

TAXI -APPS

DER STREIT UM EIN GESCHÄFTSMODELL

Seit einigen Jahren ist ein neues Geschäftsmodell entstanden, das eng mit neuen Technologien verbunden ist: „Online-Vermittlungsdienste von Fahrgästen an Mietwagen mit Fahrer zur Personenbeförderung“, auf Neudeutsch: Taxi-Apps.

So innovativ sie sein mögen, haben diese Apps bisher für große Kontroversen gesorgt. Eine zentrale Frage lautet: Bieten diese Geschäftsmodelle wirklich eine Möglichkeit zur Entfaltung des eigenen unternehmerischen Geistes bzw. zur Verbesserung des Taxigeschäfts? Oder handelt es sich eher um Vermittlungsbedingungen, bei denen sich Riesenkonzerne aus der Ferne in unverschämter „quick and dirty“ Art und Weise allen rechtlichen und ethischen Verantwortungsprinzipien entziehen?

Das größte solcher Fahrdienst-Vermittlungsunternehmen ist Uber, das 2009 in San Francisco u.a. von Travis Kalanick gegründet wurde und mittlerweile in 45 Ländern weltweit agiert.

DAS KONZEPT: Das Unternehmen hält das Taxigeschäft für hochreguliert und ineffizient und versucht es kundenfreundlicher zu gestalten, indem Angebot und Nachfrage über den Preis aneinander angepasst werden². Es vermittelt über eine App Fahrgäste und Fahrer. Die Zahlung erfolgt über die App im Vorfeld, wobei Uber 20% des Fahrpreises einbehält.

DER PREIS: Preise werden dynamisch mithilfe eines Algorithmus gestaltet, je nach Verfügbarkeit der Fahrer und Anzahl taxischender Fahrgäste. So soll z.B., nach Logik des Unternehmens, eine erhebliche Preiserhöhung (bis um das Achtfache) bei Naturkatastrophen und anderen Notsituationen mehr Fahrer auf die Straße locken³. Dieses Vorgehen wird *Surge pricing* genannt. In Deutschland wurde der Preis nach rechtlichen Auseinandersetzungen auf 35 Cent/km reduziert (auf Höhe der Selbstkosten), um den Fahrdienst weiter als Mitfahrgelegenheit anbieten zu können⁴.

DIE VISION: Taxis sollen nur der Anfang sein. Kalanick stellt sich vor, zukünftig einen bran-

DIE ZAHLEN:

GESCHÄTZTER WELTWEITER UMSATZ FÜR 2014: 10 MIA. US-DOLLAR. GEWINN VOR STEUERN: 2 MIA.
BÖRSENWERT:
6/2014: 18 MIA. USD; 12/2014: 40 MIA.
UBER VERFÜGT NAHEZU ÜBER KEINE EIGENE AKTIVA (z.B. EIGENE AUTOS).
UBER ERWARTET MEHR ALS 1 MILLION ARBEITSSTELLEN WELTWEIT IN 2015 ZU SCHAFFEN.
BÖRSENWERTE ZUM VERGLEICH (MIA. USD, 2014)¹²:
DELTA AIRLINES (37,5); KRAFT FOODS (35,4); HERTZ (11); LYFT (0,7); FACEBOOK (210).

chenübergreifenden Fahrdienst anzubieten (von Pizzalieferung über Kurierdienst bis hin zu Frischem aus dem Späti, alles auf Mausclick in fünf Minuten geliefert). In Städten wie Los Angeles und New York wird das schon angeboten⁵.

“WE WANT THE USER TO HAVE A GREAT EXPERIENCE – CONVENIENT, CLASSY AND RELIABLE”

-UBER

Nun hat sich weltweit aus verschiedenen Ecken viel Kritik angesammelt. Einerseits soll Ubers Geschäftsmodell mehrere Regularien umgehen (in Deutschland Teile des Personenbeförderungsgesetzes), andererseits sind auch Ubers Wachstumsstrategien äußerst fragwürdig. Ethische Fragen zu den Themen Sozialverträglichkeit und Verteilungsgerechtigkeit bleiben offen.

