Wirtschaft

im nördlichen Rheinland-Pfalz

Rhein-Zeitung

2/2018 | Die regionale Wirtschaftszeitung der Rhein-Zeitung | 3,50 Euro | 88914

Fotos: Björn Wylezich/lassedesignen/stock.adobe.com - Collage: Alexander Altenberg

Es wird eng

Interview mit Joachim Altmann über die Entwicklungen im Gütertransport

Der Verkehrsausschussvorsitzende der IHK Koblenz, Joachim Altmann empfiehlt der verladenden Wirtschaft, feste Partnerschaften mit Betrieben der Transport- und Logistikbranche einzugehen. Warum, beschreibt er kenntnisreich im Interview mit WIRTSCHAFT.
Zudem bricht er eine Lanze für junge Auszubildende und sieht in mehr Wertschätzung einen Ansatz zur Lösung von Nachwuchssorgen. Die Mitarbeiter im eigenen Speditionsunternehmen nennt er anerkennend „Mitdenker".
Weitere Themen im Top-Thema-Gespräch: Autonomes Fahren und Lkw, Verkehrsinfrastrukturprojekte sowie steigende Transportentgelte.

Mehr auf den Seiten 2/3

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

zur richtigen Zeit am richtigen Ort zu sein, das ist schön – wer möchte das bestreiten? Stau und Stillstand sind nervenaufreibend und kräftezehrend, besonders wenn Termine drängen.

Damit Waren, Güter und Dienstleistungen just in time am richtigen Ort ankommen, ist eine ausgetüftelte Logistik und das passgenaue Zusammenspiel von Akteuren der verladenden Industrie und der Transport- und Logistikbranche wichtig. Mit Joachim Altmann steht uns in der aktuellen Ausgabe ein ausgewiesener Experte zur Seite, der die Entwicklungen der Branche beobachtet, den Finger in die Wunde legt und Politik und Wirtschaft zu Entscheidungen drängt.

Zur Infrastruktur, auf die wir als Bürger, Konsumenten und Unternehmer angewiesen sind, zählen nicht nur die klassischen Straßen, sondern auch die Wasserstraßen. Gleich mit drei Flüssen ist unsere Region, das nördliche Rheinland-Pfalz, gesegnet: dem Rhein, der Mosel und der Lahn. An den Schnittstellen dieser Flüsse, haben sich wichtige Häfen angesiedelt, die in den vergangenen Jahren ihre Kapazitäten ausgebaut haben, hervorragend an das Straßennetz angebunden sind und in vielen Fällen auch über einen Gleisanschluss verfügen – hierzu mehr im Dossier.

Schon in vergangenen Ausgaben haben wir den Blick auf Kooperationen von Wirtschaft und Wissenschaft gelenkt. Nachdem der Präsident der Hochschule Koblenz, Prof. Dr. Kristian Bosselmann, sich als neuer Vorsitzender der Wirtschafts- und Wissenschaftsallianz Koblenz (WWA) etabliert hat, teilt er seine Gedanken zum Thema regionale Stärke im Kapitel Geld & Geschäft mit uns.

Als aufstrebende Problemlöser präsentieren sich im selben Kapitel Studierende in Vallendar. Der Verein Confluentes, die studentische Unternehmensberatung der WHU, feiert im kommenden Jahr sein 25-jähriges Bestehen.

Angenehme Lektüre mit diesen und weiteren Themen wünscht Ihnen

Ihr
Hans Kary
Geschäftsführer rz-Media GmbH

Vom Hinterland nach Übersee

Branchenreport Binnenhäfen und die Schifffahrt auf Rhein, Mosel und Lahn sind bedeutende Wirtschafts- und Freizeitfaktoren in Rheinland-Pfalz und der Region. Die deutsche Binnenschifffahrt hat ihre Wurzeln in Rheinland-Pfalz.

Die deutschen Häfen zählen zu den besten Umschlagplätzen der Welt: Sie sind als Logistikdienstleister und Wachstumsmotoren für die Volkswirtschaft von großer Bedeutung – und ohne sie wäre Deutschlands Rolle als eine der führenden Exportnationen nicht möglich. So heißt es zumindest im „Nationalen Hafenkonzept", das die Bundesregierung 2016 für einen Zehn-Jahres-Zeitraum verabschiedet hat. Fast jeder Wirtschaftszweig ist demnach auf funktionierende Häfen und gut ausgebaute Infrastrukturen angewiesen. Die Häfen verbinden die deutschen Unternehmen mit den Weltmärkten, sichern den Produktionsstandort, sind kostengünstige Dienstleister der deutschen Unternehmen – und sind Aushängeschilder für den Wirtschaftsstandort.

Dabei fand die erste deutsche Binnenschifffahrt in Rheinland-Pfalz statt: Laut Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) haben Jäger während der Eiszeit vor 12 000 Jahren von Gönnersdorf bei Bad Breisig aus in Einbäumen den Rhein befahren. Auf den Einbaum geht demnach auch die Schiffbautradition der Kelten zurück – und deren älteste Exemplare stammen aus Rheinland-Pfalz: das in einen Mainzer Grabstein gemeißelte „Blussus-Schiff", das „Neumagener Weinschiff" oder die acht „Mainzer Schiffe" (ein Frachtschiff, ein Reiseschiff für Staatsbeamte und mehrere leichte Ruderboote zur Überwachung der Rheingrenze). Im Mittelalter entwickelt sich der Rhein zu einer der bedeutendsten Wasserstraßen Europas, auf der über mehrere Jahrhunderte Treidel-, Schlepp-, Segel-, Dampf- und Dieselmotor-Schiffe verkehrt haben. 1877 wurde in Koblenz der Verein zur Wahrung der Rheinschifffahrts-Interessen (VzW) gegründet – der heutige Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW), eine Organisation zur Förderung des Verkehrssystems Wasserstraße-Schiff-Häfen. Auch die Mosel war schon zur Römerzeit ein wichtiger Transport- und Reiseweg zwischen Mittelrhein und Lothringen. Aber erst der mit dem Moselvertrag 1956 beschlossene Ausbau zur internationalen Wasserstraße schuf die Voraussetzung für die moderne Moselschifffahrt. Anders die Lahn: Erstmals wurde sie 1494 als Transportweg erwähnt, doch als Güterstraße spielt der Fluss seit 1981 keine Rolle mehr. Dafür floriert seit rund 40 Jahren die Sport- und Freizeitschifffahrt, vor allem zwischen Diez, Balduinstein und Limburg.

Im Dossier dieser Ausgabe bringen wir Ihnen den Binnenschifffahrtssektor im nördlichen Rheinland-Pfalz nahe. Wir sagen Ihnen beispielsweise, was eine Fischbauchklappe ist – und inwiefern mit ihr und anderen Maßnahmen gewährleistet wird, dass die Wasserstraßen Rhein und Mosel „intakt" bleiben. Im Fokus auch: die Binnenhäfen der Region und die Marina Neuwied, ein Investorenprojekt für die Entwicklung eines ehemaligen Pionier- und Yachthafens. Was die Binnenschiffer umtreibt, erklärt ein Partikulier, der im Koblenzer Hafen Ladung löscht. Und der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) formuliert im Interview die drängendsten Wünsche der Branche.

Mehr zum Thema ab Seite 9

Binnenhäfen verbinden deutsche Unternehmen mit den Seehäfen, sind kostengünstige Dienstleister – und Aushängeschilder für regionale Wirtschaftsstandorte.

Foto: hykoe/stock.adobe.com

Kontakt

Bitte schreiben Sie uns!

Wie finden Sie die vorliegende Ausgabe der „Wirtschaft im nördlichen Rheinland-Pfalz"? Wir freuen uns auf Ihre Anregungen und Reaktionen. Schreiben Sie uns Ihre Meinung per **E-Mail** an wirtschaftszeitung@rhein-zeitung.net

Schrei vor Glück
HALBE Rahmen hat doppelt Grund zur Freude. **SEITEN 6 und 8**

Back to Business
Betriebliches Eingliederungs-Management hilft. **SEITEN 22/23**

Dada in Remagen
Blick auf das Arp Museum Bahnhof Rolandseck. **SEITEN 28/29**

Inhalt

Bad Marienberg
Köstliche Kunst
Café Wäller bietet Backwaren und Confiserie, auch mit überraschender Füllung. **SEITEN 4/5**

Aktuelles
Steinmeier zu Gast in der Region
Menschen, Auszeichnungen und Veranstaltungen im nördlichen Rheinland-Pfalz. **SEITEN 6/7**

Dossier
Bedeutende Wasserwege
Rhein und Nebenflüsse sind Motor für die wirtschaftliche Entwicklung der Region. **SEITE 9**

Schifffahrt
Flotte Flusspassage
Wie der schnelle Warenverkehr zu Wasser in Rheinland-Pfalz gesichert wird. **SEITE 10**

Hafen-Stopp
Kapitän auf der „Aquitaine“
Niederländer Josef Teunisse erzählt aus seinem Leben als Binnenschiffer. **SEITE 11**

Gütertransport
Die dritte Dimension
Rheinhäfen bieten sich neben Straße und Bahn als Verkehrsträger mit Potenzial an. **SEITEN 12/13**

Interview
Investition und Kostenreduktion
Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt benennt seine Kernforderungen. **SEITE 14**

Neuwied
Wohnen mit Rheinblick
Aus BW-Hafen soll ein Quartier mit Yachthafen und Hotelanlage werden. **SEITE 16**

Netzwerk
Wettbewerb der Regionen
Wirtschaft und Wissenschaft vertiefen ihre Zusammenarbeit. **SEITE 17**

WHU
Studierende beraten Mittelstand
Der Verein Confluentes e.V. verbindet Studium mit Berufserfahrung. **SEITEN 18/19**

Business
Wissen am laufenden Band
Neue Bücher aus dem Wirtschaftsprogramm der Verlage. **SEITEN 20/21**

Statistik
Aus Baby- wird Rentnerboom
Auswirkungen des demografischen Wandels auf den Pflegebedarf in Rheinland-Pfalz. **SEITE 24**

Neugier
Buchtipps von Machern
Empfehlungen von Andreas Hermann, Dominic Multerer und Fabian Göttlich. **SEITE 25**

Change Management
Wie Wandel gelingt
Die Veränderungsexperten Klaus Doppler und Winfried Berner geben Rat. **SEITEN 26/27**

Schreibtisch der Macher
Katharina Schlag
Neue Geschäftsführerin der WFG Westerwaldkreis legt Wert auf regionale Vernetzung. **SEITE 32**

Da der Berufskraftfahrernachwuchs fehlt und auch Marktteilnehmer als Folge von Marktbereinigung oder ungeklärter Unternehmensnachfolge ausscheiden, kann es für die Industrie und das produzierende Gewerbe dienlich sein, sich künftig feste Partner in der Transportbranche zu suchen und stabile Bindungen aufzubauen.

Foto: assetseller/stock.adobe.com

Weckruf aus der Transport- und Logistikbranche

Interview Die Zahl der deutschen Speditionsunternehmen sinkt. Die verladende Wirtschaft sollte sich frühzeitig orientieren und feste Partnerschaften mit Betrieben der Transport- und Logistikbranche eingehen, empfiehlt IHK-Verkehrsausschussvorsitzender Joachim Altmann.

Herr Altmann, es ist ein oft formuliertes Ziel, die Straßen zu entlasten und vor allem den Waren- und Gütertransport auf die Schiene oder andere Transportwege zu verfrachten. Wie bewerten Sie die künftige Entwicklung?

Wir alle wissen, dass der Straßenverkehr nahezu 80 Prozent der Transportleistung aller Verkehrsträger darstellt. Mal angenommen, wir würden zehn Prozent des Gütertransports von der Straße auf die Bahn verlagern, dies würde für die Bahn eine annähernde Steigerung der Transportleistung um 50 Prozent bedeuten. Dem ist die Bahn nicht gewachsen. Sie ist ein hervorragender Partner im Bereich Massentransporte und nicht zeitkritische Transporte, aber was wir derzeit mit Internethandel oder im Bereich von Transporten mit 24/48/72-Stunden-Laufzeiten erleben, das kann und will die Bahn nicht als Ziel sehen. Sie hat Trassenkontingente und Fahrpläne hierzu. Sie kann nicht „flexibel“ reagieren. Ich sage dies nicht wertend, sondern mit einem realistischen Blick und ich glaube, sie ist selbst auf dem besten Weg, dies zu erkennen.

Was heißt das für Ihre Branche?

Das Wachstum des Güterverkehrs auf der Straße wird in ganz Europa noch weiter vorausschreiten. Eine Zunahme von mindestens 15 Prozent in zehn Jahren ist prognostiziert.

Auch wenn Lkw-Fahrer fehlen? Die Branche sucht doch händeringend nach Nachwuchs…

Auch wenn das fahrende Personal fehlt. Wir müssen dann vielleicht andere „Behältnisse“ schaffen, also Maße und Gewichte und die Gesamttonnage neu definieren.

Sie verfolgen das Ziel, die Lkws länger zu machen?

80 Prozent aller Transporte sind volumengeprägt, das heißt, sie erreichen nicht das zulässige Gesamtgewicht eines Lkw von 40 Tonnen. Selbst wenn man die Lkw länger

ZUR PERSON

Als Speditionsleiter der Gebrüder Schröder GmbH & Co. KG in Ebernhahn kennt **Joachim Altmann** (52) das operative Geschäft aus dem Effeff. Bereits 1939 wurde das Unternehmen gegründet und bietet neben den Kernkompetenzen Transport und Logistik auch Lagerflächen auf einem Areal von rund 17 Hektar.

Altmann ist ehrenamtliches Mitglied der **IHK-Vollversammlung** und zudem Vorsitzender des **Verkehrsausschusses** der IHK Koblenz – so ist er mit den Sorgen und Herausforderungen der Branche insgesamt vertraut. Foto: Linda Hammer/IHK Koblenz

Impressum

„Wirtschaft im nördlichen Rheinland-Pfalz“
die Wirtschaftszeitung der Rhein-Zeitung
vom 20. April 2018.

Herausgeber: Mittelrhein Verlag GmbH, 56055 Koblenz

Verleger und Geschäftsführer: Walterpeter Twer
Geschäftsführer: Thomas Regge

Chefredakteur: Peter Burger

Redaktion: Andreas Valentin, Barbara Malik
BESTFALL Agentur - Public Relations - Events, www.bestfall.de

Mitarbeit: Andreas Autzen, Julia Eckelt, Bernd Fabritius, Irmela Heß, Nadine Kuhnigk, Wolfgang K. Lembach, Ulla Ruths, Marie Wagner

Layout: Armin Lehmler, Alexander Altenberg

Anzeigen: rz-Media GmbH, 56055 Koblenz

Geschäftsführer: Hans Kary

Druck: Industriedienstleistungsgesellschaft mbH, 56072 Koblenz

Index

Personen SEITE

Alsdorf, Klaus 16
Altmann, Joachim 1, 2, 3
Arndt, Robert 13
Arp, Hans 28, 29
Baunach, Marie Christin 6
Beck, Dr. Christoph 7
Benchakroun, Junes 18, 19
Berner, Winfried 26, 27
Bodsch, Mareike 10
Bosselmann, Dr. Kristian 1, 17
Buchner, Erich 4, 5
Buchner, Ute 4, 5
Büdenbender, Elke 6
Cézanne, Paul 29
Cranach, Lucas 29
Daferner, Felix 6
Deuster, Jan 12
Doppler, Klaus 26, 27
Dreyer, Malu 6
Dübner, Christian 9
Ensel, Petra 13
Gallwitz, Klaus 29
Gotthardt, Frank 7
Göttlich, Fabian 25
Gramsch, Ulrich 13
Hagenbach, Marguerite 28
Halbe, David 8
Halbe, Heinrich 8
Halbe, Hubert 8
Hammes, Stephan 6
Hannappel, Max 32
Hennemann, Sarah 7
Henrich, Björn 6
Hentschel, Annika 18, 19
Hepwoth, Barbara 29
Hermann, Andreas 25
Hofmann, Franz 6
Hönig, Lars 12
Jansen, Dr. Peter 16
Jensen, Klaus 6
Kiefer, Anselm 29
Kimma, Thomas 12
Kornhoff, Dr. Oliver 29
Krauss, Markus 6
Kriesten, Julian 19
Kub, ChrisMax 7
Kux, Klaus 12
Langner, David 7
Liebermann, Max 29
Meier, Richard 29
Merkel, Angela 28
Mertes, Fabian 10
Merz, Jakob 19
Missbach, Steffen 7
Molzberger, Otto 4
Multerer, Dr. Dominic 25
Multhaup, Daniel 7
Munch, Edvard 8
Nester, Matthias 17
Pohl, Sabrina 16
Puchtler, Frank 9
Raiffeisen, Friedrich Wilhelm 6
Reindl, Franz Josef 13
Rödelbronn, Nils 19
Schäfer, Petra 6
Scheyer, Heinz 9
Schlag, Katharina 6, 32
Schmodde, Neil 19
Schreiber, Daniel J. 29
Schuster, Alfons 12
Seiffert, Claudia 29
Spieß, Fabian 14
Steinmeier, Frank-Walter 6
Stuhlmacher, Paulina 19
Taeuber-Arp, Sophie 28, 29
Teunisse, Josef 11
Thomas, Christoph 6
Thomas, Dietrich 6
Walter, Marie 19
Wasmuth, Johannes 28
Weiß, Adolf 4, 5
Wessels, Jo 6
Wieczorek, Bernd 7

Unternehmen SEITE

ADAC Mittelrhein 7
alles-event.com 31
Arp Museum Bahnhof Rolandseck 1, 28, 29
BBS Westerburg 6
Beiselen Lagerei- und Umschlag 13
Bendorfer Umschlag- und Spedition 12
BV der Deutschen Binnenschifffahrt 1, 9, 14
BVMW 7
Café Baumann 5
Café Wäller 4, 5
CompuGroup Medical SE 7
Confluentes 1, 18, 19
Contargo Rhein-Main 13
Deutsche Wein- und Sommelierschule 6
Dominic Multerer 25
EVM 7
Gebrüder Schröder 2, 3
Häcker's Grand Hotel Bad Ems 30
Haeger & Schmidt Logistics 12
Hafenbetriebe RLP 13
HALBE-Rahmen 1, 6, 8
Hochschule Koblenz 1, 7, 17
Hotel Schloss Engers 30
Hotel Stein-Schiller's 6
Hotel Tannenhof 30
HöV 17
HwK Koblenz 5
IHK Koblenz 1, 2, 3 6, 9, 17, 25, 32
International Wine Institute 6
Koblenz Kongress 6
KSK Rhein-Hunsrück 6
Landeshafen Lahnstein 13
Lyhs und Gondert 7
Marina Neuwied 1, 16
Marineexpert Boote und Yachten 16
Marketing-Club Rhein-Mosel 6
Matoi 6
Max Molkenthin Visuals 7
Mercedes Benz 7, 11
Mosellandtouristik 9
Motor-Yacht-Club Neuwied 16
Oiltanking Deuschland 12
Pro Lahn 9
ProWein 6
PTHV 17
ReWied 16
Rheinhafen Bendorf 12
Rheinhafen Koblenz 11
Rhenus 13
SB-Warenhaus Globus 6
Schreiber Logistik 12
Simon-Kucher & Partners 18
Sparkasse Koblenz 7, 17
Stat. Landesamt 11, 24
Stiftung Hans Arp und Sophie Taeuber-Arp e.V. 29
Thomas Magnete 6
Uni Koblenz-Landau 17
VDFFI 25
Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen VBW 1
Verein zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen VzW 1
Wasser und Schifffahrtsamt Koblenz WSA 10
Werner Murrer Rahmen 8
WFG Westerwaldkreis 6, 32
WHU 1, 17, 18, 19
WWA Koblenz 1, 17
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ZKR 9
ZFH 7, 17

machen würde, würde man immer noch nicht an das zulässige Gesamtgewicht herankommen. Es gibt also Spielraum. Und unter uns gesagt, ob ein Auflieger 13,60 Meter, 16 Meter oder 17 Meter lang ist, das fällt keinem auf. Es wird die Mähr geschürt, da kämen Giga- und Monstertrucks – dem ist aber nicht so.

Nochmal zum Fahrermangel: Wird das Defizit dank eines Zuwachses an Berufskraftfahrern aus Mittel- und Osteuropa verringert?
Auch in Osteuropa sind die volkswirtschaftlichen Zusammenhänge positiv zu betrachten. Die Lohndifferenz eines Fahrers aus Osteuropa zu uns in Deutschland ist zwar noch groß, aber nicht so erheblich, dass er dafür noch alles in Kauf nehmen würde, wie Trennung von Ehepartner und Familie, Kosten für Wohnung und so weiter. Anders formuliert: Nicht das Fahrpersonal kommt aus Osteuropa – wenn, kommen Fahrpersonal plus Fahrzeug hierher, weil letztlich andere Transportentgelte bezahlt werden. Derzeit erbringen knapp 60 Prozent inländischer Fahrzeuge und knapp unter 40 Prozent ausländischer Fahrzeuge die Mautleistung in Deutschland. Künftig wird die Mautleistung deutscher Fahrzeuge abnehmen und die osteuropäischer stetig zunehmen.

Was folgt hieraus für die deutsche Unternehmenslandschaft?
Deutsche Transportunternehmen mit bis zu zehn Fahrzeugen werden in den nächsten Jahren numerisch geringer. Die, die übrig bleiben, werden größer.

Werden die Transportentgelte für die in Anspruch nehmenden Unternehmen dann teurer?
Letztlich ja. Anders als in den letzten 20 Jahren werden die Frachtkosten dauerhaft steigen. Die deutsche Wirtschaft brummt, also brauchen wir viele Transporteinheiten. Diese sind aber aufgrund der Personalsituation und auch aus der Situation heraus, dass sich viele Marktteilnehmer verabschieden, nicht beliebig nach oben erweiterbar. Das heißt, es gibt Kapazitätsengpässe. Die verladende Wirtschaft wird sich festlegen müssen, mit wem sie dauerhaft arbeiten möchte. Die Haltung, wir schauen mal, wen es am Markt gibt und dann bekommen wir sicher 20 Angebote von 20 differenzierten Spediteuren, gehört demnächst der Vergangenheit an.

Es geht künftig also um gewachsene Bindungen?
Genau. Ich sage Ihnen voraus, Geschäfte werden demnächst mit Personen und Menschen gemacht, die zusammen passen und dauerhaft eine Partnerschaft auf Augenhöhe generieren wollen. Zusammenarbeit, nur um ein Geschäft zu machen, das wird aufhören.

Stichwort Autonomes Fahren und Lkw …
Das wird kommen, wir sehen das am Beispiel Pkw. Dennoch muss jemand in unserem Business noch den letzten Schritt machen, sprich an die Rampe fahren: Fahrzeuge öffnen, Fahrzeuge verschließen. Da wird der kraftfahrende Mitarbeiter und Mitdenker sicherlich immer seine Berechtigung haben. Und sollte er das nicht machen, macht er übergreifende Tätigkeiten. Vor 30 Jahren musste der fahrende Mitarbeiter stark mit dem Körper arbeiten, sprich Aufladen, Abladen und so weiter. Heute ist die Tätigkeit in Bezug auf Wahrnehmung, Autobahn und Einflüsse von außen belastend.

Hören Sie als Vorsitzender des IHK-Verkehrsausschusses auch Klagen, dass es an Speditions- und Logistikkaufleuten fehlt?
Im Gegenteil. Das ist nach wie vor ein als sehr interessant angesehener Beruf, auch als Startpunkt, um in andere Berufe oder Positionen zu kommen, beispielsweise in industriellen, weiterverarbeitenden Unternehmen. Denn Speditions- und Logistikkaufleute legen den Blick nicht rein auf das Produkt, sondern fragen ganzheitlich, wie es zu schaffen ist, innerhalb eines fixierten Zeitraumes mit möglichen Kapazitäten eine Aufgabe umzusetzen, und den Kunden wie auch alle handelnden Personen zufrieden zu stellen. Entscheidungsfreudigkeit und Lösungsorientiertheit lernen sie fast in keiner anderen Position so gut wie in diesem Beruf.

Lassen Sie uns auf Verkehrsinfrastrukturprojekte blicken: Wie bewerten Sie die Entwicklung als Unternehmer und als Vorsitzender des Verkehrsausschusses der IHK Koblenz?
Drei Dinge dazu: Ad eins, es gibt Bundesländer, die Planungskapazität haben: Bayern hat diese vor Jahren umgesetzt und Baurecht rund um viele Projekte herbeigeführt. In Rheinland-Pfalz und anderen Bundesländern wurde diese Chance verpasst. Ad zwei, wenn ich jetzt höre, es gibt einen Etat und es wurden viele Planstellen geschaffen, frage ich mich dennoch, wo finden sie die Menschen hierzu? Es kommt doch derzeit keiner, der Bauingenieurwesen studiert hat, zu einer Verwaltung. Das ist auch eine Frage der Entlohnung. Kurzum, derjenige, der bereits Baurecht erlangt hat, ist jetzt am Drücker – nicht Rheinland-Pfalz; es gibt nicht ausreichend Personal, welches Planungen vornehmen kann, die Verantwortlichen aus der Politik haben die Zeichen der Zeit nicht erkannt. Schade. Ad drei, schauen Sie mal beispielsweise auf den Autobahnanschluss Daun in der Eifel: Seit 20, 30 Jahren passiert da nichts. Darüber hinaus fehlen aktuell weitere Ressourcen, sprich die Umsetzer, sprich Baukapazitäten.

Transportunternehmen auf der Straße können viel flexibler agieren als die Bahn mit ihrem festen Trassenkontingent und starren Fahrplänen, betont Schröder-Speditionsleiter Joachim Altmann. Er rechnet mit einer Zunahme der Gütertransporte auf der Straße um etwa 15 Prozent innerhalb der nächsten zehn Jahre.
Foto: Bernhard Huber/Spedition Schröder

NACHGEFRAGT: LUFTREINHALTUNG

Das Jahr 2018 steht im Zeichen großer Anstrengungen, die europäischen Luftqualitätsstandards einzuhalten. Welchen Beitrag können Speditionsunternehmen leisten, um saubere Luft in Städten zu gewährleisten?

Joachim Altmann: „Wir haben momentan 47 Millionen Pkw in Deutschland, davon sind 20 Prozent der Euro-6-Norm und 60 Prozent der Euro-4- und Euro-5-Norm zuzuordnen. Fast alle deutschen Transportunternehmen haben ihren Fuhrpark mehrheitlich auf Euro-6-Fahrzeuge umgestellt. Das ist die momentan sauberste verfügbare Norm. Den Lkw als Verursacher der Emissionen zu sehen, kann ich nur mit einem milden Lächeln beantworten. Das belegen auch Statistiken. Was viel interessanter ist: 60 Prozent aller Heizungen in Deutschland sind älter als 15 Jahre. Was da im Keller steht, ist Steinzeit. Von dort kommen riesige Emissionen."

NACHWUCHSSORGEN UND KONSEQUENZEN

In den nächsten 10 bis 15 Jahren wird aufgrund der **Alterspyramide** die Hälfte der aktiven deutschen Kraftfahrer ausscheiden, sagt Joachim Altmann, Vorsitzender des Verkehrsausschusses der IHK Koblenz. Im Unterbau komme lange nichts nach, weil zum einen versäumt wurde, den Beruf des Kraftfahrers attraktiv darzustellen, und sich zum anderen die **Erwartungshaltung** der Jugendlichen verändert hat. „Die Themen Freundeskreis und Freizeitverfügbarkeit haben einen hohen Stellenwert, was schlecht in Einklang mit den Anforderungen im Transport- und Speditionsgewerbe oder auch im Taxi- und Busgewerbe gebracht werden kann", so Altmann. Die Konsequenzen für die Betriebs- und Volkswirtschaft sind erheblich: „Es wird Kapazitätsengpässe im Bereich Transportwesen in der Bundesrepublik geben. Es kann alles nicht mehr so schnell und in der gewohnten Art und Weise umgesetzt werden. Viele logistische Ideen, wie „Just in Time" oder verringerte Lagerhaltung, müssen dann neu überdacht werden", so Altmann.

Einen **Lösungsansatz** erkennt Joachim Altmann darin, die Sicht auf den Beruf und die Wertschätzung zu ändern: „Mir tut es immer weh, wenn der schlechteste Studierende nach außen ein höheres Ranking hat als der beste ‚fahrende Mitarbeiter und Mitdenker'. Das sind ganz super Typen, die verantwortungsbewusst und Könner sind – Frauen wie Männer. Wir haben in Deutschland fast drei Millionen Studierende, ein Trend, der mit Status- und Kastendenken einhergeht." Aber das werde sich ändern: „Vor 20 Jahren galt eine Lehre als Gas-Wasser-Installateur oder Elektriker Mega unhip; momentan ist es total hip, ein eigenes Unternehmen in diesem Bereich plus fünf, sechs Mitarbeiter und eine richtig prima Kundschaft zu haben." Joachim Altmann appelliert, auf Augenhöhe zu argumentieren, sich nicht als „Handlanger der verladenden Industrie", sondern als wertvoller Partner der Volkswirtschaft zu sehen.

Fast zu schade zum Anschneiden: Viele Torten sind Kunstwerke, handgefertigt, mit viel Liebe zum Detail.
Foto: Café Wäller

Kreationen aus Zucker und Kuvertüre

Café Wäller Die Hasen aus der Marienberger Confiserie bringen keine Ostereier, sondern schmelzen auf der Zunge dahin.

Kaffeearoma und ein warmer Duft von Gebäck und Schokolade hängen in der Luft. Im Herzen des Westerwaldes, im Café Wäller in Bad Marienberg, schaffen Ute und Erich Buchner mit leckeren Kreationen eine heimelige Atmosphäre für ihre Gäste.

„Schon als mein Urgroßvater Otto Molzberger vor knapp 90 Jahren den Betrieb am heutigen Standort in der Bismarckstraße 14 gründete, wollte er einen Treffpunkt schaffen für die Bürger der Stadt", erzählt Erich Buchner. Dies zeigt auch der Name, den Otto Molzberger seinerzeit wählte: „Café Wäller" nimmt Bezug auf den alten Wahlspruch des Westerwaldvereins „Hui! Wäller? – Allemol", der sich aus dem Gedicht des Heimatdichters Adolf Weiß ableitet: Das Hui hat mich der Sturmwind gelehrt, wenn wild er über die Heide fährt, und „Wäller" wir ja „allemol" sind, wir trotzen dem Regen, dem Schnee und dem Wind …

> „Wir haben schon einiges in die Ostereier eingepackt. Kunden kommen mit Ringen oder anderen Schmuckstücken."
>
> Erich Buchner, Bäcker- und Konditormeister

Auch heute noch treffen sich verschiedene Generationen regelmäßig zum gemütlichen Frühstück oder Kaffeeklatsch im Café. Damit sie es sich richtig gut schmecken lassen können, stehen Erich Buchner und sein Team jeden Morgen – außer sonn- und montags – bereits um vier Uhr in der Backstube. „Am Anfang der Woche werden in der Confiserie Pralinen gemacht und Schokolade gegossen, Ende der Woche stehen die Torten, auch Sondertorten, auf dem Programm", sagt der Bäcker- und Konditormeister. Brot und Brötchen backt das Wäller-Team täglich.

Zur Osterzeit gehen vor allem Buttersandmassenlämmchen und zart schmelzende, handgeschöpfte Pralinen über die Theke, und im Cafébetrieb sind hausgemachte Trinkschokolade oder Orange-Ingwer- und Holunder-Zitrone-Heißgetränke sowie heißer Apfelstrudel besonders begehrt. Die Osterzeit ist nach Weihnachten die zweite Hochsaison des Familienbetriebs. Ab Mitte Februar gießen Buchner und sein Team erst Osterhasen, danach Präsenteier aus Schokolade. Ab etwa zwei bis drei Wochen vor Ostern steigt der Umsatz mit diesen Produkten, denn dann sind diese Köstlichkeiten gefragt. „Wir haben schon einiges in die Ostereier eingepackt. Kunden kommen mit Ringen oder anderen Schmuckstücken", schmunzelt der Chef des alteingesessenen Familienbetriebs.

Nach Ostern zieht dann das Geschäft mit Hochzeits- und Konfirmandentorten an. „Das ist keine Massenware, sondern jeder Kunde möchte seine Torte ganz individuell", so Buchner. Das Internet spiele eine große Rolle: „Die Kunden zeigen ihre Handys und sagen, ‚so soll unsere Torte aussehen'." Das ist dann der Moment, in dem Ute Buchners Stunde schlägt: Größe, Gestaltung und Füllung werden im Gespräch mit der „guten Seele des Hauses" – wie es Erich Buchner ausdrückt – meist sonntags bei Kaffee und Probeessen von Tortenfüllungen festgelegt. An diesem Tag haben die Kunden in der Regel arbeitsfrei.

Ute Buchner ist im Verkauf ebenso tätig wie im Service. Sie koordiniert und zieht die Fäden hinter den Kulissen. „Auf individuelle Anfertigungen, gute Beratung und originelle Verpackungen legen unsere Kunden großen Wert", sagt sie. Mit viel Liebe zum Detail entstehen Torten, die oft eine sehr persönliche Handschrift tragen und oft auch als Kunstwerke durchgehen könnten: beispielsweise eine 60 Zentimeter große Yacht, ein Fitnessstudio, eine Gucci-Handtasche, ein Bierglas, ein Reisekofferset – alles natürlich aus Tortenteig, gibt Erich Buchner Einblick in die kreative Seite des Konditorhandwerks.

Auch Torten mit Fotomotiven sind bei Café Wäller erhältlich. Online können Kunden Zuckerfolien bestellen und diese mit Hochzeits- oder Konfirmandenbildern bedrucken lassen. Eine Alternative für Firmenkunden sind Petit Fours – kleine feine Kuchen-Kunstwerke mit dem Firmenlogo auf Zuckerfolie. Besonders im Frühjahr sind diese als Giveaways für Messen gefragt. Das Firmenkundengeschäft floriere auch im November mit Blick auf Weihnachten und den Jahreswechsel. „Dann läuft die Herstellung von Firmenpräsenten beinahe im Akkord", sagt Buchner. Besonders nachgefragt würden dann vor allem Schokoladen mit Eigenbanderolen und Firmenlogo, Stollen, mit Pralinen gefüllte Nikolausstiefel, Pralinenpackungen oder mit Trüffel gefüllte Sektflaschen als Geschenke für Mitarbeiter, Kunden und Geschäftspartner.

