

Hier wird es eng

Straßen, Brücken, Schifffahrt,
Bahn, Datenkabel – es gibt viel
zu tun in Rheinland-Pfalz!

Pläne

Was Wirtschaftsminister Wissing
in puncto Infrastruktur vorhat
Seite 7

Fakten

Die wichtigsten Kennzahlen zu
Straßennetz und Co.
Seiten 8–9

Wünsche

Die Chemische Fabrik Buden-
heim kämpft für eine Brücke
Seiten 10–11

Die Autofahrer zwischen
Mainz und Wiesbaden werden
sich noch gedulden müssen.
Bis 2020, wenn alles nach Plan
läuft. Dann soll der Neubau der
Schiersteiner Brücke (im Bild)
abgeschlossen sein. Er ist nur
eines von vielen Nadelöhrchen, die
Pendler und Unternehmen im
Land gleichermaßen behindern:
Das Straßennetz muss perman-
ent saniert werden, die Eisen-
bahnbrücken müssten es auch –
und um für die digitale Zukunft
gerüstet zu sein, braucht es
schnelles Breitband-Internet in
der Stadt und auf dem Land.

In dieser Ausgabe von „Wir. Hier.“
widmen wir uns deshalb all die-
sen Aspekten: Unser Schwer-
punkt zur Infrastruktur beleuch-
tet den aktuellen Zustand von
Verkehrs- und Datennetzen, die
Pläne der Politik und den Bedarf
der Unternehmen.

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

mit dem Straßenverkehr ist es wie mit dem Wetter: Jeder hat eine Meinung dazu und Erfahrungen damit. Meistens schlechte. So ging es auch unserer Redakteurin, die für unseren Schwerpunkt „Infrastruktur“ unterwegs war: 100 Kilometer Anreise von Mannheim zur Chemischen Fabrik Budenheim, offiziell eine Stunde Fahrtzeit. Ihr 30-Minuten-Puffer, den sie eingeplant hatte, war schnell aufgebraucht: erst Unfall und Stau auf der Rheinbrücke nach Ludwigshafen, dann Baustelle bei Alzey. Anruf beim Unternehmen: „Ich komme leider etwas später. Sie könnten ja schon mit den Fotos anfangen.“ Antwort: „Der Fotograf hat angerufen: Er steckt noch im Stau.“ Als beide endlich angekommen waren, entstand die Geschichte auf den Seiten 10 und 11.

Von einem „Land mit besonderen Herausforderungen, aber auch Standortvorteilen“ spricht Wirtschaftsminister Dr. Volker Wissing im Interview auf Seite 7 (die Langfassung finden Sie auf wir-hier.de): Straßen, Schienen, Brücken, Flüsse, Datenkabel – überall gibt es viel Arbeit, und der Minister hat die Parole der „maximalen Beschleunigung“ ausgegeben, damit Verkehr und Daten schnell fließen können.

Im Moselort Alf etwa würde man sich sicher über eine bessere Handynetabdeckung freuen. Zu Zeiten des knuddeligen TV-Außerirdischen Alf in den 90er Jahren habe man „das wohl meistfotografierte Ortsschild Deutschlands“ gehabt, sagt Hendrik Müller, einer der Geschäftsleiter des örtlichen Kunststoffspezialisten Huhtamaki. Heute könnten solche Smartphone-Schnappschüsse nur schwer auf Facebook oder Instagram landen, so langsam ist das mobile Internet je nach Anbieter. Auf dem Huhtamaki-Gelände im Ortsteil Alf-Fabrik hatte unser Redakteur dann gar keinen Handyempfang. Was in den Hallen dafür alles bestens läuft, schreibt er auf Seite 16. Wir wünschen viel Spaß bei der Lektüre.

IHRE REDAKTION



Stand-Ort: Die Autobahnen und Bundesstraßen im Land sind voll, vor allem rund um Städte wie Mainz und Ludwigshafen.

Weiter im Web



www.wir-hier.de

Impressum

Wir.Hier. erscheint im Verlag der Institut der deutschen Wirtschaft Köln Medien GmbH, Postfach 10 18 63, 50458 Köln, Konrad-Adenauer-Ufer 21, 50668 Köln.

Herausgeber: Tobias Göpel, Ludwigshafen.
ISSN 2567-2371

Chefredakteur und verantwortlich:
Ulrich von Lampe.

Stellvertreter:
Nicolas Schöneich.

Gestaltung: Harro Klimmeck, Eckhard Langen, Daniel Roth (Bilder).

Redaktion: Dr. Sabine Latorre, Hans Joachim Wolter, Ursula Hellenkemper (Schlussredaktion); Tel: 0221 4981-0; E-Mail: redaktion@wir-hier.de.

Vertrieb: Tjerk Lorenz, Tel: 0221 4981-216; E-Mail: vertrieb@wir-hier.de.

Fragen zum Datenschutz: datenschutz@wir-hier.de. Alle Rechte liegen beim Verlag. Rechte für Nachdruck oder elektronische Verwertung erhalten Sie über lizenzen@iwkoeln.de.
ctp und Druck: Axel Springer Offsetdruckerei Kettwig GmbH & Co. KG, Essen.

Tielfoto: dpag; Fotos: fotolia (3), Jan Hosan (2), Sandro (3), Daniel Roth

In dieser Ausgabe ...



Gesichter der Chemie

Andreas Kropp von Michelin radelt für die Fitness und für den guten Zweck.

4–5



Zum Mitreden

So überstehen Sie das Schlemmen an Weihnachten gesundheitlich unbeschadet.

6

Schwerpunkt. Infrastruktur.

Für den wirtschaftlichen Erfolg von Rheinland-Pfalz muss nicht zuletzt die Infrastruktur stimmen: gute Straßen, stabile Brücken, schnelle Datenleitungen. Im Schwerpunkt erklären wir, wo es noch hakt.

7–11



Wirtschaft & Politik

Neue Zahlen belegen die Bedeutung des Pharmastandorts Rheinland-Pfalz.

12



Mein Arbeitsplatz

Albert Müller, Ledertechniker bei Trumpler, erklärt seine Faszination fürs Gerben.

13



Freizeit

Die idyllischsten und abwechslungsreichsten Weihnachtsmärkte im Land.

14–15



Made in Rheinland-Pfalz

In Alf an der Mosel produziert Huhtamaki jedes Jahr Milliarden Kunststoffbecher und -deckel.

16

Schwerpunkt. Infrastruktur.

573

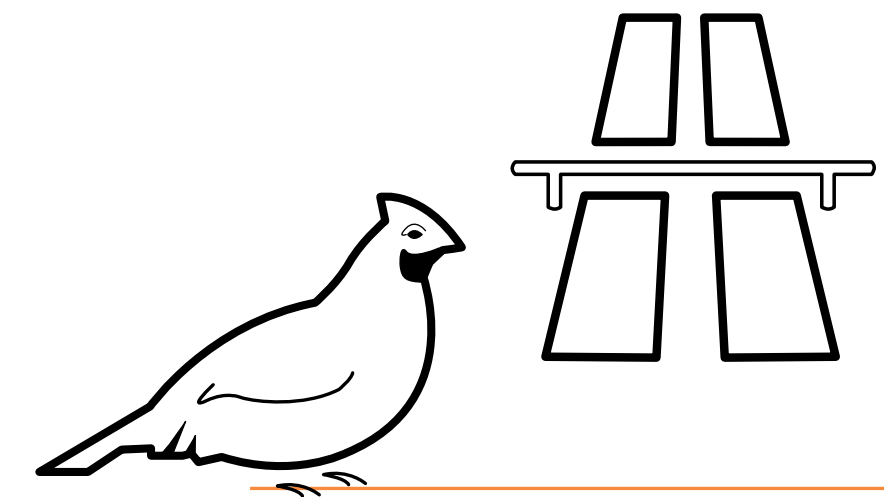
Millionen Euro stehen 2017 für Investitionen in Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in Rheinland-Pfalz zur Verfügung. Ein Rekord. Fraglich ist, ob das ganze Geld ausgegeben wird: Denn die Summe ist viel schneller gewachsen als das Personal, das sie verplanen und verbauen kann. Und noch mehr Baustellen dürften die Autofahrer verärgern.