DIE ANFORDERUNGEN: Uber verlangt von seinen Fahrern „einen gültigen Führerschein, einen KFZ-Versicherungsnachweis, einen gültigen TÜV und ein makellostes polizeiliches Führungszeugnis“. Das Unternehmen verzichtet jedoch auf Gesundheits- und Ortskundeprüfungen, auf eine Taxilizenz und auf die Beförderungspflicht (z.B. Menschen mit Behinderung)⁷.

DIE BEZAHLUNG: Laut Vertrag besteht kein Anspruch auf Bezahlung für den Fahrer. Er bekommt lediglich eine freiwillige Servicepauschale

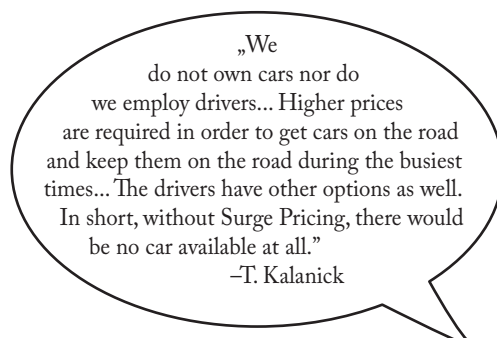
vom Unternehmen⁸.

DIE RISIKOÜBERTRAGUNG: Der Vertrag regelt, dass das gesamte Risiko bei Unfällen sowie Geldstrafen und Gebühren allein beim Fahrer liegt. Mögliche Geldbußen von bis zu 20.000 € wegen Ordnungswidrigkeiten muss ausschließlich der Fahrer tragen⁸.

DIE VERSICHERUNG: In Deutschland reicht die Abdeckung für vermittelte Fahrten nicht aus. Wer mit seiner Privatversicherung dauerhaft mit gewerblicher Absicht fährt, bekommt nur die minimalen Sach- und Personenschäden erstattet. Darüber hinaus haftet der Fahrer mit dem Eigenvermögen⁸.

DAS SCHIEDSGERICHT: Eventuelle Streitigkeiten zwischen Unternehmen und Fahrer werden laut Vertrag in Amsterdam auf Englisch vor einem privaten Schiedsgericht entschieden, dessen Urteil bindend ist. Es besteht kein Anspruch auf eine Klage vor einem ordentlichen Gericht weder in Deutschland noch in Amsterdam⁸.

DIE EMPFEHLUNG: Laut Experten ist „der Vertrag dermaßen einseitig und risikoreich für die Fahrer, dass dazu nicht geraten werden kann“. Es handle sich um eine „Art Knebelvertrag“ und es sollten „keine Fahrten übernommen werden ohne vorher mit der Genehmigungsbehörde gesprochen zu haben“⁸.



Upcoming Events

- 01.06. AStA Themenwoche
- 05.06.2015 „Unser blauer Planet“
- April - IngoG Vortragsreihe
- Juni 2015 „low tech - high efficiency“
- 20.03. - 20.09.2015 Ausstellung im Museum für Kunst und Gewerbe
- „Fast Fashion - Die Schattenseiten der Mode“



The Blue Engineer

...berichtet über inner- und außeruniversitäre Themen mit Bezug zu ganzheitlich verstandener Nachhaltigkeit. 'The Blue Engineer' erscheint unregelmäßig und mit freundlicher Unterstützung der TU Bibliothek:
<http://doku.b.tu-harburg.de/>



Die Blue Engineering AG ist eine AG des AStA der TUHH. Sie zeichnet sich nicht für verlinkte oder referenzierte Inhalte verantwortlich.