März 2018: Bereits zum zweiten Mal zählt das Fachmagazin „Der Feinschmecker" das Café Wäller in Bad Marienberg zu den besten Cafés in Deutschland. Darüber freuen sich Erich und Ute Buchner.
Foto: Roeder-Moldenhauer/Café Wäller

„Bei unseren Produkten steht die Verbundenheit zur Region im Vordergrund", betont Buchner. „Wir verwenden Brände von regionalen Destillateuren bei der Trüffelherstellung, Mehl aus einer Westerwälder Mühle sowie Eier vom heimischen Lieferanten und setzen auf Naturstrom." Die Brennereien wiederum und auch einige Hotels der Region verkaufen die Backwaren und Schokoladen von Café Wäller. „Das ist eine Win-win-Situation", freut sich Buchner.

1988 hat Erich Buchner das Unternehmen zusammen mit seiner Frau von seinem Vater übernommen und seitdem das Angebot stetig erweitert. 1989 kam die erste Pralinentheke in den Laden, was den Beginn der Pralinenherstellung bedeutete. Seit 2005 werden hochwertige Schokoladentafeln hergestellt, unter anderem die „Original Westerwaldsteig-Schokolade" mit Wandermotiven."

> „Wir verwenden einheimische Brände bei der Trüffelherstellung, Mehl aus einer Westerwälder Mühle sowie Eier vom heimischen Lieferanten und setzen auf Naturstrom."
>
> Erich Buchner, Café Wäller

Dass im Café Wäller selbst Schokolade hergestellt wird, ist

ZUR PERSON

Name: Erich Buchner

Funktion: Konditormeister und Inhaber des Café Wäller in Bad Marienberg

Alter: 56 Jahre

Familie: verheiratet, 4 Kinder

Beruflicher Werdegang: Konditorlehre, Bäckerlehre, Abitur, Meisterprüfung

Auszeichnung: „Beste Cafés in Deutschland" des Branchenblatts „Feinschmecker" (erstmalig im März 2014, erneut im März 2018)

Hobbys: Radfahren, Wandern, Skilaufen

Persönliche Philosophie: Jedes Maß der Kritik sollten die eigenen Fähigkeiten sein.

Bei Café Wäller kennt die Kreativität wenig Grenzen: Torten werden nach individuellem Kundenwunsch gefertigt und tragen oft eine sehr persönliche Handschrift. Foto: Café Wäller

für Buchner eine Herzensangelegenheit, hatte doch Schokolade aus seiner Sicht für lange Zeit das Image einer Massenware und damit keinen hohen Stellenwert. „Es war uns ein besonderes Anliegen, ein solch tolles und beliebtes Produkt veredelt und mit hoher Qualität anzubieten, handgefertigt und aus reiner Kuvertüre“, erklärt er. „Wir wollten Schokolade aus der Ecke der billigen Kindernascherei herausholen und speziell für Erwachsene besondere Sorten anfertigen.“ Etwa 50 Sorten gibt es inzwischen.

„Hui! Wäller? – Allemol.“
aus einem Gedicht des Heimatdichters Adolf Weiß

Bei Temperaturen über 25 Grad gehe das Geschäft mit Schokolade und auch der Verkauf von Torten allerdings rapide zurück. Die Wäller-Produkte sind hitzeempfindlich, Schokolade lässt sich bei Hitze nicht gut nach Hause transportieren – auch der Hunger geht in der warmen Jahreszeit zurück. Gefragt sind dann vornehmlich fruchtige Obsttörtchen, alles rund um die Erdbeere und die Himbeere laufe dann gut, wie auch das Eis aus der hauseigenen Herstellung.

Vor knapp 30 Jahren hielt im Café Wäller eine Pralinentheke Einzug. Pralinen, Trüffel und Schokoladen sind handgeschöpft und entstehen in der hauseigenen Confiserie. Foto: Roeder-Moldenhauer/Café Wäller

Der Betrieb hat sich an die wechselnden Anforderungen angepasst. „Wir arbeiten mit Arbeitszeitstundenkonten“, sagt Erich Buchner: Im Sommer, wenn es heiß ist, werden die Arbeitszeiten der 16 Teil- und Vollzeitkräfte reduziert und im Oktober, November und Dezember wieder aufgebaut.

Ursprünglich wollte Erich Buchner Ernährungswissenschaften studieren, wie es auch seine Gattin tat – doch als sich sein Vater von einem auf den nächsten Tag aus dem Betrieb zurückzog, begriff er dies als Chance, und den Schritt in die Selbstständigkeit und Führungsverantwortung hat er nie bereut. Er war auch geradezu naheliegend, da Buchner bereits sein Schulpraktikum und eine Ausbildung im Konditorhandwerk absolvierte – beides bei Café Baumann in Koblenz – und zeitnah die Meisterprüfung bei der Handwerkskammer Koblenz ablegte.

Der süße, herrliche Duft nach Backwaren ist sein lebenslanger Begleiter geworden – ein Duft, den er selbst nur noch nach Urlauben wahrnimmt, den aber seine Klassenkameraden früher ausgesprochen gerne mochten. „Wenn wir in die Schule kamen, sagten die immer, es riecht so gut.“ Seinen Geschmackssinn hält Erich Buchner auf Trab: Auf Messen hält er stets Ausschau nach neuen Rohstoffen, um neue Schokoladenkreationen zu entwickeln. Einige seiner Kunden, von denen er weiß, dass sie Genießer sind, dürfen diese dann testen und kommentieren. Sind sie zufrieden, sind es Erich und Ute Buchner auch – und das Café Wäller ist dann um eine weitere Köstlichkeit reicher.

REZEPT: MANDELHÖRNCHEN

Schnell gemacht und lecker: Mandelhörnchen – ein Rezeptvorschlag von Erich Buchner:

Zutaten:
500 g Marzipanrohmasse
250 g Zucker
45 g Eiklar
Prise Salz
Schale einer halben unbehandelten Zitrone abreiben
150 g Schokoladenkuvertüre

Herstellung:
Die Zutaten mit der Hand in einer Schüssel glatt arbeiten. 40-Gramm-Stücke abwiegen, die Stücke in gehobelten Mandeln rollen. Im Anschluss zu Hörnchen formen und diese auf ein mit Backpapier belegtes Backblech setzen.

Backen:
Bei 200°C mit geringerer Unterhitze oder Unterblech backen.
Backzeit circa 20 Minuten.

Überzug:
Die Enden der abgekühlten Mandelhörnchen in temperierte Schokoladenkuvertüre tauchen.

Aufbewahrung:
Am besten in einem luftdichten Behälter.

ANZEIGE

Begehrtes Geschäftsmodell mit top Ausstattung.

Profitieren Sie als Businesskunde¹ von attraktiven Sonderkonditionen und den umfangreichen Leistungen von Audi ServiceKomfort².

Ein attraktives Leasingangebot für Businesskunden¹:
Audi A4 Avant 2.0 TDI ultra, 6-Gang*
Lackierung: Brillantschwarz; **Ausstattung:** Audi phone box, Audi pre sense basic, Einparkhilfe hinten, Fahrerinformationssystem mit Farbdisplay, Geschwindigkeitsregelanlage, Komfortmittelarmlehne vorn, Licht-/Regensensor, Sitzheizung vorn, MMI Navigation, Anschlussgarantie 1 Jahr max. 60.000 km u. v. m.

monatliche Leasingrate inkl. Audi ServiceKomfort²
€ 297,90
Alle Werte zzgl. MwSt.

Leistung:	140 kW (190 PS)	Vertragslaufzeit:	36 Monate
Leasing Sonderzahlung:	€ 0,00	Monatliche Leasingrate	€ 258,00
Jährliche Fahrleistung:	20.000 km	Audi ServiceKomfort² monatlich:	€ 39,90

Ein Angebot der Audi Leasing Zweigniederlassung der Volkswagen Bank GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig. Bonität vorausgesetzt. Überführungskosten werden separat berechnet.
Abgebildete Sonderausstattungen sind im Angebot nicht unbedingt berücksichtigt. Alle Angaben basieren auf den Merkmalen des deutschen Marktes. Alle Werte zzgl. MwSt. Es besteht ein gesetzliches Widerrufsrecht für Verbraucher.
Angebot gültig solange der Vorrat reicht. Druckfehler, Irrtümer und Zwischenverkauf vorbehalten.

* Kraftstoffverbrauch, l/100 km: innerorts 4,9; außerorts 3,6; kombiniert 4,0; CO_2-Emissionen g/km: 104, Effizienzklasse A+.
Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO_2-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.

¹ Angebot gilt nur für Kunden, die zum Zeitpunkt der Bestellung bereits sechs Monate als Gewerbetreibender (ohne gültigen Konzern-Großkundenvertrag bzw. die in keinem gültigen Großkundenvertrag bestellberechtigt sind), selbstständiger Freiberufler, selbstständiger Land- und Forstwirt oder in einer Genossenschaft aktiv sind.
² Audi ServiceKomfort für Neuwagen beinhaltet Inspektion und Verschleiß der Audi Leasing, Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Str. 57, 38112 Braunschweig sowie die Audi Anschlussgarantie der AUDI AG, Auto-Union-Str. 1, 85045 Ingolstadt für gewerbliche Einzelabnehmer sowie ausgewählte Sonderabnehmer. Bei Überschreiten der vereinbarten Gesamtfahrleistung entfällt der Leistungsanspruch des Kunden. Leistungen der Audi Leasing sind gebunden an die Vertragslaufzeit.

Löhr Automobile Neuwied GmbH
Stettiner Straße 4–6, 56564 Neuwied, Tel. 02631 9150-200, www.audineuwied.de

löhr gruppe 1892

Foto: Valéry Kloubert/Thomas

Bundespräsident bei Thomas in Herdorf: Im Rahmen seiner Deutschlandreise hat **Frank-Walter Steinmeier** gemeinsam mit seiner Ehefrau Elke Büdenbender (2.v.l.) das Familienunternehmen im Landkreis Altenkirchen besucht. Begleitet wurden sie von der rheinland-pfälzischen Ministerpräsidentin **Malu Dreyer** und ihrem Ehemann Klaus Jensen (1.v.r.). Während eines Rundgangs mit – im Bild von links – den Geschäftsführern **Markus Krauss, Dietrich Thomas** und **Christoph Thomas** lernten die Gäste die Azubi-Werkstatt, die moderne, vollautomatisierte Fertigungsanlage nach dem Thomas-Produktions-Standard (TPS) sowie die Produktionslinie für das Kennfeldregelventil (KFR) kennen. Die Thomas Magnete GmbH ist ein führender Entwickler und Hersteller für elektromagnetische Aktoren in der Automobilindustrie, Mobilhydraulik sowie in anderen technologieintensiven Bereichen, zum Beispiel der Medizintechnik.

Vor seinem Besuch in Herdorf hatte Bundespräsident Steinmmeier bereits in **Flammersfeld** Station gemacht. Ein Programmpunkt war hier der Gang durch das Raiffeisenhaus, in dem **Friedrich Wilhelm Raiffeisen** von 1848 bis 1852 das Amt des Bürgermeisters ausgeübt hatte. Raiffeisen gilt als Gründer der genossenschaftlichen Bewegung.

Ein Schweizer soll es richten: Neue Aufgaben warten auf **Franz Hofmann** als Bereichsleiter der Koblenz Kongress und damit neuem Hallenmanager der **Rhein-Mosel-Halle** in **Koblenz.** Die Halle war für 33 Millionen Euro erneuert und 2012 wiedereröffnet worden, allerdings war sie bisher noch nicht so ausgelastet wie gewünscht. Das soll der 54-jährige, aus Südtirol stammende Schweizer nun ändern. Hofmann selbst sieht sich mehr als Vermarkter, nicht als Verwalter und hat schon eine klare Strategie: Die Stärken von Koblenz sollen ausgespielt werden, um Veranstalter in die Stadt zu locken. Franz Hofmann ist studierter Jurist und hat schon an verschieden Stationen in Deutschland und der Schweiz gearbeitet. Hofmann war lange als Bankier und im Eventbereich tätig und bringt somit vielseitige Erfahrung mit.

Foto: Sascha Ditscher

Archivbild: DIHK/Jens Schicke

Nächster Schritt in die digitale Zukunft: Die **„We do Digital"-Initiative** der Industrie- und Handelskammer geht in die zweite Runde. Zur Teilnahme am Wettbewerb ruft die **IHK Koblenz** Unternehmen auf, mit ihrer digitalen Erfolgsgeschichte voran zu gehen und andere Betriebe zu inspirieren. Noch **bis zum 14. Mai** können Start-ups und kleine oder mittlere Unternehmen mit bis zu 500 Beschäftigten, die der IHK angehören, ihre **Lösungsansätze** beispielsweise bei Themen wie IT-Sicherheit, Qualifizierung der Mitarbeiter oder Finanzierung unter www.WeDoDigital.de **einreichen**. Die Gewinner werden am 12. Juni 2018 auf der Cebit in Hannover gekürt. Neben einer Sonderausstellungsmöglichkeit auf dieser Messe, beinhaltet der Preis die Möglichkeit, das Unternehmen beim Empfang der „Welcome Night" am 11. Juni zu präsentieren. Ausgezeichnet werden Unternehmen nach Region (Nord, Süd, Ost und West) in sechs verschiedenen Branchen.

Foto: Volker Wiciok/IHK Koblenz

Nachwuchssommelier 2018: Zum 17. Mal wurde auf der **ProWein** in Düsseldorf der „Nachwuchssommelier des Jahres" ausgezeichnet. Besonderes freuen kann sich die **Deutsche Wein- und Sommelierschule (DWS)** mit Hauptsitz in **Koblenz,** denn alle drei Erstplatzierten kommen aus ihrer Kaderschmiede: Platz eins ging an **Jo Wessels** (Mitte) aus Südafrika, gefolgt von **Marie Christin Baunach** (2.v.l.) aus Bern auf Platz zwei und dem Drittplatzierten **Felix Daferner** aus Karlsbad. Der Wettbewerb wird jährlich vom Magazin Meiningers Sommelier und der Sommelier-Union Deutschland ausgeschrieben und in Kooperation mit der Hotelfachschule Heidelberg, der Deutschen Wein- und Sommelierschule (DWS), der IHK München sowie dem **International Wine Institute** in **Bad Neuenahr-Ahrweiler** veranstaltet. Geprüft wurden die Teilnehmer sowohl mit einem schriftlichen Test, der das Weinfachwissen abfragt, sowie mit einen praktischen Teil, bei dem der Umgang mit Wein und Gast bewertet wurden.

Fotos: Manuel Debus

Doppelt abgeräumt: Gleich zwei Unternehmen aus dem nördlichen Rheinland-Pfalz haben den diesjährigen **„German Design Award"** für besonders innovative Produkte oder Projekte gewonnen. Das Start-up **Matoi GmbH** aus **Dillendorf** (linkes Bild) wurde für das Klötzchenset Imagno mit Gold in der Kategorie „Excellent Product Design Baby and Child Care" ausgezeichnet. Das Produkt des Hunsrücker Unternehmens vereint traditionelle Holzklötzchen mit Hightech und gibt Eltern die Möglichkeit, mit dem Smartphone Tierstimmen, Lieder und Geschichten als akustisches Feedback einzuspielen, während die Kinder die Klötzchen zu Tierfiguren zusammensetzen.

Der Bilderrahmenhersteller **HALBE Rahmen** aus **Kirchen** wurde bereits zum zweiten Mal gewürdigt: Nachdem das Unternehmen 2016 in der Kategorie „Excellent Product Design" geehrt worden war, gewann es in diesem Jahr mit seinem Katalog in der Kategorie „Excellent Communications Design". Der HALBE-Katalog „Portrait Nr. 01" stellt neben den Produkten auch das Unternehmen selbst vor und gibt Einblicke in den Betrieb.

Fotos: Godehard Juraschek

Netzwerktreffen: Hervorragende Resonanz fand der Vortrag von **Petra Schäfer** (2.v.l.) über Marketing-Kommunikation im **SB-Warenhaus Globus** in **Koblenz,** zu dem der **Marketing-Club Rhein-Mosel** eingeladen hatte. Darin erläuterte sie die Unterschiede zwischen integrierter Kommunikation und kommunikativer Integration und gab praktische Tipps für die direkte und persönliche Kundenansprache. Dem Marketing-Club gehören eine Vielzahl regionaler Unternehmen an. Neben Vortragsveranstaltungen, Podiumsdiskussionen und Workshops bietet er weitere Veranstaltungsformate, in denen die Mitglieder sich austauschen oder Fachwissen vertiefen können. Die nächste Veranstaltung findet am 17. April um 18:30 in **Hotel Stein-Schiller's Restaurant** (Mayener Straße 126, Koblenz) statt und befasst sich mit Influencer Marketing in Theorie und Praxis.

Foto: Dieter Eidens-Holl

Wechsel an der Spitze der Kreissparkasse Rhein-Hunsrück: Seit Anfang des Jahres hat **Stephan Hammes** (links) die Leitung der **Geschäftsstellen „Vor dem Tor" und „Schlossplatz" in Simmern** inne. Der studierte Bankfach- und Bankbetriebswirt war bereits zuvor in verschiedenen leitenden Positionen für die Sparkasse tätig, zuletzt seit 2008 als Geschäftsstellenleiter in Emmelshausen. „Ich habe mir zum Ziel gesetzt, die gute Arbeit meines Vorgängers fortzuführen und mit meinem erfahrenen Team weiter eine persönliche und kompetente Beratung vor Ort anzubieten", so der 42-Jährige. Neuer Geschäftsstellenleiter der **Sparkasse Emmelshausen** ist **Björn Henrich** (37). Der Diplom-Betriebswirt (FH) war seit 2004 als Firmenkundenberater in der Kreditabteilung der Hauptstelle in Simmern tätig. Die Kreissparkasse Rhein-Hunsrück hat 14 Geschäftsstellen und ist mit rund 350 Mitarbeitern flächendeckend im Kreis präsent.

Theorie und Praxis Hand in Hand: Bereits zum fünften Mal fand die **Informationsmesse „AB In die Zukunft – Duales Studium und mehr"** in den Räumen der **Berufsbildenden Schule (BBS) Westerburg** statt. Auf Einladung der **Wirtschaftsförderungsgesellschaft Westerwaldkreis** präsentierten hier mehr als 35 Aussteller aus Hochschulen, Handwerk, Handel, Industrie sowie Banken und Sparkassen die vielseitigen Möglichkeiten unmittelbar „vor der Haustür". Im Fokus der Messe stand das Duale Studium, das sich durch die enge Verzahnung von Theorie und Praxis wachsender Beliebtheit erfreut. Aber auch verschiedene Ausbildungs- und Aufstiegsmöglichkeiten wurden den zukünftigen Schulabsolventen aufgezeigt. Mehr als 1000 Schüler nahmen dieses Angebot wahr. Neben informativen Vorträgen und der Möglichkeit zu persönlichen Gesprächen wurden an vielen Ständen Mitmachaktionen angeboten. „Viele der Jugendlichen fühlen sich im Westerwald wohl und würden gerne bleiben beziehungsweise zurückkommen, glauben aber, dass es hier keine attraktiven Möglichkeiten gibt – diesem Irrtum möchten wir mit dieser Veranstaltung, sowie mit vielen anderen Bausteinen, entgegenwirken", erklärt **Katharina Schlag,** Geschäftsführerin der WFG Westerwald.

Foto: Katharina Schlag/WFG-WW

Nachrichten aus dem Mittelstand

Der Mittelstand. BVMW
Bundesverband mittelständische Wirtschaft
Unternehmerverband Deutschlands e.V.

www.mittelrhein.bvmw.de

Viel Programm

BVMW Rückblick auf regionale Events des mittelständischen Netzwerks im März.

Direkt am 1. März startete der BVMW mit dem **World Café** zur **DSGVO-Datenschutzgrundverordnung** – bei unserem Mitglied Sparkasse Koblenz. Nachdem das BVMW-Team ursprünglich mit 40 Unternehmern gerechnet hatte, waren wir von der Resonanz mit über 70 Teilnehmern überwältigt. Diese erhielten umfangreiches Wissen zum Datenschutz, direkte Antworten auf ihre Fragen und neue Kontakte zur Umsetzung.

Am 15. März trafen sich Personalfachleute und Geschäftsführer zum **Runden Tisch Personal** bei der **ZFH-Zentralstelle für Fernstudien** in der Hochschule Koblenz. Das Thema lautete: **„Schlüsselkompetenzen im HR-Management“**. Dabei lernten sich die Experten in Gespräch und Workshop besser kennen und tauschten Kontaktdaten aus. Herr Prof. Dr. Christoph Beck, Lehrstuhl Personalmanagement an der Hochschule, stellte zudem den neuen Masterstudiengang vor.

Zum Thema **Elektromobilität** luden wir am 22. März zusammen mit Mercedes-Benz, Lyhs & Gondert GmbH sowie EVM (Energieversorgung Mittelrhein) in die **Mercedes-Benz-Niederlassung** in **Koblenz** ein. Ziel der Veranstaltung war es, den aktuellen Stand der Technik aufzuzeigen, aber auch die regionale Infrastruktur und Umsetzungsfähigkeit für mittelständische Betriebe zu besprechen. Mit über 100 Gästen kamen weitaus mehr Unternehmer als erwartet. Ein großer Dank geht an unsere Referenten und Podiumsgäste für ihre Beiträge: Bernd Wieczorek, Vorstandsmitglied bei EVM, Steffen Missbach, Mitglied des Verkehrsbeirates des ADAC Mittelrhein, Daniel Multhaup, Mobility & Connectivity (Mercedes-Benz), Frank Gotthardt, Vorstandsvorsitzender der Compu Group Medical SE und David Langner, zukünftiger Oberbürgermeister der Stadt Koblenz.

Im kleinen Unternehmerkreis ging es beim Salon auf **Schloss Liebieg** zum Thema **„Zukunftsregion Mittelrhein?“** am 27. März. Nach engagierten Diskussionen waren sich am Schluss alle Teilnehmer in einer Sache einig: Um Projekte für unsere Region anzustoßen, müssen alle Stakeholder miteinander sprechen.

Die komplette Nachlese zum Salon finden Sie hier:
https://www.koenigsweg.de/zukunftsregion-mittelrhein/

Impulse setzten mit ihren Vorträgen Daniel Multhaup (Mercedes Benz, 1.v.r), Bernd Wieczorek (EVM AG, 2.v.l.) und Frank Gotthardt (CompuGroup Medical SE, 2.v.r.) . Vertieft wurde das Thema E-Mobiliät dann in einer Podiumsdiskussion mit Steffen Missbach (ADAC Mittelrhein, 3.v.r.) und mit dem zukünftigen Koblenzer Oberbürgermeister David Langner (3.v.l.) . Ebenfalls im Bild: Moderator Chris Kub und Sarah Hennemann, Leiterin des BVMW-Kreisverbands Mittelrhein.

Fotos: Die Kreativagentur97/Max Molkenthin Visuals

Neue Mitglieder im März

- Autohaus Schlotter, Wirges
- Gesundarium, Mülheim-Kärlich
- Kurz Personal, Wirges
- Laura Martin Martorell (B’90 Die Grünen), Koblenz
- R2 Überwachungstechnik, Koblenz
- WERKarena, Hachenburg
- Digital Innovation Partners, Koblenz
- Max Molkenthin Visuals, Koblenz
- Gentiana Daumiller – Agile Coach, Koblenz
- Thielker+Team, Koblenz
- Niesmann+Bischoff, Polch

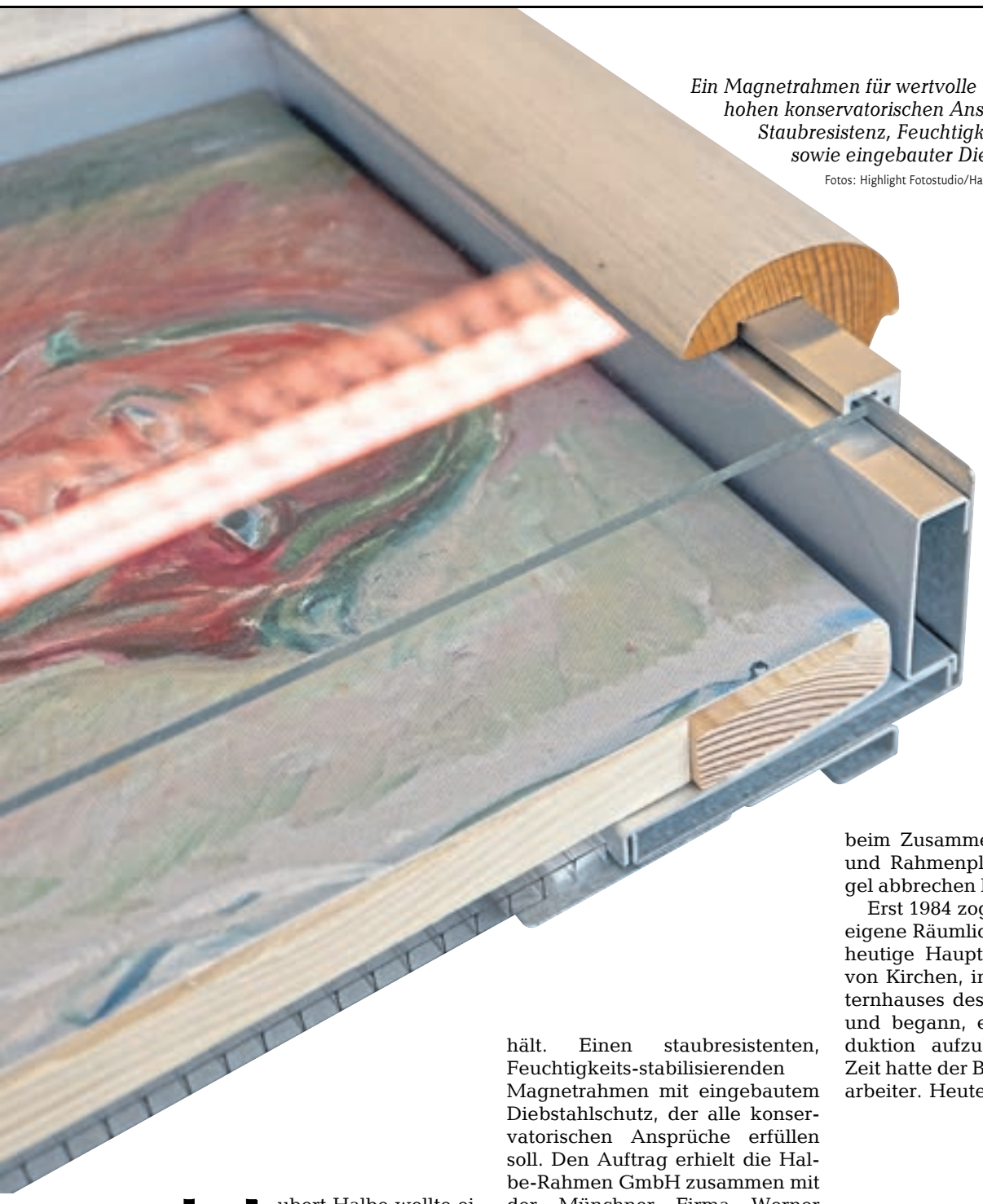
Vorschau

Neben vielen Formaten wie Impulsevents, Podiumsdiskussionen oder Fachkreisen führen wir ab Mai den offiziellen **„OB-Lunch“** ein. Der BVMW wird mit dem zukünftigen Koblenzer Oberbürgermeister David Langner und einem Unternehmerkreis einen Mittagslunch mehrmals im Jahr veranstalten. Ziel ist die direkte Vernetzung und der Austausch zwischen kleinen, mittelständischen Unternehmen mit dem neuen OB. Alle Mitglieder werden hierzu noch informiert.
Weitere Termine im Eventkalender:
www.bvmw.de/mittelrhein/veranstaltungen

Kontakt

BVMW Region Mittelrhein
Pressestelle, Brückenstraße 29, 56220 Urmitz am Rhein,
Tel.: 02630/9561991, Web: www.mittelrhein.bvmw.de

ANZEIGE



Ein Magnetrahmen für wertvolle Gemälde muss hohen konservatorischen Ansprüchen genügen: Staubresistenz, Feuchtigkeitsstabilisierung sowie eingebauter Diebstahlschutz.

Fotos: Highlight Fotostudio/Halbe-Rahmen

Story mit Rahmenhandlung

Porträt Das Unternehmen Halbe-Rahmen aus Kirchen verkauft mehrfach mit Designpreisen ausgezeichnete Bilderrahmen. Nun erhält eines der wertvollsten Gemälde der Welt einen Halbe-Rahmen.

Hubert Halbe wollte eigentlich eine Buchhandlung eröffnen. Im Jahr 1946 war das aber nicht ohne Weiteres möglich. Schließlich durfte der damalige Buchhändler in Ausbildung eine sogenannte „Buchverkaufsstelle“ im kleinen Ort Kirchen an der Sieg eröffnen, an der Grenze von Westerwald und Siegerland im Landkreis Altenkirchen. Auf Anraten des Pastors erweiterte der spätere Halbe-Rahmen-Gründer sein Sortiment – und verkaufte von da an Heiligenbilder. Diese kamen bei seinen Kunden gut an, welche auch immer häufiger nach passenden Rahmen für ihre Votivbilder verlangten. Hier beginnt die Geschichte von Halbe-Rahmen: Hubert Halbe machte seine Küche zur Werkstatt, seine Familie zu Helfern, und fertigte aus Holzleisten einfache Rahmen für die christlichen Motive.

Heute sitzen Heinrich Halbe und David Halbe – Sohn und Enkel von Hubert – in dem lichtdurchfluteten, modernen Firmen-Hauptgebäude in Kirchen. Vor dem Fenster fließt plätschernd die Sieg vorbei. Senior- und Juniorchef, die sich in ihrer höflichen, zurückhaltenden Art gleichen, reden stolz darüber, dass eines der wertvollsten Kunstwerke weltweit, das Gemälde „Der Schrei“ des norwegischen Malers Edvard Munch, einen Halbe-Rahmen erhält. Einen staubresistenten, Feuchtigkeits-stabilisierenden Magnetrahmen mit eingebautem Diebstahlschutz, der alle konservatorischen Ansprüche erfüllen soll. Den Auftrag erhielt die Halbe-Rahmen GmbH zusammen mit der Münchner Firma Werner Murrer Rahmen direkt vom Munch-Museum in Oslo.

Von den Heiligenfotos in Kirchen zu Edvard Munchs „Der Schrei“ in Oslo war es ein langer Weg. Als Hubert Halbes Küche in den 1950er-Jahren als Werkstatt zu klein wurde, zog der Betrieb in gemietete Produktionsräume mit Angestellten um. 1960 startete die Serienproduktion von sogenannten Bildblöcken: rechteckige Kunststoffplatten, auf die Halbe Fotomotive aufklebte. Das Prinzip: Bilder mussten nicht mehr umständlich „von hinten“ eingerahmt werden.

1973 war Halbe-Rahmen bereits ein mittelständisches Unternehmen, als der heutige Geschäftsführer und Seniorchef Heinrich Halbe die bis heute geschäftsprägende Idee hatte – aus Zufall: Inspiriert durch Magnete, die das Papier an seiner Zeichenplatte fixierten, adaptierte der junge Werkzeugmacher und Fachoberschüler die Technik für das Bilderrahmen-Geschäft des Vaters. Der klassische Magnetrahmen der Halbe-Rahmen GmbH war geboren. Das Patent-Produkt macht in seiner ursprünglichen Form- und Farbgebung bis heute rund die Hälfte des Absatzes aus – und hat den Bildblock abgelöst. Dessen Nachteile waren offensichtlich: chronische Staubablagerungen zwischen Bild und Glas und fummelige Klammern, die beim Zusammenführen von Glas und Rahmenplatte die Fingernägel abbrechen ließen.

Erst 1984 zog Halbe-Rahmen in eigene Räumlichkeiten um, in das heutige Haupthaus am Ortsrand von Kirchen, in der Nähe des Elternhauses des Firmengründers – und begann, eine moderne Produktion aufzubauen. Zu dieser Zeit hatte der Betrieb circa 12 Mitarbeiter. Heute arbeiten 60 Fachkräfte bei Halbe-Rahmen, davon 47 in der Produktion, hauptsächlich Handwerker wie Schreiner und Metall-Facharbeiter. Jedes Jahr bildet der Betrieb je einen Azubi in der Produktion und im Kaufmännischen aus. „Wir übernehmen die Azubis in der Regel. Unsere Mitarbeiter haben oft eine Betriebszugehörigkeit von 20 bis 30 Jahren“, sagt Heinrich Halbe.

Dieses Wachstum war zunächst kaum ersichtlich. Handelsvertreter und Fotogeschäfte lehnten die Magnetrahmen zunächst ab. Der Aufbau eines Direktvertriebs erwies sich schließlich als positiv. Die Kirchener fanden selbst Abnehmer für ihre Rahmen: Fotografen, Kunstliebhaber, Künstler, Galerien und Museen. Bis heute sind weitere Kunden hinzugekommen: öffentliche Einrichtungen wie Schulen und Hochschulen, Ladenbau-Firmen, Architekturbüros, Kunstsammler, Privatpersonen und Unternehmen, die Rahmen für Urkunden oder die Vermarktung von Räumlichkeiten nutzen.

1995 hat Heinrich Halbe das Unternehmen von seinem Vater übernommen und die Produktpalette um Holzrahmen erweitert. Dann gewann Halbe-Rahmen den ersten Design-Preis – laut Heinrich Halbe ein „wichtiger Multiplikator“ für die Marke. Bis heute hat Halbe-Rahmen zahlreiche Produkt-Preise gewonnen, unter anderem den Red-Dot-Design-Award, den German-Design-Award, den Designpreis Rheinland-Pfalz und die Auszeichnung Industrie Forum Design.

