

bild der wissenschaft

Interview zur neuen
Dieselmedaille
für die beste
Zukunftsidee

*acatech-PRÄSIDENT
DIETER SPATH UND
SPRECHER DES
DIESELKURATORIUMS
ALEXANDER WURZER
IM INTERVIEW MIT
WOLFGANG HESS,
KONRADIN INDUSTRIE*



Warum Deutschland eine digitale, junge, zukunftsorientierte und weibliche Dieselmedaille braucht

Die Dieselmedaille ist der älteste deutsche Innovationspreis. Sprecher des Kuratoriums ist Alexander Wurzer, Professor für das Management geistigen Eigentums an der Universität Straßburg. Vorsitzender im Beirat ist Prof. Dieter Spath, Präsident der Deutschen Akademie der Technikwissenschaften und Fraunhofer-Institutsleiter.

Wie erleben Sie die öffentliche Diskussion über Technik in Deutschland?

Dieter Spath: Bei der Akademie für Technikwissenschaften acatech haben wir vor Kurzem ein sogenanntes Technikradar eingeführt. Dabei wird versucht, die Einstellung der Bevölkerung wissenschaftlich zu analysieren. Man erkennt deutlich, dass die Menschen mündiger, selbstkritischer aber auch skeptischer bei der Auseinandersetzung mit Technik geworden sind. Skeptische Auseinandersetzung bedeutet soziologisch

gesehen genauer hinschauen und heißt nicht zwangsläufig Gegnerschaft. Hier setzt die Arbeit von acatech an: aufklärend zu wirken, möglichst klare, neutrale Sachpositionen deutlich zu machen. Wer das zur Kenntnis nimmt, kann sich ein wirkliches Bild von technischen und technologischen Entwicklungen machen.

Alexander Wurzer: Auf der einen Seite gibt es größte Akzeptanz bei jenen Technologien, die den Alltag zunehmend bequemer machen: Smartphone, Auto, Home-Elektronik. Auf der anderen Seite fällt es den Menschen aber schwer, Konsequenzen einer Energiewende nüchtern zu durchdenken. Auch die dramatische Veränderung unseres gesamten Lebenswandels durch die IT-Technologie wird oft nicht in der nötigen Tiefe durchdacht.

Spath: Es gibt einen intensiven Dialog zwischen Wirtschaft, Wissenschaft und Politik – den

Innovationsdialog. Dieser Dialog wurde von acatech initiiert. Auch die Kanzlerin diskutiert mit uns vertrauensvoll Technologiethemata. Ähnlich verhält es sich mit verschiedenen Veranstaltungen, die sich an die Landesregierungen richten. In allen Fällen werden neu aufkommende, sich verstärkende Themen aufgegriffen, durchleuchtet und mit Handlungsempfehlungen versehen. Was acatech leisten kann, ist die Empfehlung von Handlungsoptionen. Am Ende muss natürlich der Souverän – die Gesellschaft – entscheiden, welche Wege man gehen möchte. Wichtig ist, dass unsere Empfehlungen herangezogen werden und nicht nur auf einer oberflächlichen Betrachtung Entscheidungen fallen.

Wie akzeptiert sind Technik-Experten?

Spath: In allen Fragen der Technik haben wir Nutzer, Nichtnutzer sowie Personen mit Vorbehalten, die mehr oder weniger von Interessen geleitet diskutieren. Es ist für uns alle sehr schwer, ein neutrales Bild zu gewinnen. Doch genau darum müssen wir uns bemühen. Dazu ist es erforderlich, unabhängige Institutionen zu schaffen – wie die acatech, wie das Diesel-Kuratorium. Wir lassen uns nicht beeinflussen – weder von industriellen, noch von politischen Interessen.

Was brauchen wir in Deutschland, um für die Zukunft fit zu bleiben?