7

„Wir haben Nachholbedarf“

Landeswirtschaftsminister Wissing über Pläne und Hindernisse für die Verkehrs- und digitalen Netze in Rheinland-Pfalz.



8–9

Straßen, Kabel und ein Haselhuhn

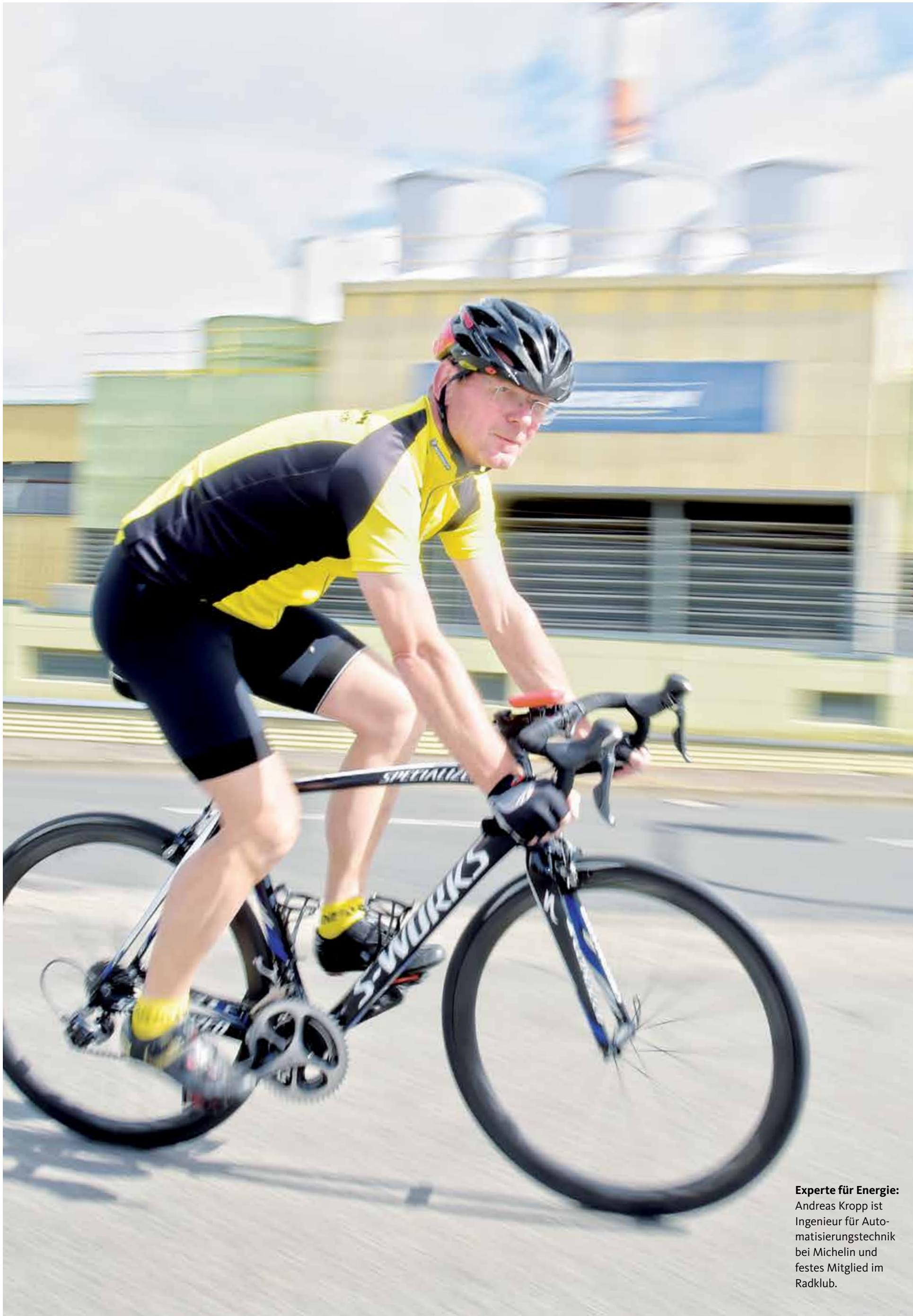
Die wichtigsten Fakten zum Zustand von Straßen, Brücken und Datenleitungen in Rheinland-Pfalz – und dazu, was ihrem Ausbau manchmal im Wege steht.



10–11

Über zwei Brücken sollte es gehen

Die Logistik der Chemischen Fabrik Budenheim hängt am Rhein und einer schmalen Brücke. Für Brücke Nummer zwei kämpft man seit Jahrzehnten.



Experte für Energie:
Andreas Kropp ist Ingenieur für Automatisierungstechnik bei Michelin und festes Mitglied im Radklub.

Fotos: Sandro (4)

Gesichter der Chemie

Der Wohlfahrer

Andreas Kropp ist Ingenieur für Automatisierungstechnik bei Michelin. Auf dem Fahrrad sind der 55-jährige und seine Mitstreiter sportlich und für den guten Zweck unterwegs

Seit seiner frühesten Jugend sitzt Andreas Kropp in seiner Freizeit auf dem Fahrrad. 220 Kilometer am Stück sind für den Marathon-Fahrer inzwischen keine große Sache mehr: „Das mache ich zwei- bis dreimal pro Jahr.“ Dabei trainiert er weder für die Tour de France noch ist er Leistungssportler. Der 55-Jährige ist Ingenieur bei Michelin aus Bad Kreuznach. Hier hat er andere Radbegeisterte gefunden: „In einer Gruppe von Gleichgesinnten macht das Fahren mehr Spaß“, findet Kropp. Und hier sind sie nicht nur unterwegs, um fit zu bleiben, sondern auch, um Gutes zu tun.

Über 100 Michelinler, aber auch Familienangehörige, Studierende und Nicht-Mitglieder verabreden sich zum regelmäßigen Training am Mittwoch, zu gemeinsamen Touren am Wochenende und auch zu größeren Aktionen. „Bei unserer Jahresfahrt im August waren wir mehrere Tage in der Pfalz unterwegs“, sagt Kropp. Es gibt die Rennfahrer, „aber auch die Cappuccino-Truppe, die gerne eine Pause macht, Kaffee trinkt und die Landschaft erkundet“. Und das ist auch okay.

Radeln für den guten Zweck

Der Radklub ist die größte und vielleicht älteste Sport- und Hobbygruppe am Standort des Reifenproduzenten mit mehr als 1 600 Mitarbeitern. Bei vielen ihrer Aktivitäten sammeln die Radler Spenden, die an den Weißen Ring, die Fluthilfe und andere karitative Organisationen gehen. An welche, entscheidet der Verein von Fall zu Fall. Michelin verdoppelt den Betrag oder zahlt ein Kilometergeld. Für die Überschwemmungsoffer in der Umgebung kamen so 2016 über 3 600 Euro zusammen.