Über verteidigt sich, indem es sich vergleichsweise eher wie eine Reisevermittlung als eine Fluggesellschaft darstellt, also nur als Schnittstelle zwischen zwei Vertragsparteien⁹. Der Unterschied liegt aber darin, dass Uber den Preis selbst festlegt und dass sein Image und seine Werbestrategie eine große Rolle bei der Vermittlung spielen („Zeit und Geld sparen und gleichzeitig stilvoll unterwegs. Uber macht es möglich!“¹⁰ ist ja kein „Fahre mit musterman_82, macht bestimmt Spass!“). In jedem Fall weist

„Sie haben nur deshalb so großen Erfolg, weil sie Gesetze umgehen, an die sich die Taxi-Unternehmen halten müssen“
-Barry Korengold, Präsident der San Francisco Cab Driver Association

Über darauf hin, dass niemand (weder Fahrer noch Fahrgäste) gezwungen wird, das Vermittlungsangebot wahrzunehmen.

DIE PROTESTE: Weltweit haben Taxifahrer protestiert (und ironischerweise dadurch mehr Fahrgäste auf Taxi-Apps aufmerksam gemacht). In manchen Städten wie Paris und Mexiko City wurden sogar Taxi-App-Fahrer angegriffen.

DAS VERBOT: In vielen Ländern und Städten ist Uber mittlerweile verboten worden¹¹. Im März 2015 erklärte das Landgericht Frankfurt in einer Grundsatzentscheidung den Dienst in ganz Deutschland für wettbewerbswidrig, da die vermittelten Fahrer gesetzeswidrig ohne Lizenz fahren würden. Das Urteil ist noch nicht rechtskräftig¹².

DIE EINSCHÄTZUNG DES AUTORS: Unternehmen handeln nicht wie Mutter Theresa und müssen es ja auch nicht. Bis jetzt hat man aber bestimmte – auch durchaus sinnvolle – Regeln einhalten müssen. Allein durch die Verwendung von Taxi-Apps kann eine Verbesserung des Taxifahrens nicht verbindlich gewährleistet werden, da die Unternehmen keine eigenen, ausgewählten Fahrer einstellen. Ein Taxi auf Mausclick zu bestellen geht auch ohne einen internationalen, machtgeierigen Konzern dahinter (es gibt ja auch andere lokale Angebote). Als einzige Eigenleis-

tung bleibt nur, insbesondere bei Uber, „billig und trendy“ anzubieten.

Besonders beeindruckend an dieser IT-Innovation könnte sein, dass sie die ersten direkten Konflikte zwischen globalen IT-Unternehmen und Menschen, die bis jetzt lokale, eigenständige und „analoge“ Jobs ausübten, darstellen. Auf einmal drängen neue, unsichtbare global players auf den Markt, wobei die eine Seite über immense monetäre Ressourcen verfügt, die andere dagegen nur bedingt reaktionsfähig ist. Der immense Kapitalunterschied kann hier schon eine unüberwindbare Rolle spielen und die Schwächeren sogar davon abhalten, ihre Rechte vor Gericht zu verteidigen zu versuchen.

Eines darf dabei jedoch nicht vergessen werden: Jeder Mensch kann letztendlich selber entscheiden, ob solche Unternehmen und ihre Strategien unterstützenswert sind, indem sich bereit erklärt wird, an diesem Geschäftsmodell, sei es als Fahrer oder als Fahrgast, teilzunehmen.

Alejandro Ibáñez

Quellen (zuletzt aufgerufen: 27.04.2015):