Spath: Da geht es vor allem um neue technische Lösungen und Technologien, die zu Innovationen und Marktkraft führen. Ungefähr 25 Prozent Erwerbstätige werden uns in den kommenden Jahrzehnten fehlen – etwa zehn Millionen Menschen. Wenn wir unser Beschäftigungsvolumen und unser starkes Sozialsystem erhalten wollen, stehen wir unter einem riesigen Produktivitätsdruck. Das führt zu drei Herausforderungen: Wir müssen unsere Effizienz steigern – also mit weniger Leuten mehr machen. Wir müssen innovative margenstarke Produkte, Dienstleistungen und Geschäftsmodelle entwickeln. Und drittens müssen wir unseren Standort attraktiv halten – für die Menschen muss er lebenswert bleiben, aber wir benötigen dringend auch Infrastrukturen, die der Wirtschaft nutzen. Die Veränderungsgeschwindigkeit muss hoch sein: Wir sollten das Ziel haben, Weiterbildungsweltmeister werden zu wollen. Wenn es uns gelingt, dass unsere Bürgerinnen und Bürger diese Herausforderungen realisieren, steigern wir auch die Technikakzeptanz.

Wurzer: Deutschland hat immer noch einen sehr eigenen, weltweit einzigartigen Kulturbegriff. Bei uns gibt es Menschen die eine naturwissenschaftliche und technische Ausbildung haben. Und dann gibt es die gebildeten Menschen, die Kulturwissenschaftler, die regelrecht damit kokettieren, von Naturwissenschaftlern nichts zu verstehen. In den USA ist das anders. Dort ist Technologie schlicht ein Heilversprechen auf



Quelle: Thomas Klink/Bild der Wissenschaft

ALEXANDER WURZER ist Professor für IP-Management an Centre d'Études Internationales de la Propriété Intellectuelle der Universität Strasbourg und Unternehmensberater. Seit 2010 ist der Münchner (*1969) Sprecher des Kuratoriums der Dieselmedaille. Wurzer studierte Physik und Molekularbiologie an der Ludwig-Maximilians-Universität in München und promovierte in Physik.

Fortschritt. Und Wirtschaft ist Zukunft: Ich handele heute, um die die Zukunft zu gestalten. Auch in Japan ist Technologie fast nur positiv besetzt, Technologie ist dort auch oft ein Spielzeug.

Spath: Und Chinesen sind getrieben vom Pragmatismus und gehen an neue Technologien ohne Scheuklappen ran.

Wurzer: Das Denken, Technik leiste keinen Beitrag zur Kultur, gibt es aber vor allem in Deutschland.

Was müsste geändert werden?

Spath: Das größte Hindernis für Innovation scheint mir unser Bereichsdenken zu sein. Weit besser wäre es, Brücken zu bauen, um die Bereiche verbinden. Ingenieure sollten künftig weit über den Tellerrand ihrer Fachlichkeit hinaus blicken und gesellschaftsbezogene Disziplinen mitberücksichtigen.



Quelle: Thomas Klink/bild der wissenschaft

Wurzer: Durch die Digitalisierung verändert sich unsere Realität total. Das ist vergleichbar mit dem Siegeszug der Elektrifizierung vor 120 Jahren, nur dass das heute alles viel schneller und weltweit gleichzeitig vorgeht. Ich würde mir deshalb bei uns eine Aufbruchstimmung wünschen. Mir fehlt der Wille zur Veränderung. Neugier, Aufbruch, Veränderung, Spontaneität – das sind Attribute, denen wir uns stärker zuwenden sollten. Doch unser enormer Wohlstand macht viele satt.

Wie werden sich die großen Technologiemächte Ihrer Meinung nach entwickeln?

Spath: Volkswirtschaften, in denen die gesellschaftliche Auseinandersetzung nicht so intensiv geführt wird wie bei uns, sind in Entscheidungen dynamischer: In China fällt man eine Entscheidung und führt die dann schnörkellos durch. Ich stelle das nüchtern fest. Das heißt bei Weitem nicht, dass ich in einer solchen Volkswirtschaft leben möchte. Ein Stärke Europas und Deutschlands ist, dass wir durch die Wechselwirkungen im internationalen Wettbewerb immer wieder beflügelt werden.

