



Was „Made in Germany“ noch wert ist

Vortrag An der Ulmer List-Schule war das bekannte Qualitätslabel ein Thema. Die Referenten kamen von Liqui Moly.

Ulm. „Made in Germany“ – Was heißt das? Diese Frage stellten wir uns als diesjährige Abiturienten und Abiturientinnen der Friedrich-List-Schule. Im Rahmen des Projekts „Wir lesen“ wurden wir von zwei Mitarbeitern vom Marketingteam des Motoröherstellers Liqui Moly besucht: Sina Ataei und Philipp Rusch.

Von diesen erfuhr wir: Die Marke Liqui Moly sei unter anderem durch das Label „Made in Germany“ als Alleinstellungsmerkmal gegen größere Firmen konkurrenzfähig und trotz des recht kleinen Marktanteiles in über 150 Ländern vertreten.



Sina Ataei vom Liqui Moly-Marketingteam, spricht über „Made in Germany“. Foto: Privat

Anfangs galt der Begriff „Made in Germany“ als „Warnsiegel“ an britische Konsumenten, etablierte sich aber durch die gute Arbeit der deutschen Hersteller als weltweites Qualitätszeichen. Interessant auch: „Made in Germany“ ist kein geschützter Begriff. Er darf vielmehr von jedem Hersteller verwendet werden, unter der Voraussetzung, dass der überwiegende Teil der Produktion in Deutschland stattgefunden hat.

Der Vortrag und die anschließende Diskussionsrunde regten uns zum Nachdenken an. Verschiebt sich die Dominanz in Sachen Wertigkeit, Langlebigkeit, Zuverlässigkeit und Präzision immer weiter in asiatische Länder wie China oder Indien? Wir stellten fest: Für uns steht „Made in Germany“ auch heute noch für Güter auf höchstem Niveau. Besonders im Bereich der Fahrzeugindustrie legen wir und unser Umfeld Wert auf die langjährigen Erfahrungen deutscher Unternehmen. Auch international ist die hiesige Fahrzeugindustrie bekannt für überzeugende Präzision und Leistungsfähigkeit.

Trotz höherer Preise liegt das Augenmerk auch weiterhin weltweit auf „Made in Germany“-Produkten. Häufig sind deutsche Autos beispielsweise Statussymbole, die sich unter anderem auch in der Rap-Szene widerspiegeln.

Es wurde deutlich, dass „Made in Germany“ noch einen großen Stellenwert in der Gesellschaft hat und das vermutlich über unsere Generation hinaus so bleiben wird. Höhere Preise werden durch hohe Qualität und eine faire, nachhaltige Produktion ausgeglichen. von Amira G., Noah M., Robin S., Philipp W., Velizar Y., Friedrich-List-Schule, AS Pionierkaserne, DG31

Hinter den Kulissen der SWU

Nahverkehr Schülerinnen und Schüler der 9d des Ulmer Scholl-Gymnasiums durften dort hin, wo Busse und Straßenbahnen gewartet und repariert werden.

Straßenbahnen können durchschnittlich 2,4 Millionen Kilometer und die Busse 1,1 Millionen Kilometer an Fahrtstrecke in ihrer „Lebenszeit“ zurücklegen. Das und noch viel mehr haben wir jetzt bei einem Besuch im SWU-Verkehrsbetriebshof erfahren.

Dort führten uns Andreas Ceder und Jürgen Späth durch die Hallen und Werkstätten. Die SWU haben über 70 Busse und 28 Straßenbahnen. Los ging es mit der Zentralwerkstatt. Hier werden alle möglichen Reparaturen durchgeführt. Während eines kurzen Stopps erfuhren wir einige technische Details. Zum Beispiel sind die SWU-Fahrzeuge alle Niederflurfahrzeuge, sprich: Der Fußboden ist knapp über dem Boden, um barrierefreies Einsteigen zu erleichtern.



Andreas Ceder arbeitet bei der SWU Verkehr. Foto: Privat

Außerdem berichteten die Experten, dass die Höchstgeschwindigkeit bei den Straßenbahnen 70 km/h und 80 km/h bei den Bussen beträgt. Hier erfuhren wir auch einiges über die technischen Details der Elektrobusse – etwa, dass die Batterie eines solchen E-Busses sich in der Decke auf dem Dach des Busses befindet.