Das Unternehmen hilft auch mit Transport, Plakaten und Tontechnik aus, wenn der Klub Veranstaltungen organisiert. Verkehrserziehung ist dabei ein Schwerpunktthema, denn als Reifenhersteller engagiert sich der Konzern für sichere Mobilität. Und hier spielt der Radklub eine wichtige Rolle. Zusammen mit dem ADAC kümmern sich die Mitglieder darum, Schülern aus der Region sicheres Radfahren beizubringen – Bremsen, Abbiegen, einhändig Lenken. Personalleiter Peter Kubitschek: „Mit diesem Engagement übernehmen unsere Mitarbeite-

rinnen und Mitarbeiter aktiv Verantwortung für unsere Region und ihre Menschen. So füllen sie unsere Michelin-Unternehmenswerte ganz konkret mit Leben!“

Für Andreas Kropp bedeutet Vereinsarbeit, „dass man sich nützlich macht“. Es ist ja nicht so, dass er beruflich nicht ausgelastet wäre. Ganz im Gegenteil. Der Ingenieur für Automatisierungstechnik leitet die Energieversorgung des Werks, in dem er vor 27 Jahren gleich nach dem Studium anfang.

Immer besser werden

„Wir wollen die Energie so effizient wie möglich nutzen“, sagt Kropp und deutet auf eine Reihe von Tabellen, welche die einzelnen Parameter auflisten. Die Latte hängt hoch, denn Bad Kreuznach setzt auf dem Gebiet schon jetzt Bestmarken. Das ganze Werk wird mit der Abwärme aus der Produktion beheizt beziehungsweise – je nach Jahreszeit – gekühlt. Auf den Dächern erzeugen Solarzellen Ökostrom, der ins öffentliche Netz gespeist wird und für mehr als 1 700 Haushalte wie auch für die E-Autos und E-Bikes auf dem Firmenparkplatz ausreicht. „Die Latte wird aber immer höher gehängt“, sagt Kropp. „Jetzt wollen wir durch optimale Fahrweise der Anlagen bei der Drucklufterzeugung besser werden.“

Seine Kollegen sieht er wegen seines Hobbys nicht nur während der Arbeitszeit, sondern auch nach Feierabend. „Wir können das sehr gut trennen“, lächelt er. „Man spricht während der Arbeit nicht übers Radrennen – und umgekehrt.“ Zu besprechen gibt es aktuell einiges. In der Adventszeit organisiert der Klub traditionell die Rentnerfeier der Michelinler und das Puppentheater. Jedes Jahr kommen mehr als 500 Kinder, um Kasperle und Co. zu sehen. „Es sind Kinder unserer Mitarbeiter, aber wir werben auch in den Kitas und den Schulen dafür.“ Der Verein steckt über 30 Stunden ehrenamtlicher Arbeit in die Vorbereitung dieser Veranstaltung. Die Eintrittsgelder werden an eine Organisation der Kinderhilfe gespendet – und wie immer verdoppelt Michelin die Einnahmen. In diesem Jahr gibt es noch einen Grund zum Feiern: „Ende Dezember haben wir unser 30. Vereinsjubiläum“, grinst der Marathon-Fahrer Andreas Kropp.

MATILDA JORDANOVA-DUDA



Daumen hoch für den guten Zweck: Michelin verdoppelt die von den Radlern eingefahrenen Spenden.



Besser werden: Andreas Kropp bei der Arbeit.



Optimale Fahrweise: Auch auf dem Rad effizient.

Diesmal im Fokus:
Andreas Kropp aus Bad Kreuznach



Engagierte Kollegen gesucht!

Sie kennen Mitarbeiter, die sich im Unternehmen und außerhalb besonders engagieren und die wir in dieser Rubrik porträtieren sollten?

- Dann schreiben Sie uns: redaktion@wir-hier.de

Weiter im Web

www.chemie-azubi.de

Mehr über engagierte Mitarbeiter lesen Sie auch in unserem Azubi-Blog.



8 Fakten rund ums Schlemmen

Lecker, Weihnachten! Es locken Köstlichkeiten wie Braten, Kuchen und Sekt. Leider liegen die manchmal schwer im Magen und können sich später an den Hüften bemerkbar machen. Wie man die Festtage etwas „leichter“ nimmt, weiß Sandra Hambloch-Dick von der Krankenkasse Pronova BKK, Spezialistin für Haushalts- und Ernährungswissenschaften

Die klassische Weihnachtsgans ist eine Kalorienbombe – trotzdem hat sie was Gutes

100 Gramm Gänsefleisch enthalten rund 31 Gramm Fett und damit etwa 360 Kilokalorien. Trotzdem sollte man das Festessen genießen: Gänsefleisch ist zwar fettig, aber reich an Magnesium, Eisen, Vitamin A und B.

Die richtige Speisenfolge hilft beim Verdauen

Eine Vorspeise, die die Gallensäureproduktion anregt, kann sich positiv auf die Verdauung auswirken. Hier bietet sich beispielsweise Chicorée an – etwa roh als Schiffchen mit einem leichten Dip oder als winterlicher Salat mit Kürbis und Maronen oder erfrischenden Orangen.

Bei den Beilagen lassen sich Kalorien sparen

Um das Weihnachtsgericht abzuspecken, die Knödel durch Salzkartoffeln ersetzen. Rotkohl fettarm ohne Schmalz zubereiten, Bratensoße mit Soßenbinder statt mit Sahne abbinden.

Die schlanke Alternative zum Gänsebraten

Statt der Weihnachtsgans kann es den deutlich fettärmeren Rinderbraten geben. Oder einen Sauerbraten aus Hähnchenbrust (das Rezept finden Sie auf wir-hier.de). Als Beilage Salzkartoffeln und viel Gemüse. Rotkohl, zum Beispiel mit Apfelstücken verfeinert, passt ebenfalls sehr gut. Als Vorspeise könnte es eine pürierte Gemüsesuppe geben. Und zum Nachschmecken ein selbst gemachtes Sorbet. Dabei lässt sich – im Gegensatz zur gekauften Variante – der Zuckeranteil selbst bestimmen.



Portion Gans mit Rotkohl und Knödeln:
Traditionell gemacht, enthält sie circa 1300 Kilokalorien und 94 Gramm Fett.

Foto: Daniel Roth

Ein Spaziergang nach dem Essen tut gut

Gegen das Völlegefühl und die Müdigkeit hilft ein Spaziergang. Also nach dem Essen am besten mit der ganzen Familie raus an die frische Luft und sich gemeinsam bewegen. In der dunklen Jahreszeit fühlen wir uns durch das fehlende Tageslicht sowieso schneller schlapp und müde. Daher sollte man gerade die freien Tage nutzen, um vor die Tür zu gehen und so viel Tageslicht wie möglich aufzusaugen.

Wasser hilft gegen den Kater

Ein Kater ist ein Zeichen dafür, dass der Körper Alkohol abbaut. Dieser Prozess ist leider durch nichts zu beschleunigen. Die Kopfschmerzen am nächsten Tag kommen oft vom Wasser- und Elektrolytmangel. Daher sollte man zu jedem alkoholischen Getränk auch ein Glas stilles Wasser trinken und am Morgen danach mit viel Wasser in den Tag starten. Dazu sollte man etwas frühstücken. Der Elektrolythaushalt lässt sich mit sauren und salzigen Lebensmitteln, Vollkornbrot oder Gemüsebrühe wieder auffüllen.

Verdauungsschnaps bringt nichts

Fett ist sehr schwer verdaulich. Von einem Verdauungsschnaps rate ich ab: Alkohol reduziert die Fettverbrennung quasi auf null. Er enthält schon viele Kilokalorien, sieben pro Gramm. Dazu kommt oft noch reichlich Zucker in den alkoholischen Getränken. Grundsätzlich baut der Körper immer erst den Alkohol ab, bevor es an die Fettverbrennung geht. Und diese wird durch den Zucker noch einmal zusätzlich blockiert. Außerdem bekommen wir durch Alkohol Hunger auf Fettiges und Salziges. Unter Umständen langen wir dann also noch mal kräftig zu.