DIETER SPATH ist seit 2017 Vorsitzender im Beirat des Kuratoriums der Diesemedaille. Der Professor am Institut für Arbeitswissenschaft und Technologiemanagement an der Universität Stuttgart arbeitet seit Herbst 2016 erneut als Chef des Fraunhofer-Instituts für Arbeitswissenschaft und Organisation IAO in Stuttgart, dem er bereits von 2002 bis 2013 vorstand. Von Oktober 2013 bis September 2016 war Spath (*1952) Vorstandsvorsitzender der Wittenstein AG. Seit Februar 2017 ist er zudem einer von zwei Präsidenten der Deutschen Akademie der Technikwissenschaften acatech mit Hauptsitz in München.

Wurzer: China wird demnächst in Summe eine kreative High-Tech-Nation sein. In manchen Bereichen ist es das Land heute schon. Mit seinem Elan, seinen Ressourcen und der Cleverness wird das Land für die etablierten Wirtschaften mehr und mehr zur größten Herausforderung. Andererseits haben wir Europäer den Vorteil Dinge gemeinsam anzugehen, gemeinsam eine Lösung zu suchen. Das nötigt Asiaten Bewunderung ab. Auch Amerikaner arbeiten in diesem Zusammenhang weniger kooperativ: Wenn dort eine Idee Erfolg hat, wird sie weltweit ausgerollt.

Spath: Um für die Zukunft gerüstet zu sein, müssen wir in Deutschland allerdings gewachsene Strukturen hinterfragen – unser deutsches Arbeitsrecht etwa. Dieses Arbeitsrecht ist parallel zur Industrialisierung gewachsen. Dort stand arbeitsrechtlich der Grundgedanke der Schutzbefohlenheit der Mitarbeiter im Vordergrund. Das war wichtig und richtig. Inzwischen haben wir aber mehr und mehr mündige, selbstbewusste und eigenverantwortlich handelnde Mitarbeiter, die selber gestalten wollen. An die Stelle der Schutzbefohlenheit tritt nun eine stärkere Verwobenheit zwischen Arbeitsalltag und Privatleben. In international agierenden Unternehmen muss es beispielsweise möglich sein, abends von zuhause aus noch dienstlichen Mails zu bearbeiten, ohne dass man dabei mit dem Arbeitsrecht in Konflikt kommt.

Wie muss sich der deutsche Mittelstand angesichts der dynamischen Globalisierung positionieren?

Spath: Ich war einige Jahre Vorstandsvorsitzender eines Mittelständlers und weiß, welche Kraft in einem solchen Unternehmen steckt, welche Leidenschaft. Ich sehe für den Mittelstand nicht schwarz. Im Gegenteil: Ich halte ihn auch weiterhin für eine Triebfeder für Innovationen. Das sehen sogar Chinesen so. Der Regierungschef Chinas, Xi Jinping, zeigte sich bei einer Tagung in Berlin sehr angetan von der Kraft des deutschen Mittelstands.

Wurzer: Es ist empirisch nachgewiesen, dass große Unternehmen weniger Innovationskraft haben. Mehr noch: Je größer sie sind, desto hemmender wirkt sich das auf Innovationen aus. Die meisten grundlegenden Innovationen kommen von mittelständischen Unternehmen. Genau deshalb haben wir jetzt die Dieselmedaille für die beste Zukunftsidee geschaffen: um Menschen auszuzeichnen, die mit Leidenschaft Ideen vorantreiben und in den Markt tragen. Diese Auszeichnung wird im Herbst 2019 erstmals verliehen.

Sie sind Sprecher des Kuratoriums der Dieselmedaille. Mit der Dieselmedaille werden seit 1953 Persönlichkeiten ausgezeichnet, die die Technik vorangebracht haben.