Danach ging es weiter zu den Straßenbahnen. Wir erfuhren, dass sieben Bahnen für eine Linie benötigt werden, wenn im 10-Minuten-Takt gefahren werden soll. Zuerst waren wir in der Hauptwerkstatt. Diese wird für schwere Schäden an den Bahnen genutzt. Die Straßenbahnen werden dort unter anderem hochgehoben, damit man die Fahrwerke ausbauen kann. Hier wurde uns berichtet, wie die Straßenbahnen repariert werden, wir konnten sogar eine hochgehobene Tram von unten sehen. In der Waschstraße werden die Fahrzeuge gründlich gewaschen. Das dafür verwendete Regenwasser wird dabei in einer großen unterirdischen Zisterne gespeichert.

Einige Schritte weiter erreichten wir die Betriebswerkstatt: Hier werden Reparaturen auf den



Wie wird eine Straßenbahn nach einem Unfall mit einem Auto wieder flott gemacht? Foto: Matthias Kessler

Dächern der Straßenbahnen durchgeführt. Außerdem gibt es Arbeitsgruppen, in welchen man die Straßenbahnen von unten reparieren kann. In der Betriebswerkstatt wird automatisch die

Reifenstärke und der Durchmesser der Stahlräder erfasst. Nachdem wir die Betriebswerkstatt besichtigt hatten, ging es in eine große Halle, in der die Busse und die Straßenbahnen geparkt wer-

Über die Geschichte der Straßenbahn

Auf Kuba hat alles angefangen. Am 3. Februar 1858 wurde in Havanna die erste Pferdestraßenbahn in Betrieb genommen. Dieses auf Schienen laufende Verkehrsmittel wurde von bis zu zwei Pferden gezogen. Rund 129 Jahre nach der Entdeckung der Elektrizität gelang es Werner von Siemens 1881 in Berlin, die erste elektrisch

betriebene Straßenbahn zu erschaffen. Sie war mit Drahtseilen verbunden, welche den Strom über den Bügel am Dach in das Fahrzeug leiteten. Die Elektrizität ermöglichte höhere Geschwindigkeiten und größere Kapazitäten. Im Laufe der Jahre entstand daraus die heutige Straßenbahn. Im 20. Jahrhundert wurde die Stra-

ßenbahn von Autos und Bussen aus vielen Metropolen verdrängt. Doch heute setzen wieder viele Städte weltweit auf den Ausbau der Gleise, um die Straßen vom motorisierten Verkehr zu entlasten und CO₂-Emissionen zu reduzieren. von Julian Kraß, Rutger Hofmann, Mats Sörensen, Phillip Nguyen, Jonas Rottler

Ist „Tetris“ wieder im Trend?

Unterhaltung „Block Blast“, ein Puzzlespiel fürs Smartphone, erfreut sich bei Jugendlichen derzeit großer Beliebtheit.

Langenau. Man stelle sich vor: Es ist spät am Tag, Mittagsschule, die Konzentration der Schüler sinkt. Man schaut auf die Bildschirme der Tablets und sieht bunte Quadrate. Was hat es damit auf sich? Damit haben sich Schülerinnen der 9a des Langenauer Robert-Bosch-Gymnasiums beschäftigt.

Laut ihrer Recherche spielen heute viele Kinder und Jugendliche „Block Blast“. Dabei handelt es sich um ein Puzzlespiel, entwickelt von Hungry Studio, veröffentlicht im Jahr 2022. Es werde manchmal sogar heimlich während des Unterrichts gespielt. Bei „Block Blast“ versucht man, Blockreihen zu verbinden. In jeder Runde bekommt man drei Blockstücke, die vertikal oder horizontal platziert werden müssen. Ist eine Reihe ausgefüllt, verschwindet diese. Passt kein Teil mehr rein, ist das Spiel vorbei. Es ist ein Spiel wie Tetris, das den Älteren vielleicht ein Begriff ist.

