vorstand
Wilhelm-Leuschner-Straße 79,
60329 Frankfurt • www.igmetall.de