Hier verstecken sich viele Kalorien		
je 100 Gramm	Kilo-kalorien	Gramm Fett
Chips	532	39,4
Vollmilchschokolade	536	31,6
Erdnussflips	529	34,6
Geröstete gesalzene Erdnüsse	585	49,4

je 100 Milliliter	Kilo-kalorien
Sekt (12,5 Vol.-%)	80
Bier (5 Vol.-%) Pils, Kölsch, Alt	42
Rotwein (12,5 Vol.-%)	85
Weiß-/Roséwein (11,5 Vol.-%)	75

Quelle: Pronova BKK

So startet man fit ins neue Jahr

Bleiben nach den Festtagen Weihnachtspfunde auf der Hüfte zurück, ist das neue Jahr eine passende Gelegenheit, um gute Vorsätze in die Tat umzusetzen. Also endlich die Joggingsschuhe ausführen, Rad fahren, schwimmen gehen oder sich für einen Präventionskurs anmelden. Nach den Schlemmereien der Festtage sollte man auch wieder auf seine Ernährung achten: viel frisches Obst und Gemüse statt kalorienreicher Beilagen und viel fettem Fleisch. Zum Glück verführen uns ab Januar die Plätzchen und Schokoweihnachtsmänner nicht mehr.

AUFGEZEICHNET VON SABINE LATORRE

Schwerpunkt. Infrastruktur.



Fotos: Jan Hosan (3)

Handlungsbedarf: Die Infrastruktur von Rheinland-Pfalz hat unter den geringen Investitionen in den vergangenen Jahren gelitten – dies soll sich nun ändern.

„Wir haben Nachholbedarf“

Wirtschaftsminister Dr. Volker Wissing über besondere Herausforderungen und Standortvorteile in Rheinland-Pfalz

Im Gespräch mit „Wir.Hier.“ verrät Wirtschaftsminister Dr. Volker Wissing, wie er die Infrastruktur von Rheinland-Pfalz fit für die Zukunft machen möchte.

Herr Minister, Rheinland-Pfalz liegt zentral – ist dadurch aber auch Transitland, was die Infrastruktur entsprechend belastet. Wo ist der Investitionsbedarf besonders hoch?

Wir haben Nachholbedarf beim Straßenausbau. Lange wurde wenig investiert, die Bundesmittel zur Ertüchtigung der Bundesfernstraßen und Bundesstraßen sind zurückgegangen. Jetzt aber laufen die Investitionen hoch, alleine für Rheinland-Pfalz von gut 356 Millionen Euro 2016 auf gut 433 Millionen Euro dieses Jahr – das sind fast 22 Prozent Plus, das ist gigantisch.

Was ist das Problem daran, das Geld des Bundes auch zu verbauen?

Der Bund hat seine Mittel sehr plötzlich angehoben, jetzt müssen wir unsere Planungskapazitäten anpassen. 2016 habe ich 20 neue Ingenieursstellen beim Landesbetrieb Mobilität (LBM) geschaffen. Im neuen Doppelhaushalt 2017/18 haben wir zusätzliche 56 Stellen für Straßenbauingenieure vorgesehen. Viele fragen, warum wir statt 76 nicht 176 Ingenieure einstellen. Weil 433 Millionen Euro Auftragsverwaltung für den Bund sind, der mir dieses Geld aber nur für einen kurzen Zeitraum garantiert. Wer geht denn so ein Risiko ein? Das Personal für ein Jahr aufzubauen und nicht zu wissen, ob man im Folgejahr den gleichen Auftrag kriegt.

Bei Infrastruktur wird häufig nur über die „klassische“, also Straßen geredet. Aber wie

wichtig ist diese denn künftig im Verhältnis zur digitalen Infrastruktur überhaupt noch?

Es gibt neben den Straßen ja noch Investitionen in den Schienen-Personenverkehr, in den ÖPNV allgemein und in die Wasserstraßen, die für Rheinland-Pfalz ökonomisch extrem wichtig sind. In der neuen Legislaturperiode machen wir auch beim Ausbau der Digitalisierung gute Fortschritte und liegen ziemlich genau im Bundesschnitt. Wir haben viele Förderbescheide vergeben, sodass wir 2018 eine quasi flächendeckende Versorgung mit mehr als 50 Mbit pro Sekunde erreichen können.

Steht Rheinland-Pfalz wegen seiner ländlichen Struktur vor größeren Herausforderungen als andere Bundesländer?

Rheinland-Pfalz ist ein Land mit besonderen Herausforderungen, aber auch mit Standortvorteilen. Wir profitieren von unserer verkehrsgünstigen Lage in Europa, wir haben Verkehrswege in die ganze Welt. Wir haben in Ludwigshafen einen Landeshafen, der über Rotterdam den Zugang zu den Weltmeeren sicherstellt. Andererseits zeigt der Blick auf die Infrastrukturzahlen: Rheinland-Pfalz ist ein relativ großes Bundesland, aber wir sind mit vier Millionen Einwohnern nicht bevölkerungsstark, dadurch relativ finanzschwach und müssen zum Beispiel 7000 Kilometer Kreisstraßen unterhalten. Durch die Digitalisierung sehen wir neue Chancen für den ländlichen Raum. Mit einer guten Breitbandversorgung kann ich von überall global kommunizieren. So relativiert sich die Attraktivität von Ballungsräumen. Das ist eine der wichtigsten Maximen der Landespolitik: gleiche Lebensverhältnisse in Stadt und Land.

Für die chemische Industrie sind auch die Wasserstraßen sehr wichtig. Wie ist der Status der Rheinvertiefung?

Ich bin im engen Dialog mit meinen Verkehrsministerkollegen aus Nordrhein-Westfalen, Hessen und Baden-Württemberg. Wir wollen die Vertiefung, sie ist aus vielerlei Gründen sehr wichtig für uns: Für die chemische Industrie und andere Industriebereiche spielt der Zugang zum Hafen Rotterdam eine entscheidende Rolle. Und durch die Vertiefung können wir die Abladetiefe so optimieren, dass wir günstiger und mit weniger CO₂-Emissionen transportieren können. Jedes Binnenschiff könnte mindestens 200 Tonnen mehr Ladung transportieren. Das macht die Wasserstraßen attraktiver und entlastet die Straßen. Allerdings ist der Bund über die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung für die Vertiefung zuständig – und hat dort leider „vergessen“, die Planungskapazitäten auszubauen.

Erwarten Sie beim Infrastrukturausbau mehr Engagement von Unternehmen?

Ich reklamiere das immer wieder bei der Breitbandversorgung: Die ist nicht in allen Fällen Aufgabe des Staates. Ich finde es bemerkenswert, dass wir mit einem großen gesellschaftlichen Konsens den Telekommunikationsmarkt privatisiert haben – und nun Teile der Wirtschaft immer zuerst den Staat beim Breitband in der Verantwortung sehen. Natürlich muss die Versorgung möglichst von privater Seite geleistet werden. Nur dort, wo sich das nicht rechnet, muss der Staat sie unterstützen.