Die Schülerinnen beobachteten: Viele spielen dieses Spiel aus Langeweile oder um sich abzulenken und verbringen dadurch viel Zeit in der App. Außerdem ist die App kostenlos. Eine stichproben-



Manchmal wird „Block Blast“ sogar im Unterricht gespielt, zeigt die Recherche. Und süchtig machen könne das Spiel auch. Foto: Privat

artige Umfrage unter 38 Schülerinnen und Schüler der 9. und der 6. Klasse ergab: „Block Blast“ kennen alle Befragten. Rund 67 Prozent der Schüler der 9. Klasse spielen es gerne in ihrer Freizeit und 50 Prozent finden, dass „Block Blast“ einen hohen Suchtfaktor hat. Bei Klasse 6 sind es jedoch nur 50 Prozent der Befragten, die es gerne spielen, und auch nur 15 Prozent finden, dass es süchtig macht.

Fazit: Man könne das Spiel schon mal zur Ablenkung spielen, aber man sollte es unter Kontrolle haben und nicht davon abhängig werden. Im Unterricht sollte man natürlich auch aufpassen, denn der Stoff ist oft in den Klassenarbeiten relevant. Außerdem könne man auch, anstatt vor dem Handy zu sitzen, etwas mit Freunden unternehmen. von Emily Neuherz, Paulina Schill, Emma Preiß und Magdalena Nieß

„KI wird eine größere Rolle spielen“

Interview Eine Schülerin hat mit Jürgen Späth von den Stadtwerken über seinen Job und die Zukunft der Straßenbahn geredet.

Ulm. Bei einem Besuch der 9d des Hans- und Sophie-Scholl-Gymnasiums im SWU-Verkehrsbetriebshof ergriff Anastasia Keller die Möglichkeit, den Leiter des Bereichs Schienenfahrzeuge und stellvertretenden Betriebsleiter Straßenbahn zu interviewen: Jürgen Späth. Dieser ist zusätzlich Ausbildungsleiter im Berufsbild der Industriemechaniker.

Herr Späth, wie lange arbeiten Sie hier schon?
Jürgen Späth: Ich arbeite hier schon seit 39 Jahren.

Wie sieht ein typischer Arbeitstag bei Ihnen aus?

Ich bin so 6.40 bis 6.45 Uhr im Büro mit meinen Kollegen, wir schauen dann, was für Arbeit anliegt. Wir machen morgens immer eine Vorplanung. Die ist aber oft hinfällig, weil nachts irgend ein Unfall war oder eine Störung reinkam. Um 7 Uhr treffen wir uns in der Zentralwerkstatt, dann sind alle versammelt: Handwerker, Mechaniker, Elektriker, Azubis. Den Tag über habe ich viele Besprechungen, muss E-Mails beantworten, Projekte betreuen.

Welche Aufgaben gab es in der Werkstatt in den vergangenen Jahren, die Sie als besonders herausfordernd empfunden haben?

Es sind eher kommende Herausforderungen wie die Verlangängerung der Straßenbahnfahrzeuge, mit der damit notwendig auch eine Verlangängerung der Werkstätten kommen muss.



Jürgen Späth kümmert sich bei den SWU um die Trams. Foto: Matthias Kessler

Welche Ausbildung oder Qualifikationen sind notwendig, um in der Tram-Werkstatt zu arbeiten?

In der Werkstatt benötigt man eine Ausbildung zum Industriemechaniker oder Elektriker. Als Bereichsleiter und Betriebsleiter braucht man auf jeden Fall ein Ingenieur-Studium. Ich habe als Industriemechaniker angefangen, dann eine Weiterbildung zum Elektriker gemacht. Danach habe ich Maschinenbau studiert, die Betriebsleiterprüfung gemacht.

Gibt es regelmäßig Weiterbildungen oder Schulungen?

Ja, da gibt es viele Weiterbildungen. Es gibt aber auch fortwährend neue gesetzliche und normative Änderungen. Die besprechen wir oft gemeinsam mit anderen Verkehrsbetrieben.

Wie sehen Sie die Zukunft der Straßenbahntechnologie?

Ich sehe besonders Entwicklungen in der Technik, also, dass man mehr Elektriker und ITler in der Werkstatt braucht. Mit Sicherheit wird KI eine größere Rolle spielen, bis hin zum autonomen Fahren. Auch in der Verwaltung gibt es ständig neue Entwicklungen.