Seit 2015 wird das Unternehmen mit dem Eintritt von David Halbe in dritter Generation mitgeführt. „Seit mein Sohn neben mir die Geschäfte leitet, haben wir den Bereich Marketing, Vertrieb und IT stärken können“, sagt Heinrich Halbe. „Zuvor waren wir eher technisch orientiert.“ Der Betriebswirt David Halbe und sein Vater haben sich die Geschäftsbereiche aufgeteilt. David Halbe führt ein Team von acht Leuten, das die Firma auf Messen vertritt, Foto-Wettbewerbe unterstützt, E-Mail-Marketing eingeführt hat, den Onlineshop relaunched und den internationalen Vertrieb aufgebaut hat. „Unser Kerngeschäft ist weiterhin die Lieferung von Bilderrahmen“, sagt David Halbe. „Mittlerweile ist unser Auslandsgeschäft stark gestiegen, vor allem in der D-A-CH-Region, aber auch in Skandinavien, den Niederlanden und Großbritannien.“ Die Kirchener sind also international präsent. Und wenngleich man Edvard Munchs „Der Schrei“ wohl nie am Firmensitz sehen wird, so doch wenigstens seinen Rahmen.

Heinrich und David Halbe führen das Familienunternehmen Halbe-Rahmen in zweiter und dritter Generation. Seniorchef Heinrich Halbe hatte einst die geschäftsprägende Idee: Bilderrahmen nach einem Magnet-Prinzip.

WIE PRODUZIERT HALBE RAHMEN?

Die Produktion von Halbe-Rahmen ist laut den Geschäftsführern Heinrich und David Halbe ein Alleinstellungsmerkmal: Demnach produziert und liefert das Unternehmen nur **auftragsbezogen** – anders als die Konkurrenz, die meist standardisierte Ware herstellt. Dadurch hat Halbe-Rahmen **kurze Durchlaufzeiten** und kann die Prozesse optimiert durchführen. Mit den Prozessabläufen, die Halbe-Rahmen eingeführt hat, hatte sich Juniorchef David Halbe auch betriebswissenschaftlich in seiner **Diplomarbeit** auseinandergesetzt. In der Produktionshalle von Halbe-Rahmen arbeiten **Handwerker** Hand in Hand **mit Maschinen:** CNC-gesteuerte Abkantpressen fertigen Blechwinkel und eine eigenentwickelte Spezialmaschine staucht, prägt und verbindet Aluminiumprofile, während Handwerker Bild-Rückwände in den Blechwinkelverbund kleben und Schnittkanten für eine „perfekte“ Gehrung prüfen.

Quelle: Halbe-Rahmen

An einer von Halbe-Rahmen entwickelten Spezialmaschine trifft moderne Produktionstechnik auf handwerkliches Fingerspitzengefühl.

ZUM UNTERNEHMEN

Name: Halbe-Rahmen GmbH

gegründet: 1946 von Hubert Halbe

Geschäftsführer: David Halbe und Heinrich Halbe

Standort: Kirchen

Kernkompetenz: Entwicklung und Produktion von Bilderrahmen, Bilderglas und Passepartouts nach dem Magnetrahmen-Prinzip.

Umsatz: mehr als 5 Millionen Euro

Weitere Information:
www.halbe-rahmen.de

Das Wasser macht‘s

In rheinland-pfälzischen Binnenhäfen wurden im November 2017 rund 1,95 Millionen Gütertonnen umgeschlagen. Damit liegt das Land bundesweit an vierter Stelle, hinter Niedersachsen und vor Hessen.

Foto: pure-life-pictures/ stock.adobe.com

Binnenschifffahrt Der Rhein und Nebenflüsse wie Mosel und Lahn sind europaweit bedeutende Wasserwege. Der Rhein ist der mit Abstand größte Container-Umschlagplatz aller deutschen Binnenwasserstraßen. Als Güterumschlagsort liegen rheinland-pfälzische Häfen bundesweit an vierter Stelle – vor Hessen.

Die deutsche Binnenschifffahrt samt Häfen bietet der Bevölkerung eine Grundversorgung mit wichtigen Gütern wie Nahrungsmitteln, Energie, Bau- und Brennstoffen: Von Binnenhäfen aus werden Rohstoffe zu den weiterverarbeitenden Betrieben in ganz Deutschland transportiert. Daraus werden neue Produkte für den nationalen und internationalen Handel hergestellt. Ebenso finden die Endprodukte aus den weltweiten Warenströmen von hier aus ihren Weg zum Endverbraucher. Zudem sorgen Binnenhäfen für Arbeitsplätze und sind Motor für die wirtschaftliche Entwicklung ganzer Regionen.

Die Binnenschifffahrt hat sich von der zwischenzeitlichen Weltwirtschaftskrise nach 2008 erholt und verzeichnete 2013 bundesweit ein Wachstum von 1,7 Prozent bei der Transportmenge und eine Steigerung von 2,7 Prozent bei der Transportleistung. In rheinland-pfälzischen Binnenhäfen wurden laut jüngsten Zahlen des Statistischen Bundesamts im November 2017 rund 1,95 Millionen Gütertonnen umgeschlagen. Damit liegt das Land bundesweit an vierter Stelle, hinter Niedersachsen (2,75 Millionen Tonnen) und vor Hessen (1,14 Millionen Tonnen). Nicht nur landes-, sondern auch bundesweit findet Binnenschifffahrt überwiegend auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen statt. Zum Beispiel auf der Mosel: Mit insgesamt 10,8 Millionen Gütertonnen ist das Transportaufkommen auf der Mosel im Jahr 2017 laut Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSV) Koblenz im Vergleich zum Vorjahr um 10 Prozent gestiegen. Der stärkste Anstieg war in der zweiten Jahreshälfte 2017, da die Vorjahreshälfte durch lang anhaltendes Niedrigwasser gekennzeichnet war: Schiffe vom Rhein konnten die Fahrrinnentiefe der Mosel von drei Metern nicht voll nutzen. Gleichzeitig bewegte sich die Anzahl der auf der Mosel verkehrenden Tagesausflugs- und Kabinenschiffe auf Vorjahresniveau: Fast 4000 Mal wurden beispielsweise in Fankel, im Kreis Cochem-Zell, Personenschiffe zu Berg und zu Tal geschleust. Die Mosel macht dabei als Nebenfluss des traditionellen Rheins 5 Prozent der Verkehrsleistung im deutschen Rheingebiet aus. Zum Vergleich: Der Gütertransport auf dem Mittelrhein im Jahr 2016 betrug laut Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) 73,2 Millionen Tonnen. Das waren 24,6 Millionen Tonnen mehr als am Oberrhein, aber fast 100 Millionen Tonnen weniger als am Niederrhein.

Der Rhein und seine Nebenflüsse Mosel, Main, Neckar und Saar sind der mit Abstand größte Container-Umschlagplatz aller deutschen Binnenwasserstraßen – vor Donau, Weser, Elbe und künstlichen Wasserwegen. Laut eines Berichts der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission vom September 2017 ist die Container- und Passagierschifffahrt weiterhin ein Wachstumstreiber im Rheinkorridor. Die Fahrgastschifffahrt und insbesondere der Bereich der Flusskreuzfahrten haben demnach ihren Aufwärtstrend fortgesetzt. Das günstige wirtschaftliche Umfeld mit einem Wachstum der industriellen Produktion und des Welthandels hat sich insgesamt günstig auf die Transportbranche ausgewirkt – und besonders auch auf die Binnenschifffahrt. Nachdem schlechte Ernten in Frankreich sowie das Rhein-Niedrigwasser 2016 zu einem Rückgang der Binnenschifffahrt geführt hatten, erholte sich die Beförderungsnachfrage im zweiten Quartal 2017: Die Beförderungsleistung auf dem Rhein nahm gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 2 Prozent zu. Die Verkehrsleistung auf dem Rhein stieg vom ersten Quartal 2017 bis zum zweiten Quartal 2017 um 11 Prozent. Auch dies war hauptsächlich einer Erholung von niedrigen Rhein-Wasserständen zu verdanken.

Laut Statistischem Bundesamt sind viele Binnenhäfen heute wichtige trimodale Umschlags-, Industrie- und Gewerbestandorte. Insbesondere der Schienengüterumschlag nimmt in vielen deutschen Binnenhäfen zu.

GÜTERUMSCHLAG IN DER REGION

Güterumschlag in 1000 Tonnen im Zeitraum Januar bis Oktober nach ausgewählten Häfen im nördlichen Rheinland-Pfalz im Jahresvergleich 2016 und 2017:

Andernach: 2187 in 2016; 2525 in 2017; plus 15,5 Prozent
Bendorf: 1694 in 2016; 1578 in 2017; minus 6,8 Prozent
Koblenz: 695 in 2016; 723 in 2017; plus 4 Prozent
Lahnstein: 101 in 2016; 119 in 2017; plus 17,6 Prozent
Linz am Rhein: 68 in 2016; 141 in 2017; plus 106,8 Prozent
Neuwied: 93 in 2016; 125 in 2017; plus 34,3 Prozent

Quelle: Statistisches Landesamt

WIRTSCHAFTSFAKTOR ANLEGESTELLEN, SPORT- UND YACHTHÄFEN

Die Freizeitgestaltung auf dem Wasser gewinnt zunehmend an Bedeutung für den Tourismus und die Wirtschaft im nördlichen Rheinland-Pfalz. Rund 212 Wasserstraßen-Kilometer, 22 Sportboothäfen, die Platz für 1347 Schiffe bieten – und 28 Anlegestellen für Ausflugs- und Passagierschiffe insgesamt auf Lahn, Mosel und Rhein laden ein zu Aktivitäten rund um Wassersport und Tourismus.

Alleine auf der **Lahn,** zwischen Lahnstein und Diez, gibt es vier Sport- und Yachtboothäfen, außerdem sieben Anlegestellen für den Ausflugs- und Linienverkehr, die von drei Fahrgastschiffunternehmen angefahren werden. Wegen ihres ruhigen Gewässers und zahlreichen Naturschutzgebieten eignet sich die Lahn besonders gut für den muskelbetriebenen Wassersport mit Paddel- und Ruderbooten und den Ausflugstourismus mit Fahrgastschiffen oder Sportbooten. Laut Frank Puchtler, Landrat des Rhein-Lahn-Kreises, wurden 2016 entlang der Bundeswasserstraße Lahn 1,2 Milliarden Euro Jahresumsatz als Wertschöpfung erzielt – was die Existenz von rund 10 000 Arbeitsplätzen sichere. Um solche Zahlen auch künftig glaubwürdig vermelden zu können, muss die Infrastruktur in gutem Zustand sein. Laut Heinz Scheyer, Schriftführer des Vereins Pro Lahn, bedürfen die Anlegestege an der Lahn teilweise umfangreiche Sanierungsarbeiten. In den vergangenen zwei Jahren wurden bereits einzelne Schritte unternommen, umfassende Erneuerungen sollen noch 2018 kommen. Unter dem Motto „Stege für die Lahn“ setzt sich der Pro Lahn e.V. für die Modernisierung der Lahn ein.

An der **Mosel** ist die Lage etwas anders: Aufgeteilt auf zehn Sport- und Yachtboothäfen, befinden sich hier insgesamt 784 Liegeplätze. Laut der Mosellandtouristik GmbH gibt es 9500 bis 11 000 Gastboote jährlich – woraus sich die wirtschaftliche Bedeutung des Wassersports durch Motorboote in der Region erschließt. Und es besteht weitere Nachfrage – zumindest laut einer Studie zu regionalen Wertschöpfungseffekten der IHK Koblenz gemeinsam mit der Universität Trier. Exemplarisch dafür steht das Bauprojekt einer Ferienanlage, kombiniert mit einer Marina, in Zell an der Mosel: Die Hafenanlage Marina Weingarten soll bei Fertigstellung rund 150 Liegeplätze umfassen.

Nicht zuletzt auf dem **Rhein** boomen Tourismus- und Hafen bezogene Aktivitäten – vor allem in Form von Ausflugsverkehr mit Fahrgastschiffen. Sowohl die sogenannte Tagesausflugs- als auch die Fahrgast-Kabinenschifffahrt verzeichnen das höchste Fahrgastaufkommen auf deutschen Flüssen – mit steigender Tendenz. „Mittlerweile hat fast jeder Ort an Rhein und Mosel eine Anlegestelle für Kreuzfahrtschiffe“, sagt Christian Dübner von der IHK Koblenz. Auf dem Rheinabschnitt zwischen St. Goar und Oberwinter befinden sich elf Anlegestellen und neun Sport- und Yachtboothäfen.

Quellen: Moseltouristik, IHK Koblenz, BMWi, Pro Lahn e.V., ADAC Mittelrhein

ANZEIGE

Eine gute Anlage

Gütertransport Neues Schmieröl für Rhein und Mosel – Wie Reibungsstellen im Binnenverkehr abgebaut werden sollen.

Die Staustufen im Bereich der deutschen Mosel werden derzeit mit je einer zweiten Schleuse erweitert. Hier Bauarbeiten an der Schleuse Lehmen im Kreis Mayen-Koblenz, die voraussichtlich bis Sommer oder Herbst 2023 andauern.

Foto: WSA-Trier

Mit dem Rhein und der Mosel durchfließen zwei der bedeutendsten deutschen Wasserstraßen für die nationale und internationale Binnenschifffahrt das nördliche Rheinland-Pfalz. In der Region allein werden mehr als 480.000 Tonnen verschiedenster Güter importiert und exportiert, ganz zu schweigen von den Warenmengen die auf dem Wasserweg nach Frankreich, in die Schweiz oder die Niederlande diese Flussabschnitte passieren. Damit der Gütertransport das ganze Jahr bei Tag und Nacht schnell und ohne Einschränkungen gewährleistet werden kann, ist die Kontrolle und Ausbesserung der Fahrrinnen und der baulichen Anlagen essenziell.

Ein zu niedriger Wasserstand kann vor allem für den Warenverkehr schnell ein Problem darstellen, denn die Fahrrinnentiefe ist mit entscheidend für die optimale Abladetiefe der Schiffe und damit einhergehend für die Transportmenge.

Um einen ausreichenden Wasserpegel zu gewährleisten, gibt es mehrere Möglichkeiten. In der Mosel, einem staugeregelten Fluss, wird der Wasserstand durch Wehranlagen gesteuert. Im Rhein, einem frei fließenden Fluss, wird stattdessen mit Reglungsbauwerken gearbeitet, wie Buhnen und Längswerken. Dadurch wird erreicht, dass bei niedrigen und mittleren Wasserständen eine größere Wassertiefe für die Schifffahrt zur Verfügung steht. Unter dem Namen „Abladeoptimierung Mittelrhein“ wird derzeit ein Bauprojekt geplant, um für den Bereich zwischen Mainz/Wiesbaden und St. Goar die Fahrrinnentiefe bei Niedrigwasser von 1,90 Meter auf 2,10 Meter zu erweitern und zudem auch die Verhältnisse für die Schifffahrt bei Mittelwasser zu verbessern, da Mittelwasser im Laufe des Jahres häufiger ansteht als Niedrigwasser. Nach Angaben von Projektleiter Fabian Mertes vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein soll ein durchschnittliches Binnenschiff im Niedrig- beziehungsweise Mittelwasserbereich bis zu circa 200 Tonnen mehr Fracht aufnehmen können. Das entspricht einer Lademenge von rund zehn bis fünfzehn Lkw.

Parallel dazu laufen auf der Mosel bereits mehrere Ausbauarbeiten. Dort werden alle zehn deutschen Schleusenanlagen bis voraussichtlich 2030 erweitert. Sie erhalten eine zweite Schleusenkammer. Ausnahme bildet die Schleusenanlage in Koblenz, die bereits über zwei Kammern verfügt. Dort wird als letzte Baumaßnahme die kleinere der beiden Schleusen vergrößert. Alle Anlagen an der Mosel verfügen bisher über je eine Großschifffahrtsschleuse, die 170 Meter lang und 12 Meter breit ist. Das entsprach früher genau zwei Schiffslängen, da für ein Binnenschiff eine Länge von 85 Metern gängig war. Heute sind die Maßstäbe allerdings andere: Viele Schiffe sind länger, Einzelfahrer bis zu 135 Meter lang, Schubverbände bis 172,50 Meter, deshalb können sie die Schleusen nur noch einzeln passieren. Für die neuen Kammern sind eine Länge von 210 Metern und eine Breite von 12,5 Metern vorgesehen. Je nach Länge der Schiffe können dann auch wieder häufiger zwei Schiffe zugleich geschleust werden.

Mit diesen Maßnahmen werden die Transportkapazitäten auf der Mosel optimiert. Insbesondere im Sommer, wenn vermehrt Fahrgastschiffe mit Vorschleusungsberechtigung unterwegs sind, stiegen zuletzt die Wartezeiten für Gütertransportschiffe zu stark an: Teilweise war eine Wartedauer von mehreren Stunden gegeben, da ein einzelner Schleusungsvorgang ungefähr eine halbe Stunde dauert.

Neben verringerten Wartezeiten hat das Bauprojekt weitere Vorteile für alle, die auf den Binnenverkehr auf der Mosel angewiesen sind. Bisher war es üblich, einmal jährlich alle Schleusen für einen Zeitraum von acht bis zehn Tagen zu sperren, um das Bauwerk zu prüfen und die anfallenden Instandhaltungsarbeiten vorzunehmen. Mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme der zweiten Schleusenkammern kann zukünftig eine Vollsperrung vermieden und die Beeinträchtigung für die Schifffahrt minimiert werden.

Damit sind jedoch noch nicht alle Problemfelder beseitigt. Neben den Schleusen befinden sich an den Staustufen der Mosel jeweils Wehranlagen zur Abfluss- und Stauzielregulierung. Eine Besonderheit bildet die Wehranlage in Koblenz. Hier sind sogenannte Walzenwehre vorhanden, die zur Wasserabfuhr aus dem Gewässer gezogen werden. Über eine sogenannte Fischbauklappe, die auf der mittleren der drei Walzen aufgesetzt ist, kann beispielsweise auch eine Eisabfuhr erfolgen: Vom Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz (WSA) werden momentan Eisbrecher eingesetzt, die das Eis zerkleinern und anschließend über die Fischbauchklappe schieben. Dafür wird im Fall der Eisbildung auf der Mosel rund um die Uhr der Einsatz der Schiffe und ihrer Besatzung benötigt. Effektiver wäre sicher der Einbau weiterer Fischbauchklappen an den anderen Wehrwalzen.

Weiteren Verbesserungsbedarf sehen die Berufsschiffer in modernen Verkehrserfassungssystemen zur Verkehrsleitung und -lenkung, um wirtschaftlicheres Navigieren zu ermöglichen. „Hierzu erprobt die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung bereits auf anderen Wassertrassen entsprechende Informationssysteme“, sagt Mareike Bodsch, Leiterin des WSA Koblenz. Nachdem sich die transportierte Gütermenge von 2014 bis 2016 rückläufig entwickelt hat, könne der positive Trend aus dem Jahr 2017 bestätigt und die Gütermenge 2018 noch einmal gesteigert werden – und zwar von 10,8 Millionen Tonnen auf 11,5 Millionen, prognostiziert Bodsch. Auch für den Rhein sind die Prognosen gut. Eine Studie, beauftragt durch das Bundesverkehrsministerium zu Verlagerungspotenzialen im Güterverkehr, erwartet einen Anstieg der beförderten Gütermengen von 22 Prozent auf insgesamt knapp 211,1 Tonnen bis 2030.

ANZEIGE

ERKLÄRUNG VON BEGRIFFEN

Buhnen: auch Höfte, Kribbe, Schlenge und Stacke. Buhnen sind an das Ufer eines Flusses errichtete Bauwerke zur Mittelwasserregelung (MW). Sie sind in den Fluss gebaute Steinwälle, die nur bei Wasserständen unterhalb von MW sichtbar sind. Durch die Buhnen wird der Flussquerschnitt eingeengt und die Strömung zur Flussmitte hin verlagert. Buhnen werden immer in Gruppen angeordnet. Zwischen den Buhnen auf einer Seite des Flusses bilden sich Stillwasserzonen, die Buhnenfelder genannt werden. Durch zunehmende Versandung der Buhnenfelder wird der Flussquerschnitt weiter eingeengt. Dies führt zu größeren Wassertiefen in der Fahrrinne.

Fischbauchklappe: Fischbauchklappen sind scharnierartig auf Wehrschwellen oder Wehrverschlüssen befestigte bewegliche Segmente aus Stahl, welche hydraulisch schnell geöffnet oder geschlossen werden können. Somit kann zum einen der Wasserabfluss gesteuert und die Eisabfuhr sichergestellt werden. Die Entstehung einer festen Eisschicht im Oberwasser wird so zum Teil verhindert.

Längswerk: auch Parallelwerk. Ein Strombauwerk aus Natursteinen, das in der Regel parallel zur Fahrrinne liegt. Dieses ist nur bei Niedrigwasser zu sehen, bei höherem Pegelstand ist das Parallelwerk weitestgehend überspült. Längswerke sind – ähnlich wie Buhnen – bewährte Elemente des Flussausbaues. Sie regeln die Strömungsgeschwindigkeit. Bei Niedrigwasser wirken Parallelwerke wie kleine Leitdämme. Sie lenken das Wasser vorwiegend dorthin, wo es am dringendsten gebraucht wird: in die Fahrrinne. Parallelwerke sind so konstruiert, dass sie bei hohem Wasserstand einen möglichst ungehinderten Ablauf garantieren, aber dennoch den weitaus größten Teil des sogenannten Geschiebes ins normale Bett des Flusses lenken.

Staustufe: Grundsätzlich besteht eine Staustufe an der Mosel, aus einem Kraftwerk, einer Wehranlage bestehend aus drei Wehrfeldern, die jeweils 40 Meter breit sind, einer Sportbootschleuse mit den Maßen: 18 x 3,40 Meter (Länge/Breite) und einer Großschifffahrtsschleuse der Größe 170 x 12 Meter (Länge/Breite). Eine Ausnahme bildet die Stauanlage Koblenz; sie verfügt über zwei Großschifffahrtschleusen unterschiedlicher Größe: 170 x 12 Meter (Länge/Breite) und 122,5 x 12 Meter (Länge/Breite).

Wehranlage: Eine Wehranlage reguliert und kontrolliert den Wasserstand. Dies dient dem Hochwasserschutz und der Sicherung von ausreichender Fahrwassertiefe für die Binnenschifffahrt.

210 Tage auf dem Strom

Einblick Beim Besuch an Bord der „Aquitaine“ im Rheinhafen Koblenz erzählt ein niederländischer Binnenschiffer aus seinem Leben.

Fotos: Barbara Malik

Bevor die „Aquitaine“ im Koblenzer Hafen die Ladung löschen darf, ist einiges zu erledigen: Die Ladepapiere müssen beim Hafenbetrieb zur Meldung an das Statistische Landesamt abgegeben werden, zudem muss die Ladung beim Umschlagsunternehmen angemeldet sowie ein Kranfahrer bestellt werden. Das Löschen des mitgeführten Stückguts – 630 Tonnen Aluminiumwalzware – wird rund eine Stunde Zeit in Anspruch nehmen. Ob die „Aquitaine“, neue Ladung aufnehmen und weiterfahren wird oder leer nach Amsterdam oder vielleicht nach Antwerpen zurückkehrt, entscheidet sich kurzfristig. „Alle Welt redet davon, dass die Wirtschaft brummt, aber wenn ich mich umschaue und mit Kollegen rede, frage ich mich: Welche Wirtschaft ist das?“, sagt Josef Teunisse, der holländische Schiffseigner. Mehr als 40 Jahre ist der Partikulier im Geschäft, hat früher John-Deere-Traktoren, Schiffsdieselmotoren, Roheisen für Mercedes, Chemieprodukte von BASF und vieles mehr – hauptsächlich Stückgut, Kanister, Fässer und palettierte Ware – verschifft. Heute würden viele Produkte containerisiert; dafür ist sein Schiff nicht ausgerichtet.

„Viele Großkonzerne haben ihre Produktion aus Kostengründen nach außerhalb von Deutschland verlagert“, bedauert Teunisse. Selbst der Maschinenbau verschiebe die Produktion nach Fernost beziehungsweise fusioniere mit anderen Unternehmen. Auch der Transport von Rohstoffen sei im Vergleich zu früheren Jahren kein großes Thema mehr. Die administrativen Aufgaben dagegen hätten zugenommen. Dabei habe die Binnenschifffahrt auch funktioniert, als sie weniger reguliert war. „Wenn ich Kapital hätte, würde ich wegrennen“, sagt Teunisse. Den Sonnenaufgang frühmorgens beim Aufwachen zu sehen oder den Sonnenuntergang beim Fahren, sei aber ein Ausgleich für so manche Härte des Alltags. „Hierfür macht man das!“, lächelt der Binnenschiffer.

Die Zahl der Liegestellen entlang des Rheins hat in den vergangenen Jahren abgenommen, sagt Josef Teunisse. Beispielsweise in Mainz und Bingen seien diese zwischenzeitlich mit Häusern bebaut. „Wo bleiben die Schiffe und die Leute an Bord?“, fragt der Partikulier und macht auf die Auswirkungen für Schiffsbesatzung und Schiffsführer aufmerksam. Die Binnenschiffer können den Anker nur auf weichem Boden, beispielsweise Kiesgrund, setzen. Auf Felsboden, wie im Binger Loch, finde ein Anker keinen Halt. „Ich weiß nicht, ob das Schiff dort stehen bleibt“, gibt er schmunzelnd zu bedenken.

Gerade bei Hochwasser, wenn der Schiffsverkehr eingestellt wird, möchte die Crew das Schiff vertauen und an Land gehen – das sei schon aus sozialen Gründen wichtig. Liegestellen sind auch zum Besatzungswechsel auf Schiffen wichtig – oder um mitgeführte Autos an Bord oder von Bord herunter heben zu können.

Josef Teunisse ist dank des mitgeführten Beiboots in vielen Situationen unabhängig und genießt die Freiheit, entlang der Wasserstraßen an Land gehen zu können und „verborgene Schätze“, also schöne Ecken in den anliegenden Orten und Städten, zu entdecken. „Im Laufen sieht man mehr“, sagt der Hobbyfotograf.

Josef Teunisse startet seine Touren meist in Amsterdam, gelegentlich in Rotterdamm, und fährt in der Regel bis Basel oder Breisach. WIRTSCHAFT trifft ihn beim Stopp im Koblenzer Hafen, wo er Ladung löscht. Während des Umschlags gibt es für ihn nichts zu tun – außer auf Zuruf, dann hilft er gerne: „Eine Hand wäscht die andere.“ Früher, als noch ein Handsteuer zum Einsatz kam, sei die Schifffahrt Knochenarbeit gewesen, erzählt der Schiffsführer. Heute sei die Arbeit leicht geworden, da automatisiert. Sein Kardiologe und sein Phlebologe sähen das kritisch, meint Teunisse mit einem Augenzwinkern – und würden ihm empfehlen, seinen Lebensstil zu ändern. Teunisse ist 210 Tage im Jahr mit seiner „Aquitaine“ auf den Binnenwasserstraßen unterwegs.

Schon die Eltern und Großeltern von Josef Teunisse waren Schiffsführer. Mit 16 Jahren ging der heute 59-Jährige bei seinem Vater in die Lehre zum Binnenschiffer. Josef Teunisse besitzt seit 1984 ein eigenes Schiff. Anfangs begleiteten ihn seine Frau und seine beiden Kinder auf den Touren. Bereits vor vielen Jahren trafen sie aber gemeinsam die Entscheidung, dass die Familie an Land bleibt, denn der heute 20-jährige Sohn ist Autist und profitiere von Stetigkeit der Umgebung.

Dennoch ist der holländische Partikulier nicht alleine auf dem Rhein unterwegs, sondern wird von einem Matrosen begleitet. Binnenschiffer dürfen per Gesetz nicht alleine fahren.

BERUF BINNENSCHIFFER

Die dreijährige Ausbildung zum Binnenschiffer endet mit dem Matrosenbrief. Damit kann man sich mit ausreichender Fahrtzeit zum Schiffsführer weiterbilden – und sich in anderen Bereichen spezialisieren, etwa im Gefahrgüter-Transport.

Das Leben an Bord weckt die Neugier der Sesshaften: Einmal wurde Josef Teunisse von Journalisten für eine Reportage begleitet. Ein anderes Mal diente sein Boot als Kulisse für den Dreh zu Eurocops Basel, und TV-Hauptkommissar Peter Brodbeck ermittelte auf seinem Schiff. In seiner Freizeit sitzt der Chef der „Aquitaine“ bei gutem Wetter gerne mit einem Liegestuhl auf dem Schiffsdeck. Seinen Urlaub verbringt Teunisse zu Hause in Utrecht in Holland: „Dort ist es auch heiß. In ein anderes Land zu fahren, braucht man nicht, wenn man ständig unterwegs ist. Ich brauche dann Ruhe und bin zu Hause zufrieden.“

Drehscheiben des Warenaustauschs

Standort Mehrere regionalwirtschaftlich bedeutsame Binnenhäfen liegen im nördlichen Rheinland-Pfalz. Mit teils trimodalen Hafenkonzepten bieten sie sich als Partner der Logistikwirtschaft und der verladenden Wirtschaft der Region an.

Die deutschen Binnenhäfen haben im Massen- und Stückgutumschlag eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung und sind Motor von Beschäftigung und Wertschöpfung in den jeweiligen Regionen. Die Einbindung der Binnenhäfen in die Logistik bietet den ansässigen Unternehmen Wettbewerbsvorteile gegenüber anderen Regionen, weshalb ein leistungsfähiger Binnenhafen ein wichtiger Standortfaktor ist. Demnach liegt in den Systemen Schiene und Wasserstraße zur Vermeidung von Staus und Wertschöpfungsverlusten im Gesamttransportsystem noch viel Potenzial. Die Analysen eines vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) in Auftrag gegebenen Gutachtens zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Binnenhäfen zeigen: Die Entwicklung eines Netzes von trimodalen Binnenhafenstandorten kann die Funktion der Seehäfen als Drehscheiben des Warenaustauschs wesentlich ergänzen und unterstützen. Somit ist die Region ein wichtiger Faktor im internationalen Güterumschlag, denn von den insgesamt zwölf öffentlichen rheinland-pfälzischen Häfen sind fünf im nördlichen Rheinland-Pfalz gelegen: die Rheinhäfen Andernach, Bendorf, Koblenz und Weißenthurm, die sich in kommunaler Hand befinden, sowie der Hafen Lahnstein, an dem das Land Rheinland-Pfalz Mehrheitsgesellschafter ist.

Diese Standorte fungieren demnach als Seehafen-Hinterland-Hubs, entlasten dabei die Straßenverkehrsinfrastruktur und tragen zur Optimierung von Logistikketten und Nutzung von Beschäftigungspotenzialen bei.

GÜTERUMSCHLAG IN AUSGEWÄHLTEN RHEINLAND-PFÄLZISCHEN HÄFEN VON JANUAR BIS MÄRZ 2016 UND 2017

Häfen	2016	2017
	Güterumschlag insgesamt	
	Angabe in 1000 t	
Insgesamt	5620	4656
darunter:		
Ludwigshafen	1734	1171
Mainz	807	680
Andernach	636	726
Bendorf	520	401
Worms	367	314
Koblenz	238	201
Wörth	219	181
Germersheim	345	343
Trier	285	217

Quelle: Statistisches Landesamt RLP

Foto: Stadtwerke Bendorf GmbH

RHEINHAFEN BENDORF

Lage: Rheinkilometer 598,9 bis 599,9

Größe: 16 ha

Betreiber: Rheinhafen Bendorf GmbH (www.bendorf.de/wirtschaft-verkehr/rheinhafen-bendorf/)

Geschäftsführer: Klaus Kux

Hafenmeister: Alfons Schuster

Logistik-Partner:
Bendorfer Umschlag- und Speditions GmbH & Co. KG,
Oiltanking Deutschland GmbH & Co. KG

Wichtigste Umschlaggüter: Im letzten Jahr wurden rund 1,89 Millionen Tonnen Güter in Bendorf umgeschlagen. Zu den wichtigsten Umschlaggütern zählen vor allem Tone und Basalt aus der Region. Bedeutend ist auch der Umschlag mit Mineralöl und hochwertigen Gütern, wie Windkraftanlagenteile.

Bahnanbindung: Es gibt eine Hafenbahn mit einer Gleislänge von 1,2 Kilometer.

Linienverbindung (Container):
Kein regulärer Linienverkehr

Lagerfläche im Hafen: Es gibt ein 60 000 Quadratmeter großes Freilager, inklusive 12 000 Quadratmeter hochwassersichere Betriebsfläche. Außerdem gibt es ein 145 000 Kubikmeter großes Tanklager.

Besonderheiten und spezifische Stärken: Der Hafen verfügt über eine moderne Stahlspundwand mit Pollern, Leitern und Hafentreppen. Der Binnenhafen kann auch von Küstenmotorschiffen im Kurzstreckenseeverkehr angelaufen werden, was eine besonders kostengünstige und logistisch attraktive Transportalternative ermöglicht. Auch ein Schwergutumschlag ist möglich.

Investitionen: 2011 und 2012 wurden rund 6 Millionen Euro in Sanierung und Umbauten investiert, woran sich das Land und die Wirtschaftsförderungsgesellschaft Mayen-Koblenz beteiligten. Im Rahmen der Sanierungsarbeiten wurde der ältere Teil der Kaimauer durch eine Stahlspundwand ersetzt. Damit konnte eine deutlich verbesserte Festmach- und Anlegemöglichkeit für Schiffe realisiert und die Landgangmöglichkeiten für Besatzungen und gegebenenfalls Rettungskräfte erleichtert werden. Außerdem wurde durch die Höherlegung der Kaimauer eine hochwasserfreie Fläche von circa 14 000 Quadratmetern geschaffen.