INTERVIEW: NICOLAS SCHÖNEICH

Das komplette Gespräch finden Sie auf wir-hier.de

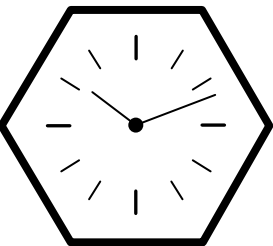
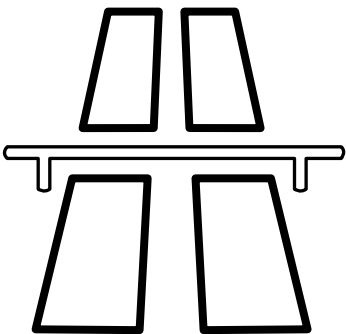
Mobil für morgen?

Mit 36700 Kilometern verfügt Rheinland-Pfalz über eines der dichtesten Straßennetze Deutschlands. Aber es ist teils baufällig. Auch neue Netze für die E-Mobilität und schnelles Internet müssen auf- oder ausgebaut werden. Wir erklären, wie fit die Infrastruktur im Land für die Zukunft ist

VON TOBIAS HÖVER, BEN SCHRÖDER UND TOBIAS TAKE

100
Kilometer

Straßen müssten laut Experten gebaut werden, damit die **Auto-****bahn**lücken in Rheinland-Pfalz geschlossen werden und das Land über ein durchgängiges vierspüriges Straßensystem mit hohem volkswirtschaftlichem Nutzen verfügt. Vor allem der **Lückenschluss der A 1**, bei dem es um nur wenige Kilometer geht, wird seit Jahren heiß diskutiert. Aktuelle Informationen hierzu bietet die von den Landesregierungen Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen gemeinsam betriebene Webseite ar-lueckenschluss.de

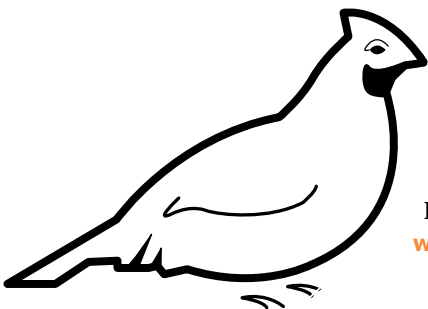


6 368 000

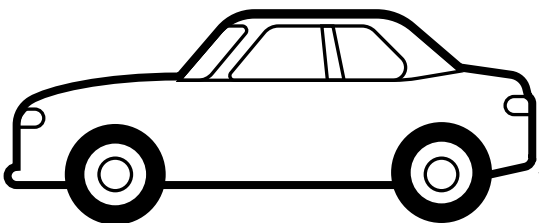
Arbeitsstunden

wurden im Jahr 2016 für den **Straßenbau** in Rheinland-Pfalz geleistet. Es gibt allerdings noch einiges zu tun, denn laut einer umfangreichen Analyse des Deutschen Instituts für Urbanistik aus dem Jahr 2013 sind 28,6 Prozent der Straßen in Rheinland-Pfalz **sanierungsbedürftig**.

1
Haselhuhn



verhindert neben weiteren Ursachen den Lückenschluss der A 1, was die A 61 und den Verkehr auf der Rheinschiene massiv belastet. Auch Wirtschaftsminister Dr. Volker Wissing hat sich im Interview mit „Wir. Hier.“ zu der „**Haselhuhn-Problematik**“ geäußert. Das Interview in voller Länge finden Sie auf wir-hier.de



282

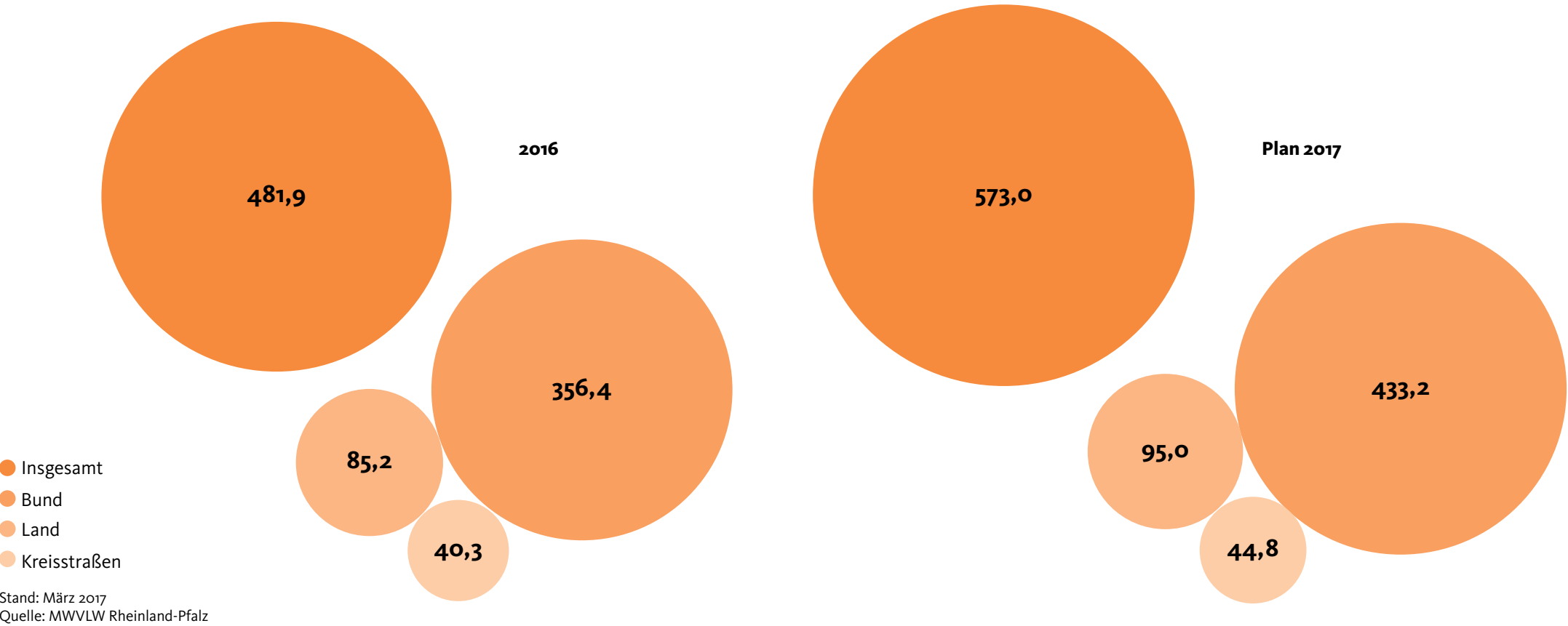


öffentlich zugängliche Ladepunkte

für Elektroautos gab es laut einer umfangreichen Erhebung des Bundesverbands für Energie- und Wasserwirtschaft im Juni 2017 in Rheinland-Pfalz. Damit liegen wir im Bundesländervergleich im unteren Drittel. Spitzenreiter bei der BDEW-Erhebung zum Thema **Elektromobilität** und **Ladeinfrastruktur** ist Bayern mit 2503 Ladestationen.