Wurzer: Die Motivation, die hinter der Dieselmedaille stand und steht, hat sich im Lauf der Zeit verändert. Nach dem letzten Weltkrieg war die Auffassung verbreitet, dass es Innovationen nur noch durch Großunternehmen und Großforschung geben kann, bei denen Tausende von Wissenschaftler involviert und gigantische Investitionen nötig sind. Doch das war bei Weitem nicht so. Denn immer noch sind es gerade Einzelpersonlichkeiten, die eine gute Idee haben, sie technisch umsetzen, dadurch eine Neuerung am Markt schaffen und neue Arbeitsplätze entstehen lassen. Hier wollte Eugen Diesel, der Sohn des genialen Motorenbauers Rudolf Diesel ein Zeichen setzen.

Spath: Dabei ging es vor allem darum Vorbilder zu schaffen.

Seit 2011 werden im Rahmen der Dieselmedaille jedes Jahr vier Preise vergeben. Was war der Grund für diese Ausweitung?

Wurzer: Als der Vorstand des Diesel-Kuratoriums zu Beginn unseres Jahrzehnts neu aufgestellt wurde, sollte gewissermaßen das ganze Innovationsökosystem ausgezeichnet werden, in dem sich die Arbeiten entwickeln. Deshalb haben wir neben dem Preis für die erfolgreichste Innovationsleistung Preise für die nachhaltigste Innovationsleistung, die beste Innovationsförderung und die beste Medienkommunikation geschaffen. Denn auch die besten Innovatoren brauchen Medien, die dafür sorgen, dass ihr Gedankengut in die Öffentlichkeit kommt, sie brauchen Fördereinrichtungen, die sie unterstützen. Und schließlich spielt die Nachhaltigkeit einer Innovation eine immer größere Rolle.

Das Ansehen eines Preises hängt auch von der Qualität der Jury ab. Wie steht es bei der Dieselmedaille damit?

Wurzer: Grundsätzlich setzt sich das Diesel-Kuratorium aus Technologievorständen, den CTOs, mittelständischer Unternehmen zusammen. Für Professor Spath als Sprecher des technisch-wissenschaftlichen Beirats

und mich als Sprecher des Diesel-Kuratoriums ist es essenziell, aktive Vorstände in der Jury zu haben, die breit möglichst die Techniklandschaft in Deutschland abbilden. Es müssen genau die Persönlichkeiten in der Jury sein, die sich tagtäglich damit beschäftigen, Innovationen in den Markt zu bringen. Ich behaupte: Wir haben das kompetenteste Wahlgremium überhaupt, wenn es darum geht, Innovatoren auszuzeichnen.

Wer nominiert die Kandidaten?

Wurzer: Unser technisch-wissenschaftlicher Beirat. Das sind ausnahmslos Persönlichkeiten mit einem guten Überblick – die Präsidenten und Hauptgeschäftsführer der großen Technikverbände sowie der Fraunhofer-Gesellschaft.

Spath: Der Beirat ist aber keine Jury, sondern bereitet lediglich Vorschläge für die Jury vor: Wir nehmen Vorschläge auf, entwickeln darüber hinaus neue Vorschläge und sorgen für eine saubere Faktenlagen sodass das CTO-Gremium in der Lage ist, eine stimmige Entscheidung vornehmen zu können.

Eine Jurorentätigkeit ist ehrenvoll, gleichwohl zeitaufwendig. Haben Sie keine Bedenken, dass der eine oder andere Technikvorstand eines mittelständischen Unternehmens eine Sache abnickt, weil er die Zeit für eine akribische Analyse nicht aufbringen kann?

Wurzer: Die Auseinandersetzung um die jährliche Vergabe der Dieselmedaille ist den Technikvorständen eminent wichtig. Wir haben insgesamt an die 60 Jurymitglieder. Alle Mitglieder brennen für die Dieselmedaille. Natürlich können nicht immer alle an der Jurysitzung teilnehmen. Doch wer da ist, löst seine Hausaufgaben mit Bravour.

Ab 2019 soll es im Rahmen der Dieselmedaille einen 5. Preis geben, was ist das Neue daran?