- [1] <http://www.tagblatt.ch/aktuell/wirtschaft/wirtschaftsda/Uber-Taxis-in-Genf-verboten;art253651,4189846>
- [2] <http://www.zeit.de/mobilitaet/2014-02/verkehr-taxi-uber>
- [3] <http://www.welt.de/wirtschaft/article35373776/Uber-erhoert-nach-Geiselnahme-in-Sydney-seine-Preise.html>
- [4] <http://www.computerbild.de/artikel/cb-Aktuell-Internet-Uber-WunderCar-Taxi-Streit-10201623.html>
- [5] <http://www.tagesschau.de/wirtschaft/uber-120.html>
- [6] <http://blog.uber.com/2012/03/14/clear-and-straight-forward-surge-pricing/>
- [7] <http://www.finanztip.de/uber-taxi-vergleich/#ixzz3XrCHA5C5>
- [8] http://www.hr-online.de/website/rubriken/nachrichten/indexhessen34938.jsp?rubrik=36082&key=standard_document_52488277
- [9] „Uber führt selbst keine Personenbeförderung durch. Der Vertrag über die Personenbeförderung kommt ausschließlich mit dem jeweiligen Fahrer [...] zustande. Uber ist lediglich Vermittler der Beförderungsleistung.“
<https://www.uber.com/de/about>
- [10] <https://www.uber.com/>
- [11] <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/uber-verboten-wer-taxi-spielt-muss-taxi-sein-1.2398887>
- [12] <http://www.theguardian.com/technology/2014/dec/05/uber-value-doubles-after-fundraising>

BUCHVORSTELLUNG



Raphael Fellmer
„Glücklich ohne Geld“
2014, kostenloses E-Book
ISBN 978-3-86414-457-8

Als Kind möchte Raphael Fellmer reich werden, um das Geld an wohltätige Vereine zu spenden. In seinem Buch „Glücklich ohne Geld“ beschreibt er seine Reise nach Mexiko, auf der er jedoch beschließt ganz ohne Geld zu leben. Neben der Reise geht es um seine Entscheidung zum Veganismus und um unsere Überflussgesellschaft. Mit interessanten Fakten und Zahlen zeigt er die Missstände auf und regt zum kritischen Nachdenken an.

Raphael Fellmer ist Mitbegründer der Seite www.foodsharing.de. Hier werden Lebensmittel verteilt, die nicht mehr verkäuflich, aber noch genießbar sind und vorher bei Betrieben vor der Mülltonne gerettet worden sind.

Das Buch gibt es, natürlich kostenlos, im App-Store/Play-Store und auf seiner Homepage:

<http://www.raphaelfellmer.de/buch-gluecklich-ohne-geld/>

Miriam Koch



Bild: Tim Mitchell, Clothing Recycled, 2005 (C) Tim Mitchell; www.timitchell.co.uk

MK&G MUSEUM FÜR KUNST UND GEWERBE HAMBURG

FAST FASHION

Die Redaktion von *The Blue Engineers* empfiehlt den

Besuch der Ausstellungen *Fast Fashion - Die Schattenseite der Mode* im Museum für Kunst und Gewerbe Hamburg (20. März bis 20. September 2015).

Es handelt sich „um die erste Ausstellung, die sich umfassend, differenziert und kritisch mit dem System der Bekleidungsindustrie und den sozioökonomischen und ökologischen Folgen auseinandersetzt“ (*Zitat aus Presstext*).

www.fastfashion-dieausstellung.de

Stilbnise
Weltbewusst!

KERNFUSION – ENERGIEQUELLE DER ZUKUNFT ODER VERSCHWENDUNG VON FORSCHUNGSGELDERN?

Spätestens seit der Zündung der ersten Wasserstoffbombe am 1. November 1952 ist bekannt, dass sich durch Kernfusion Energie freisetzen lässt. Diese ungeheuerliche Waffe hat jedoch nur noch entfernt etwas mit den heutigen Fusionsreaktoren zu tun. Wissenschaftler versichern absolute Sicherheit im Betrieb und Brennstoff in praktisch unbegrenzter Fülle.

Gerade in Zeiten der Energiekrise ist der Bedarf nach sicherer und sauberer Energie groß. Trotzdem sind die unbestrittenen Vorteile der Fusionsenergie mit Vorsicht zu genießen. So vertreten viele Gegner die Meinung, Fusionsreaktoren seien technisch nicht realisierbar und Abfallstoffe könnten in falsche Hände geraten. Was ist dran, an diesen Versprechen und Warnungen?