Foto: Stadtwerke Andernach GmbH

RHEINHAFEN ANDERNACH

Lage: Rheinkilometer 611,7 bis 612,6 (Stromhafen und Hafenbecken)

Größe: 38 ha

Betreiber: Stadtwerke Andernach GmbH (www.hafen-andernach.de)

Geschäftsführer: Jan Deuster, Lars Hörnig

Betriebsleiter: Thomas Kimma

Logistik-Partner: Haeger & Schmidt Logistics, Schreiber Logistik

Wichtigste Umschlaggüter: Zu den wichtigsten Umschlaggütern zählen Container (kombinierter Verkehr, mehr als 130 000 TEU/Jahr), häufig befüllt mit Weißblechen, Papierprodukten und Importgütern, sowie Stückgut aus der Region, insbesondere Weißbleche. Daneben werden im Hafen jährlich rund 2 Millionen Tonnen Schüttgut umgeschlagen: Aus der Region exportiert werden vor allem Lava, Bims, Kalkstein sowie Weizen und Gerste, importiert werden unter anderem Streusalz, Bauxite, Dünger. Außerdem zählen Mineralöle und Schwerlastgüter, wie Maschinen- und Windkraftanlagenteile zu wichtigen Umschlaggütern.

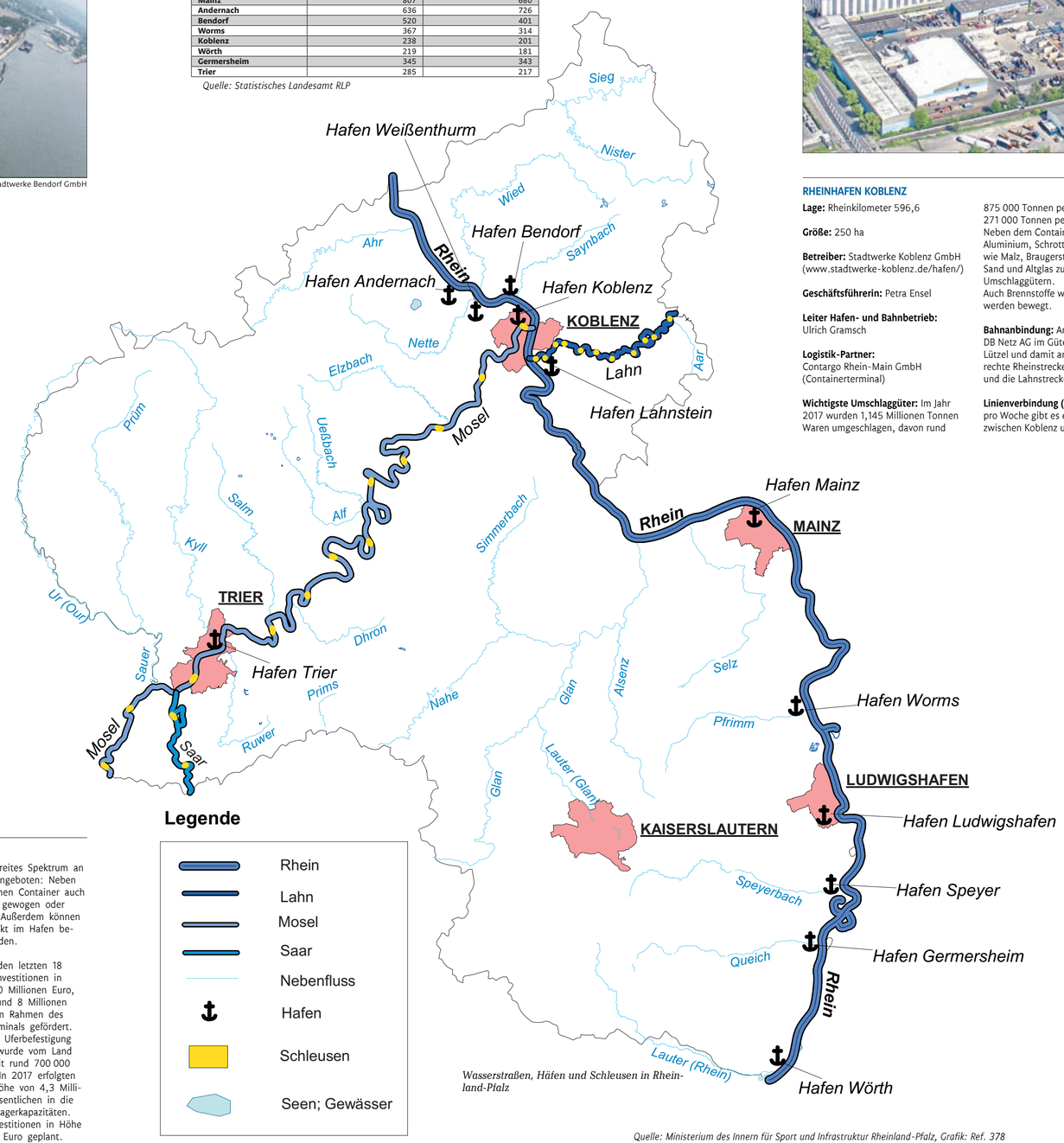
Bahnanbindung: Der Hafen verfügt über eine Bahnanbindung mit einer Gleislänge von circa 4,5 Kilometer.

Linienverbindung (Container): Dreimal pro Woche besteht die Möglichkeit einer Schiffsverbindung nach Antwerpen oder Rotterdam, darüber hinaus gibt es zweimal pro Woche eine Zugverbindung zwischen Andernach und Antwerpen.

Lagerfläche im Hafen: Im Hafen gibt es 90 000 Quadratmeter befestigte und unbefestigte Freilagerfläche, 2000 Quadratmeter überdachte Lagerfläche und 60 000 Quadratmeter Lagerhallen in direkter Hafennähe. Zudem 32 Stahlhochsilos (6000 Kubikmeter Gesamtvolumen) sowie ein 25 000-Kubikmeter-Tanklager und ein Getreidesilo (Kapazität: 23 000 Tonnen).

Besonderheiten und spezifische Stärken: Das Hafenbecken bietet Platz für sieben Schiffe mit einer Länge von bis zu 135 Metern, zusätzlich gibt es fünf Liegeplätze im Stromhafen. Der Hafen kann von seegängigen Küstenmotorschiffen angelaufen werden und bietet ein trimodales Umschlagsangebot. Der Containerumschlag wird mit mobiler Datenerfassung abgewickelt. Darüber hinaus wird ein breites Spektrum an Dienstleistungen angeboten: Neben der Lagerung können Container auch vor Ort gereinigt, gewogen oder repariert werden. Außerdem können die Container direkt im Hafen be- und entladen werden.

Investitionen: In den letzten 18 Jahren erfolgten Investitionen in Höhe von rund 50 Millionen Euro, hiervon wurden rund 8 Millionen Euro vom Bund im Rahmen des Baus des KLV-Terminals gefördert. Die Sanierung der Uferbefestigung des Stromhafens wurde vom Land Rheinland-Pfalz mit rund 700 000 Euro unterstützt. In 2017 erfolgten Investitionen in Höhe von 4,3 Millionen Euro im Wesentlichen in die Erweiterung von Lagerkapazitäten. Für 2018 sind Investitionen in Höhe von 5,2 Millionen Euro geplant.



Wasserstraßen, Häfen und Schleusen in Rheinland-Pfalz

Quelle: Ministerium des Innern für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz, Grafik: Ref. 378

Foto: Stadtwerke Koblenz GmbH

RHEINHAFEN KOBLENZ

Lage: Rheinkilometer 596,6

Größe: 250 ha

Betreiber: Stadtwerke Koblenz GmbH (www.stadtwerke-koblenz.de/hafen/)

Geschäftsführerin: Petra Ensel

Leiter Hafen- und Bahnbetrieb:
Ulrich Gramsch

Logistik-Partner:
Contargo Rhein-Main GmbH (Containerterminal)

Wichtigste Umschlaggüter: Im Jahr 2017 wurden 1,145 Millionen Tonnen Waren umgeschlagen, davon rund 875 000 Tonnen per Schiff und circa 271 000 Tonnen per Bahn.
Neben dem Containerumschlag zählen Aluminium, Schrott und Schüttgüter wie Malz, Braugerste, Gleisschotter, Sand und Altglas zu den wichtigsten Umschlaggütern.
Auch Brennstoffe wie Heizöl oder Diesel werden bewegt.

Bahnanbindung: Anbindung an die DB Netz AG im Güterbahnhof Koblenz-Lützel und damit an die linke und rechte Rheinstrecke, die Moselstrecke und die Lahnstrecke.

Linienverbindung (Container): Vier Mal pro Woche gibt es eine Verbindung zwischen Koblenz und Antwerpen und sechsmal pro Woche zwischen Rotterdam und Koblenz.

Lagerfläche im Hafen: Neben 96 000 Quadratmeter Freilager stehen 15 000 Quadratmeter Lagerhallen und 50 000 Quadratmeter Umstrukturierungsflächen zur Verfügung.

Besonderheiten und spezifische Stärken: Trimodaler Umschlag findet ganzjährig rund um die Uhr statt. Durch große Containerverladebrücken können bis zu zwei Schiffe jeder Größe nebeneinander bedient und versorgt werden (Schiff-zu-Schiff-Umschlag); auch Schwergut- sowie Gefahrgutumschlag im Container (Kapazität bis 48 TEU), Containerstuffen und -strippen wird angeboten. Der Hafen kann von Küstenmotorschiffen im Kurzstreckenseeverkehr angelaufen werden. Er eignet sich als Schutzhafen bei Hochwasser oder Eisgang. Eine Lkw- und Gleiswaage ist verfügbar.

Investitionen: In Eigenleistung wurde 2008 ein 6000 Quadratmeter großer Lager- und Umschlagsplatz auf dem Südufer neu gebaut, 2012 eine neue Kranbrücke für den Container-, Stückgut und Schüttgutumschlag angeschafft; für 2018 sind der Kauf eines neuen Containerstaplers sowie Erweiterung und Ausbau des Containerterminals vorgesehen. Von 2018 bis 2020 soll die Hafenspundwand auf gesamter Länge saniert werden.

Foto: Rhenus Logistics

LANDESHAFEN LAHNSTEIN

Lage:
Hafenbecken Oberlahnstein:
Rheinkilometer 584,7 bis 585,5
Stromhafen Niederlahnstein:
Rheinkilometer 587

Größe: 12,8 ha

Betreiber:
Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH (www.haefen-rlp.de/hafen-lahnstein/)

Geschäftsführer: Franz Josef Reindl

Leiter Hafenbetrieb: Robert Arndt

Logistik-Partner:
Rhenus AG & Co. KG, Beiselen Lagerei- und Umschlags GmbH

Wichtigste Umschlaggüter:
2017 wurden insgesamt 130 423 Tonnen Güter umgeschlagen, darunter vor allem Futter- und Düngemittel, Metallprodukte, Kohle, Getreide, Holzpellets, Baustoffe sowie Streusalz (insbesondere für den Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz).

Bahnanbindung: Der Gleisanschluss wurde im Rahmen des Sanierungsprogramms „MORA C" der DB Cargo AG in den frühen 2000er Jahren aufgegeben.

Linienverbindung (Container):
Kein regulärer Linienverkehr

Lagerfläche im Hafen:
Im Hafen Oberlahnstein gibt es 10 000 Quadratmeter Freilager, zusätzlich 12 000 Quadratmeter Hallenlager, 20 000 Quadratmeter Industriegelände und 40 000 Quadratmeter Gewerbeflächen.
Der Stromhafen Niederlahnstein bietet ein 30 000-Tonnen-Getreide- und ein 12 000-Tonnen-Düngermittellager. Darüber hinaus verfügt er über ein 5000-Tonnen-Stückgutlager und ein 20 000-Kubikmeter großes Tanklager.

Besonderheiten und spezifische Stärken:
Der Hafen Lahnstein befindet sich im Eigentum des Landes Rheinland-Pfalz. Der wasserseitige Zugang des Hafenteils in Oberlahnstein erfolgt zwar auf einer Länge von circa hundert Meter über die Lahn, der Hafen Lahnstein wird aber als Rheinhafen betrachtet. Der Landeshafen Lahnstein ist insbesondere für das rechtsrheinische Gebiet von Bedeutung. Das Hafenbecken in Oberlahnstein kann als Schutzhafen zum Beispiel bei Eisgang oder Hochwasser genutzt werden.

Investitionen:
Im Jahr 2017 wurde der Hafen durch den Zukauf der direkt angrenzenden, ehemaligen Bahnfläche erweitert. Ende 2018 soll ein im Herbst 2017 in Auftrag gegebenes Gutachten des Landes vorliegen; die Erkenntnisse hieraus werden eine Grundlage für die Zukunftsstrategie sein.

Lebensader Wasserstraße

Transportweg mit freien Kapazitäten

Die Wasserstraßen eignen sich besonders zum Transport von Massengütern, Gefahrgütern, Schwergut- und Projektladungen, aber zunehmend auch von Containern. Im Bild: Eine Liegestelle für Binnenschiffe im Rheinhafen Koblenz.

Foto: Barbara Malik

Interview Fabian Spieß vom Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) über Digitalisierung, „Green Deal“ und weitere Branchenthemen.

Herr Spieß, die Logistikbranche boomt. Für welche Zwecke empfiehlt sich ein Transport zu Wasser – und kann die Branche tatsächlich halten, was sie verspricht, nämlich Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sowie niedrige Transportkosten? Hierzu die Stichworte „schleusenbedingte Wartezeiten“ auf der Mosel, „Niedrig- oder Hochwasser“ auf dem Rhein.

Die Binnenschifffahrt ist ein leistungsfähiger und zuverlässiger Verkehrsträger. Die Wasserstraßen sind insbesondere zum Transport von Massengütern, Schwergut- und Projektladungen, aber auch zunehmend von Containern geeignet. Hinzu kommen Gefahrguttransporte. Niedrig- und Hochwassersituationen sind naturbedingte Ereignisse, die in der Binnenschifffahrt nichts Ungewöhnliches sind. Durch laufenden Dialog mit ihren Kunden gelingt es den Unternehmen in der Binnenschifffahrt, individuelle Lösungen zur Bewältigung solcher Situationen zu finden, damit die Ladung trotzdem voll ausgeliefert werden kann. Schleusenbedingte Wartezeiten sind aufgrund der ungünstigen Altersstruktur der Bauwerke im gesamten deutschen Wasserstraßennetz leider keine Seltenheit. Deshalb setzt sich der BDB für deutliche Verbesserungen der Wasserstraßeninfrastruktur ein. Durch eine moderne, bedarfsgerecht ausgebaute Infrastruktur können künftig noch mehr Güter den Weg auf das Wasser finden.

Wie stark ist die Digitalisierung und Vernetzung in der Binnenschifffahrt, und wie weit ist die Integration in digitale Logistikketten vorangeschritten?

Mit dem Dritten Gesetz zur Änderung des Binnenschifffahrtsaufgabengesetzes hat der Gesetzgeber einen wichtigen Schritt zur Digitalisierung der Wasserstraßen unternommen. Das Gesetz schafft eine Rechtsgrundlage für die Wasserstraßenverwaltung, die von Binnenschiffen ausgesendeten AIS-Daten zum Beispiel für Verkehrs-, Unfall-, Schleusen- und Liegestellenmanagement oder für eigene statistische Zwecke nutzen zu können. Damit soll die Effizienz des Systems Wasserstraße insgesamt erhöht werden. Welche Schritte darüber hinaus unternommen werden zu einer weiteren Digitalisierung von Logistikketten entscheiden allein die Unternehmen in der Branche.

Die Branche hat einen Dialog zwischen Schifffahrt, Herstellern und Verbänden initiiert unter dem Stichwort „Green Deal“. Wie steht es um die ökologische Modernisierung der Binnenschifffahrt?

Über Förderprogramme des Bundeswirtschaftsministeriums und des Bundesverkehrsministeriums werden innovative Entwicklungen bei Umbau oder Modernisierung unter gewissen Voraussetzungen bezuschusst. Dazu gehört beispielsweise auch die Ausrüstung mit alternativen Antrieben. Die Branche ist außerdem bestrebt, über kraftstoffsenkende Maßnahmen wie der Kraftstoff-Wasser-Emulsion oder einer besonders energieeffizienten Fahrweise, die in Seminaren erlernt werden kann, die Umweltbilanz weiter zu verbessern.

Was bedeutet der Trend zu immer größeren Containern für die Binnenschiffer?

Heute werden mit 2,5 Millionen TEU (= 20 Fuß-Standardcontainer) fast drei Mal so viele Container über deutsche Wasserwege transportiert wie noch Ende der 1990er Jahre. Da der Containermarkt weiter wächst und die Binnenschifffahrt, insbesondere im Hinterlandverkehr der Westhäfen, beim Transport einen hohen „Modal Split“ hat, liegen hier weitere Potenziale.

Wird das Jahr 2018 für die Binnenschifffahrt voraussichtlich ein gutes oder ein schlechtes Jahr?

Fast pünktlich zum Jahresbeginn war die Ankündigung der Regierung, die Schifffahrtsabgaben sowohl in der Güterschifffahrt als auch in der Fahrgastschifffahrt komplett abschaffen zu wollen, ein äußerst erfreuliches Signal. Dies entspricht einer der Kernforderungen des BDB an die Bundesregierung, nachdem der Güterbahn eine Trassenpreisreduzierung in Aussicht gestellt wird, die eine Kostenreduktion von rund 350 Millionen Euro zum Gegenstand hat.

Was den dringend erforderlichen Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur betrifft, ist leider in 2018 noch keine Kehrtwende zu erwarten. Mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 und dem darauf basierenden Wasserstraßenausbaugesetz hat das Bundesverkehrsministerium im Jahr 2016 eine Investitionslinie für die Infrastrukturplanung in den kommenden Jahren aufgelegt. Erfreulich ist, dass 22 wichtige Wasserstraßeninfrastrukturprojekte sowohl in den BVWP als auch in das entsprechende Wasserstraßenausbaugesetz aufgenommen worden sind. Dazu zählen unter anderem Abladeoptimierungen am Rhein und der Bau von sieben zweiten Schleusenkammern an der Mosel.

Es gilt nun, die avisierten Projekte auch zügig umzusetzen. Dafür muss die zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) aber dringend die personellen Voraussetzungen schaffen. Hintergrund ist, dass die im Bundeshaushalt für Erhalt, Ersatz und Ausbau der Bundeswasserstraßen vorgesehenen Mittel in den vergangenen Jahren aufgrund fehlender Planungskapazitäten (derzeit fehlen rund 500-600 Ingenieure jährlich) nicht verbaut werden konnten. Hier muss dringend durch Schaffung neuer Stellen und gegebenenfalls der Inanspruchnahme privater Planungskapazitäten gegengesteuert werden, damit durch Realisierung einer modernen, bedarfsgerechten Wasserstraßeninfrastruktur künftig noch mehr Güter ihren Weg auf den Verkehrsträger Binnenschifffahrt finden können.

Fabian Spieß, Referent beim Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.

Foto: BDB e.V.

STICHWORT: DIESEL-ABGAS-SKANDAL

Wie sauber beziehungsweise gesundheitlich belastend ist die Binnenschifffahrt?

Fabian Spieß: Die Binnenschifffahrt ist nach wie vor ein umweltfreundlicher Verkehrsträger. Sowohl beim CO_2-Ausstoß (dem Klimakiller Nummer Eins), den Lärmemissionen und dem Flächenverbrauch weist sie die günstigste Bilanz aller Landverkehrsträger auf. Ein Binnenschiffstransport ersetzt im Schnitt circa 150 Lkw. Durch die per EU-Verordnung beschlossenen neuen Abgasgrenzwerte für Partikel und Stickoxide, die ab spätestens 2020 für neue Motoren auch in der Binnenschifffahrt gelten werden, sind auch in diesem Bereich weitere Verbesserungen zu erwarten. Die Branche war jedoch auch hinsichtlich dieser Emissionen in den vergangenen Jahren alles andere als untätig: Studien des unabhängigen Ifeu-Instituts belegen, dass nach Tremod (Transport Emission Model) die Partikelemissionen der Binnenschifffahrt seit 1970 um ganze 80 Prozent gesunken sind, der Ausstoß von Stickstoff reduzierte sich um 40 Prozent. Dies zeigt: Schon heute transportieren Binnenschiffe große Mengen Güter effizient, raum- und klimaschonend über die Wasserstraßen.

STICHWORT: WÜNSCHE

Wenn Sie drei Wünsche für Ihre Branche frei hätten, was würden Sie sich wünschen?

Fabian Spieß: Erstens, dass die WSV sehr kurzfristig mit genügend Planungspersonal ausgestattet wird, damit das im Haushalt eingeplante Geld für die vorgesehenen Maßnahmen im Wasserstraßennetz schnell verbaut werden kann – für eine signifikante Verbesserung der Infrastruktur.

Zweitens, die zügige Umsetzung der Ankündigung, die Schifffahrtsabgaben komplett abzuschaffen.

Drittens, ein finanziell äußerst gut ausgestattetes Förderprogramm, damit die Branche die Herausforderung der Umrüstung auf neue Motoren, die den neuen EU-Grenzwerten entsprechen und die derzeit noch sehr kostenintensiv sind, meistern kann.

Fortschritt für Ihr Business.

Der Audi A4 allroad quattro*.

Ein attraktives Leasingangebot für Businesskunden[1]:
z. B. Audi A4 allroad 2.0 TDI quattro, 6-Gang*
Brillantschwarz, Komfortklimaautomatik 3-Zonen, MMI Navigation, Aluminium-Gussräder im Vielspeichen-Design, Gepäckraumklappe elektrisch öffnend und schließend, Licht-/Regensensor, Allradantrieb quattro, Xenon plus u. v. m.

Monatliche Leasingrate inkl. Audi Inspektion & Verschleiß

€ 288,90

Alle Werte zzgl. MwSt.

Leistung:	110 kW (150 PS)
Sonderzahlung:	€ 0,00
Jährliche Fahrleistung:	15.000 km
Vertragslaufzeit:	36 Monate
Monatl. Leasingrate exkl. Audi Inspektion & Verschleiß:	€ 249,00
Audi Inspektion & Verschleiß:	€ 39,90
Monatl. Leasingrate inkl. Audi Inspektion & Verschleiß:	€ 288,90

Ein Angebot der Audi Leasing, Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig. Bonität vorausgesetzt. Überführungspauschale und Zulassungskosten berechnet der ausliefernde Betrieb separat.

* Kraftstoffverbrauch l/100 km: innerorts 5,8; außerorts 4,4; kombiniert 4,9;
CO_2-Emissionen g/km: kombiniert 127; Effizienzklasse A.

Abgebildete Sonderausstattungen sind im Angebot nicht unbedingt berücksichtigt.
Alle Angaben basieren auf den Merkmalen des deutschen Marktes.

[1] Das Angebot gilt nur für Kunden, die zum Zeitpunkt der Bestellung bereits sechs Monate als Gewerbetreibender (ohne gültigen Konzern-Großkundenvertrag bzw. die in keinem gültigen Großkundenvertrag bestellberechtigt sind), selbstständiger Freiberufler, selbstständiger Land- und Forstwirt oder Genossenschaft aktiv sind. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

Audi Zentrum Koblenz GmbH

Andernacher Straße 205, 56070 Koblenz, Tel.: 02 61 / 80 80-40
azkinfo@loehrgruppe.de, www.audi-zentrum-koblenz.audi

Gute Sicht aufs eigene Boot

Fast wie ein neuer kleiner Stadtteil wirkt das geplante Wohngebiet rund um den Neuwieder Hafen. Rendering: Dr. Ing. Peter Jansen

WAS IST GEPLANT?

Die Pläne sehen gemäß dem eingereichten Bebauungsplan folgendes vor:

- Auf der Mole des Hafenareals sind sechs Häuser mit jeweils fünf Voll- und zwei Staffelgeschossen geplant, dazu 440 Parkplätze in einer ebenerdigen Tiefgarage.
- Die Eigentumswohnungen sollen 70 bis 120 Quadratmeter groß sein, die Penthousewohnungen rund 200 Quadratmeter haben.
- An einem zentralen Hafenplatz soll es ein Hotel und Gastronomieangebote geben – zusätzlich zur Hafenmeisterei mit Servicepunkt für Bootsanleger.
- Die vorhandene Werft, in der Boote repariert, gelagert und verkauft werden können, sowie die bereits existierenden Bootsanlegeplätze sollen auf den neuesten Stand gebracht werden. Insgesamt sollen 180 Bootsliegeplätze entstehen.
- Auf der gegenüberliegenden Seite des Hafens sollen weitere vier Apartmenthäuser mit jeweils fünf Voll- und zwei Staffelgeschossen gebaut werden, dazu 250 Parkplätze in einer Tiefgarage.

Investition Leben am Wasser: Rund um den ehemaligen Neuwieder Bundeswehrhafen soll ein großes Wohnquartier entstehen.

Ein Genuss für Bewohner, für Investoren Gewinn versprechend: Leben am Wasser liegt im Trend. Unter anderem in Köln, Frankfurt und Mainz sind bereits entsprechende Bauprojekte realisiert worden – und fanden trotz hoher Kosten schnell Abnehmer. Interessenten gibt es auch schon für ein Projekt, das erst in einigen Jahren gebaut wird: die Marina Neuwied. Wo bis in die 90er Jahre die Bundeswehr ansässig war, soll ein neues, großes Quartier „mit Wohlfühlgarantie“ entstehen. Die Pläne sind fertig und sehen Wohnungen in zehn mehrgeschossigen Häusern, dazu rund 600 Parkplätze, 180 Bootsliegeplätze, ein Hotel und eine Werft vor. Eine Investition im dreistelligen Millionenbereich ist geplant – mehr verraten die Projektentwickler nicht.

Es waren Mitarbeiter des Ludwigsburger Unternehmens Re Wied GmbH, die auf das Neuwieder Hafengelände stießen. Geschäftsführerin Sabrina Pohl erklärt: „Als Projektentwickler sind wir immer auf der Suche nach interessanten und herausfordernden Grundstücken. Uns wurde das Areal über einen regionalen Immobilienberater aus Linz angeboten.“ Das Gelände wurde geprüft, für geeignet befunden und das Konzept „Marina Neuwied“ entwickelt. Für die Realisierung wurde die Projektentwicklungsgesellschaft Marina Neuwied GmbH gegründet. Das mehr als 10 Hektar große Hafengelände (knapp 5 davon sind Wasserfläche) kaufte die Investorengesellschaft dem Motor-Yacht-Club Neuwied 2016 ab. Der hatte das Gebiet von der Bundeswehr in den 90er Jahren übernommen – laut Medienberichten für 9 Millionen Mark. Auch das rund 2,5 Hektar große Kasernengelände, das der Kreis 1999 übernommen hatte und in dem später für einige Zeit Flüchtlinge untergebracht waren, gehört mittlerweile der Marina Neuwied GmbH. Die Eigentumsfragen sind also geklärt.

Fertig sind auch die Pläne des Architekten, Dr. Peter Jansen aus Düsseldorf. Werden sie realisiert, wird die Stadt Neuwied um ein höchst attraktives Viertel bereichert. Das können dann nicht nur die Menschen, die dort vor Anker gehen oder in einem der mehrgeschossigen Gebäude mit Blick auf Hafen oder Rhein leben, nutzen, sondern alle Bürger. Zentrum des Quartiers wird der Yachthafen sein, mit Restaurants, Cafés, Hotel und Wassersportmöglichkeiten.

Angesiedelt ist hier bereits die Firma ‚Marineexpert Boote und Yachten‘, die sowohl Boote verkauft als auch Ansprechpartner für Reparaturen und Stellplätze ist – eine Adresse für Schiffseigner und solche, die es werden wollen.

Der Ort rund um den Hafen könnte auch ein Anlaufpunkt für Spaziergänger und Radfahrer sein. Über eine Brücke können sie die Hafeneinfahrt überwinden, um in das gegenüberliegende Naturschutzgebiet zu gelangen.

Sabrina Pohl ist optimistisch, dass das Projekt wie geplant Wirklichkeit wird: „Wir haben ein professionelles Team aus Entwicklern, Stadtplanern und Architekten mit viel Erfahrung in der Umsetzung ähnlicher Projekte und ein gutes und marktkonformes Konzept, von dem wir überzeugt sind.“ Pohl hofft, dass ein rechtsgültiger Bebauungsplan bis Jahresmitte vorliegt. Dann könne man im zweiten Halbjahr mit den Erschließungsarbeiten beginnen. Erste Abbrucharbeiten laufen bereits.

„Baubeginn wäre demnach frühestens im Jahre 2020“, so die Geschäftsführerin der Marina Neuwied GmbH. Das heißt für die zahlreichen Interessenten, die sich schon jetzt beim Projektträger gemeldet haben: Sie müssen sich in Geduld üben – auch wenn einige von ihnen vermutlich am liebsten schon morgen einziehen würden.

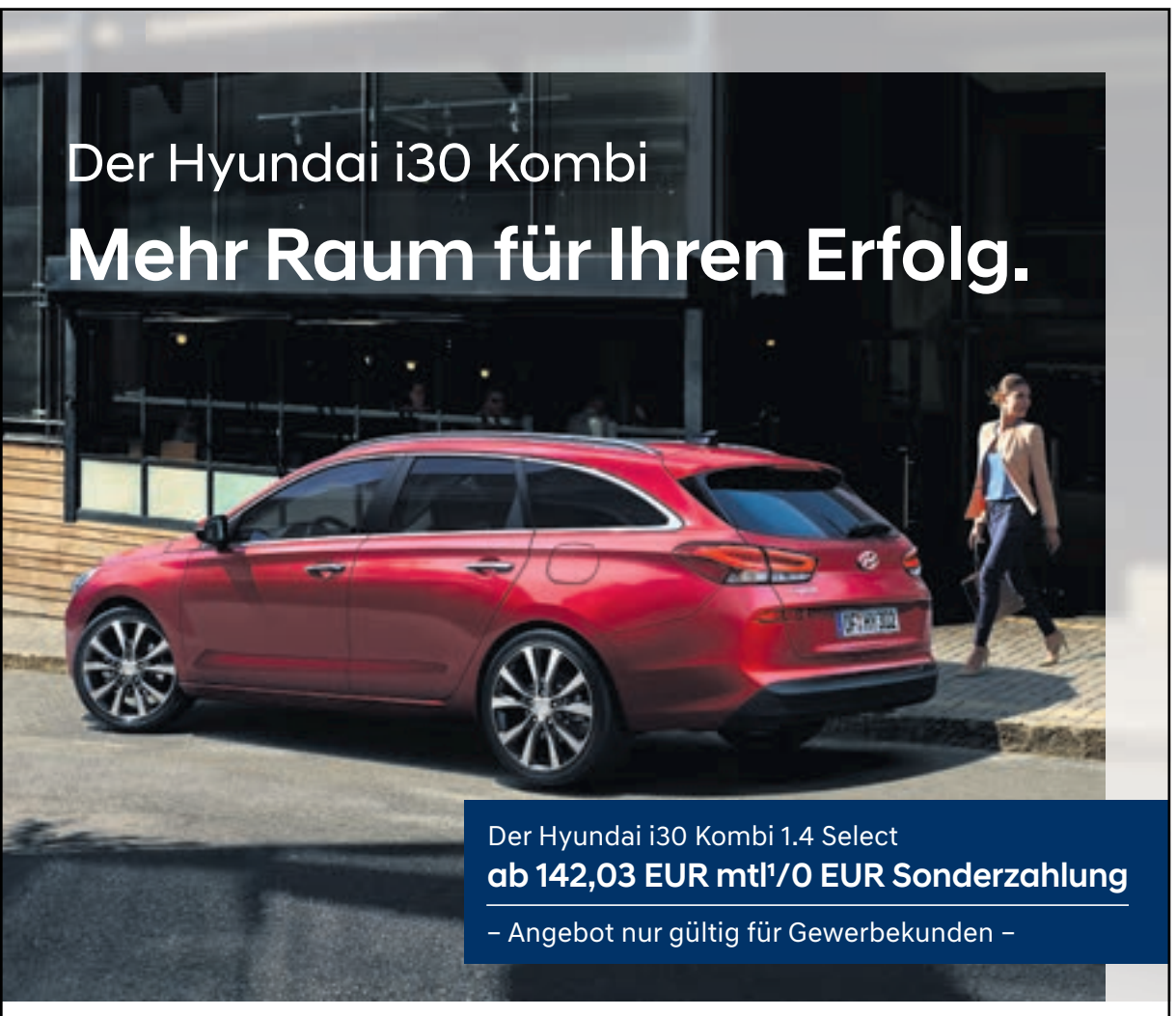
Geplant sind mehrstöckige Häuser mit zwei aufgesetzten Staffelgeschossen, also Geschossen, die gegenüber den darunterliegenden Etagen zurückspringen. Rendering: Dr. Ing. Peter Jansen

ZUM UNTERNEHMEN

Die **Marina Neuwied GmbH** ist eine Projektgesellschaft für die Entwicklung des Geländes des ehemaligen Pionierhafens und Motoryachthafens Neuwied. Sie wurde von Privatinvestoren im März 2015 gegründet und geht aus der Muttergesellschaft ReWied GmbH hervor, einem – wie es sich selber nennt – „Spezialunternehmen für die Revitalisierung von Problemliegenschaften mit dem Ziel einer nachhaltig ökonomischen Entwicklung“. Unternehmenssitz der Mutterfirma ist Ludwigsburg, Sitz der Marina Neuwied GmbH ist Neuwied. Vertretungsberechtigte Geschäftsführer sind laut Impressum Sabrina Pohl und Klaus Alsdorf.

Kontakt: Marina Neuwied GmbH,
Monreposstrasse 55,
71634 Ludwigsburg,
Telefon: 07141/788910,
Internet: www.marina-neuwied.de

ANZEIGE



Mit viel Platz und Komfort und einem Laderaum von bis zu 1.650 Liter beweist Ihnen der Hyundai i30 Kombi jeden Tag, dass er der perfekte Dienstwagen ist. Dank integrierter Konnektivität sind Sie mit Ihren Geschäftspartnern bestens verbunden. Mit seiner umfangreichen Sicherheitsausstattung sowie 5 Jahren Garantie ohne Kilometerbegrenzung* fahren Sie immer auf der sicheren Seite.

butz & mühlbach

Autohaus Butz & Mühlbach GmbH
56626 ANDERNACH - Orensteinstr. 2
56727 MAYEN - Polcher Str. 164
www.butz-muehlbach.de

HYUNDAI

Kraftstoffverbrauch innerorts 7,0 l/100 km; außerorts 5,1 l/100 km; kombiniert 5,8 l/100 km; CO_2-Emission kombiniert: 136 g/km; Effizienzklasse C. Nach EU-Messverfahren.