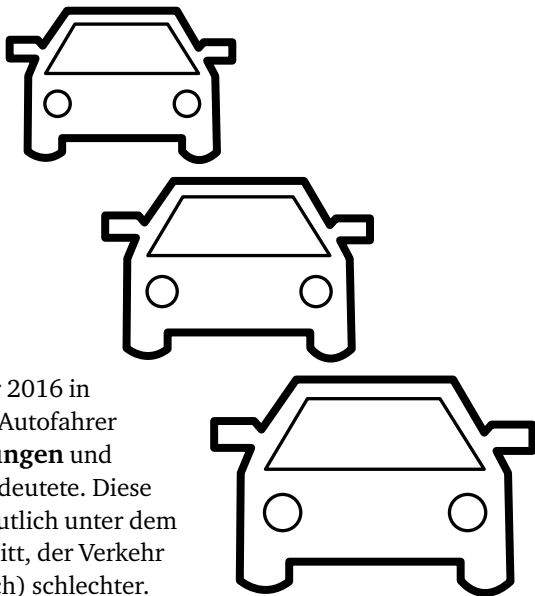
Das Geld liegt auf den Straßen

Investitionen in den Straßenbau in Rheinland-Pfalz, in Millionen Euro



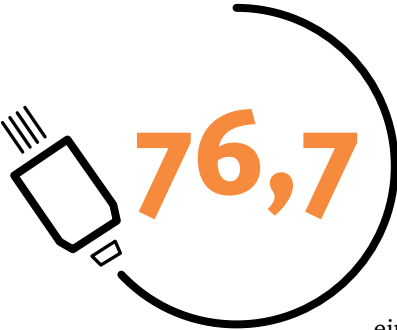
39 000
Kilometer

Staulänge gab es im Jahr 2016 in Rheinland-Pfalz, was für Autofahrer rund **20 800 Staumeldungen** und **16 000 Staustunden** bedeutete. Diese Werte liegen teilweise deutlich unter dem bundesweiten Durchschnitt, der Verkehr rollt also andernorts (noch) schlechter.



Prozent

der Einwohner von Rheinland-Pfalz besitzen laut Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einen **Breitbandanschluss** mit einer Geschwindigkeit von 50 Mbit pro Sekunde oder mehr. Das entspricht einem mittleren Platz im bundesweiten Vergleich. Es gibt noch einiges zu tun, um das Ziel einer flächendeckenden Versorgung mit **Glasfaserverkabelung** zu erreichen.



Jahre



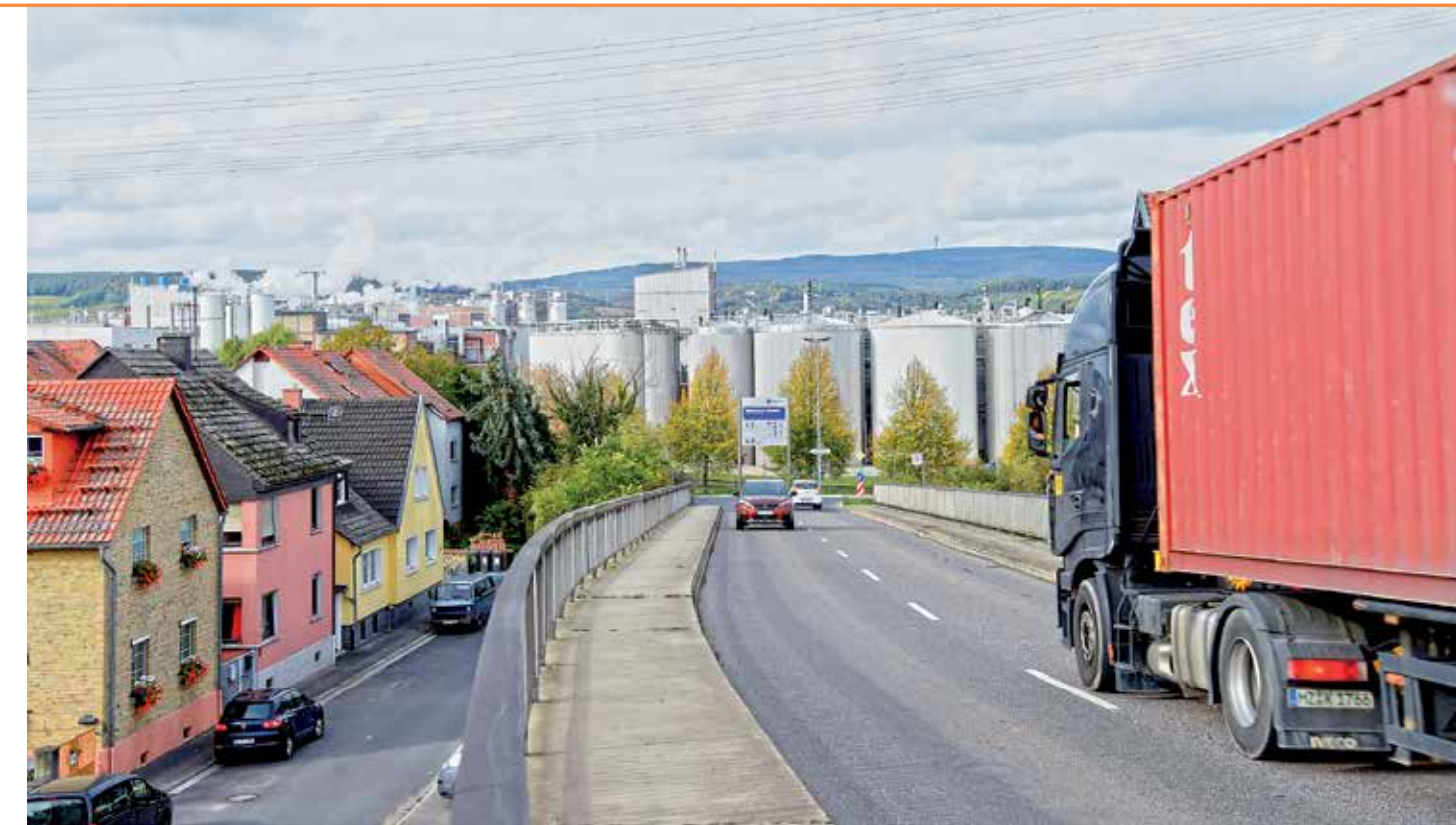
beträgt nach Angaben der Bundesregierung das Durchschnittsalter der Eisenbahnbrücken in Rheinland-Pfalz. Von den insgesamt **1 854 Eisenbahnbrücken** sind **113 so marode**, dass sich eine Sanierung nicht mehr lohnt und es wirtschaftlicher wäre, sie abzureißen. 26 der Bauwerke wurden in den vergangenen drei Jahren bereits erneuert, was angesichts des Gesamtzustands aber ein eher geringer Wert ist.

Quellen: ADAC, BMVI, Bauwirtschaft Rheinland-Pfalz, BDEW, Difu, LUV Rheinland-Pfalz, TÜV Rheinland



Schifffahrt-Experte:
Benjamin Klein kennt sich mit dem Wasserstand des Rheins so gut aus wie kaum ein anderer.

Fotos: Sandro (3)



Kapazitätsgrenze: Nur diese schmale alte Brücke führt von der Bundesstraße über die Bahngleise ins Budenheimer Industriegebiet zum Unternehmen.

„Die Lieferfähigkeit muss gesichert sein“

Wie eine Brücke und der Pegelstand vom Rhein für CF Budenheim zum gefährlichen Nadelöhr werden

Wenn Benjamin Kleine morgens aufwacht, gilt sein erster Blick dem Handy und dem Rhein-Pegelstand. „Daran hängt bei uns der Warenverkehr“, sagt der Leiter Logistik der Chemischen Fabrik Budenheim bei Mainz.

Jedes Jahr erreichen 140 000 Tonnen Rohmaterial das Werk des Experten für hochwertige Spezialchemie, überwiegend per Schiff und Pipelines. 122 000 Tonnen bearbeitetes Material gehen wieder raus zu den Kunden in der ganzen Welt. Davon zunächst 100 Prozent über die Straße: Täglich verlassen 40 bis 50 Lastkraftwagen den Betrieb. Viele davon fahren in den zehn Fahrminuten entfernten Industriehafen in Mainz. Von hier aus werden 40 Prozent der Produkte in Überseecontainern auf der Wasserstraße verschifft.