KERNENERGIE – QUELL DES LEBENS

Die Menschheit profitiert schon länger von der Kernkraft als vielen vielleicht bewusst ist. Was sich nämlich im Inneren der Sonne abspielt ist genau das, was Wissenschaftler auf der Erde zu kopieren versuchen: Unter enormem Druck und extremen Temperaturen verschmelzen je vier Wasserstoffatome zu einem Heliumatom, wobei geraume Mengen Energie freigesetzt werden. Wie viel Energie aus einer solchen Fusion gewonnen werden kann, veranschaulicht folgender Vergleich: Bei der Verschmelzung eines Gramms Wasserstoff wird in etwa dieselbe Energiemenge frei wie bei der Verbrennung von 10000 Litern Heizöl.

Diese Energiequelle anzuzapfen gestaltet sich allerdings recht schwierig und hier setzt auch die Kritik an. Der enorme technische Aufwand und die damit verbundenen Kosten machen die Fusionsenergie unwirtschaftlich und nicht zukunftsträchtig, so die Gegenrede.

Damit eine Fusion stattfinden kann, müssen die Atome im Plasmazustand vorliegen. Dabei liegen Atomkerne und Elektronen (zumindest teilweise) getrennt voneinander vor. Die freien Ladungsträger können sich dann in der entstandenen „Plasmawolke“ umherbewegen. Damit zwei Atomkerne verschmelzen können, muss dem Plasma genügend Energie zugeführt werden um die Abstoßungsenergie der gleich geladenen Atomkerne zu überwinden.

Auf der Sonne reichen dafür etwa 100 Millionen °C. Auf der Erde sind dagegen je nach Bauweise des Reaktors Temperaturen von bis zu 400 Millionen °C nötig, da die in der Sonne herrschenden Drücke im Labor nicht erzeugt werden können. Die notwendige Energie muss allein über die Temperatur zugeführt werden.

Sobald die nötige Temperatur erreicht ist, „zündet“ das Plasma. Die bei der Fusion von zwei

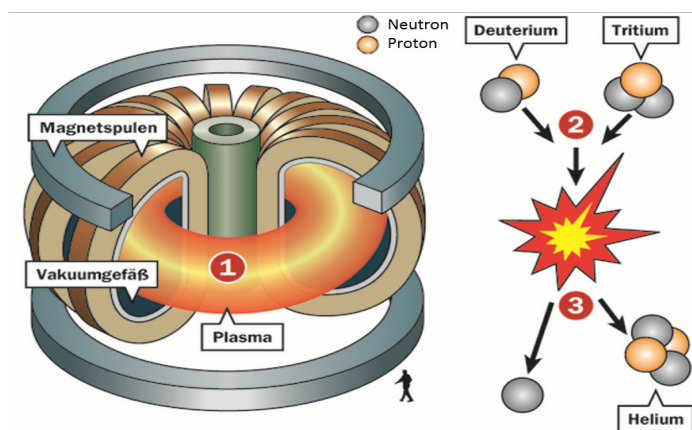
Kernen freiwerdende Energie hält es weiter am Brennen – so die Theorie. Die Umsetzung dieser Kettenreaktion ist jedoch noch nicht praxistauglich. Bis jetzt erlosch das Plasma nach kurzer Zeit wieder und die freigesetzte Energie lag weit unter jener, die zur Zündung der Reaktion aufgebracht werden musste. Im JET (Joint European Torus) gelang es 1997 immerhin zwei Drittel der eingesetzten Leistung wiederzugewinnen, was den bis heute gültigen Weltrekord darstellt.

HOFFEN AUF ITER?