Fahrzeugabbildung enthält z. T. aufpreispflichtige Sonderausstattung. ¹ Berechnungsbeispiel für das gewerbliche Kilometerleasing bei: 0 EUR Sonderzahlung, Laufzeit 36 Monate, Gesamtlaufleistung von 45.000 km, zzgl. MwSt. und zzgl. Fracht-, Zulassungs- und Nebenkosten. Ein Angebot für Gewerbekunden von Hyundai Leasing, einem Produkt der ALD AutoLeasing D GmbH, Nedderfeld 95, 22529 Hamburg. Gültig bis 30.06.2018. ² Ausstattungslinien abhängige Ausstattung bzw. aufpreispflichtige Ausstattung.

5 Jahre Garantie ohne Kilometerlimit*

* Ohne Aufpreis und ohne Kilometerlimit: die Hyundai Herstellergarantie mit 5 Jahren Fahrzeuggarantie (3 Jahre für Car Audio inkl. Navigation bzw. Multimedia), 5 Jahren Lackgarantie sowie 5 Jahren Mobilitätsgarantie mit kostenlosem Pannen- und Abschleppdienst (gemäß den jeweiligen Bedingungen im Garantie- und Serviceheft). 5 kostenlose Sicherheits-Checks in den ersten 5 Jahren gemäß Hyundai Sicherheits-Check-Heft. Für Taxis und Mietwagen gelten generell abweichende Regelungen. Das Garantie- und Serviceheft kann vorsehen, dass die Hyundai 5 Jahre-Garantie für das Fahrzeug nur gilt, wenn dieses ursprünglich von einem autorisierten Hyundai Vertragshändler an einen Endkunden verkauft wurde.

Prof. Dr. Kristian Bosselmann-Cyran, Präsident der Hochschule Koblenz, übernahm das Amt als WWA-Vorsitzender am 1. Juni 2017 von Vorgänger Matthias Nester. Foto: Thomas Frey/Hochschule Koblenz

Verbales Glockengeläut gegen das Kirchturmdenken

Interview Hochschulpräsident Prof. Dr. Kristian Bosselmann-Cyran über den Netzwerkgedanken und die aktuellen Entwicklungen in der Wirtschafts- und Wissenschafts-Allianz Koblenz.

Am 1. Juni 2017 übernahm Prof. Dr. Kristian Bosselmann-Cyran den Vorsitz der Wirtschafts- und Wissenschaftsallianz Koblenz (WWA). Der Präsident der Hochschule Koblenz folgte auf Matthias Nester, den Vorstandsvorsitzenden der Sparkasse Koblenz. Im Gespräch mit „Wirtschaft im nördlichen Rheinland-Pfalz“ äußert sich der Geisteswissenschaftler Bosselmann-Cyran, 63, zur Arbeit der WWA und ihrem Fokus auf Teamorientierung.

Professor Bosselmann-Cyran, Sie sind Präsident einer Hochschule für angewandte Wissenschaften, also einer mit großem Praxisbezug. Prädestiniert Sie das für die Allianz mit der Wirtschaft?
Hochschulen für angewandte Wissenschaften sind dem Wissenstransfer verpflichtet und immer eine gute Adresse für Wirtschafts- und Wissenschaftsallianzen. Aber es geht uns bei der WWA in erster Linie um den Regionalbezug: Das nördliche Rheinland-Pfalz braucht effektive Kooperationen von Wirtschaft und Wissenschaft, um im Wettbewerb der Regionen bestehen zu können.

Sie fordern seit Längerem ein gemeinsames Handeln von Wirtschaft, Wissenschaft und Politik für die Region Mittelrhein als Ganzes. Wird Ihr Ruf gehört?
Ich habe unbedingt den Eindruck, dass sich die Zeiten des Kirchturmdenkens dem Ende zuneigen, obwohl es auf der großen politischen Bühne derzeit ganz anders aussieht. Die Menschen in der Region Mittelrhein wissen, dass sie von angrenzenden Metropolregionen abgehängt werden, wenn sie sich in regionaler Uneinigkeit erschöpfen.

Als Hochschulpräsident müssen Sie unterschiedliche Interessen bündeln und Allianzen schmieden. Gereicht Ihnen das in Ihrem Ehrenamt zum Vorteil?
Als Hochschulpräsident muss man auch moderieren und Menschen überzeugen. Allerdings kommt es bei der Stärkung regionaler Netzwerke nicht allein auf den Vorsitzenden an. Der Vorstand unserer Allianz arbeitet schließlich kollegial und ohne Hierarchien: Wir sind keine Einzelkämpfer, sondern ziehen im Team am gleichen Strang und in dieselbe Richtung.

Bei Ihrem Amtsantritt sagten Sie, Wirtschaft und Wissenschaft müssten sich noch mehr am Bedarf des Arbeitsmarktes orientieren, etwa mit dualen Studiengängen. Kommt die Allianz da voran?
Ja, die einzelnen Mitglieder der WWA kommen hier gut voran, und die enge Kooperation mit der Industrie- und Handelskammer Koblenz ist dabei äußerst hilfreich. Qualitativ hochwertige Studienangebote wie unsere dualen Programme werden natürlich nicht über Nacht entwickelt. Doch der Aufwand lohnt sich, da dual Studierende aufgrund des großen Praxisbezugs erfahrungsgemäß besonders engagiert sind – im Hörsaal wie auch in ihrem Unternehmen, das so zielgerichtet Fachkräfte ausbildet.

An Ihrer Hochschule wird es ab dem Sommersemester 2019 möglich sein, berufsbegleitend zum Bauingenieur ausgebildet zu werden.
Das ist ein gutes Beispiel für die Flexibilität von Hochschulen in unserer Region. Wir wissen von kooperierenden Unternehmen, dass es in der Baubranche derzeit einen besonders großen Fachkräftemangel gibt. Dem wirkt der neue Studiengang direkt entgegen. Er ermöglicht qualifizierten und berufserfahrenen Angestellten aus Berufen des Bauwesens ein berufsbegleitendes Studium.

Wenn Menschen ihre berufliche Weiterentwicklung immer öfter mit ihrer Arbeitsstelle vereinbaren wollen, wird dann die klassische Laufbahn Abitur, Studium, Beruf obsolet?
Nein, obsolet wird keine Bildungslaufbahn. Aber es kommen zahlreiche neue, passgenau zugeschnittene Studienmodelle hinzu. Die Arbeitswelt wird sich in Zukunft rapide ändern: Die Menschen werden zweifellos auch ihre gestiegenen Ansprüche zur Vereinbarkeit von Beruf, Studium und Privatleben deutlich machen. Und das wird umso besser gelingen, je solider die persönliche Qualifikation und die Bereitschaft zum lebenslangen Lernen gefestigt sind.

Mittelständler ohne eigene Forschungsabteilung sind Ihrer Meinung nach gut beraten, beim Wissenstransfer auf das WWA-Netzwerk zu setzen. Hören sie auf Ihren Rat?
Selbstverständlich versuchen alle klug geführten Unternehmen, sich auch in Zukunft mit besten Produkten am Markt zu behaupten, dazu braucht niemand den Rat des WWA-Vorstands. Wir zeigen aber auf, dass wir hier in der Region anspruchsvoll forschen, lehren und Wissen transferieren können. Und dieser Transfer wird die regionale Wirtschaft in die Lage versetzen, auch in der nächsten Dekade noch erfolgreich am Markt zu bestehen.

Also hatte Johann Wolfgang von Goethe Recht, als er vor fast 200 Jahren sagte, es sei nicht genug, zu wissen, sondern Wissen müsse auch angewandt werden ...
Wer mag Goethe widersprechen!

Was unterscheidet Sie von Ihrem Vorgänger Matthias Nester?
Tja, was soll ich sagen, vielleicht die Frisur? Nein, im Ernst: Die WWA hat sich nicht umsonst eine Satzung gegeben, die für den Vorstand Teamorientierung verlangt. Wenn der nächste Vorstand sein Amt antritt, werden sich die Ziele des Vereins nicht ändern.

> „Hochschulen für angewandte Wissenschaften sind dem Wissenstransfer verpflichtet und immer eine gute Adresse für Wirtschafts- und Wissenschaftsallianzen.“
> Prof. Dr. Kristian Bosselmann-Cyran, WWA-Vorsitzender

Sie sind bis Juni 2019 als WWA-Vorsitzender gewählt. Was wird sich noch tun?
Wenn ich das wüsste, würde ich für die WWA Lotto spielen. Klar ist: Deren Erfolg hängt auch von den Ideen der Verantwortlichen in Städten, Kammern und Verbänden ab. Je mehr Ideen, desto mehr tut sich.

ZUR ALLIANZ

Die **Wirtschafts- und Wissenschaftsallianz Koblenz** (WWA) ist ein Zusammenschluss von Hochschulen, Unternehmen, Kammern und Kommunen sowie Bildungs- und Kultureinrichtungen im Norden von Rheinland-Pfalz. Sie nennt sich „ein Transfernetzwerk in der Hochschulregion Koblenz“, das sich von anderen Wissenschaftsallianzen in Rheinland-Pfalz durch den expliziten Einbezug der Wirtschaft unterscheide. Die WWA nennt ihre Aufgabe eine „Mission“: die **Leistungsfähigkeit der Region** zu **befördern** und die verschiedenen **Akteure** zu **vernetzen.** Neu gegründet wurde die WWA im September 2016. Sie blickt als Nachfolgerin des Förderkreises „Wirtschaft und Wissenschaft in der Hochschulregion Koblenz e.V.“ auf eine lange Tradition zurück.

WEITERE INFORMATION UND KONTAKT

Dem **Vorstand** der Wirtschafts- und Wissenschaftsallianz gehören die jeweiligen Leitungen der Hochschule Koblenz, der Universität Koblenz-Landau, der Philosophisch-Theologischen Hochschule Vallendar, der WHU – Otto Beisheim School of Management in Vallendar, der Zentralstelle für Fernstudien in Koblenz sowie der Hochschule für Öffentliche Verwaltung in Rheinland-Pfalz mit Sitz in Mayen an. Bis zu sechs weitere Mitglieder können für eine **Amtszeit** von zwei Jahren in den Vorstand gewählt werden – mindesten zwei dieser zu wählenden Mitglieder müssen leitende Positionen in der Wirtschaft innehaben.

Aktueller Vorsitzender der WWA ist: Prof. Dr. Kristian Bosselmann-Cyran, Präsident der Hochschule Koblenz, Konrad-Zuse-Straße 1, 56075 Koblenz, info@wwa-koblenz.de, www.wwa-koblenz.de

Die WHU - Otto Beisheim School of Management am Standort Vallendar bei Koblenz bietet Bachelor- und Masterprogramme sowie das Executive Master of Business-Programm (EMBA) an. Ein MBA-Studium in Voll- oder Teilzeit können Studierende auch am Standort Düsseldorf absolvieren. Der Doktortitel lässt sich an beiden Standorten erlangen. Foto: Matthias Brand/WHU

Zwischen zwei Welten – Verein verbindet Studium und Beruf

Business Confluentes e.V., die studentische Unternehmensberatung der WHU, hat für Probleme aus dem Mittelstand aufstrebende Problemlöser parat.

Junge Menschen, die gerade erst ihren Bachelor- oder Masterabschluss erlangt haben, können größtenteils noch nicht mit jahrelanger Berufserfahrung punkten. Genau die wäre aber im Arbeitsleben ein Pluspunkt. Unter anderem, um diesem Problem entgegen zu wirken und Studierenden die Möglichkeiten zu geben, ihr theoretisches Wissen mit Praxiserfahrung zu kombinieren, wurde 1994 die studentische Unternehmensberatung der WHU – Otto Beisheim School of Management gegründet. Der Verein Confluentes feiert nächstes Jahr sein 25-jähriges Bestehen und kann auf einen Pool von über 1000 Beratern zurückgreifen.

An der Wissenschaftlichen Hochschule für Unternehmensführung verbindet viele Studierende das Interesse an strategischen Berufen. Das ist die eine Seite der Medaille. Manch mittelständisches Unternehmen kann oder möchte sich teure, etablierte Beratungsdienstleistungen nicht leisten – das ist die andere Seite. Auf gemeinsamen Erfolg und Nutzen zielt der Verein Confluentes ab, der als Anlaufstelle für den Mittelstand Anfragen bündelt und als Projekt gemeinsam mit den Studierenden bearbeitet.

„Die Vorstandsarbeit während meines Studiums bei Confluentes hat mich schon früh darin bestätigt, zukünftig die Arbeit des Unternehmensberaters auszuüben, und mir gezeigt, dass dieses Studium die richtige Entscheidung war“, sagt Junes Benchakroun, der nach seinem WHU-Abschluss bei der Strategie- und Marketingberatung Simon-Kucher & Partners eine Anstellung fand. Wertvoll war für ihn die Mitwirkung bei Confluentes, da er so bereits früh viel Verantwortung übernehmen durfte und Einblick in diverse Unternehmen und Fragestellungen gewinnen konnte. So hat er bereits zum Berufseintritt einen breiten Erfahrungsschatz und Know-how, was ihm ein tiefergehendes Verständnis der Belange seiner Kunden ermöglicht. „Besonders in der vielfältigen Welt des Unternehmensberaters sind diese Erfahrungen ein Mittel, auf das ich heute immer wieder gerne zurückgreife“, betont Benchakroun.

Überwiegend wirken Studierende mit relevanter Erfahrung, also in der Regel ab dem vierten oder fünften Semester sowie Masterstudenten und Doktoranden an den unterschiedlichen Projekten mit. Doch auch jüngere Semester können bereits ihre Kenntnisse vertiefen, betont Annika Hentschel, Vorstandsvorsitzende von Confluentes. „Für jüngere Semester bietet Confluentes beispielsweise das Grow-Fast-Programm an, bei welchem Erstsemester an einem internen Projekt, also einem Projekt innerhalb der WHU, mitwirken und so schon früh erste Erfahrung sammeln können“, so Hentschel.

Vereinsmitglied zu werden, sei nicht schwer. Zu Beginn jeden Jahres würden den neuen Studierenden die zahlreichen Initiativen der Hochschule vorgestellt, unter anderem die Ziele und Projekte von Confluentes. Mitglieder werden automatisch regelmäßig über Projektanfragen informiert. Der Ablauf sei dann immer gleich, beschreibt Hentschel: „Der Vorstand hat einen Kunden getroffen, das Problem analysiert und gemeinsam mit dem Kunden eine mögliche Lösung diskutiert. Nun wird ein Angebot ausgearbeitet.“ Der Vorstand schreibe parallel dazu, das Projekt in anonymer Form aus und gehe dabei insbesondere auf die Kompetenzen, die ein Berater mitbringen sollte, ein. „Der Auswahlprozess unterscheidet sich je nach Rolle, also zum Beispiel ob Teamleiter oder Berater. Allgemein werden sowohl harte Faktoren, wie die relevante Erfahrung im Rahmen von Ausbildung oder Praktika, sowie weiche Faktoren, wie beispielsweise die Einschätzung der Teamfähigkeit, durch uns bewertet.“ Es finde dann ein internes initiales Gespräch statt. Darauf folge der Kick-

„Der Großteil der Analysen wird im strategischen Umfeld und auf Geschäftsführerebene eingesetzt und durch Entscheider, wie beispielsweise Business Development Manager oder Geschäftsführer, beauftragt.“
Annika Hentschel, Confluentes-Vorstandsvorsitzende

Von Mitarbeiterbefragungen im Bereich Human Resources bis hin zu Kundenzufriedenheitsumfragen im Vertrieb: Die Arbeit der Studierenden ist breit gefächert. Foto: confluentes e.V.

ZUR HOCHSCHULE

Die **WHU – Otto Beisheim School of Management** mit Standorten in Vallendar bei Koblenz und in Düsseldorf gehört zu den renommiertesten deutschen Business Schools und genießt auch international hohes Ansehen.

Die WHU bietet einen Bachelorstudiengang, drei Masterstudiengänge sowie zwei MBA- und ein EMBA-Programm sowie Executive Education-Angebote an. Dazu kommt ein Promotionsprogramm. Die **Studiengänge** gliedern sich in die Bereiche Economics, Entrepreneurship & Innovation, Finance & Accounting, Management, Marketing & Sales und Supply Chain Management. Die verschiedenen Studiengänge und -programme beginnen zu unterschiedlichen Zeitpunkten im Jahr und unterscheiden sich in ihrer Zeitdauer.

2017 nahmen 570 Erstsemester ihr Studium an der WHU auf. Derzeit sind insgesamt 1452 **Studierende** an der WHU eingeschrieben.

Die WHU bietet zu jedem Zeitpunkt der beruflichen Karriere, auch berufsbegleitend akademische Programme und Weiterbildungsformate an.

off-Termin mit dem Kunden. „Die einzelnen Aufgaben ergeben sich folgend aus dem Kundenbedürfnis heraus“, so Hentschel.

Nach einem Beispiel befragt, denkt die Confluentes-Vorsitzende an einen international führenden Dienstleister für Finanzen: Die Aufgabe des studentischen Teams war es, eine Wettbewerbsanalyse von Kosten für Zahlungsverkehrsdienstleistungen in Deutschland, Spanien und Frankreich sowie Präsentationen, Excel Auswertungen und circa 500 Powerpoint-Slides zu erstellen. Danach habe der Kunde gewusst, wie er in welchem Land positioniert war und habe die Ergebnisse gezielt im Markt für Finanzdienstleistungen nutzen können.

Viel Arbeit, aber die Freude an der Arbeit komme nicht zu kurz, betont Paulina Stuhlmacher, die derzeit ihren Master in Management an der WHU absolviert: „Ein kleineres Projekt zusammen mit zwei Freundinnen hat mir besonders Spaß gemacht. Wir haben einen Roadtrip unternommen und verschiedene Universitäten besucht. Dort mussten wir Studenten mit Muffins bestechen, um Fragebögen auszufüllen. Daran erinnere ich mich heute noch.“

„Ein kleineres Projekt hat mir besonders Spaß gemacht. Wir mussten Studenten mit Muffins bestechen, um Fragebögen auszufüllen.“

Paulina Stuhlmacher, Confluentes-Mitglied

Bereits während ihres Bachelorstudiums hatte Stuhlmacher bei Confluentes mitgearbeitet.

Die Unternehmensberatung der WHU hilft an allen Stellen der Wertschöpfungskette und unterstützt sämtliche Funktionen. Der Verein bietet beispielsweise Einkaufsberatungen an, wenn ein Kunde eine Dienstleistung auslagern möchte. „Ein konkretes Projekt wäre in diesem Fall die Analyse möglicher Lieferanten anhand einer Kriterienmatrix, die durch das Versenden von Anfragen und Auswertung von Angeboten erstellt wird“, erklärt Annika Hentschel. Auf Basis dieser Analyse werde dann eine Handlungsempfehlung ausgesprochen und auf mögliche Implikationen bei der Implementierung hingewiesen.

„Die Vorstandsarbeit während meines Studiums bei Confluentes e.V. hat mich schon früh darin bestätigt, zukünftig die Arbeit des Unternehmensberaters auszuüben.“

Junes Benchakroun, WHU-Absolvent

Als weitere Projektbeispiele nennt sie Kundenzufriedenheitsumfragen für den Bereich Vertrieb oder Mitarbeiterbefragungen für den Bereich Human Resources. „Der Großteil der Analysen wird im strategischen Umfeld und auf Geschäftsführerebene eingesetzt und durch Entscheider, wie beispielsweise Business Development Manager oder Geschäftsführer, beauftragt“, so die Confluentes-Vorstandsvorsitzende.

Die Unterstützung durch Confluentes wird von Unternehmen oft in Zeiten von Auftragsspitzen angefragt, denn oft fehlen in mittelständischen Betrieben Mitarbeiter, die zusätzlich zu ihrer Funktion noch projektbasierte Arbeit übernehmen können. Auch erkennen viele Kunden, dass sie möglicherweise „betriebsblind“ sind und schätzen eine externe Meinung. Dies sind einige der Gründe, weshalb Confluentes in der Region und in der internationalen Wirtschaft durchaus gefragt ist. Confluentes biete durch Berater, die sich in kürzester Zeit tief in ein Thema einarbeiten und eine externe Sicht auf das Problem haben, einen erheblichen Mehrwert, so Hentschel.

Zu den Kunden zählen der Mittelstand der Region, Start-ups, Private Equity Unternehmen, auch etablierte Unternehmensberatungen und Business Development-/Strategieabteilungen von Konzernen.

Der aktuelle Vorstand des Confluentes e.V. (von links): Annika Hentschel, Julian Kriesten, Jakob Merz, Marie Walter, Neil Schmodde und Nils Rödelbronn. Foto: confluentes e.V.

ZUM VEREIN

Confluentes e.V. wurde 1994 an der WHU – Otto Beisheim School of Management als studentische Initiative gegründet. **Ziele** von Confluentes sind es, den Studierenden der WHU zum einen Praxiserfahrung zusätzlich zu den im Curriculum vorgesehenen Praktika zu vermitteln, zum anderen das praxisorientierte Problemlösungsdenken bei der betriebswirtschaftlichen Hochschulausbildung zu fördern sowie den Studierenden ihren möglichen Berufsalltag zu demonstrieren. Confluentes kann mehr als 130 Projekte pro Jahr realisieren und erwirtschaftet laut WHU-Website einen **Jahresumsatz** von einer halben Million Euro.

Der Verein bietet Unterstützung bei Dienstleistungen aus allen Bereichen der Wertschöpfungskette. Zu den rund 200 **Kunden** zählen namhafte Unternehmen, wie Lufthansa, Amazon oder ATKearney.

Weitere Information und Kontakt unter:
Confluentes e.V., Burgplatz 2, 56179 Vallendar
Telefon: 0261/6509788
E-Mail: confluentes-vorstand@whu.edu
www.confluentes.de

ANZEIGE

löhr gruppe 1892

Volkswagen für Selbstständige.

Erneuern Sie Ihren Fuhrpark.

Top Leasingrate 89 €[1]

Golf Trendline 1.0 TSI 63 kW (85 PS) 5-Gang
Kraftstoffverbrauch, l/100 km: innerorts 5,9/außerorts 4,1/ kombiniert 4,8/CO_2-Emissionen, g/km: kombiniert 108; Effizienzklasse B. **Ausstattung:** Uranograu, Radio „Composition Colour“, Einstiegshilfe „Easy Entry“, Wärmeschutzverglasung u. v. m.

GeschäftsfahrzeugLeasingrate monatlich **89,00 €[1]**
Sonderzahlung: 999,00 €
Laufzeit: 48 Monate
Laufleistung pro Jahr: 10.000 km

Top Leasingrate 129 €[1]

T-Roc 1.0 TSI 85 kW (115 PS) 6-Gang
Kraftstoffverbrauch, l/100 km: innerorts 6,1/außerorts 4,5/ kombiniert 5,1/CO_2-Emissionen, g/km: kombiniert 117; Effizienzklasse B. **Ausstattung:** Uranograu, Radio „Composition Colour“, Multifunktionsanzeige „Plus“, Wärmeschutzverglasung u. v. m.

GeschäftsfahrzeugLeasingrate monatlich **129,00 €[1]**
Sonderzahlung: 1.199,00 €
Laufzeit: 48 Monate
Laufleistung pro Jahr: 10.000 km

Top Leasingrate 49 €[1]

take up! 1.0 44 kW (60 PS) 5-Gang
Kraftstoffverbrauch, l/100 km: innerorts 5,5/außerorts 3,8/ kombiniert 4,4/CO_2-Emissionen, g/km: kombiniert 101; Effizienzklasse C. **Ausstattung:** white, LED-Tagfahrlicht, Wärmeschutzverglasung, Reifenkontrollanzeige u. v. m.

GeschäftsfahrzeugLeasingrate monatlich **49,00 €[1]**
Sonderzahlung: 999,00 €
Laufzeit: 48 Monate
Laufleistung pro Jahr: 10.000 km

[1] Ein Angebot der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Str. 57, 38112 Braunschweig, für gewerbliche Einzelabnehmer mit Ausnahme von Sonderkunden für ausgewählte Modelle. Bonität vorausgesetzt. Zzgl. Überführungskosten und gesetzlicher Mehrwertsteuer. Abbildung zeigt Sonderausstattungen gegen Mehrpreis.

Professional Class
Volkswagen für Selbstständige

Volkswagen

Löhr Automobile Neuwied GmbH Stettiner Straße 4–6, 56564 Neuwied, Tel. 02631 9150-100, www.loehrgruppe.de

Neues Wissen am laufenden Band

Business Neue Bücher rund um Veränderungsprozesse in der Arbeitswelt.

Foto: Komarov Andrey/stock.adobe.com

Nie ging der Fortschritt schneller voran als momentan. Den Anschluss nicht zu verlieren und immer up to date zu bleiben, ist umso wichtiger. Bücher können dabei hilfreich sein und auch einen Anstoß für kontroverse Diskussionen geben – hier ein Auszug aus dem aktuellen Wirtschaftsprogramm der Verlage.

Harry Gatterer

Future Room

Entdecken Sie die Zukunft Ihres Unternehmens

Murmann Publishers (Januar 2018), Taschenbuch, 192 Seiten, 39,90 Euro, ISBN: 9783867745956

„Die Welt, in der Unternehmen operieren, ändert sich ständig. Das ist die zentrale Herausforderung für jede erfolgreiche Unternehmensstrategie. So muss sich beispielsweise der Geschäftsführer einer Tankstellenkette angesichts der Elektromobilität, des Sharing-Trends, der Alterung der Gesellschaft oder des Wegzugs vieler Menschen in die Stadt fragen, ob es in Zukunft noch Tankstellen in der Form geben wird, wie wir sie momentan kennen und nutzen. Jedes Unternehmen muss sich mit solchen Fragen zur eigenen Zukunft auseinandersetzen. Oft bleibt ein banges Gefühl zurück, weil keine befriedigenden Antworten auf diese entscheidenden Fragen gefunden werden. Der Future Room, entwickelt von Zukunftsinstitut-Geschäftsführer Harry Gatterer, löst dieses große Problem. Es ist eine neue und wegweisende Methode, die Unternehmen dazu befähigt, ihre Zukunft in den Blick zu bekommen und daraus die richtigen nächsten Schritte abzuleiten."

Quelle: Murmann Publishers

Axel Koch

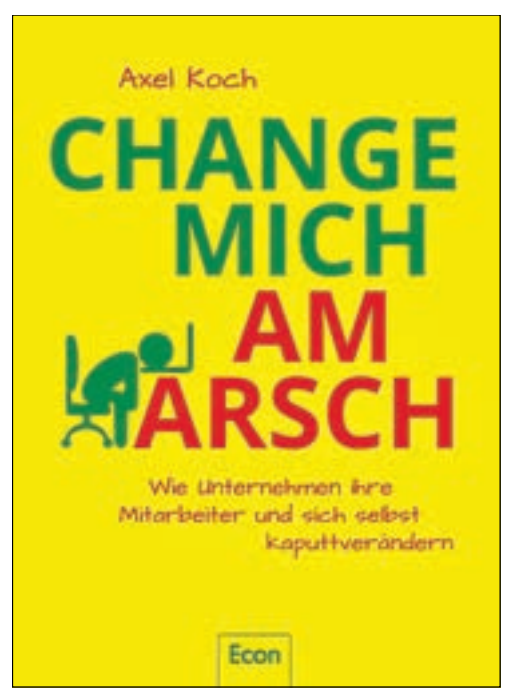
Change mich am Arsch

Wie Unternehmen ihre Mitarbeiter und sich selbst kaputtverändern

Econ Verlag (Februar 2018), broschiert, 304 Seiten, 16,00 Euro, ISBN: 9783430202459

„Firmen erwarten heutzutage von ihren Mitarbeitern, dass sie Flexibilität zeigen, sich anpassen, weiterbilden, um 180 Grad drehen können und auch ihre Werte und Fähigkeiten wechseln als wären diese eine Jacke. Die Devise in der Personalentwicklung lautet: Wer nicht passend ist, wird passend gemacht. Menschen sollen zu dem werden, was sie nicht sind. Das kann nicht funktionieren. Axel Koch deckt auf, warum wir mit dem Change-Wahnsinn einem kollektivem Irrtum aufsitzen und wie eine Balance zwischen Stabilität und Veränderung aussehen kann."

Quelle: Econ Verlag

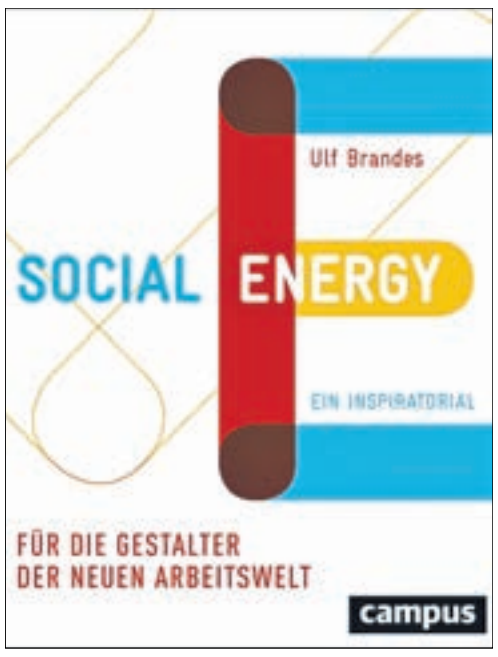


Ulf Brandes

Social Energy

Für die Gestalter der neuen Arbeitswelt

Campus Verlag (Februar 2018), broschiert, 280 Seiten, 27,00 Euro, ISBN: 9783593435916



„Die Arbeitswelt verändert sich. Hierarchien werden hinterfragt, gemeinschaftliches Handeln zählt, Mitarbeiter wollen sich stärker einbringen. Dadurch wachsen zunächst die Spannungen. Es kann jedoch auch eine neue Energie entstehen, die Unternehmen stärker voranbringt als jedes Anreizprogramm: Social Energy.

Social Energy lässt sich nicht mit simplen Tools freisetzen, sie erfordert ein neues Selbstverständnis aufseiten aller, die Veränderung wollen. Grundlage für dieses neue Mindset ist solides Wissen über menschliches Verhalten.

Kombiniert mit praxiserprobten Reflexionsübungen und lebendigen Fallbeispielen wird dieses Buch zu einem inspirierenden Selbstcoaching für Führungskräfte und Teams, um im Arbeitsalltag Umfelder zu schaffen, in denen Menschen frei, selbstverantwortlich und wirksam handeln."

Quelle: Campus Verlag

Markus Disselcamp und Swen Heinemann

Digital Transformation Management

Den digitalen Wandel erfolgreich umsetzen

Schäffer Poeschel Verlag (Januar 2018), gebunden, 160 Seiten, 19,95 Euro, ISBN: 9783791041513

„Virtual Reality, 3D-Druck, Drohnen, Voice Services, Alexa, Siri, Cortana. Dieses Werk beschäftigt sich mit der Beantwortung der verschiedensten Fragen zum Thema Digitalisierung: Was sind die globalen Megatrends? Was heißt Digitalisierung und Automatisierung? Welche Auswirkungen haben sie auf Unternehmen? Welche Auswirkungen auf den Menschen im Unternehmen? Welche Branchen trifft es wirklich? Wie kann sich eine Organisation im digitalen Wandel verhalten? Welche Skills braucht ein Digital-Transformation-Manager, um Unternehmen zu begleiten?

Die Autoren beleuchten die Herausforderungen der digitalen Transformation und zeigen, wie Unternehmen den Wandel erfolgreich meistern." Mit Praxisbeispielen und Lösungsansätzen.

Quelle: Schäffer Poeschel Verlag

Wolfgang Hirn

Chinas Bosse

Unsere unbekannten Konkurrenten

Campus Verlag (Februar 2018) gebunden, 284 Seiten, 26,00 Euro, ISBN: 9783954715893

„Wer steckt hinter den Unternehmensgiganten aus China? Sie erobern die Weltmärkte, positionieren China als digitale Supermacht und prägen die entscheidenden Zukunftsindustrien. Gleichwohl wissen wir fast nichts über sie. Wie ticken Chinas Bosse? Wer steckt hinter den immer mächtigeren und aggressiven Unternehmensgiganten? Was sind das für Leute, die in Frankreich Weinberge und in Europa Fußballvereine oder Immobilien kaufen? Was passiert, nachdem sie bei deutschen Unternehmen, Banken, Flughäfen eingestiegen sind? Der renommierte Chinaexperte Wolfgang Hirn hat beste Verbindungen und recherchiert regelmäßig vor Ort. Er liefert einen einzigartigen Einblick ins Zentrum des chinesischen Wirtschaftsmodells und porträtiert die

Macher und ihre Strategien. Wolfgang Hirn gibt Chinas „unbekannten Giganten" in seinem Buch ein Gesicht."
Mit zahlreichen Unternehmensbeispielen, unter anderem von:
Haier, HNA, Huawei – Chinas große Privatkonzerne
Internetgiganten Alibaba und Tencent – Angriff auf Facebook, Google und andere

Quelle: Campus Verlag

Eliyahu M. Goldratt, Dwight Jon Zimmerman und Dean Motter

Das Ziel

Eine Business-Graphic-Novel

Campus Verlag (Februar 2018), broschiert, 136 Seiten, 25,00 Euro ISBN: 9783593509068

Prozessoptimierung anschaulich wie nie: Dem Manager Alex Rogo wird von der Unternehmensleitung ein Ultimatum gestellt. Entweder es gelingt ihm, seine Fabrikanlage innerhalb von drei Monaten deutlich profitabler zu machen, oder sie wird geschlossen und Hunderte von Mitarbeitern verlieren ihre Jobs. Ein zufälliges Wiedersehen mit seinem ehemaligen Professor hilft ihm dabei, umzudenken und neue Lösungswege zu suchen. Für Rogo beginnt ein Wettlauf gegen die Zeit - und für die Leser eine ebenso spannende wie unterhaltsame Geschichte. Die Schlüsselelemente der von Eliyahu Goldratt entwickelten Theorie der Prozessoptimierung (Theory of Constraints)

sind in dieser Graphic Novel einzigartig visuell erzählt!