Wurzer: Bisher ist die Dieselmedaille vor allem eine Auszeichnung des Lebenswerks. Damit schauen die Juroren auch immer ein Stück weit in die Vergangenheit. Die Diskussionen in Beirat und Kuratorium offenbarten immer zwingender, dass wir der Dieselmedaille mehr Zukunftsorientierung geben sollten. Wir müssen auch junge Menschen auszeichnen, die ihre Berufslaufbahn erst beginnen. Es geht dabei um clevere Ideen, die natürlich noch keine Innovation sein können. Und es geht um eine digitale Plattform, die diesen Ideen eine rasche Verbreitung ermöglicht. Die Medaille für die beste Zukunftsidee ist deshalb ganz bewusst auf fortgeschrittene Studierende und junge Absolventen der Technik-Fakultäten fokussiert.

Wie bewirbt man sich um den Preis?

Wurzer: Da gibt es zwei Kategorien von Playern. Einmal platzieren interessierte Unternehmen eine aktuelle

technologische Fragestellung auf der Plattform. Und dann gibt es die Kategorie der Lösungsvorschlagenden: Junge, unternehmensexterne Teams mit bis zu fünf Mitgliedern entwickeln Vorstellungen, wie diese Technik innovatorisch verbessert werden kann. Die Einreichfrist für 2019 beginnt am 1. Januar und endet am 31. Juli. Die Teams mit den interessantesten Lösungsvorschlägen werden zur Finalrunde in das MAN-Museum nach Augsburg eingeladen, wo sie gegeneinander im Wettbewerb antreten.

Welche Unternehmen können sich daran beteiligen?

Wurzer: Der Preis ist offen, die Unternehmen müssen nicht im Diesel-Kuratorium Mitglied sein. Unternehmen, die mitmachen, bezahlen lediglich eine Gebühr von 5000 Euro, die dazu beiträgt, den Wettbewerb gut auszustatten. Ein nicht zu unterschätzender Mehrwert der Unternehmensengagements ist, dass sie sich dadurch für Berufseinsteiger als mittelständisch geprägter Arbeitgeber ins Spiel bringen. Das ist umso wichtiger, als sie auf der kognitiven Beschäftigungskarte von Hochschul-Absolventen oft gar nicht auftauchen.

Spath: Ich kenne das Problem aus meiner Zeit als Vorstandsvorsitzender bei Wittenstein in Igersheim im württembergischen Hohenlohe. Das Unternehmen ist zwar unglaublich innovationsstark, doch wir hatten immer Sorge, dass wir zu wenig gute Software-Experten ins Unternehmen integrieren – einfach deshalb, weil sie uns bei der Stellensuche schlicht übersehen.

Haben Sie keine Bedenken, dass die Diesel-Affäre Ihrem neuen Preis Wind aus den Segeln nehmen wird?

Spath: Dieselgate darf nicht mit Rudolf Diesel gleichgesetzt werden. Die Persönlichkeit Rudolf Diesel steht für ein untadeliges Wertebild.

Wurzer: Für eine Umbenennung des Preises gibt es keinen Anlass. Bei jetziger Diskussion geht es nicht um die Diesel-Technologie, sondern um eine Manipulation bei Abgastest in Automobilen. Der Dieselmotor ist der erfolgreichste fossilbefeuerte Antrieb überhaupt. Die weltweite Schifffahrt basiert darauf. Weder bei Professoren noch bei Studierenden wird die Dieselmotor-Technologie in Zweifel gezogen.

Spath: Erfinderpersönlichkeiten und das, was mit einer Erfindung gemacht werden kann, sind zwei Seiten einer Medaille. Die Person Rudolf Diesel ist als Erfinder genauso untadelig wie es Otto Hahn mit seiner erfolgreichen Kernspaltung war.



DIE DIESELMEDAILLE wurde 1953 von Eugen Diesel, dem Sohn des Innovators Rudolf Diesel, erstmals vergeben. Verliehen wird die Dieselmedaille vom gemeinnützigen Deutschen Institut für Erfindungswesen. Die Liste der Preisträger liest sich wie ein Who's who deutscher Erfinder. Seit 2011 wird die Medaille in vier Kategorien vergeben, ab Herbst 2019 zusätzlich auch für die beste Zukunftsidee.