Eine positive Energiebilanz soll der noch im Bau befindliche International Thermonuclear Experimental Reactor (kurz: ITER) im französischen Cadarache erbringen. Das Gemeinschaftsprojekt von der EU, Japan, Russland, USA, China, Südkorea und Indien wird voraussichtlich 2020 das erste Plasma erzeugen. Damit erscheint das Ziel der unerschöpflichen Energiequelle in greifbarer Nähe. Doch keine vorschnelle Euphorie: Der Reaktor wird noch keinen Strom ins Netz einspeisen, sondern lediglich zeigen, ob die verwendete Technik zukunftstauglich ist und ob Stromerzeugung mit Fusionsenergie wirtschaftlich sein kann. ITER ist lediglich ein Experimentalreaktor und ein teurer dazu. Die zuerst angenommenen Baukosten von 5,5 Milliarden Euro stellten sich schnell als viel zu tief gegriffen heraus. Laut neuesten Schätzungen werden sich die Kosten auf etwa 15 Milliarden Euro, also knapp das Dreifache, belaufen. Und genau dies ist ein weiterer Kritikpunkt an der Fusionsenergie. Fusionskraftwerke sind aufgrund des komplexen technischen Aufbaus kapitalintensive Großprojekte. Einerseits macht sie das nur für hoch entwickelte Länder geeignet, andererseits lassen sich, auch bedingt durch die lange Bauzeit, die endgültigen Stromerzeugungskosten nur sehr schwer abschätzen. Prognosen zur Wirtschaftlichkeit von Fusionsstrom sind damit sehr unsicher und spekulativ.

WARUM BEFÜRWORDER TROTZDEM AUF KERNFUSION SETZEN

Mit dem eben angesprochenen Problem der Finanzierung stehen Fusionskraftwerke nicht alleine da. Baukosten für Atomkraftwerke befinden sich ebenfalls im Milliardenbereich und bringen zudem noch zahlreiche Nachteile mit sich: Radioaktiver Müll, das damit verbundene und noch immer nicht gelöste Problem des Endlagers sowie ein möglicher GAU. Diese Risiken bringt ein Fusionsreaktor nicht mit sich. Zwar fallen auch bei einer Kernfusion geringe Mengen an strahlendem Tritium an, jedoch zerfällt es schon



nach wenigen Jahren. Diese Argumente machen die Fusionsenergie, von einem umwelttechnischen Standpunkt aus betrachtet, natürlich sehr attraktiv. Außerdem kann der Brennstoff für eine Fusion, Deuterium, aus Wasser gewonnen werden kann. Die Weltmeere liefern somit theoretisch einen schier unbegrenzten Vorrat. Das ebenfalls benötigte Tritium fällt im Reaktor selbst an, wobei der Ausgangsstoff Lithium in geraumen Mengen auf der Erde vorhanden ist. Die Brennstoffversorgung für Fusionskraftwerke wäre damit auf längere Sicht hin gesichert.

Ein schon erwähnter großer Vorteil ist die Betriebssicherheit. Wie zum Beispiel die Ereignisse in Fukushima zeigen, ist Atomkraft noch immer nicht absolut beherrschbar. Derartige Katastrophen verursachen nicht nur gigantischen wirtschaftlichen Schaden, sondern gefährden das Leben von Millionen Menschen. Die Reaktion in einem Fusionsreaktor kann dagegen nicht überkritisch werden. Im Gegenteil: Das Plasma muss permanent am Brennen gehalten werden. Störungen würden zu einem Abkühlen des Plasmas und damit zum Erliegen der Fusion führen.

FUSIONS-KRAFTWERKE: ENERGIELIEFERANTEN DER ZUKUNFT?

Eine Frage, die auch die Wissenschaft nicht eindeutig beantworten kann. Die Vorteile liegen klar auf der Hand und leistungsstarke Alternativen zur Atomkraft bzw. fossilen Brennstoffen werden dringend benötigt.

Demgegenüber stehen die noch immer nicht ganz bewältigten Probleme bei der technischen Umsetzung. Spätestens mit der Inbetriebnahme von ITER wird man sehen, ob das Versprechen einer positiven Energiebilanz eingehalten werden kann. Statt sich ausschließlich die Frage zu stellen, ob sich weitere Investitionen lohnen, sollte man sich vielleicht auch folgende Fragen stellen: Können wir es uns leisten, dies nicht zu tun? Können wir es verantworten, diese potentiell bahnbrechende Technologie nicht zu erforschen und voranzutreiben?