Quelle: Campus Verlag

Michel Domsch, Erika Regnet und Lutz von Rosenstiel

Führung von Mitarbeitern

Fallstudien zum Personalmanagement

Schäffer Poeschel Verlag
(Januar 2018), gebunden, 583 Seiten
49,95 Euro, ISBN: 9783791041650

„Die Ziele dieser umfangreichen Fallsammlung aus der Praxis sind: rund um das Personalmanagement bewährtes Wissen erwerben, Trends verstehen und Fertigkeiten für die tägliche Führungsarbeit entwickeln. So gelingt es, in konkreten Situationen erfolgreicher zu handeln.“ Die 4. Auflage bietet neue anschauliche Beispiele, zum Beispiel zu Flexibilisierung,interkultureller Zusammenarbeit, Führungskräftefeedback, alternative Laufbahnentwicklung, Digitalisierung und virtuelle Führung sowie Change Management.

Quelle: Schäffer Poeschel Verlag

Jonathan McMillen

Das Ende der Banken

Warum wir sie nicht brauchen

Campus Verlag (Februar 2018),
gebunden, 271 Seiten, 26,00 Euro,
ISBN: 9783593508412

„Finanzkrise hin, Eurokrise her. Kaum jemand glaubt, dass sich das Finanzsystem inzwischen wesentlich verbessert hat. Das Problem sind die Banken. Ihre Finanzinnovationen der Vergangenheit wurden zum Brandbeschleuniger der letzten Finanzkrise. Und jetzt sind sie drauf und dran, sich die aufstrebende Fintech-Industrie einzuverleiben und damit die Hoffnung auf ein transparenteres und besseres Finanzsystem zu zerschlagen. Dieses Buch erklärt mit bestechender Klarheit, warum die digitale Revolution eine fundamentale Erneuerung unserer Finanzordnung erfordert. Es identifiziert die Wurzel der Probleme und präsentiert eine innovative und simple Lösung mit revolutionärer Sprengkraft.“

Quelle: Campus Verlag

Sebastian Purps-Pardigol und Henrik Kehren

Digitalisieren mit Hirn

Wie Mitarbeiter Ihre Führungskräfte für den Wandel gewinnen

Campus Verlag (Februar 2018),
gebunden, 249 Seiten, 34,00 Euro,
ISBN: 9783593508429

„Ein Familienunternehmen lässt digitale Geschäftsmodelle von Mitarbeitern und Betriebsrat entwickeln. Ein Mittelständler revolutioniert mit einer digitalen Dienstleistung die Nahrungsmittelindustrie. Ein frisch gegründetes Produktteam wirft bisherige Prozesse über Bord, lernt selbstständig agile Zusammenarbeit und erwirtschaftet so Millionenumsätze. Wie ist das möglich? Sebastian Purps-Pardigol und Henrik Kehren haben in mehr als 150 Interviews über 30 Firmen analysiert und zwölf Unternehmen ausgewählt, die die eigene digitale Transformation vorbildhaft vorantreiben. Ihre Erkenntnis: Je größer das Maß der Digitalisierung in einer Organisation, desto mehr Aufmerksamkeit braucht das Thema Menschlichkeit.“

Quelle: Campus Verlag

Evi Hartmann

Ihr kriegt den Arsch nicht hoch

Über eine Elite ohne Ambition

Campus Verlag (März 2018), gebunden, 222 Seiten,
17,95 Euro, ISBN: 9783593509075

„Wo sind die Macher geblieben? Jede Menge intelligente und gut ausgebildete junge Menschen wollen Status und Geld, aber keine Anstrengung und bloß nicht zu viel Verantwortung im Job. Posen statt Performen: Eine Pseudo-Elite, vermeintliche Säule der Zukunftsgesellschaft, ist selbstzufrieden, gierig und überschätzt sich maßlos selbst. Die wahre Leistungselite wird immer kleiner, beobachtet die BWL-Professorin Evi Hartmann.
Stattdessen breitet sich epidemieartig eine Kultur der Leistungsverweigerung aus, gut getarnt als Work-Life-Balance. Wie kann es sein, dass sich in Zeiten riesiger wirtschaftlicher und politischer Herausforderungen immer mehr Menschen zurücklehnen statt anzupacken? Hartmanns Buch ist ein Aufruf für ein neues Leistungsethos und ein verschärftes Leben – nicht nur für die Generation Y!“

Quelle: Campus Verlag

Dr. Eva Brandt und Miriam Fritsch-Kümpel

Stress?

Du entscheidest, wie du lebst

Campus Verlag (März 2018),
gebunden, 224 Seiten, 24,95 Euro,
ISBN: 9783593508023

„Durch die ständige Erreichbarkeit, Mobilität und Flexibilität vermischen sich Privatleben und Beruf immer mehr. Gefährlicher Dauerstress ist die Folge. Doch wie gelingt es, Höchstleistung zu bringen und dennoch die eigene Gesundheit nicht zu gefährden? Die Autorinnen haben dafür eine praxiserprobte Methode zur Stressreduzierung von Führungskräften entwickelt: die Lotus-Strategie, mit der Stress abperlt wie das Wasser an einer Lotusblüte. Die sieben Lotusblätter stehen für die Module Akzeptanz, Veränderung, Werte, Zeit, Sinne, Netzwerk und Lösung und ergeben in Summe einen Trainingsplan für mehr Stresskompetenz. Die Methode basiert auf neusten wissenschaftlichen Erkenntnissen und zeigt, wie man als Manager ein gesundes und trotzdem erfolgreiches Leben führt.“

Quelle: Campus Verlag

ANZEIGE

sparkasse-koblenz.de

Weil unsere Experten Ihr Unternehmen mit der richtigen Finanzierung voranbringen.

Deutsche Leasing
Die Landesbanken

Sparkasse Koblenz

Foto: krsmanovic/stock.adobe.com

Nach langer Krankheit zurück in den Job?!

Arbeitsplatz Nach Krebs, einem Unfall oder bei chronischen Erkrankungen kann das Betriebliche Eingliederungsmanagement (BEM) hilfreich sein und einen erneuten Ausfall des Arbeitnehmers wegen Arbeitsunfähigkeit verhindern.

Ein Unfall mit langwierigen Folgen, eine Krebserkrankung, eine Depression, starke Rückenbeschwerden, ein Burn-out oder andere stressbedingte Erkrankungen: Es gibt Fälle, in denen ein Arbeitnehmer wochen- oder monatelang ausfällt. Eine schwierige Situation – sowohl für den Arbeitgeber als auch für den Mitarbeiter und das Team. Erkrankte haben dann möglicherweise Angst, ihren Arbeitsplatz zu verlieren. Ganz ausgeschlossen ist das nicht! Allerdings kann ein Arbeitgeber nicht einfach so wegen längerer Krankheit eine Kündigung aussprechen. Wenn jemand länger als sechs Wochen krank ist, muss der Arbeitgeber ihm laut Gesetz seit 2004 ein Betriebliches Eingliederungsmanagement (BEM) anbieten. Tut er dies nicht, ist eine Kündigung unwirksam. Die Gesetzeslage ist aber allgemein nicht eindeutig, und weil jeder Fall anders ist, ist eine Kündigung wegen längerer Fehlzeiten letztlich immer eine Einzelfallentscheidung, bei der verschiedene Faktoren eine Rolle spielen.

Eine Kündigung kann auf jeden Fall dann rechtens sein, wenn sogenannte „vorgetäuschte Erkrankungen“ vorliegen, wenn also der Arbeitnehmer häufig „blau macht“, oder auch, wenn er sich während der Zeit der Arbeitsunfähigkeit so verhält, dass der Heilungserfolg gefährdet ist. Wer also wegen einer Grippe krankgeschrieben ist und an einem anstrengenden Fußballturnier mitspielt, dem drohen arbeitsrechtliche Konsequenzen. Gegen einen Spaziergang an frischer Luft ist dagegen nichts einzuwenden.

Laut DGB-Rechtsschutzabteilung ist eine Entlassung auch möglich, wenn eine „negative Gesundheitsprognose“ vorliegt, das heißt, dass der Betroffene voraussichtlich noch lange oder nicht absehbare Zeit oder immer wieder arbeitsunfähig sein wird. Laut Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts ist das der Fall, wenn die Arbeitsfähigkeit nicht innerhalb der nächsten 24 Monate wieder hergestellt werden kann. Zur Wirksamkeit einer Kündigung müssen dann allerdings normalerweise auch die betrieblichen Interessen beeinträchtigt sein, das heißt, der Arbeitgeber muss darlegen, dass sich aus den langen Krankenzeiten ein betrieblicher oder wirtschaftlicher Nachteil für das Unternehmen ergibt.

Mit einer Kündigung muss auch der rechnen, der auf keinen Fall seine frühere Tätigkeit wieder aufnehmen kann – zum Beispiel jemand, der nach seiner Gesundung nur noch leichte Lasten heben darf, an seinem Arbeitsplatz aber schwere Lasten heben muss, oder jemand, der als Busfahrer gearbeitet hat und bei einem Unfall einen Arm verliert.

Anders liegt der Fall laut DGB-Rechtsschutzabteilung in folgendem Beispiel: Wer beim Radfahren stürzt und sich einen komplizierten Bruch zuzieht, muss womöglich mehrmals operiert werden und eine Rehabilitation besuchen. Dieser Mitarbeiter fällt also etliche Wochen oder gar Monate bei der Arbeit aus, aber die völlige Genesung ist absehbar. Außerdem ist die Prognose gut, dass sich ein solcher Unfall nicht mehrmals im Jahr wiederholt: Eine Kündigung wäre hier also nicht gerechtfertigt.

Wenn ein fest angestellter Mitarbeiter länger als sechs Wochen im Jahr ununterbrochen arbeitsunfähig ist, muss der Arbeitgeber ihm eine Wiedereingliederungsmaßnahme anbieten. Die ist nicht nur dafür gedacht, „geschwächte“ Arbeitnehmer wieder langsam an die Belastungen eines vollen Arbeitstages heranzuführen, sondern auch dafür, Belastungen zu verringern, wenn durch sie Krankheiten und damit Ausfälle drohen.

2004 wurde das Betriebliche Eingliederungsmanagement (BEM) im Gesetz verankert, damit Arbeitgeber frühzeitig Anstrengungen unternehmen, unter anderem auch um chronische Erkrankungen ihrer Beschäftigten zu verhindern und Konflikten am Arbeitsplatz vorzubeugen. Das BEM sei ein wichtiges und hilf-

HANDLUNGSLEITFADEN BEM

Was ist und was beeinflusst Arbeitsfähigkeit? Die Hans-Böckler-Stiftung hat einen Handlungsleitfaden erstellt, um Unternehmen und Arbeitnehmern den Umgang mit dem **Betrieblichen Eingliederungsmanagement** (BEM) zu erleichtern. Darin werden Grundlagen, Abläufe und Maßnahmen erläutert. Und es wird erklärt, wie sich das Konzept der **Arbeitsfähigkeit** zusammensetzt – nämlich aus **vier Komponenten,** die in gegenseitiger Abhängigkeit stehen:

Individuelle Gesundheit: Gemeint ist die physische, psychische und soziale Leistungsfähigkeit eines Menschen.

Arbeitsumfeld, -organisation und konkret zu leistende Arbeit: Gesundheit und Arbeitsfähigkeit werden zum Beispiel davon beeinflusst, ob die Arbeitenden ihre Fähigkeiten sinnvoll einsetzen können, und ob sie die Arbeitsabläufe beeinflussen können.

Ausbildung, Handlungskompetenz und Wissen: Diese Faktoren bekommen für alle Arbeitenden eine immer größere Bedeutung, da sie ständig lernen und ihre Qualifikationen verbessern müssen. Die Lernfähigkeit kann durch persönliche Motivation und Arbeitszufriedenheit, aber auch durch die Werte und Einstellungen des Menschen gefördert oder verringert werden. Ausbildung und Weiterbildung der Beschäftigten bestimmen ihre Fach-, Handlungs- und Sozialkompetenz.

Führungskräfte: Kompetente Vorgesetzte erteilen klare Arbeitsaufträge, fördern und motivieren durch professionelles Personalmanagement, und tragen erheblich dazu bei, dass sich Beschäftigte mit ihrer Arbeit identifizieren.

Weitere Information:
www.neue-wege-im-bem.de

reiches Instrument, heißt es im Mitteilungsblatt des DGB „arbeitsmarkt aktuell“ (Nr.1/2016). Das BEM dient dazu, „als präventive Maßnahme krankheitsbedingten Kündigungen vorzubeugen sowie Fehlzeiten zu reduzieren, indem zusammen mit dem Beschäftigten, dem Arbeitgeber und der betrieblichen Interessenvertretung, ab sechs Wochen Arbeitsunfähigkeit innerhalb eines Jahres ausgelotet wird, inwiefern der Arbeitsplatz und das Beschäftigungsverhältnis durch geeignete Maßnahmen gesundheitsgerecht ausgestattet beziehungsweise erhalten werden kann.“

Das BEM soll laut DGB beiden Seiten Vorteile bringen und soll das weitere Ansteigen von chronischen Erkrankungen und Behinderungen gerade älterer Arbeitnehmer verhindern: Für kranke Beschäftigte bedeute dies einen gewissen Schutz vor Arbeitslosigkeit oder vor Frühverrentung. Für die Unternehmen sichere ein BEM den Erhalt von Fachkräften, verringere Fehlzeiten und fördere die Leistungsfähigkeit der Beschäftigten.

Das BEM ist ein Hilfsangebot, das auf Freiwilligkeit basiert: Ohne Zustimmung des Arbeitnehmers kann und darf es nicht durchgeführt werden. „Es sollte aber im eigenen Interesse des Betroffenen liegen, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, erneuter Arbeitsunfähigkeit vorzubeugen und den Arbeitsplatz zu erhalten“, heißt es in einem Handlungsleitfaden für Betriebliches Eingliederungsmanagement der Hans-Böckler-Stiftung – und weiter: „In einem etwaigen Kündigungsschutzprozess ist nicht auszuschließen, dass die Ablehnung dem Betroffenen zum Nachteil ausgelegt wird, aktiv nicht alles getan zu haben, um dem krankheitsbedingten Verlust des Arbeitsplatzes vorzubeugen.“

Das BEM biete in diesem Zusammenhang eine systematische Auswertung der betrieblichen Gesundheitsgefährdungen und krankmachenden innerbetrieblichen Faktoren einschließlich des Führungsverhaltens von Vorgesetzten – und dadurch die Möglichkeit, die Arbeitsbedingungen im Betrieb gesundheitsfördernder zu gestalten.

Das kann bei einer Wiedereingliederung auf verschiedene Weise geschehen, etwa durch eine Stundenreduzierung am Anfang, die dann von Woche zu Woche gesteigert wird, alternativ durch eine technische oder organisatorische Umorganisation des Arbeitsplatzes oder durch verschiedene Hilfsmittel. Was sinnvoll ist, muss im einzelnen Fall geprüft werden.

Wenn etwa jüngere Menschen Krebs hatten und lange mit Chemotherapie und Bestrahlung behandelt wurden, kann ein langsamer Wiedereinstieg sinnvoll sein. Zunächst arbeitet der Betroffene dann nur wenige Stunden, der zeitliche Umfang wird aber schrittweise von Woche zu Woche erhöht, solange bis die volle Leistung wieder erbracht werden kann.

Betriebliches Eingliederungsmanagement sollte idealerweise Teil der Gesundheitspolitik eines Betriebes sein: Arbeitsplätze sollten so gestaltet werden, dass der Arbeitnehmer seine jeweiligen Fähigkeiten bestmöglich einbringen kann, dass seine Gesundheit nicht in Gefahr gerät und einer Arbeitsunfähigkeit vorgebeugt wird.

Eine BEM-Maßnahme kann nur mit Zustimmung des Arbeitnehmers durchgeführt werden und soll dazu dienen, erneuter Arbeitsunfähigkeit vorzubeugen. Foto: kamasigns/stock.adobe.com

ANGEBOT IST PFLICHT

Gesetzlich verankert ist das Betriebliche Eingliederungsmanagement (BEM) in **Paragraph 84 Absatz 2 Neuntes Buch Sozialgesetzbuch (SGB IX).** Danach muss ein Arbeitgeber allen Beschäftigten, die innerhalb eines Jahres länger als sechs Wochen ununterbrochen oder wiederholt arbeitsunfähig sind, eine BEM-Maßnahme anbieten. Dabei muss der Arbeitgeber klären, wie die Arbeitsunfähigkeit möglichst überwunden werden und mit welchen Leistungen oder Hilfen erneuter Arbeitsunfähigkeit vorgebeugt und der Arbeitsplatz erhalten werden kann. Wie diese Klärung im Detail auszusehen hat, gibt § 84 Absatz 2 SGB IX bewusst nicht vor.

In jedem Unternehmen müssen angemessene **individuelle Lösungen** gefunden werden. Gesetzlich vorgegeben ist – bei Zustimmung des Betroffenen – lediglich die **Beteiligung der zuständigen Interessenvertretung** der Beschäftigten (Betriebs- oder Personalrat), bei schwerbehinderten Beschäftigten wird auch die Schwerbehindertenvertretung beteiligt. Wenn nötig, kann auch der Werks- oder Betriebsarzt hinzugezogen werden. Sofern **begleitende Hilfen** benötigt werden, muss der Arbeitgeber die Servicestellen der Rehabilitationsträger oder – bei schwerbehinderten Menschen – das Integrationsamt einbinden.

MITWIRKUNG IST FREIWILLIG

Das Betriebliche Eingliederungsmanagement (BEM) ist ein **Angebot** an den Arbeitnehmer. Ohne seine Einwilligung kann das Verfahren nicht stattfinden. Eine Mitwirkungspflicht besteht also nicht. Erklärt sich der Arbeitnehmer allerdings zu einem BEM-Verfahren bereit, sollte er möglichst **aktiv** daran mitarbeiten. Das kann zum Beispiel bedeuten, dass er offen Auskunft über besondere Belastungen an seinem Arbeitsplatz gibt, oder dass er erzählt, wie sich seine gesundheitlichen Probleme auf seine Leistungsfähigkeit auswirken. Der Arbeitnehmer ist aber nicht dazu verpflichtet, sensible gesundheitliche Daten zu seiner Person an alle am Verfahren Beteiligte weiterzugeben.

ANZEIGE

Illustration: sander Hotel

Das neue sander Hotel in der Casinostraße in Koblenz:
Zentrales Lifestyle-Hotel mit modernstem Standard

Im Herzen der Koblenzer Innenstadt eröffnet im Spätsommer das „sander Hotel“ in der Casinostraße seine Pforten und ergänzt den Koblenzer Hotelmarkt um 100 Zimmer. „Unser Hotel bekommt einen sehr individuellen Stil - modern und gemütlich zugleich“, freut sich Rainer Schäfer, Direktor des neuen Hotels.

Ob Businesstermin oder City Trip: Die Innenausstattung des sander Hotels lädt zum Wohlfühlen ein. Die Mischung aus Urbanität und regionalem Charakter sorgt für ein wohnliches und légères Ambiente. Das spürt man schon beim Reinkommen. Viel natürliches Licht und warme Naturtöne laden zum Verweilen ein.

Moderne Funktionalität bestimmt die Ausstattung der 100 Design-Zimmer. Boxspring-Betten in allen Zimmern garantieren einen erholsamen Schlaf. Die Klimaanlage sorgt zu jeder Jahreszeit für angenehme Temperaturen. Alle Zimmer sind mit einem großflächigen Smart-TV, USB-Ports und kostenfreiem Highspeed-WIFI für jeden technischen Anspruch gerüstet. Der Bad-Bereich ist klassisch aufgeteilt, die große Dusche wurde bewusst separat geplant.

Lachs aus der eigenen Räucherei

Im Frühstücksraum mit gemütlichen Sitzmöbeln und seinen warmen Farbtönen - inspiriert von der regionalen Natur- lässt sich ein Tag entspannt beginnen. Im Sommer begeistert die große Außenterrasse des Hotels im Innenhof – eine kleine Oase mitten in der Stadt.

„Unser Frühstücksbuffet wird nicht nur Hotelgäste begeistern. Frische, Qualität und regionale Produkte werden über dem Standard liegen, den man in einem Hotel dieser Kategorie erwarten darf. Am Abend verwöhnen wir unsere Gäste dann mit einer kleinen, aber feinen Snackkarte.“ Ein Großteil der Produkte und Speisen stammt aus der Sander Frischemanufaktur in Wiebelsheim, darunter Spezialitäten wie frischer Obstsalat oder Lachs aus der eigenen Räucherei. Auch das Angebot an regionalen Weinen garantiert höchsten Weingenuss.

Familientradition und höchste Qualität

Betreiber des neuen Hotels ist das Familienunternehmen Sander mit Sitz in Wiebelsheim. Das Unternehmen ist seit fast 45 Jahren im Bereich der Lebensmittelproduktion europaweit erfolgreich und bewirtschaftet 200 Gastronomieobjekte in ganz Deutschland. „Sander steht für Tradition, Innovation und höchste Qualität“, erklärt Peter Sander, Geschäftsführer. „Auf dieser Basis haben wir auch unser Hotel mit viel Liebe zum Detail konzipiert.“

Die Eröffnung des sander Hotels in der Casinostraße in Koblenz ist im Spätsommer 2018 geplant. Das Voreröffnungsbüro ist unter der Rufnummer 0151 431 899 19 bereits jetzt zu erreichen.
(sander Hotel)

Illustration: sander Hotel

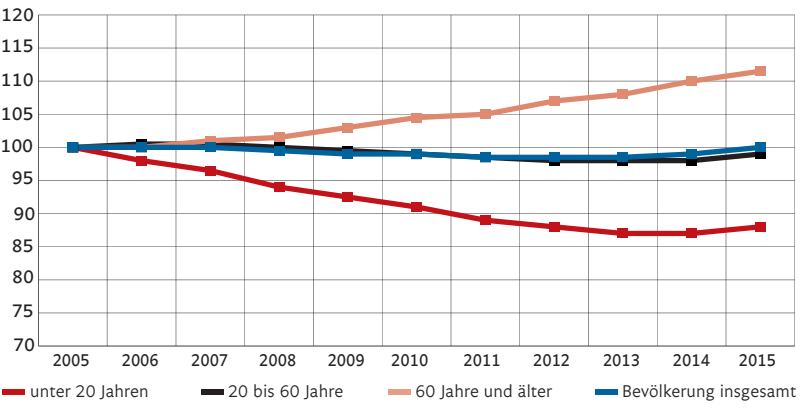
www.sander-hotel.com

Handlungsbedarf in der Pflege

Investoren Eine aktuelle Vorausberechnung des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz zeigt, dass der demografische Wandel der Gesellschaft enorme Auswirkungen auf den Pflegebedarf haben wird.

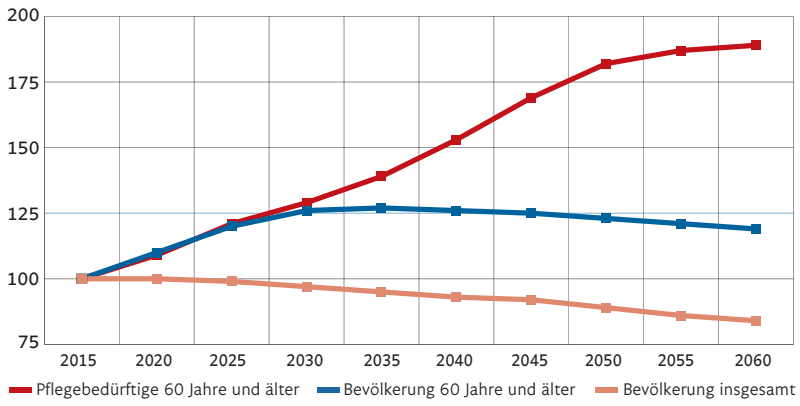
Bis 2035 wird es einen Anstieg um 45 600 pflegebedürftige Menschen im Alter ab 60 Jahren geben, ein Plus von 39 Prozent – so eine aktuelle Veröffentlichung des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz. Diese Entwicklung stellt nicht nur Politik und Gesundheitssystem vor wachsende Herausforderungen, sondern bietet Unternehmern und Investoren eine große Chance, schon jetzt auf den zukünftigen Pflegemangel zu reagieren. 2015 waren in Rheinland-Pfalz insgesamt etwa 132 300 Menschen pflegebedürftig, damit ist die absolute Zahl verglichen mit 2005 um 35 Prozent (34 400) gestiegen. Nach der Analyse mit dem Titel „Rheinland-Pfalz 2060 – Auswirkungen des demografischen Wandels auf den Pflegebedarf" könne die Zahl der Pflegebedürftigen langfristig gesehen, bis zum Jahr 2060, auf knapp 220 000 steigen. Dies entspricht gegenüber dem Stand von 2015 einem Mehr von 103 000 Personen oder 89 Prozent. Obwohl die Einwohnerzahl von Rheinland-Pfalz von 2015 bis 2035 nach statistischen Vorausberechnungen um 4,5 Prozent sinken wird, wird die Zahl der 60 Jährigen und älteren Menschen im gleichen Zeitraum um 26 Prozent steigen. Da sich die Wahrscheinlichkeit, pflegebedürftig zu werden, signifikant ab dem 60. Lebensjahr erhöht, ergibt sich so der hohe Anstieg des Pflegebedarfs. Bereits ab 2025 werde jeder Dritte in Rheinland-Pfalz 60 Jahre und älter sein.

Veränderung der Bevölkerung 2005-2015 nach Altersgruppen, ausgehend vom Wert im Jahr 2005
Angabe in Prozent



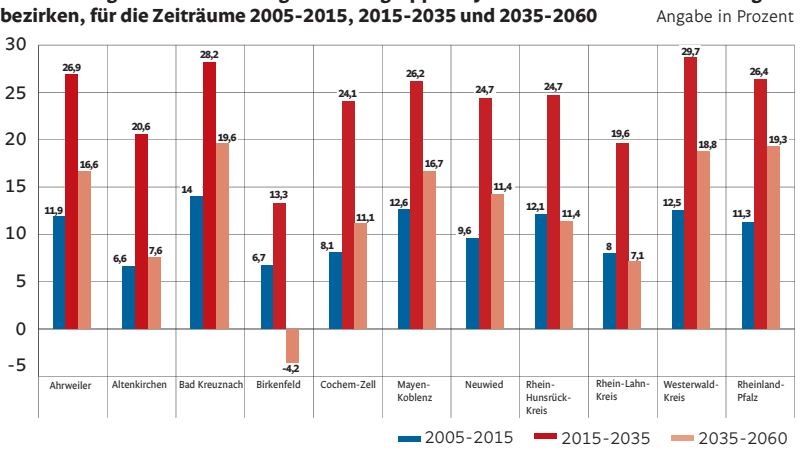
Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

Veränderung von Bevölkerung und Anzahl Pflegebedürftiger 2015-2060 (Prognose), ausgehend vom Wert im Jahr 2015
Angabe in Prozent



Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

Veränderung in der Bevölkerung der Altersgruppe 60 Jahre und älter nach Verwaltungsbezirken, für die Zeiträume 2005-2015, 2015-2035 und 2035-2060
Angabe in Prozent



Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

STATIONÄRE PFLEGEHEIME UND AMBULANTE PFLEGEDIENSTE

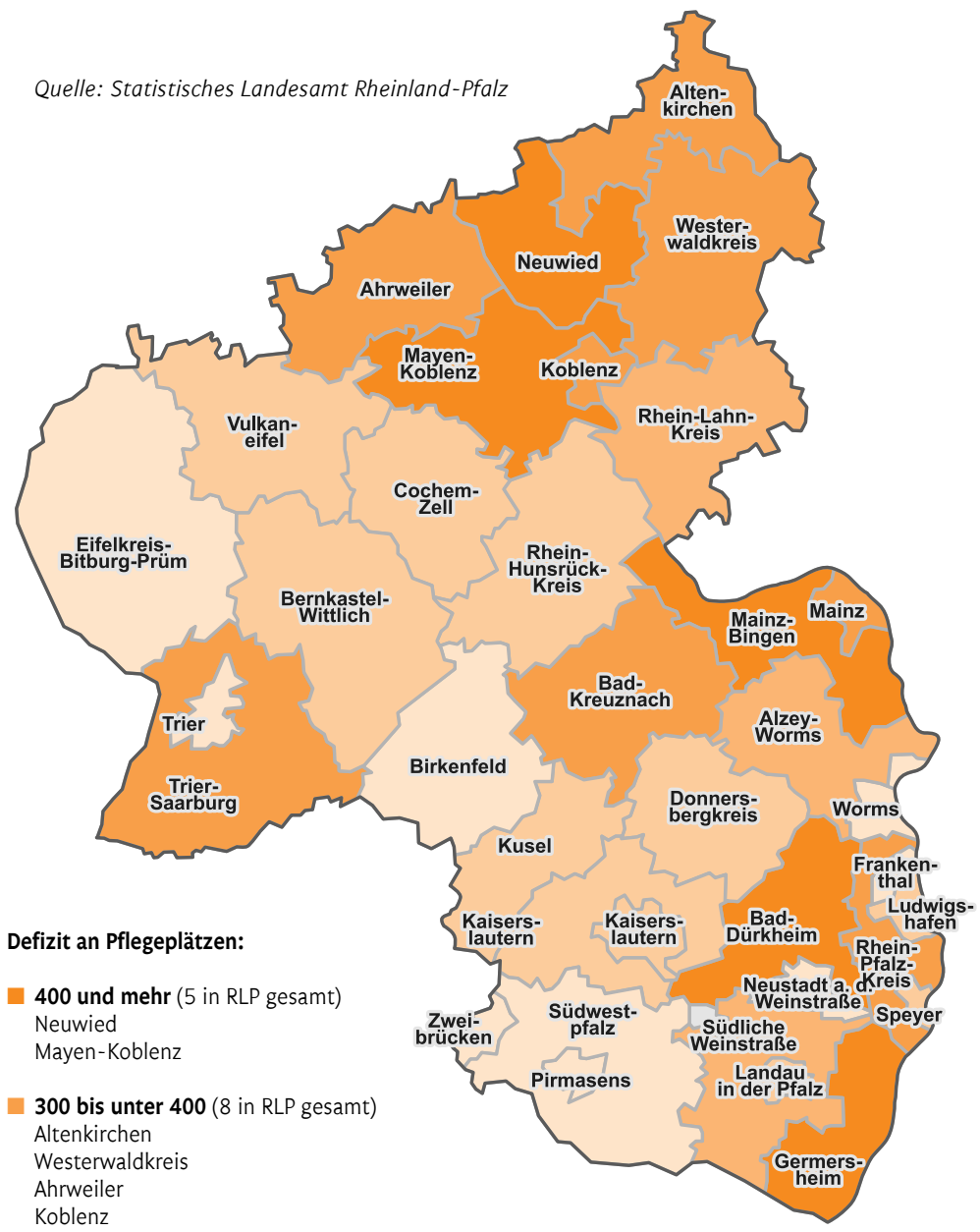
Ausgehend von einer konstanten Pflegequote, die das Risiko, pflegebedürftig zu werden, messen, wird die Anzahl stationärer Pflegefälle bis 2035 um 49 Prozent steigen, also etwa um 16 600 Personen gegenüber 2015 (34 200). In der ambulanten Pflege ergibt die Analyse „Rheinland-Pfalz 2060 – Auswirkungen des demografischen Wandels auf den Pflegebedarf" mittelfristig eine Erhöhung um 38 Prozent, auf etwa 37 100 pflegebedürftige Personen in 2035.
Ende 2015 standen für die Betreuung von pflegebedürftigen Personen in Rheinland-Pfalz 1004 Pflegeeinrichtungen zur Verfügung, darunter 488 ambulante Pflegedienste. Gegenüber 2005 ist das ein Plus von 262 Einrichtungen oder 116 Prozent. Die stationären Pflegeheime sind im gleichen Zeitraum von 265 auf 516 Heime gewachsen, ein Anstieg von 95 Prozent. Die ambulanten Dienste waren 2015 zu 64 Prozent in privater und zu 36 Prozent in freigemeinnütziger Trägerschaft, also etwa in der Hand von karitativen Organisationen, Kirchen oder kirchlichen Orden. Nur 0,4 Prozent wurden von kommunalen Trägern unterhalten. Die Pflegeheime befinden sich noch nicht überwiegend in privater Hand: Insgesamt 39 Prozent der stationären Einrichtungen hatten 2015 einen privaten Träger.

LESEHILFE:

In Ahrweiler ist die Zahl der Personen ab 60 Jahren von 2005 bis 2015 um 11,9 Prozent gestiegen. Laut Vorausberechnungen wird es von 2015 bis 2035 ein Mehr von 26,9 Prozent älterer Menschen ab 60 Jahren geben. Langfristig gesehen, also bis zum Jahr 2060, wird ein Anstieg um 16,6 Prozent erwartet. Die starke Zunahme bis zum Jahr 2035 ist Folge der geburtenstarken Jahrgänge 1954 bis 1967: Die ersten Babyboomer-Jahrgänge erreichen seit 2014 das pflegerelevante Alter.

PFLEGEPLATZDEFIZITE NACH VERWALTUNGSBEZIRKEN 2035

Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz



Defizit an Pflegeplätzen:

- **400 und mehr** (5 in RLP gesamt)
  Neuwied
  Mayen-Koblenz
- **300 bis unter 400** (8 in RLP gesamt)
  Altenkirchen
  Westerwaldkreis
  Ahrweiler
  Koblenz
  Bad Kreuznach
- **200 bis unter 300** (4 in RLP gesamt)
  Rhein-Lahn-Kreis
- **100 bis unter 200** (10 in RLP gesamt)
  Cochem-Zell
  Rhein-Hunsrück-Kreis
- **unter 100** (9 in RLP gesamt)
  Birkenfeld

Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

DEFIZIT IN 2035 BEI KONSTANT BLEIBENDEN PFLEGEPLÄTZEN

Die errechnete Zahl der Pflegebedürftigen in der stationären Pflege im Jahr **2035** würde verglichen mit dem heute verfügbaren Angebot zu einem Defizit von 8400 Pflegeplätzen führen, sollte es keine massiven Investitionen in den Bereich Pflege beziehungsweise die Erweiterung von Pflegeplätzen geben. So würden beispielsweise in den Landkreisen Neuwied und Mayen-Koblenz mehr als 400 Pflegeplätze fehlen.