Verkehrsinfarkt in Rhein-Main

Das klappt auch recht gut. Kritisch wird es aber, wenn der Pegel des Rheins über 1,91 Meter steigt oder unter 80 Zentimeter fällt. „Dann können die Binnenschiffe nicht mehr fahren, und das Material muss mit Lkws auf die Straße“, erklärt Kleine. Zu dieser logistischen Herausforderung gesellt sich ein zweiter heikler Punkt in Form einer Brücke. Diese führt von dem kleinen Industriegebiet, in dem das Unter-

nehmen liegt, über eine Bahnlinie und verbindet das Werk mit dem Straßennetz.

Abenteuerlich schmal ist das Bauwerk: Fahren zwei Laster aneinander vorbei und passen nicht genügend auf, ist schnell ein Außenspiegel abgebrochen. Zudem ist die Brücke recht betagt: „Das ist ein Natobrückenkopf“, erklärt der Logistik-Chef. „Der Bau ist zwar sehr stabil und trägt sogar Panzer, aber er kommt jetzt so langsam in die Jahre.“

Was eine Brückensanierung bedeutet, das ist in Rheinland-Pfalz hinreichend bekannt: 2015 wurde die Schiersteiner Brücke gesperrt, die vierspurige Verbindung der A 643 über den Rhein zwischen Mainz und Wiesbaden. Seitdem ist sie nur eingeschränkt befahrbar, der Neubau ist 1,5 Jahre im Verzug und wird vermutlich erst 2021 fertiggestellt.

Zum Glück wurde die Budenheimer Brücke damals von Statikern vorsorglich überprüft – alles in Ordnung. Aber für die Zukunft ist das leider keine Garantie. „Ich fahre täglich drüber und denke mir, hoffentlich hält sie noch ein wenig“, gesteht Kleine. „Wir

haben die logistischen Probleme aller Unternehmen wie Fahrermangel, den Straßenzustand und den Verkehrsinfarkt in Rhein-Main, der keine verlässli-

che Aussage ermöglicht, wann ein Laster ankommt. Aber dazu müssen wir immer hoffen, dass der Rheinpegel stimmt und unsere Brücke weiter hält ...“

Zweite Brücke existenziell wichtig

Schon seit 20 Jahren hat der Chemie-spezialist Budenheim bei der gleichnamigen Gemeinde den Bau einer zweiten Brücke beantragt, um den Engpass zu entschärfen. Diese zweite Brücke wäre ungefähr gleich groß, jedoch nicht mehr so eng mit dem Ort verbunden wie bisher – was die Gemeinde in puncto Verkehr entlasten würde. Auch andere Industrie-Unternehmen, Gewerbetreibende, die Feuerwehr, die Bevölkerung und die Gemeinde selbst würden von der zweiten Brücke profitieren. Bisher war die Mühe dennoch vergeblich: „Es liegt an der endlosen Bürokratie und dem Streit um die Finanzierung durch Land, Landkreis und Gemeinde“, sagt Geschäftsführer Harald Schaub. „Dabei ist eine zweite Brücke für uns existenziell, schließlich stecken wir viel Geld in den Standort!“

Das Unternehmen beschäftigt weltweit über 1 000 Mitarbeiter, davon mehr als 700 am deutschen Standort in Budenheim. Bis 2030 will der Betrieb vor Ort einen „stattlichen zweistelligen Millionenbetrag“ investieren. Für Schaub ist klar: „Wenn wir in den deutschen Standort investieren, muss unsere Lieferfähigkeit gesichert sein!“

SABINE LATORRE



Engagiert: Der Logistik-Leiter muss gewährleisten, dass täglich bis zu 50 Lkws ab Werk auf die Straße kommen.

Kommentar

„Regionale Strukturen sind die Basis“



Foto: AbbVie

Von Thomas Scheidmeir, Geschäftsführer AbbVie Deutschland

Seit 130 Jahren sind wir in Rheinland-Pfalz ansässig. Ludwigshafen ist AbbVies zweitgrößter Forschungs- und Entwicklungsstandort sowie wichtige Produktionsstätte. Von hier aus leisten 1 900 Mitarbeiter einen großen Beitrag zur Erforschung von Medikamenten und der globalen Versorgung von Patienten.

Um neue Therapien gegen komplexe und schwere Erkrankungen – beispielsweise des zentralen Nervensystems wie Alzheimer oder Multiple Sklerose – zu entwickeln, sind wir auf grenzüberschreitende Zusammenarbeit angewiesen. Innovation funktioniert international – allerdings auf der Basis von starken regionalen Strukturen. Dafür brauchen wir exzellente Fachkräfte und ein breites wissenschaftliches Netzwerk. Bei beiden Faktoren hat Rheinland-Pfalz – und gerade die Metropolregion Rhein-Neckar – viel zu bieten. Und liegt noch dazu im Herzen Europas.

„Bedingungen für Innovation weiter fördern“

Wichtig ist, dass wir gemeinsam dafür Sorge tragen, innovationsfreundliche Bedingungen weiter zu fördern, um im globalen Wettbewerb gut gerüstet zu sein. Der Pharmadialog Rheinland-Pfalz ist dafür eine wichtige Initiative, bei der Politik, Gewerkschaften, Verbände und Unternehmen diese Herausforderung gemeinsam angehen. So können wir die Erfolgsgeschichte der pharmazeutischen Industrie in Rheinland-Pfalz fortschreiben.

Wirtschaft & Politik

Gesundheit!

Neue Zahlen zeigen eindrucksvoll, wie bedeutsam die Pharmabranche in Rheinland-Pfalz ist

Tabletten, Salben, Infusionen, Inhalationen: Rheinland-Pfalz ist stark in Sachen Gesundheit. Boehringer Ingelheim bei Mainz, AbbVie in Ludwigshafen, Novo Nordisk in Mainz, MSD Animal Health Innovation in Schwabenheim – namhafte Gesundheits-spezialisten vom Mittelständler bis zum Weltkonzern haben hier ihren Hauptsitz oder ein Werk.

„Das Land ist ein wichtiger Produktionsstandort der Pharma-Industrie in Deutschland“, bestätigt Jasmina Kirchhoff von der Forschungsstelle „Pharmastandort Deutschland“ des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln (IW). Gerade hat die Volkswirtin die neusten Zahlen des Statistischen Landes- und Bundesamts ausgewertet. Ergebnis: Elf pharmazeutische Betriebe gibt es im Land. Die beschäftigen von Jahr zu Jahr mehr Mitarbeiter: Verdienten 2013 noch knapp 11 280 Frauen und Männer ihr Geld in der heimischen Pharma-Industrie, stieg die Zahl binnen drei Jahren um gut 6 Prozent auf aktuell 11 960. Schaut man sich die Zahl der Beschäftigten in der Branche an, liegt Rheinland-Pfalz im Bundesländervergleich auf Platz vier – noch vor Berlin und Bayern.

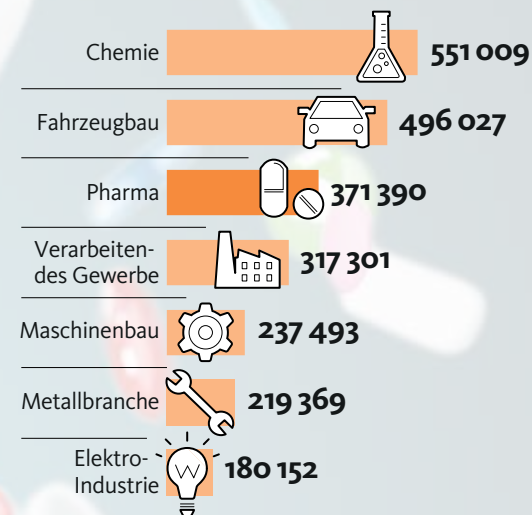
Möglich macht's die weltweite Nachfrage nach den Produkten: 2013 betrug der Umsatz noch knapp 3,9 Milliarden Euro. Dieser Wert stieg bis 2016 trotz konjunkturell schwieriger Zeiten insgesamt um rund 15 Prozent auf 4,4 Milliarden Euro. Schaut man sich den Umsatz pro Mitarbeiter und Branche im Land selber an, liegt die Pharmabranche ebenso wie die Chemie und der Fahrzeugbau über dem Durchschnitt des verarbeitenden Gewerbes.