Die Vorlage für diesen Artikel stammt aus einer Gruppenarbeit aus dem Blue Engineering-Seminar im Sommersemester 2014. Wir danken der gesamten Gruppe für ihren Beitrag zu dieser Ausgabe.

GEHT'S NOCH?

Ein Kommentar zum Artikel *Mathematik und Mechanik – die unterschätzte Unbekannte in der Zeitrechnung der Studierenden im TUHH-Magazin Spektrum vom Oktober 2014*



Die hohen Durchfallquoten in den Mathe1- und Mechanik1-Klausuren sind immer wieder Thema – gerade unter den Studierenden. Keiner gehört gerne zu den 68%, die letztes Jahr die Mechanik1-Prüfung wiederholen mussten. Und es wird dabei wenige geben, die nicht auch die Schuld bei sich selbst suchen. Mit ein paar Jahren Abstand von dieser nervenaufreibenden Zeit las ich jedoch mit Erstaunen den Artikel im Spektrum, der auf der Suche nach einem Schuldigen für die hohen Durchfallquoten war. Genau genommen war dieser Schuldige bereits gefunden: Die Studierenden und evtl. noch die Schule, die „immer weniger Grundwissen vermittelt“. Die TUHH sei bestrebt, die Durchfallquote in Mathe und Mechanik erheblich zu senken. „Doch ohne erhöhten Einsatz der Studierenden geht nichts, sind die innovativsten Lehrangebote zum Scheitern verurteilt“.

Zugegeben - man kann immer mehr tun als StudierendeR. Sicherlich hat sich auch nicht jedeR Studierende perfekt auf die Prüfungen vorbereitet. Bei über Jahre konstanten Durchfallquoten von über 50% in Mechanik1-Klausuren erscheint es mir jedoch etwas voreilig, die Schuld (fast) allein bei den Studierenden zu suchen. Ein Gespräch mit einigen Erst-Semestlern bestätigte meine Vermutung, dass sich an der Grundstruktur der Klausuren in den letzten fünf Jahren wenig geändert hat. Es sind Klausuren, in denen nur das Endergebnis zählt. Der Rechenweg wird nicht mit abgegeben, es wird lediglich ein Antwortfeld mit dem – hoffentlich richtigen – Zahlenwert ausgefüllt. Dass es auch für das Aufschreiben der Formel ohne eingesetzte Zahlen Punkte gibt, wird nicht deutlich vermittelt, sodass häufig nur die eine Zahl eingetragen wird. Kleine Fehler, die sich z.B. beim Kopfrechnen einschleichen, führen zu komplettem Punktverlust. Ich weiß, die im Berufsleben konstruierte Brücke muss halten, aber mit einem Überprüfen

des grundlegenden Verständnisses von Mechanik hat die Klausur dann nur noch wenig zu tun. Wie kann es sein, dass eine Studentin mir sagt, die letzte Prüfung sei fair gewesen, sie habe alle Aufgaben in der Zeit lösen können. Auch die Übungen hätten sie angemessen auf die Prüfung vorbereitet. Dennoch ist sie sich nicht sicher, ob sie die Prüfung bestanden hat, weil ihr einige Rechenfehler unterlaufen sind. Auch das beste Verständnis hilft in solch einem Fall nicht weiter, genau dann sind auch „die innovativsten Lehrangebote zum Scheitern verurteilt“.

Der eine Student, den die Spektrum-Autorin in ihrem Artikel zitiert, habe einen Tag vor der Mechanik1-Klausur begonnen, dafür zu lernen. Damit scheint sie den einen aus 100 Studierenden gefunden zu haben, der den Anspruch unterschätzt. Ich habe während meiner Mechanik-Laufbahn keinen Kommilitonen kennengelernt, der die Prüfung so auf die leichte Schulter genommen hat. Die Durchfallquoten sind bekannt und der Respekt davor häufig hoch.