Bis **2060** würde sich dieses Defizit in allen Landkreisen sowie kreisfreien Städten weiter erhöhen und im Land insgesamt zu 32 700 fehlenden Pflegeplätzen führen.
Der Pflegevorausberechnung zufolge wird sich in den Landkreisen bis 2060 ein stärkerer Zuwachs der Pflegebedürftigen ergeben (92 Prozent) als in den kreisfreien Städten (79 Prozent).

ANZEIGE

FINGERHUT
Ihr Haus

JEDES HAUS SO INDIVIDUELL
WIE IHR FINGERABDRUCK

Effizienz und komfort unter einem Dach.
Sie möchten ein Fertighaus bauen? Ihre Wünsche sind unsere Stärke. Seit 115 Jahren entwickelt Fingerhut Haus mehr als individuelle Wohnträume: ein Zuhause. Ganz gleich, ob maßgefertigte Ein- und Mehrfamilienhäuser, Bungalows, Stadtvillen, Pultdachhäuser, barrierefreie Häuser oder auch Gewerbebauten – mit dem Fundament aus langjähriger Erfahrung, Expertise und breitem Know-how gehen wir für Sie ans Werk.

Vertrauen Sie auf uns und finden Sie Ihr Traumhaus mit Fingerhut Haus.

Fingerhut Haus GmbH & Co. KG · Hauptstraße 46 · 57520 Neunkhausen · Infoline 02661-9564-20 · info@fingerhuthaus.de
Besuchen Sie uns auf www.fingerhuthaus.de

www.sokotherm.de
SOKOTHERM®
die Wohlfühlwärme

HEIZEN OHNE KÖRPER
Die Sockelleistenheizung SOKOTHERM®

- Angenehmes Raumklima
- Gleichmäßige Wärmeverteilung
- Energieersparnis (bis zu 30%)
- Thermischer Schimmelschutz
- Dezent und leistungsstark
- Schnelle und einfache Installation
- Für Allergiker empfohlen

Jetzt Informationen anfordern:
Telefon: 02602 - 83 918 52 • E-Mail: info@sokotherm.de

Einfamilienhaus Mehrfamilienhaus Büro Gewerbe Schule Kindergarten Sporthalle Museum Seniorenheim Kirche

Buchtipps von und für Unternehmer

Ratgeber Von der Buchempfehlung zum Leitfaden fürs Leben.

Aufbrechen und Neues entdecken, offen sein für Veränderung oder diese gezielt herbeiführen – wer sich von diesen Zeilen angesprochen fühlt, findet möglicherweise in den Buchtipps von Dominic Multerer, Fabian Göttlich oder Andreas Hermann die passende Anleitung. Dominic Multerer peppt die Marketingstrategie von Unternehmen auf, Rolf Dobelli führt Interessierte ein in die Kunst des guten Lebens und Frederic Laloux bietet neue Blickwinkel auf Organisationsstrukturen.

Rolf Dobelli

Die Kunst des guten Lebens

52 überraschende Wege zum Glück

Piper Verlag (2017), Hardcover,
384 Seiten, 20,00 Euro
ISBN: 9783492058735

Buchempfehlung von Fabian Göttlich, Regionalgeschäftsführer der IHK-Regionalgeschäftsstelle in Neuwied

„Ich empfehle das Buch ‚Die Kunst des guten Lebens' von Rolf Dobelli. Das Buch ist auch kapitelweise absolut lesenswert. Ganz im Sinne von Warren Buffets Zitat: ‚Du musst nur sehr wenige Dinge in Deinem Leben richtig machen, solange Du nicht zu viele Dinge falsch machst', werden die Gedanken zur Fehlervermeidung klar, präzise und hilfreich formuliert."

Inhalt

Seit der Antike, also seit mindestens 2500 Jahren, aber vermutlich noch viel länger, haben sich Menschen immer wieder die Frage nach dem guten Leben gestellt: Wie soll ich leben? Was macht ein gutes Leben aus? Welche Rolle spielt das Schicksal? Welche Rolle spielt das Geld? Ist das gute Leben eine Sache der Einstellung, oder geht es vielmehr um das Erreichen von Lebenszielen? Ist es besser, nach Glück zu streben oder Unglück zu umschiffen?
Jede Generation stellt sich diese Fragen neu. Die Antworten sind im Grunde stets enttäuschend. Warum? Weil man immer auf der Suche nach dem einen Prinzip ist, dem einen Grundsatz, der einen Regel. Doch diesen heiligen Gral des einfachen Weges gibt es nicht.

Auf verschiedenen Gebieten fand in den letzten Jahrzehnten eine stille Revolution des Denkens statt. In den Wissenschaften, in der Politik, in der Medizin und in vielen anderen Bereichen hat man erkannt: Die Welt ist viel zu kompliziert, als dass wir sie mit einer großen Idee oder einer Handvoll Prinzipien erfassen könnten. Wir brauchen einen Werkzeugkasten von Mentalen Modellen, um die Welt zu verstehen. Es ist an der Zeit, einen solchen Werkzeugkasten auch für das praktische Leben zusammenzustellen. Hier sind 52 gedankliche Werkzeuge, die ein gutes Leben zwar nicht garantieren, es aber wahrscheinlicher machen.

Quelle: Piper Verlag

Dominic Multerer

Marken müssen bewusst Regeln brechen, um anders zu sein

Gabal Verlag (2013), Hardcover,
244 Seiten, 24,90 Euro,
ISBN: 9783869365121

Buchempfehlung von Dr. Dominic Multerer, Managing Director der Dominic Multerer GmbH in Urbar

„Ich empfehle mein eigenes Buch ‚Marken müssen bewusst Regeln brechen', denn ich möchte dem Leser klarmachen, worauf es wirklich ankommt, um sich von Wettbewerbern unterscheiden zu können. Ich hatte das Glück in wenigen Jahren viele Unternehmen unterschiedlicher Größe sowie branchenübergreifend direkt im Management unterstützen zu können. Da wächst der Erfahrungsschatz rasant. Daher kann alles, was ich schreibe und rate, vom kleinen Handwerker um die Ecke bis hin zum Marketingleiter eines Großkonzerns umgesetzt und weiterentwickelt werden. Das Buch vermittelt, wie Sie Ihre PS auf die Straße bringen. Wie Sie ein Gefühl und ein Bewusstsein für das, was Sie tun, also Ihre Marke, bekommen."

Inhalt

Dominic Multerer lebt das Thema Marke. Er kann BP Europe, Goodyear Dunlop, Arvato Bertelsmann, Vodafone & Co. zu seinen Referenzen zählen. Mit seinen 21 Jahren spricht er mit CEOs und gestandenen Marketingchefs auf Augenhöhe und unterstützt KMUs wie die Xenium AG oder Dürkop bei strategischen und praktischen Fragen der Markenführung.
Marke hat nichts zu tun mit dem Aktionismus, der uns in Form von Anzeigen, TV-Spots oder Flyern bombardiert und dennoch nicht trifft. In Marke denken können nur wenige. Einige dieser Ausnahmen nehmen in vorliegendem Buch ausführlich Stellung zu Multerers Philosophie: Thomas Stein, Musikmanager und ehemals Chef der Bertelsmann Music Group, Stefan N. Quary, Sprecher der Geschäftsführung der Dürkop-Gruppe, Horst Norberg, CEO der Media Saturn Holding, Markus Langer, verantwortlich für Konzernmarketing und PR von Evonik, Mike Fischer, Gründer und Inhaber der Fischer Academy GmbH in Gera und Thomas Koch, einer der profiliertesten Vordenker in der deutschen Medien- und Werbewelt.
Das Buch vermittelt, wie Sie erkennen, welche Regeln in Ihrer Branche gelten, um sie anschließend brechen und dem Wettbewerb einen Schritt voraus sein zu können. Wie Sie sich differenzieren, schockieren, unberechenbar bleiben und „geilen Content" kommunizieren, also Themen besetzen und erlebbar machen. Es macht viel Sinn, dieses Buch zu lesen, damit Sie nie mit dem Rücken an der Wand stehen.

Quelle: Gabal Verlag

Frederic Laloux

Reinventing Organizations

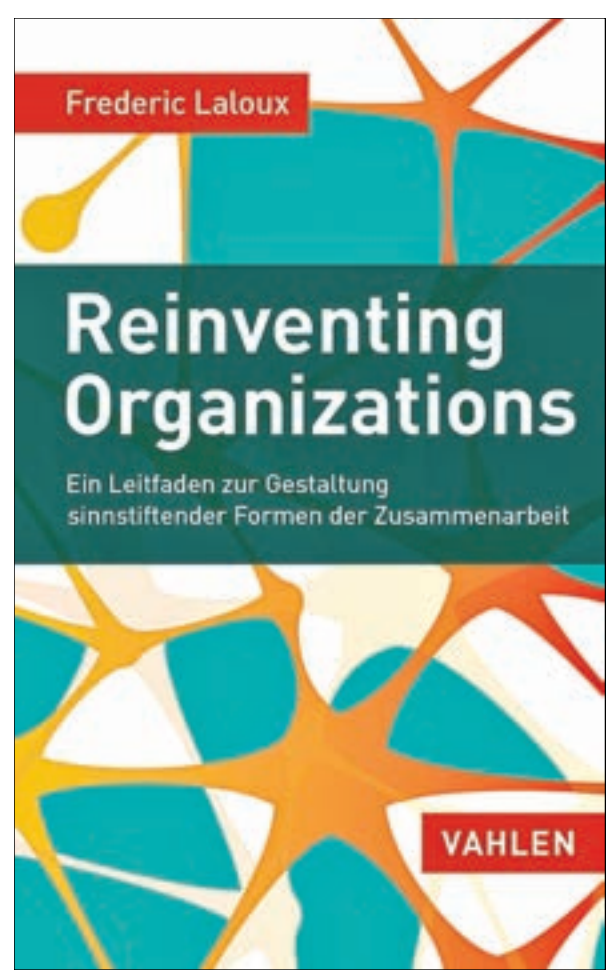
Ein Leitfaden zur Gestaltung sinnstiftender Formen der Zusammenarbeit

Franz Vahlen Verlag (2015), Hardcover,
356 Seiten, 39,80 Euro,
ISBN: 9783800649136

(Das englische Original erschien 2014 im Nelson Parker Verlag, Brüssel)

Buchempfehlung von Andreas Hermann, Geschäftsführer des Verbands der Deutschen Feuerfest-Industrie e.V. in Höhr-Grenzhausen

„Das Buch „Reinventing Organizations" von Frederic Laloux beschreibt anschaulich, wie sich die Organisationsstrukturen des menschlichen Zusammenlebens im Laufe der Geschichte verändert haben und die jeweiligen Lebensformen der Gesellschaft entstanden sind. Auffällig und besonders faszinierend ist, dass die Menschen es mit dem beschriebenen Wissen in den Händen halten, diese Veränderung zukünftig friedlich herbeizuführen. Der Autor geht zum Beispiel auch auf die Herausforderungen im Zusammenhang mit der Digitalisierung ein und mahnt, dass schon jetzt ein neuer Wandel der Organisationsstrukturen beginnen müsse. Auch dafür liefert er anregende Denkanstöße. Das Buch ist in einer einfachen, gut verständlichen Sprache geschrieben, mit der die Themen kurz und griffig zusammengefasst werden.



Gerade für Unternehmer und Führungskräfte, die tagtäglich Werte vermitteln, könnte dieses Buch sehr lesenswert sein."

Inhalt

Frederic Laloux hat mit „Reinventing Organizations" das Grundlagenbuch für die integrale Organisationsentwicklung verfasst. Die Breite sowie Tiefe seiner Analyse und Beschreibung – ganzheitlich, selbstorganisierend und sinnerfüllend operierender Unternehmen – ist einzigartig.
Das erste Kapitel des Buches gibt einen Überblick über die historische Entwicklung von Organisationsparadigmen, bevor im zweiten Kapitel Strukturen, die Praxis und die Kultur von Organisationen, die ein erfüllendes und selbstbestimmtes Handeln der Menschen ermöglichen, anhand von ausgewählten Beispielen vorgestellt werden. Auf die Bedingungen, Hindernisse sowie Herausforderungen bei der Entwicklung dieser evolutionären Organisationen wird in Kapitel 3 eingegangen. Hier entwirft Frederic Laloux einen Leitfaden für den Weg hin zu einer ganzheitlich orientierten und sinnstiftenden Organisation.

Quelle: Franz Vahlen Verlag

Veränderung mit guter Prognose

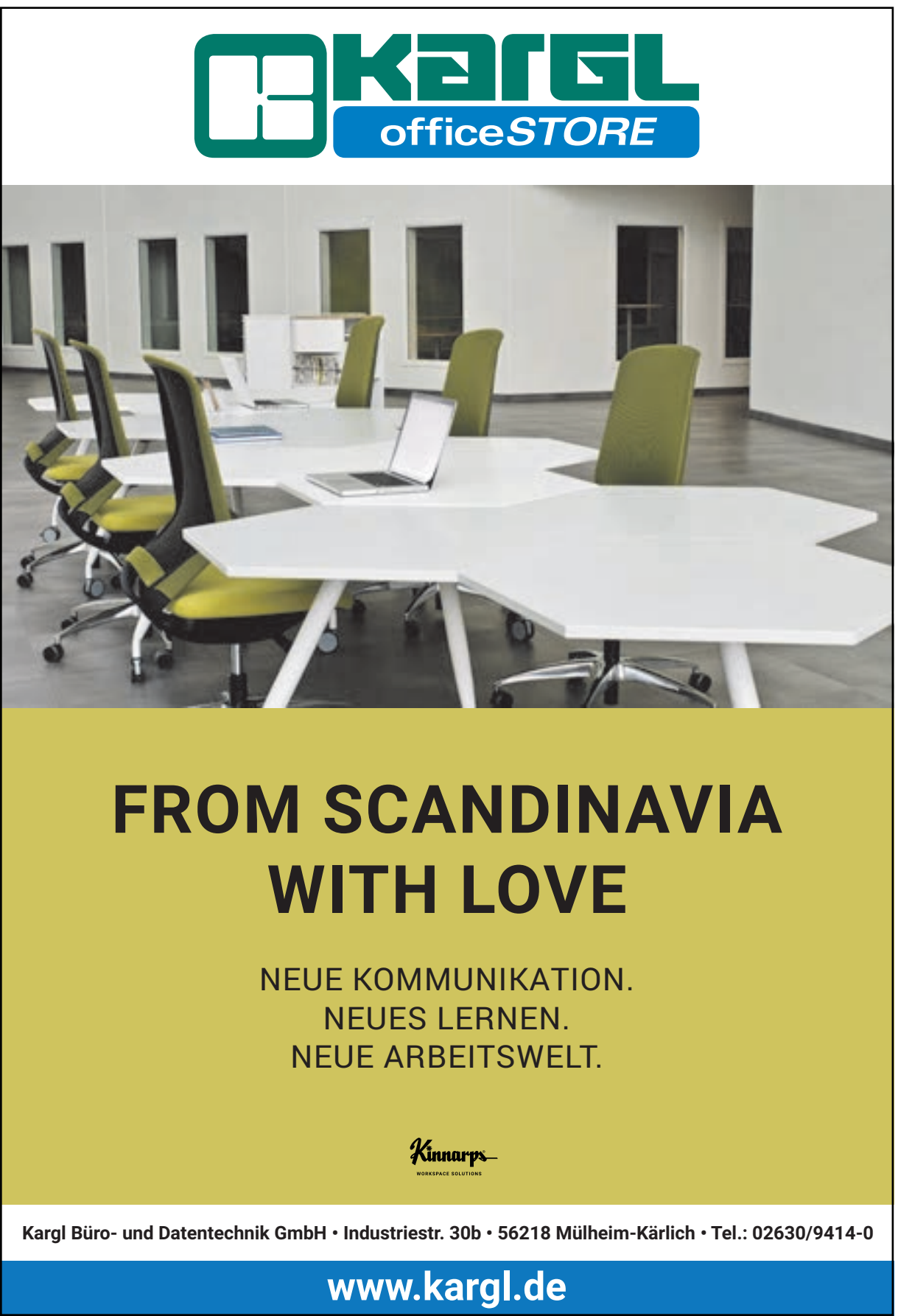
Foto: TSUNG-LIN WU/stock.adobe.com

Change Management Um langfristig auf dem Markt erfolgreich zu sein, ist Wandel unausweichlich.

Werden die sich immer weiter verändernden Erwartungen der Kunden erfüllt? Sind die „aktuellen" Lösungsansätze noch neu genug, um Herausforderungen zu bewältigen? Wie können Veränderungen passend umgesetzt und angenommen werden? Diese und weitere Fragen stehen im Fokus von Change Management. „Unternehmer müssen wachsam sein und genauestens beobachten, wie sich der Markt verändert, relevante Anpassungen, wie zum Beispiel Mitarbeiterweiterbildungen, rechtzeitig einleiten und auch sich selbst verändern, um so immer up to date zu bleiben", betont Klaus Doppler, einer der führenden Experten auf dem Gebiet des Veränderungsmanagements. Dass die Schwierigkeiten im Change-Management-Prozess meist nicht in einem Mangel an Veränderungsbereitschaft liegen, beschreibt Winfried Berner in seinem Werk „Change!".

Wer sollte schon etwas dagegen haben, seine Mitarbeiter passend weiterzubilden, Trends zu folgen, Konflikte mutig anzusprechen und offen damit umzugehen? Die notwendigen Veränderungen klingen oft einfach, fast schon selbstverständlich. Kompliziert wird es erst, sobald es um die praktische Umsetzung geht. Deshalb gibt es jede Menge Literatur und Tipps zum Thema Change Management, darunter auch das Buch „Change. Wie Wandel gelingt" von Klaus Doppler. Gegliedert in zehn Kapitel gibt das aktuelle Buch des Organisations- und Managementberaters einen Überblick über Change-Tools sowie die wesentlichen Grundlagen des Change Managements. Seit den 90er-Jahren bietet er spezielle Fortbildungen und unternehmensinterne Beratungen an und veröffentlichte zahlreiche Artikel und Bücher zu diesem Thema. „Die Bandbreite von Change Management reicht von neuen Formen der Organisation über zeitgemäße Führung oder alternative Geschäftsmodelle bis hin zu radikalen Umstrukturierungen im Rahmen der Digitalisierung", sagt Doppler. Das Umfeld der Unternehmen und der Gesellschaft habe sich durch die Globalisierung, die sozialen Medien und neue Technologien drastisch geändert. Durch die Digitalisierung haben sich neue Einkaufs- und Vertriebsmöglichkeiten ergeben sowie neue Wettbewerber im Markt, neue Erwartungen von Seiten der Kunden im Hinblick auf Preis und Lieferfähigkeit und neue Erfordernisse an Qualifikation. Und vor allem: eine deutlich höhere Geschwindigkeit. Da passten die alten Strukturen mit einer strikten Trennung der Aufgabenbereiche, einer hierarchischen Führung und der herkömmliche Blick in die Vergangenheit unter dem Deckmantel der Kontinuität nicht mehr. „Ein neuer Kontext benötigt eine neue Ordnung mit neuen Spielregeln", so Doppler. Change Management müsse sich daher auch mit den neuen Kompetenzen im Bereich der Mitarbeiterführung beschäftigen: Flachere Hierarchien und eine Feedbackkultur seien gefordert. Führung im Zeitalter Industrie 4.0 heiße zudem, die sich bietenden Ressourcen und Möglichkeiten optimal zu nutzen. So könnten Unternehmen – die Beachtung der ab 25. Mai geltenden Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) vorausgesetzt – anhand

ANZEIGE



ZUR PERSON

Klaus Doppler, geboren 1939, gilt als Experte auf dem Gebiet des Change Managements. Neben seiner Beratertätigkeit im Bereich Organisationsmanagement, verfasste er auch mehrere Sachbücher zu diesem Thema. Sein Buch „Change Management", gilt als Klassiker auf dem gleichnamigen Gebiet und wurde in verschiedene Sprachen übersetzt. Anfang 2017 erschien sein neustes Werk: „Change – Wie Wandel gelingt". Mit diesem Sachbuch möchte Klaus Doppler seinen Lesern in einer Eintageslektüre die Ansätze des Change Managements verständlich machen und Anreize für Veränderungsprozesse geben. Foto: privat

Winfried Berner, geboren 1953, hat sich durch seine Tätigkeit als Berater, Coach und Schriftsteller einen Namen auf dem Gebiet des Change Managements gemacht. In seinen neun Jahren bei der Boston Consulting Group befasste sich der Diplom-Psychologe mit der Umsetzung als zentralem Faktor der Unternehmensstrategie. Daraufhin gründete er 1995 seine eigene Firma, die sich ausschließlich mit Veränderungsprozessen in Industrie, Dienstleistungen und Verwaltung beschäftigt. Neben Fachartikeln veröffentlichte er 2001 das Buch „Bleiben oder Gehen. Ihre persönliche Erfolgsstrategie bei Fusionen, Übernahmen und Umstrukturierungen" und 2012 folgte „Culture Change." Foto: privat

der Daten, die sie von Seiten der Kunden bereits haben oder von ihnen gewinnen können, die Produkte und Dienstleistungen mit dem Wissen um die Bedürfnisse des Kunden weiterentwickeln, sich auch auf Dauer viel enger mit dem Kunden verbinden, indem sie ihm nicht nur Produkte liefern, sondern zum Beispiel auch die Wartung in eigener Regie übernehmen.

Konkrete Hilfestellung bei Veränderungsprozessen bietet das 2015 erschienene Buch „Change! 20 Fallstudien zu Sanierung, Turnaround, Prozessoptimierung, Reorganisation“ von Winfried Berner an. Der Berater und Coach verfügt über 25 Jahre praktische Erfahrung mit den verschiedensten Veränderungsprozessen. Beim Bearbeiten der Fallstudien kann der Leser gedanklich durchspielen, wie er selbst in der betreffenden Problemsituation agieren würde. Die sich anschließenden Lösungsvorschläge des Autors bieten die Möglichkeit, die eigenen Entscheidungen zu prüfen. Der Leser kann reflektieren, an welchen Stellen er auf dem richtigen beziehungsweise demselben Weg war und wo noch Optimierungsbedarf herrscht. „Dieser Vergleich kann einen größeren Lerneffekt bewirken als die Beschäftigung mit ‚trockner‘ Theorie“, sagt auch Doppler.

Berners Fallstudien behandeln beispielsweise Prozessoptimierungen, die Einführung von IT-Systemen und Restrukturierungen – in einer Fallstudie geht er auf die Thematik der Kulturveränderung ein. Laut Berner ist die „bewusste und planmäßige Veränderung einer Unternehmenskultur“ die Königsdisziplin des Change Managements, die „tückisch einfach“ wirke und doch sehr schwer umzusetzen sei. Im Fallbeispiel möchte ein Vorstandsvorsitzender, der gerade die Führung eines Unternehmens übernommen hat und mit der etablierten Kultur nicht zufrieden ist, diese ändern. Dafür wird eine hierarchie- und funktionsübergreifende Projektgruppe zusammengestellt, die sorgfältig ein neues Leitbild ausarbeitet. Dieses Leitbild wird dann mit dem Vorstand abgesprochen, den Mitarbeitern vorgestellt und schlussendlich an die Mitarbeiter versendet.

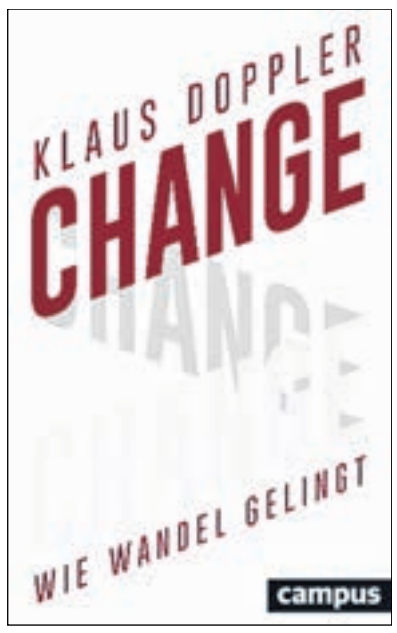
Noch klingt dieses Beispiel nicht dramatisch. Es ist schließlich nichts passiert. Das Problem an dieser Stelle ist aber, dass viele Mitarbeiter Prozessen dieser Art überdrüssig sind, da aus ihrer Erfahrung die neuen Leitbilder oftmals gar nicht durch die Führungsebene final implementiert werden. Faktoren wie nachlassende Energie und Enttäuschung spielen eine große Rolle.

Berners „Change!“ setzt nun bei der Frage an, was auf dem Weg zur angestrebten Unternehmenskultur falsch gemacht wurde, und bietet Lösungsvorschläge an. Bei den Problematiken im vorangegangenen Beispiel lässt sich zwischen vier Kardinalfehlern unterscheiden. Erstens, eine „pauschale Entwertung der bestehenden Unternehmenskultur“: Der Einstieg des neuen Vorstandsvorsitzenden sei mehr als unglücklich verlaufen, da er Änderungen quasi von oben verfügte. Sein Anstoß zur Kulturveränderung wirkte negativ und vernichtend. Die damit einhergehende pauschale Bewertung der alten Unternehmenskultur habe eine schlechte Grundstimmung der Mitarbeiter nach sich gezogen. Ein weiterer großer Fehler sei, zweitens, beim Wegdelegieren der Kulturveränderung und beim Zusammenstellen des verantwortlichen Projektteams geschehen. Zwar sei es gut, ein hierarchisch gemischtes Team zu bilden, doch dem Projektteam fehlte es an Erfahrung, Fachwissen und vor allem der Macht, die angestrebten Änderungen durchzusetzen.

Der Auftrag des Projektteams endete also mit Leitbildern, Führungsgrundsätzen und anderen Verhaltensregeln, gegen die kein Mitarbeiter etwas haben konnte, sie aber auch nicht selbst umsetzen konnte. Zudem hatte die entstandene Auflistung der neuen Verhaltensweisen – Kardinalfehler Nummer drei – mit den eigentlichen Interessen des Arbeitgebers nicht mehr viel zu tun und blieb daher – wie so oft – lange unbearbeitet liegen. Anstatt die Unternehmenskultur wettbewerbsfähiger zu machen, zielte der Plan darauf ab, diese menschlicher zu gestalten. Damit wurde das ursprüngliche Ziel – Kardinalfehler vier – verfehlt. Fallen lassen konnte der neue Vorstandsvorsitzende das Projekt allerdings nicht, da er es bereits zu groß angekündigt hatte.

Berner und Doppler machen beide vor allem die falsche Umgangsweise der Führungskräfte mit Veränderungen für das häufige Scheitern verantwortlich. „Anstatt bei sich mit der Veränderung zu beginnen, indem sie ihre bisherige Vorgehensweise und ihr Verständnis von Führung und den Umgang mit Kollegen und Mitarbeitern radikal auf den Prüfstand stellen, engagieren sie stattdessen Berater, die die Verantwortung für Veränderung übernehmen sollen. Damit ist der Misserfolg vorprogrammiert“, so Doppler. Um die Umsetzung nachhaltig zu verankern, seien neben der Unternehmenskultur auch eine Haltung, die durch Selbstverantwortung der Mitarbeiter geprägt ist, notwendig.

Hierzu und zu vielen weiteren Themen bietet Berner in seinem Werk auf insgesamt 471 Seiten zahlreiche schlüssige Beispiele.



Klaus Dopplers neustes Werk bietet einen kompakten Überblick über Change-Tools und wesentliche Grundlagen im Bereich des Change Managements. Neben dieser „Eintageslektüre“ gibt es von ihm eine Vielzahl von ausführlicheren Sachbüchern.

Foto: Campus Verlag

„Change!“ von Winfried Berner bietet die Möglichkeit, anhand von 20 Fallstudien aktiv die Gestaltung von Veränderungsprozessen zu üben oder Lösungsansätze nachzuvollziehen. Foto: Schäffer Poeschel Verlag

AUFGABEN- UND EINSATZBEREICHE

Um Change-Management-Prozesse zu begleiten, sind zahlreiche Kompetenzen erforderlich, denn die **Einsatzgebiete** von Change Managern sind breit gefächert: Führungshierarchien verändern, Sanierungen von zum Beispiel Gebäuden, Einführung von neuen IT-Systemen, Prozessoptimierung, Übernahmen anderer Unternehmen.

Auch in der operativen Personalentwicklung können Change-Management-Maßnahmen helfen, die Arbeitsbedingungen zu optimieren.

Zum **Aufgabengebiet** von Change Management gehört auch, die Akzeptanz von Veränderungen unter den Mitarbeiter zu fördern und die einhergehenden Probleme zu lösen. Die Aufgabenbereiche sind sehr vielschichtig und müssen von jedem Unternehmen passend definiert werden.

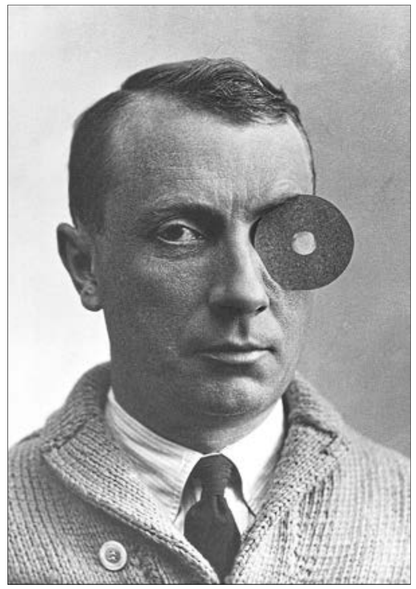
ANZEIGE

Erleben Sie die Freiheit –
während wir Sie vom Zahlenwerk befreien.

WIRTSCHAFTSPRÜFUNG | STEUERBERATUNG | RECHTSBERATUNG

www.dornbach.de

DORNBACH



Hans Arp – einer der bedeutendsten Repräsentanten des Dadaismus und Surrealismus – mit Nabelmonokel, 1926. Foto: Arp Museum/Copyright VG Bild-Kunst, Bonn 2018

Häusergroße Eier tanzen lassen

Kunst Das Arp Museum Bahnhof Rolandseck in Remagen war das letzte große Projekt des Bonn-Berlin-Ausgleichs. Betreiber des Kunstmuseums ist eine Landesstiftung.

Das Arp-Museum Bahnhof Rolandseck besteht aus zwei Gebäudekomplexen: dem klassizistischen Bahnhofsgebäude am Rheinufer und dem modernen Neubau des amerikanischen Architekten Richard Meier, die durch eine unterirdische Passage verbunden sind.
Foto: Ulrich Pfeuffer/GDKE

Wird ein Museum im Beisein der Bundeskanzlerin eingeweiht, muss der Grund ein besonderer sein. Den gab es, denn als am 28. September 2007 das Arp Museum Bahnhof Rolandseck in Remagen (Landkreis Ahrweiler) eröffnet wurde, machte Angela Merkel deutlich, dass das Museum das letzte große Projekt des sogenannten Bonn-Berlin-Ausgleichs war. Es ist also wahrscheinlich, dass es das Museum im Remagener Ortsteil Rolandseck ohne die deutsche Wiedervereinigung und den Beschluss des Deutschen Bundestages für Berlin als deutsche Hauptstadt nicht gegeben hätte. „Der Träumer vermag häusergroße Eier tanzen zu lassen (…)“, konnten denn die Besucher als Wandinschrift von Hans Arp lesen, als sich die Türen zum Museum in der unmittelbar an Bonn angrenzenden Stadt erstmals öffneten.