Welche Pläne oder Projekte stehen in naher Zukunft an, die die Werkstatt betreffen?

Die ganze Umstellung der Dieselbusse auf E-Busse muss noch ausgearbeitet werden und dann auch, wie schon erwähnt, diese Sache mit der Verlängerung der Straßenbahnen und Werkstätten.

Was gefällt Ihnen am meisten an Ihrer Arbeit hier?

Mir gefällt am meisten, dass die Arbeit sehr vielseitig ist, man hat mit Technik und Menschen zu tun. Und auch, dass hier ein wirklich gutes Arbeitsklima herrscht.

den. Am Ende verabschiedeten wir uns von den Tourführern in der Gewissheit, mit ganz viel technischen Erkenntnissen nach Hause zu gehen.

Damit nicht genug beschäftigten wir uns auch mit der Frage, wer denn die SWU-Busse und Trams nutzt. Laut einem Busfahrer der Stadtwerke sind es heutzutage vor allem zwei Gruppen von Menschen: diejenigen, die

Wir haben geschätzt bis maximal zehn Prozent mehr Neukunden.

Andreas Ceder
SWU Verkehr zum Deutschlandticket

müssen, und diejenigen, die wollen. Besonders häufig seien es Menschen, die keine andere Möglichkeit haben – die sogenannten Captives. Darunter fallen zum Beispiel Schüler, Studierende, Senioren oder Personen ohne eigenes Auto. Aber auch Menschen, die bewusst auf das Auto verzichten, entscheiden sich für Busse und Bahnen. Das liegt nicht nur an steigenden Spritpreisen, sondern auch am gestiegenen Umweltbewusstsein vieler Bürger. Besonders in Städten bietet der Nahverkehr oft eine bequeme Alternative zum Auto, da man sich Staus und Parkgebühren spart.

„Seit der Einführung des Deutschlandtickets haben wir geschätzt bis maximal zehn Prozent mehr Neukunden“, sagt Andreas Ceder, Leiter Marketing und Kommunikation der SWU Verkehr. Das bedeutet, dass sich viele Menschen durch den günstigen Preis dazu entschieden haben, Busse und Bahnen öfter oder überhaupt erst zu nutzen. Ceder selbst hält das Deutschlandticket für eine gute Maßnahme, sieht aber noch viel Verbesserungsbedarf. Seiner Meinung nach sollte der Bund zunächst die Kapazitäten im Nahverkehr ausbauen. „Die Idee ist gut, aber die politische Umsetzung könnte besser sein.“ von Moritz Sterk, Fabian Glaser, Hidajet Omerdic, Sascha Popov, Robin Leger, Laurin Schönherr, Arda Arel Köse, Oliver Thumm, Nils Noel Zeller und Paul Jonathan Fröhlich

Cooler Berufe erkundet

Arbeit Schüler aus Dornstadt berichten von der Bildungsmesse.

Ulm. Am Projekt „Wir lesen intensiv“ haben auch Schülerinnen und Schüler des Bühls-SBBZ Dornstadt (Sonderpädagogisches Bildungs- und Beratungszentrum) teilgenommen. Sie berichten von einem Tag auf der diesjährigen Bildungsmesse.

Wir, die Hauptstufe des Bühls-SBBZ in Dornstadt, sind mit unserer Lehrerin Bettina Speckner-Knauf zur Bildungsmesse gefahren. Am Anfang durften wir auf einer Art Baustelle maulern. Aber einer von uns hat bei einer Fliese ein Loch hineingeschlagen. Wir sahen viele coole Berufe, etwa Maurer, Schreiner, Förster, Zimmerer, Automechaniker, Friseur. Die meisten konnte man ausprobieren. Das hat uns sehr gefallen. Vertreten waren auch das Militär, der Zoll, die Polizei und viele mehr.

Über manche Berufe wollten wir mehr erfahren, sind länger geblieben. Dann haben wir uns getroffen, um selbstständig heimzufahren. Das war ein schöner Tag! von der Hauptstufe des Bühls-Schulzentrums SBBZ Lernen