Die Angebote für die Studierenden haben sich in den letzten Jahren erhöht und auch die Leistungspunkte, die für diese Vorlesung vergeben werden, haben sich verdoppelt. Damit wurden einige Rahmenbedingungen deutlich verbessert und an den geforderten Anspruch angepasst. Gute Voraussetzungen also, um die wichtigen Grundlagen der Mechanik zu verstehen. Wenn nun auch noch die Prüfungen so angepasst werden, dass tatsächlich Verständnis abgefragt wird, stehen die Chancen gut, dass die Uni ihr Ziel erreicht: Die Senkung der hohen Durchfallquoten.

Gerrit Weiser

Link zum Originalartikel:

https://www.tuhh.de/t3resources/tuhh/download/aktuelles/spektrum/TUHH_Spektrum_Okt_2014-1.pdf

MITMACHEN:

BLUE ENGINEERING AG

Wenn Ihr denkt, die Blue Engineering AG klingt interessant und Ihr einfach einmal mehr wissen möchtet, dann besucht uns bei unseren wöchentlichen Treffen innerhalb des Vorlesungszeitraums an jedem

Dienstag, um 18:00 in der Baracke.

Oder schreibt uns eine eMail mit Anregungen, Ideen, Themenvorschlägen...

hamburg@blue-engineering.org

Wir freuen uns auf Euch!



BESUCHT: AUFTAKTVERANSTALTUNG ZUR „HAMBURG OPEN ONLINE UNIVERSITY“

Am 22.04.2015 fand die erste öffentliche Veranstaltung zum Thema „hamburg open online university“ (HOOU) statt. Unter den Augen der neuen Wissenschaftssenatorin Katharina Fegebank informierten die Verantwortlichen, allen voran Vizepräsident Sönke Knutzen, über das Projekt der Hamburger Hochschulen, eine neue Online-Plattform zum vernetzten Lehren, Lernen und Forschen aufzubauen. Sie soll durch eine interdisziplinäre und problemorientierte Herangehensweise an wissenschaftliche Sachverhalte das tiefere Verständnis fördern und zu einem Austausch zwischen allen an Wissenschaft Interessierten führen. Das Wissen soll frei verfügbar und theoretisch für jeden zugänglich sein, wobei das Projekt zunächst auf den Hamburger Raum beschränkt ist.

Im Laufe des Abends wurden viele große Worte in den Mund genommen, wobei leider mehrmals Pathos an die Stelle von Sachlichkeit trat. Dazu passt es, dass Präsident Garabed Antranikian einmal mehr eine „grüne Universität“ beschwor, die durch „umweltfreundliche Forschung“ „Technologie für Menschen“ schafft. Mit Sicherheit kann Forschung, die der Gesellschaft und der Umwelt zugutekommt, mehr von einer digitalen Vernetzung im Rahmen von HOOU profitieren als von reinen Worthülsen.

Eine weitere Botschaft des Abends: Im Rahmen von HOOU ist fast alles denkbar und möglich. Das heißt aber gleichzeitig, dass noch viele Fragen offen sind und die Entwicklung und Ausarbeitung der Plattform noch längere Zeit in Anspruch nehmen wird. Vor allem wird es engagierte Leute an den Universitäten brauchen, die Zeit und Herzblut in die Erstellung von Inhalten und die Vernetzung stecken. Gleichzeitig muss es sicherlich eine ausreichend hohe Anzahl an Nutzerinnen und Nutzern geben, die sich mit den Inhalten auseinandersetzen. Ob Studierende das Angebot annehmen werden, ist bis jetzt (wie so viele andere Fragen auch) vollkommen offen.

Sicher ist nur, dass die Finanzierung einer zweijährigen Pilotphase durch die Stadt Hamburg steht. Für die Zusage einer längerfristigen Förderung wollte sich die anwesende Wissenschaftssenatorin jedoch nicht hinreißen lassen.

Markus Rudolf

hamburg
open
online
university

Weitere Infos: www.hoou.de