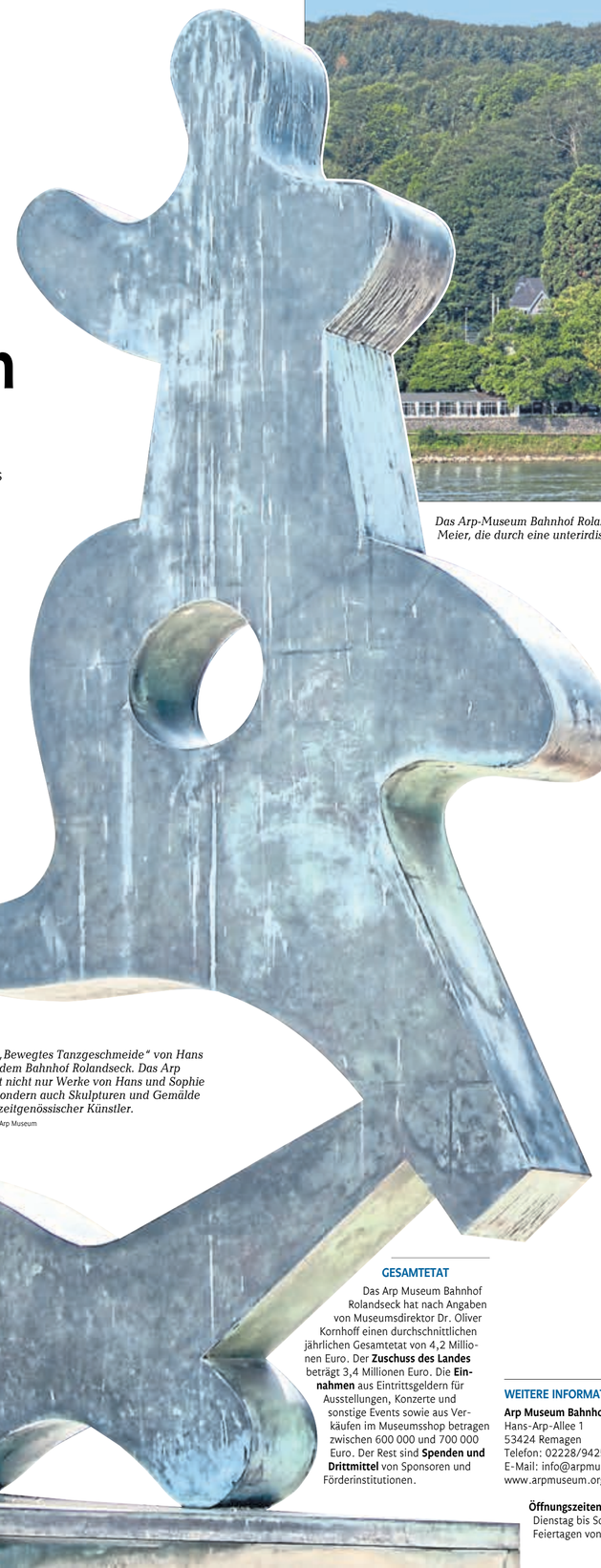
Die Kosten für den leuchtend weißen und lichtdurchfluteten Neubau auf den Rheinhöhen am Hang oberhalb des Bahnhofs betrugen 25,4 Millionen Euro. Davon übernahmen der Bund 17,6 Millionen und das Land Rheinland-Pfalz als Bauherr 7,8 Millionen. Für weitere 7,4 Millionen Euro wurde der Bahnhof Rolandseck restauriert, ein klassizistisches Juwel. In den 1960ern hatte der Bonner Galerist Johannes Wasmuth das schon dem Abriss geweihte Gebäude in einen „Kulturbahnhof“ verwandelt und internationale Künstler angelockt. Nach dessen Tod 1997 endete vorübergehend das kulturelle Leben im Bahnhof, bis diese Location am 22. Oktober 2004 als Museum wieder eröffnet wurde. Zu Wasmuths Freunden zählte der US-amerikanische Architekt Richard Meier, der schon Pläne für ein Museum gesponnen hatte. „Zu diesem Zeitpunkt konnte noch niemand ahnen, dass das Glück der deutschen Wiedervereinigung das Glück der Baufinanzierung nach sich ziehen würde“, heißt es in einem Beitrag von Daniel J. Schreiber in dem vom Gründungsdirektor des Museums, Klaus Gallwitz, herausgegebenen Museumsführer. Jahrzehnte sollte es dauern, bis Meier, dann einer der weltweit anerkanntesten Architekten der Moderne, seine Vision von einem Museumsneubau mitten im Berg entwerfen und das Land den Bau realisieren konnte.

In dem Neubau, einem Würfel aus Beton und Glas, erwarten die Besucher seit September 2007 2500 Quadratmeter Ausstellungsfläche – mit Blick auch auf das mythenreiche Siebengebirge vis-à-vis des Rheins. Unten, vor dem 1858 eröffneten „Eisenbahnempfangsgebäude“, endeten dereinst die Züge der Bonn-Cölner Eisenbahngesellschaft. Auch heute machen hier stündlich Züge halt, nicht nur für Besucher des am meisten frequentierten Kunstmuseums des Landes. Abhängig von den jeweiligen Ausstellungen seien es jährlich zwischen 60 000 und 80 000, sagt Claudia Seiffert, Leiterin Kommunikation. Auch zu Workshops, Künstlergesprächen, Lesungen, Konzerten sowie zu einem jährlichen Kammermusikfestival trifft man sich. Sogar einen eigenen Schiffsanleger gibt es für die kulturell Interessierten.

Ursprünglich sollten die Stiftung Hans Arp und Sophie Taeuber-Arp e.V. und das Land Rheinland-Pfalz das Museum gemeinsam betreiben. Doch es kam zu massivem Streit und zu Verwerfungen, weshalb die bisherigen Partner im Juli 2008 ihre Zusammenarbeit für beendet erklärten. Später zog der ursprünglich in Remagen-Rolandswerth ansässige Verein nach Berlin. Nach dem Bruch der Beziehungen zwischen Land und Verein erwarb das Land ein Konvolut von 400 Werken Hans und Sophie Tauber-Arps. Das Museum zeigt diese Sammlung im Neubau in wechselnden Dialog-Präsentationen mit Klassischer Moderne. Auch Sonderausstellungen mit Skulpturen und Gemälden bedeutender zeitgenössischer Künstler finden statt, etwa von Anselm Kiefer oder Jonathan Meese. Mit Barbara Hepworth und Henry Moore, dessen „Two Large Forms“ vorm ehemaligen Bonner Kanzleramt stehen, sind ebenso hochkarätige moderne Positionen zu sehen.

Seit 2009 präsentiert das Museum darüber hinaus Werke aus der so genannten „Sammlung Rau“ für Unicef, dem Kinderhilfswerk der Vereinten Nationen. Der Philanthrop und Kinderarzt Gustav Rau vermachte der Stiftung von Unicef Deutschland seine einzigartige Kunstsammlung. Unicef hat rund 270 Gemälde und Skulpturen im Schätzwert von mehreren Millionen Euro langfristig dem Arp Museum Bahnhof Rolandseck geliehen, das sie in Wechselausstellungen zeigt. Darunter sind Werke von Lucas Cranach, Claude Monet, Paul Cézanne, Max Liebermann und August Macke. 151 von Rau als Kern der Sammlung erachtete Werke müssen nach einer Vereinbarung zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und der Unicef aus dem Jahr 2008 bis 2026 zusammenbleiben. Die anderen Werke werden nach und nach zugunsten des Unicef-Stiftungsvermögens verkauft.

Betrieben wird das Museum seit 2008 von der Landesstiftung Arp Museum Bahnhof Rolandseck, einer Stiftung des öffentlichen Rechts, unter Beteiligung des Landkreises Ahrweiler und der Stadt Remagen.



Die Skulptur „Bewegtes Tanzgeschmeide“ von Hans Arp steht vor dem Bahnhof Rolandseck. Das Arp Museum zeigt nicht nur Werke von Hans und Sophie Tauber-Arp, sondern auch Skulpturen und Gemälde bedeutender zeitgenössischer Künstler.
Foto: Sabine Walczuch/Arp Museum

Hans Arp und Ehefrau Sophie Taeuber-Arp mit Marionetten zu „König Hirsch“, Zürich 1918.
Foto: Arp Museum/Archiv Fondazione Marguerita Arp, Locarno. Copyright VG Bild-Kunst, Bonn 2018

GESAMTETAT

Das Arp Museum Bahnhof Rolandseck hat nach Angaben von Museumsdirektor Dr. Oliver Kornhoff einen durchschnittlichen jährlichen Gesamtetat von 4,2 Millionen Euro. Der **Zuschuss des Landes** beträgt 3,4 Millionen Euro. Die **Einnahmen** aus Eintrittsgeldern für Ausstellungen, Konzerte und sonstige Events sowie aus Verkäufen im Museumsshop betragen zwischen 600 000 und 700 000 Euro. Der Rest sind **Spenden und Drittmittel** von Sponsoren und Förderinstitutionen.

ZUR PERSON

Hans (Jean) Arp wurde am 16. September 1886 als Hans Peter Wilhelm Arp in Straßburg geboren. Er war ein deutsch-französischer **Maler, Grafiker, Bildhauer und Lyriker** und gilt in der Bildenden Kunst und in der Literatur als einer der bedeutendsten Repräsentanten des Dadaismus und Surrealismus. 1922 heiratete Arp die Künstlerin Sophie Henriette Gertrud Taeuber, mit der er auch gemeinsame Werke schuf. Arp, ursprünglich Maler und Grafiker, trat ab 1930 mehr als **Plastiker** hervor. Seine Werke wurden 1940 von den Nationalsozialisten als entartete Kunst eingestuft. Sophie Taeuber-Arp, geboren am 19. Januar 1889 in Davos, starb in der Nacht vom 12. auf den 13. Januar 1943 in Zürich an einer Kohlenmonoxidvergiftung. 1959 heiratete Hans Arp seine langjährige Freundin Marguerite Hagenbach. Arp starb am 7. Juni 1966 in Basel an einem Herzinfarkt.

„Einzigartige Hauspatrone“

Interview mit Dr. Oliver Kornhoff, seit 2009 Direktor des Arp Museums Bahnhof Rolandseck.

Herr Dr. Kornhoff, etwa ab dem elften Lebensjahr endet bei den Menschen die Kindheit. Wie ist das mit Ihrem Museum, das im September seinen elften Geburtstag feiern kann?
Aus den Kinderschuhen sind wir mit rund 715 000 Besucherinnen und Besuchern, über 70 hochkarätigen Ausstellungen sowie ungezählten herausragenden Veranstaltungen aus den Bereichen Musik, Literatur und Kunstvermittlung erfolgreich herausgewachsen. Heute freuen wir uns sehr, als immer noch junges Museum von internationalen Museen als Partner auf Augenhöhe angesehen zu werden.

Ihre Vorgänger als Museumsdirektoren hatten es schwerer als Sie, oder?
Meine beiden Amtsvorgänger hatten andere Herausforderungen zu meistern. Meine Aufgabe ist die Konsolidierung und Konzentration auf die Inhalte, nämlich die meisterhaften Kunstwerke von Hans und Sophie Tauber-Arp sowie die zeitgenössischen Werke aus der eigenen Sammlung.

Die Vermittlung von Kunst …
… habe ich stark ausgebaut, sie ist heute eine unserer Erfolgsgeschichten mit mehr als 20 000 großen und kleinen Kunstfans pro Jahr. Nun gilt es, das Museum im Hinblick auf die Digitalisierung fit für die Zukunft zu machen.

Warum wird das Museum von einer Stiftung betrieben? Was sind die Vorteile?
Ein großer Vorteil dieser Trägerschaft unter Beteiligung des Landkreises Ahrweiler und der Stadt Remagen sind unter anderem die Einbeziehung und Vernetzung mit dem regionalen Umfeld des Museums sowie die nunmehr parteienübergreifende Unterstützung unserer Arbeit.

Hans Arp und Sophie Taeuber-Arp – was bedeuten die für Sie?
Wir sind stolz darauf, ein so einzigartiges Künstlerpaar als Hauspatrone zu haben. Hans Arp war der Mitbegründer der bis heute folgenreichen Dada-Bewegung sowie einer der Vorreiter der organischen Abstraktion. Sophie Taeuber-Arp führte die geometrische Abstraktion in der angewandten Kunst ein und leistete auf diesem Gebiet Wegweisendes. Beide bieten nahezu unerschöpfliche Möglichkeiten der kuratorischen Einbindung in Ausstellungen zu verschiedensten Themen sowie zu anderen Künstlerinnen und Künstlern bis in die Gegenwartskunst hinein.

Dr. Oliver Kornhoff, Direktor des Arp Museums Bahnhof Rolandseck.
Foto: Sabine Walczuch/Arp Museum

WEITERE INFORMATION UND KONTAKT

Arp Museum Bahnhof Rolandseck
Hans-Arp-Allee 1
53424 Remagen
Telefon: 02228/9425-12
E-Mail: info@arpmuseum.org
www.arpmuseum.org

Öffnungszeiten
Dienstag bis Sonntag und an Feiertagen von 11 bis 18 Uhr

Eintrittspreise
Alle Ausstellungen: 9 Euro, ermäßigt: 7 Euro
Nur Bahnhof Rolandseck: 4 Euro, ermäßigt: 2 Euro
Kinder bis 12 Jahre: freier Eintritt.

Vertiefende Informationen bietet der **Museumsführer** „Arp Museum Bahnhof Rolandseck. Ein Museum und seine Geschichte“, hrsg. von Klaus Gallwitz (ISBN: 9783933085306).

Mit Kollegen auf Zeitreise

Tagungshotels Von Barock bis Postmoderne gibt es eine breite Auswahl an Locations für Konferenzen, Weiterbildungen oder Seminare.

Stilvoll kombiniert das Hotel Tannenhof in Großmaischeid klassische Elemente und rustikalen Style. Es bietet 14 Themenräume, darunter eine Turm-Suite.
Foto: Hotel tannenhof

Es sind nicht nur funktionierende Technik, ein interessanter Inhalt und der Vortragende selbst, die den Erfolg oder Misserfolg einer Tagung oder eines Seminars ausmachen. Vor allem auch das richtige Ambiente spielt eine wichtige Rolle: Helle Räume mit viel Tageslicht und guter Beleuchtung sind zwar schön, heutzutage aber Standard und erzeugen keinen Wow-Effekt.

Eine extravagante Atmosphäre wiederum verbreitet gute Laune und sorgt für motivierte Tagungsgäste.

Im nördlichen Rheinland-Pfalz gibt es eine Vielzahl von Hotels, die jedes für sich genommen einzigartig sind und durch ganz eigene Besonderheiten hervorstechen und überzeugen.

Das familiär geführte **Hotel Tannenhof** in **Großmaischeid** besticht mit dem Motto „tradition meets style“. Alle Räume sind getreu der Idee eines historischen Burghofs gestaltet und 14 Themenzimmer laden dazu ein, den Aufenthalt in außergewöhnlicher Umgebung zu verbringen: Ob eine Übernachtung in der Turm-Suite, im Baumhaus oder im Safarizimmer – die Tagungsgäste können in ganz neue Welten eintauchen. Insgesamt verfügt der Tannenhof über zwanzig Zimmer, plus zwei Suiten und besticht auch durch ein hervorragendes Tagungsangebot und viel Erfahrung in diesem Bereich.

Die Konferenzräume des Tannenhofs eignen sich für Workshops, Tagungen, Seminare oder auch Firmenfeiern in ruhiger Atmosphäre. Kunden können zwischen drei lichtdurchfluteten Tagungsräumen mit hochmoderner Kommunikationstechnik wählen. Eine ruhige Arbeitsatmosphäre mitten in der Natur, persönliche Betreuung vor Ort oder und modernste Seminartechnologie gehen hier Hand in Hand.

Der hauseigene Biergarten, das Terrassenrestaurant, der Tannenhof-Club mit exquisiten Cocktails und das Restaurant Antons sorgen für das leibliche Wohl der Gäste. Wer mediterrane Küche liebt, wird sich im Tannenhof wohlfühlen. Mit der „birkenhütte“, einer luxuriös ausgestatteten Hütte ganz aus Holz, wird zudem eine exklusive Räumlichkeit für ein Dinner der besonderen Art geboten, selbstverständlich kann diese Location auch für andere Rahmenprogrammpunkte genutzt werden.

Weiterbilden in eleganter, königlicher Atmosphäre ist in den Seminarräumen des Häcker's Grand Hotel Bad Ems möglich.
Foto: P!EL media/TIMKOVSKIY BOGDAN/Häcker's Grand Hotel Bad Ems

Direkt an der Lahn gelegen, bietet das Wellnesshotel **Häcker's Grand Hotel Bad Ems** ein Ambiente in klassischer und edler Gestaltung. Wer eine Tagung der gehobenen Klasse veranstalten möchte, hat mit diesem Hotel einen luxuriösen Rahmen mit exklusiver Ausstattung gefunden.

Das 1711 erbaute traditionsreiche Gebäude wird seit über 18 Jahren herzlich und familiär von der Familie Häcker geführt. Es bietet sechs unterschiedliche Tagungsräume für bis zu 200 Personen. Ein ganz besonderes Flair bietet der historische "Kaisersaal", in dem schon Kaiser Wilhelm I um 1870 zur Audienz empfing. Alle Räumlichkeiten können mit modernster Tagungs- und Beschallungstechnik betrieben werden.

98 Zimmer und 7 Suiten bieten Wohnkomfort. Die Crystal-Horse-Cafe-Bar und das Restaurant Benedetti verwöhnen mit Speisen der gehobenen Küche und machen eine Tagung oder ein mehrtägiges Seminar zu einem Geschmackserlebnis. Nach einer informationsreichen Veranstaltung können die Gäste zudem in der hauseigenen Wellnessoase entspannen und Energie für den folgenden Tag sammeln. Hierfür bieten sich beispielsweise die finnische Sauna, die Eisgrotte oder das Kräuterduftbad an. Auch das großzügige Außengelände mit Felsengrotte, Blockhaussauna und Außenwhirlpool lädt zum Relaxen ein.

Übernachten im Schloss – oder in der „Residenz“, dem Passivhaus-Hotel von **Schloss Engers** in **Neuwied**, oder im zugehörigen Gästehaus: Insgesamt 50 komfortable Zimmer stehen zur Übernachtung bereit. In den modernen Tagungsräumen von Schloss Engers finden bis zu 80 Personen Platz. Sehr schön anzusehen ist beispielsweise der im Erdgeschoss gelegene Gartensaal im Barockstil.

Das Hotel bietet wahlweise ein Rundum-Sorglos-Paket oder speziell auf den Bedarf oder die Kostengrenze zugeschnittene Tagungspakete.

Zur Abendgestaltung macht das Hotel verschiedenste Angebote: Individuell auf die Gruppe zugeschnittene Kochkurse können für kulinarische Highlightmomente im Schloss sorgen. Wer das Schloss lieber historisch erforschen möchte, kann eine Führung durch das Schloss buchen. Alternativ kann die Tagung auch abends bei einer gemütlichen Weinprobe in einem separaten Raum oder im romantischen Schlossrestaurant ausklingen.

Kurzum: Tagen im Schloss oder zumindest in königlicher Atmosphäre oder bei einer Mischung aus Tradition und Style – alle hier genannten Vier-Sterne-Hotels bieten einen vielversprechenden Rahmen für die Tagungsveranstaltung. Das buchende Unternehmen kann sich ganz auf die Planung der Tagungsinhalte konzentrieren.

Das Schloss Engers in Neuwied bietet Prunk und einen direkten Blick auf den Rhein.
Foto: Schloss Engers

WEITERE INFORMATION UND KONTAKT

Häcker's Grand Hotel Bad Ems
Römerstraße 1-3
56130 Bad Ems
Telefon: 02603/7990
E-Mail:
info@haeckers-grandhotel.com
www.Haeckers-hotels.com

Hotel tannenhof GmbH
Stebacher Straße 64
56276 Großmaischeid
Telefon: 02689/92710
E-Mail: info@hotel-tannenhof.info
www.hotel-tannenhof.info

Hotel Schloss Engers
Alte Schlossstraße 2
56566 Neuwied
Telefon: 02622/9264295
E-Mail: rezeption@schloss-engers.de
www.schloss-engers.de

ANZEIGE

08/15 war gestern

Rahmenprogramm Ideen, die jede Tagung aufpeppen.

Weiterbildungsseminare, die an dröge Schulzeiten erinnern, sind in modernen, Mitarbeiter zentrierten Unternehmen passé. Statt Vorträgen, die an Frontalunterricht erinnern und lediglich durch Pausen mit Kaffee und Kuchen und einem gemeinsamen Abendessen aufgelockert werden, ist heute Teamarbeit alltäglich. Hierbei werden Ergebnisse gemeinsam erarbeitet, und es gibt Diskussionsspielraum – und oft auch unkonventionelle Räumlichkeiten.

Oft sind die Kosten für eine peppige Businessveranstaltung nicht viel höher als für eine herkömmliche Tagung, denn schon mit einfachen Mitteln lässt sich eine fade Businessveranstaltung in eine Tagung mit Überraschungseffekt umwandeln. Und dieser Effekt verpufft nicht ohne Wirkung, sondern schafft Gemeinschaftserlebnisse und -bindung, regt an und vertieft das Lernen. Für ein schönes Rahmenprogramm, das einer Veranstaltung das gewisse Etwas verleiht, bieten sich viele Optionen an.

Teambuilding-Maßnahmen führen zu einem besseren Arbeitsklima. Und zwar nicht nur, wenn sie wie hier beim Bogenschießen an der frischen Luft durchgeführt werden. Foto: ARocha-u/adobe.stock.com

HERABSCHAUENDER HUND, PYRAMIDE UND MEDITATIVES ATMEN

Gerade in einem anspruchsvollen, zeitintensiven Beruf ist inneres Gleichgewicht und Ausgeglichenheit umso wichtiger und trägt zu einer besseren Konzentration und längeren Aufnahmefähigkeit bei. Yoga ist im Büro leicht umzusetzen, macht Spaß, ist innovativ und entspannend. Das macht einen Yoga-Kurs zum optimalen Rahmenprogramm einer jeden Tagung und die Teilnehmer können hiervon sogar langfristig profitieren. Denn Yoga macht Stress, Unausgeglichenheit und Gereiztheit den Garaus. Die Übungen, die im Rahmen von Tagungen gezeigt werden, eignen sich im Büro als Pauseneinschub und können während der Arbeit ein ganz neues Körperbewusstsein und Wohlfühlempfinden schaffen.

DAS KIND IN SICH WECKEN

Welches Gefühl bringt Mitarbeiter weiter weg vom stressigen Arbeitsalltag als jenes, wieder Kind zu sein?! Der Kindheitstraum Bagger zu fahren, lässt sich heutzutage real umsetzen. Es ist ein Angebot, das sich nicht nur an Männer, sondern auch an Frauen richtet, die sich gerne mal auf einer fiktiven Baustelle austoben wollen. Ob in Form einer kleinen Olympiade oder einer individuellen Team-Challenge: Bei dieser Art Firmenevent ist vieles möglich. Nachdem die Joystick-Funktion des Baggers geübt wurde, können sich die Teilnehmer in den Indoor- und Outdoorbereichen des Anbieters nach Belieben austoben. Verschiedene Geschicklichkeitsübungen wie Holz stapeln oder Ballspiele sind zusätzliche Herausforderungen bei dieser Veranstaltung der aktiven Art.

AUF DEN SPUREN VON ROBIN HOOD

Wer ein paar Jahrhunderte in die Vergangenheit reisen möchte oder ein Faible für Konzentrations- und Geschicklichkeitsübungen hat, könnte an verschiedenen Varianten des Bogenschießens seine Freude haben. Beim Bogenschießen wird ganz traditionell auf Ringscheiben geschossen. Je nach Veranstalter kann dies in einer Halle, im Wald oder klassisch mittelalterlich in einer Burg geschehen und hier – neben Vorträgen – mit einem klassischen Rittermahl garniert werden. Nach einer Einweisungs- und Übungsphase folgt ein Wettkampf, der auch in Teams absolviert werden kann. Dieses Event verbindet gesellige Atmosphäre mit einem Aufenthalt und Entspannung an der frischen Luft. Ein besonderes Erlebnis kann das Bogenschießen bei Nacht sein. Brennende Fackeln sorgen hierbei für eine spezielle Atmosphäre. Nach Wunsch kann dieses Angebot auch mit einer Nachtwanderung kombiniert werden. Zusätzliche Teamübungen wie ein Geschicklichkeitswettbewerb im Fackelschein können noch mehr zur Stärkung des Teamgeistes beitragen.

ABWECHSLUNG UND VIELFALT

Die Möglichkeiten zur Gestaltung eines außergewöhnlichen **Rahmenprogramms** und zum Teambuilding sind schier endlos. Wer ein wenig recherchiert, merkt schnell, dass für jeden Geschmack etwas dabei ist. Hier ein kleiner Vorgeschmack **von A bis Z:** Abseilen, Brückenbau, Crossgolf, Drachenbootbau, Eisstockschießen, Fotoworkshop, Glasscherbenlauf, Human-Table-Soccer, Jonglierworkshop, Krimi-Ralley, Musikworkshop, Oktoberfest-Teamspiele, Paddeln, Rafting, Seifenkistenrennen, Tauziehen, Volleyball-Teamtraining, Wasserleitung bauen, XXL-Tischkicker, Zorbing.

Kochen verbindet: Restaurants und Hotels bieten Kochkurse für Gruppen verschiedenster Größen und Interessen an, zum Beispiel Grillen im Sommer oder Kochen mit Kürbissen im Herbst. Foto: fotokretin26/stock.adobe.com

KORIANDER, CHILLI UND CO

Liebe geht durch den Magen. Warum dann nicht auch guter Teamgeist? Essen verbindet und bringt Menschen zusammen. Daher sind gemeinsame Kochkurse eine hervorragende Möglichkeit, den kulinarischen Horizont zu erweitern und gleichzeitig die Kollegen näher kennen zu lernen. So können alle Kollegen und Mitarbeitern einen Moment Abstand von der Geschäftswelt nehmen und sich auf privater Ebene in besonderer Atmosphäre besser kennenlernen. Die Möglichkeiten sind vielfältig und können auf den individuellen Geschmack oder die Saison zugeschnitten werden: gemeinsames Grillen im Sommer, Stollenbacken in der Weihnachtszeit – oder jahreszeitübergreifend beispielsweise ein Sushikurs. Auch ein gemeinsamer Pastaabend in einer der ortsansässigen Kochwerkstätten verschiedenster Anbieter wäre eine Möglichkeit, bei der sich alle an der Nudelmaschine anstatt der Tastatur austoben.

GERÜHRT UND NICHT GESCHÜTTELT

Anstatt nach einem gemeinsamen Abendessen auf die Hotelzimmer zu verschwinden oder höchstens kurz an der Bar zusammen zu sitzen, bietet ein gemeinsamer Cocktailkurs dem Team die Möglichkeit, sich in einer gelösten Atmosphäre näher kennen zu lernen. In der alkoholfreien Variante könnte ein Cocktailkurs auch zur Auflockerung zwischen Vorträgen im Tagesverlauf angeboten werden: Cocktails und Obstsalat, anstatt Kaffee und Kuchen – das wäre eine erfrischend andere Pausengestaltung.

AN DIE TROMMELN, FERTIG, LOS!

Ob auf Congas oder Bongos – Trommeln ist die optimale Möglichkeit, um in der Gruppe gemeinsam einen Rhythmus zu schaffen und Achtsamkeit und das Gemeinschaftsgefühl unter den Kollegen zu stärken. Ein Trommelkurs verlangt keine musikalischen Grundkenntnisse und zieht selbst überzeugte Nichtmusiker in seinen Bann. Diese Veranstaltung ist sowohl als Indoor- als auch als Outdoorveranstaltung durchführbar und daher das optimale Gruppenerlebnis bei jedem Wetter.

WEITERE INFORMATION UND KONTAKT

Wer eine Tagung organisiert und zur Einbindung von Team-Events Unterstützung sucht, findet beispielsweise Unterstützung bei:
alles-event.com (Sitz in Mendig/Landkreis Mayen-Koblenz)

ANZEIGE

tannenhof

IHR TAGUNGSHOTEL
IM NÖRDLICHEN WESTERWALD

Im Hotel tannenhof finden Sie alles, was Sie für eine erfolgreiche Veranstaltung brauchen. In den hellen, technisch perfekt ausgestatteten Räumen mit moderner Technik können Sie sich ganz auf Ihr Tagungsziel konzentrieren. Unsere gepflegten Zimmer laden zu einem mehrtägigen Aufenthalt ein, während unser Restaurant „anton's" Sie in kreativen Pausen mit frischen, regionalen Gerichten verwöhnt.

Rufen Sie uns einfach an – gerne unterbreiten wir Ihnen ein individuelles Angebot!

Hotel tannenhof GmbH | Stebacher Straße 64 | 56276 Großmaischeid | Tel. 02689 92710-0 | info@hotel-tannenhof.info

Die Geschäftsführerin der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Westerwaldkreis (WFG) gibt Einblick in ihr Büro. Fotos: Sascha Ditscher

Katharina Schlag

Die Orchideen am Fenster sind nicht aus dem Westerwald. Die Blumentöpfe 1 sehr wohl. „Das sind Spang-Töpfe aus Ransbach-Baumbach“, erklärt Katharina Schlag, Geschäftsführerin der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Westerwaldkreis (WFG). Auch der Keramikbecher mit Stiften 2 und der Keramikteller 3 auf dem Sideboard stammen von hier. Die Schale in Blattform 4 und das Pflanzgefäß 5 mit Gesicht jedoch wurden in Ostfriesland getöpfert. „Ein Geschenk aus der Familie“, erzählt die Diplomkauffrau, deren Leidenschaft für ihren Job ansteckend ist. Seit Januar 2018 ist Schlag Geschäftsführerin der WFG und spürt in sich die Euphorie des Anfangs. „Ich habe die Chance, alles auf den Prüfstand zu stellen. Was funktioniert, führen wir weiter. Aber wir fragen auch, wo wir uns zeitgemäßer aufstellen und verbessern können“, erläutert sie. Ein besonderes Anliegen ist es ihr, die WFG sichtbarer zu machen. Jedes Unternehmen im Westerwald soll wissen, dass man hier kompetente Ansprechpartner findet, die in allen wichtigen Belangen weiterhelfen.

Momentan ist Schlag sehr viel im Büro. Sie liest sich ein, telefoniert, schreibt E-Mails. Künftig will sie 60 Prozent ihrer Zeit „draußen“ sein: bei den Unternehmen und Partnern. „Wenn man wissen will, wo die Wirtschaft der Schuh drückt, muss man mit den Leuten an einem Tisch sitzen. Es geht nicht alles übers Telefon“, ist sie überzeugt. Dass sie dennoch gleich zwei Mobiltelefone 6 auf ihrem Tisch liegen hat, sei purer Selbstschutz. Vor lauter Begeisterung für ihren Job fällt es ihr schwer, abzuschalten. „Da ist es besser, nach Feierabend das Diensthandy auch mal ausmachen zu können.“ Neue Energie tankt sie unter anderem im Urlaub. Zwei große Fotos 7 erinnern an eine Reise durch Südamerika und einen Aufenthalt in Namibia und Südafrika. Der Blick auf die „weite Welt“, auf andere Gesellschaften und Naturschauspiele macht ihr bewusst, dass der Mensch Verantwortung trägt, relativiert manches Problem und zeigt ihr, wie gut es Deutschland wirtschaftlich geht. Damit das speziell im Westerwaldkreis so bleibt, deckt die WFG ein breites Themenspektrum ab: „Wir helfen, begleiten und geben Impulse. Wir beraten Gründer, helfen bei Geschäftserweiterungen, bei der Suche nach Gewerbeimmobilien. Wir sind Schnittstelle zwischen Wirtschaft und Verwaltung, stellen Kontakte zu Experten her, unterstützen Partner wie Kammern, Arbeitsagentur und andere bei Maßnahmen zur Integration von Flüchtlingen, helfen bei der Suche nach Fachkräften und starten Aktionen, die den jungen Leuten der Region die hiesigen Arbeitgeber vorstellen – zum Beispiel mit ‚Hände hoch fürs Handwerk‘“, umreißt Schlag die vielfältigen Aktivitäten der WFG.

Ihr ist aufgefallen, dass viele Betriebe ihren Fokus auf dem Export und im B2B-Geschäft haben. Das verstellt ihnen mitunter den Blick in die eigene Nachbarschaft, meint Schlag. „Wir brauchen eine stärkere Vernetzung, damit die Unternehmen voneinander wissen.“ Den Erfolg vieler Unternehmen der Region sieht Schlag unter anderem in ihrer besonnenen Firmenpolitik begründet. „Enkeltauglichkeit“ sei für viele die Maxime. Will heißen: Ein Westerwälder Unternehmer wägt Entscheidungen genau ab und prüft, wie er den Betrieb zukunftsfähig hält, damit er auch dann noch gut läuft, wenn die Enkel ihn einmal übernehmen. Es gehe nicht in erster Linie um schnelle Gewinnmaximierung, sondern um den nachhaltigen und langfristigen Erfolg. Gelebte Wirtschaftsethik eben. Um die geht es auch im Forum ‚Zukunft braucht Werte‘, das die WFG jedes Jahr gemeinsam mit den Kirchen, der IHK-Geschäftsstelle in Montabaur und der Kreishandwerkerschaft ausrichtet – um ein weiteres der vielfältigen Angebote der WFG zu nennen.

Aber warum hat Katharina Schlag den Handwerkerkalender ‚Germanys Power People‘ 8 im Büro aufgehängt? Hat das auch mit Ethik oder eher mit Ästhetik zu tun? Sie lacht und klärt schnell auf: Die WFG unterstützte den Westerwälder Max Hannappel, der sich als Mister Handwerk 2018 beworben hatte und es immerhin aufs April-Kalenderblatt geschafft hat. Bleibt nur zu sagen: Hut ab vor so viel Westerwälder Power!

ZUR INSTITUTION MITTELSTANDSLOTSE

Die **Wirtschaftsförderungsgesellschaft Westerwaldkreis mbH** (WFG) mit Sitz in Montabaur engagiert sich auf vielfältige Weise für die zukunftsorientierte und wettbewerbsfähige Wirtschaft des Westerwalds. Das vierköpfige Team der WFG ist organisatorisch in das Referat ‚Wirtschaft und Fremdenverkehr‘ der Kreisverwaltung eingebunden, agiert selbstständig und unterhält ein weit verzweigtes Kontakt- und Partnerschaftsnetzwerk, um die regionalen Akteure zu stärken. **Information, Beratung** und **Unterstützung** von Unternehmen und Gründern in allen relevanten Belangen sind die zentralen Aufgaben. Daneben will die Gesellschaft die Standortqualitäten und das starke Potenzial des Wirtschaftsraums Westerwald in der Region selbst und darüber hinaus bekannter machen und das **‚Wir-Gefühl‘** der Westerwälder Wirtschaft stärken.

Mehr Informationen im Internet unter: www.wfg-ww.de

ZUR PERSON

Katharina Schlag ist gebürtige Ostfriesin und fühlt sich in ihrer Wahlheimat Westerwald pudelwohl. Nach ihrem Studium der Betriebswirtschaft in Wismar kam sie 2008 als Vorstandsassistentin zur MIK International AG in den Westerwald – und blieb. Auch der Liebe zu ihrem heutigen Lebensgefährten wegen. **Beruflich** legte sie eine zweijährige Zwischenstation bei der Deutschen Krebshilfe in Bonn ein, bevor sie 2012 zur Wirtschaftsförderungsgesellschaft Westerwaldkreis wechselte, wo sie fünf Jahre lang Projektmanagerin war, bevor sie im Januar 2018 die Geschäftsführung übernahm. **Privat** ist die Musik eine ihrer größten Leidenschaften. „Hören oder selbst machen: Hauptsache Musik“, sagt die 37-Jährige, die im Frauenchor Choryfeen Staudt singt. Auch das Reisen ist für sie sehr wichtig. Es hilft ihr, den Blick auf die Welt neu zu justieren und den Fokus auf ihre Grundwerte zu legen. Und wie im Job liebt sie es auch im Privatleben, draußen zu sein und sich viel zu bewegen.