Hohe Investitionen in Forschung und Entwicklung

Hauptabnehmer der Produkte ist übrigens das Ausland: „Der Exportanteil liegt bei 70 Prozent“, so Kirchhoff. Damit die Produkte an der Weltspitze bleiben, fließen jährlich hohe Beträge in die Forschung und Entwicklung der Pharma-Unternehmen, 2015 waren es 386 Millionen Euro.

Pharmamitarbeiter stützen Industriestandort Rheinland-Pfalz

Umsatz je Mitarbeiter in Euro, 2016



Quellen: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, IW Köln

Auch über die Grenzen hinaus braucht das Land keinen Vergleich zu scheuen: In Ingelheim steht das 1885 gegründete Familienunternehmen Boehringer Ingelheim. Seine Schwerpunkte liegen in der Forschung, Entwicklung, Produktion sowie im Marketing neuer Medikamente mit hohem therapeutischem Nutzen für die Humanmedizin sowie die Tiergesundheit. Sein Asthmamedikament Spiriva gehört zu den begehrtesten der Welt (knapp 3 Milliarden Euro Umsatz im Jahr 2016). Zudem sind in Rheinland-Pfalz viele Hersteller homöopathischer und pflanzlicher Arzneimittel beheimatet wie Hevert in Nussbaum oder Finzelberg in Andernach.

„Rheinland-Pfalz hat sehr gute Hochschulen“

Was macht den Standort so attraktiv für die Branche? „Eine Rolle spielt die zentrale und verkehrsgünstige Lage“, erklärt Kirchhoff. Noch wichtiger für die Gesundheitswirtschaft sind aber die vielen klugen Köpfe: „Rheinland-Pfalz hat sehr gute Hochschulen, etwa die Johannes-Gutenberg-Universität Mainz“, berichtet die Volkswirtin. Dazu kämen hochkarätige Institute und Forschungszentren wie das Max-Planck-Institut für Chemie und das Institut für Molekulare Biologie in Mainz, das Leibniz-Zentrum für Psychologische Information und Dokumentation oder das Institut für Biotechnologie und Wirkstoffforschung in Kaiserslautern.

SABINE LATORRE

70 Prozent

der hier erzeugten Pharmaprodukte werden ins Ausland exportiert



Fotos: Sandro (5)

Gerber in dritter Generation: Als Ledertechniker sucht Albert Müller stets nach der richtigen Rezeptur.

Mein Arbeitsplatz

„Beim Leder lernt man nie aus“

So arbeitet ein Ledertechniker

Ich bin Albert Müller, 47 Jahre alt und Ledertechniker bei Trumpler in Worms. Wir produzieren Lederhilfsmittel, also Chemikalien, mit denen man Tierhäute behandelt, damit daraus Schuhe oder Autositzbezüge entstehen können. Ich bin dafür zuständig, mit unseren Kunden, den Gerbereien, die richtigen Rezepturen zu finden, um aus einer Haut das Leder mit den gewünschten Eigenschaften zu machen.

Mein Großvater und mein Vater waren Gerber, schon als Kind habe ich in der Garage eine Wühlmaushaut gegerbt. Aufgewachsen bin ich in Brasilien, 1995 bin ich zu Trumpler gekommen. Wir sind 80 Mitarbeiter am Standort, darunter 12 Ledertechniker.

AUFGEZEICHNET VON NICOLAS SCHÖNEICH



Vorbehandlung

Wir haben eine Versuchsgerberei, in der wir Rezepturen testen. Dabei durchlaufen die Häute viele Arbeitsschritte. Die rohen Häute werden im Entfleischer gesäubert, dann gespalten und nach weiteren Prozessen mit Chrom vorgegerbt. So entstehen leicht bläulich gefärbte Häute, die sogenannten Wet Blue. Ich bin ehrlich: Die Gerberei stinkt, und das schreckt viele ab.

Karriere

Ich habe eine dreieinhalbjährige Ausbildung zum Gerber gemacht, war eineinhalb Jahre als Geselle in Portugal und zwei Jahre Ledertechniker in Reutlingen. Heute heißt die Ausbildung „Fachkraft für Lederherstellung und Gerbertechnik“ und dauert drei Jahre. Die Perspektiven sind super: Wir suchen händierend Leute!



Tests

Die zugerichteten Leder unterziehen wir verschiedenen Tests. Im Maeser werden sie unter Wasser 20 000-mal geknickt, um ihre Wasserdurchlässigkeit zu prüfen. Wir haben auch Maschinen, die die Reißfestigkeit testen (Foto). Und Ölbäder, die wir erhitzen: So prüfen wir, ob und wie viel ein Leder für Autositze ausdünstet, wenn es heiß wird.



Rezepturen

Die Herausforderung ist es, die Rezeptur zu finden, die den Kundenwunsch erfüllt. Es gibt ganze Stoffgruppen, die noch Potenzial bieten, Silikone und Harze zum Beispiel. Als Ledertechniker muss ich nicht nur Chemie, sondern auch Biologie, Technik und BWL beherrschen.

Reisen

Weil die meisten Gerbereien im Ausland sind, reise ich sehr viel. Fremdsprachen sind enorm wichtig in meinem Job. Es geht darum, Vertrauen zum Kunden aufzubauen. sonst folgt er meinem Rat nicht. Monoton wird es nie.

Nasszurichtung

Wet Blue sind der Ausgangspunkt für jedes Leder. Danach beginnt die Nasszurichtung. In Fässer kommen die Häute und dazu Chemikalien, die deren Eigenschaften beeinflussen: Fettungsmittel, Gerbstoffe und Farbstoffe. Die bestimmen etwa die Wasserdurchlässigkeit, die Haptik und Farben des Leders, das nach diesem Schritt Crust heißt. In unsere Versuchsfässer passen drei Häute – beim Kunden können es 300 sein. Und je nach Qualität kann der Inhalt so eines Fasses einen Wert von mehreren 100 000 Euro haben.



Zurichtung

Im letzten Schritt erhält das Crust seine Oberflächenbeschaffenheit. Da wird nicht mehr mit Flüssigkeiten gearbeitet, sondern mit Sprühtechnik zum Imprägnieren. Für die Zurichtung gilt: Beim Leder lernt man nie aus, jedes ist anders. Zu den „Marktanteilen“ kann man sagen: 66 Prozent allen Leders stammen vom Rind, 15 Prozent vom Schaf, 11 Prozent vom Schwein. Der Rest von Ziegen – oder Exoten wie Strauß oder Stör.

Freizeit

Es weihnachtet

Viktorianische Klänge, die Nibelungen und ein Belznickel: Rheinland-Pfalz bietet viele wunderbare und vor allem vielfältige Weihnachtsmärkte. Wir stellen unsere Lieblings-Weihnachtsmärkte vor

VON MATILDA JORDANOVA-DUDA

Viktorianischer Weihnachtsmarkt Saarb urg



Brexit oder nicht, hier wird auf traditionell britische Art gefeiert. In der Kulturgießerei, einem ehemaligen Industriegebäude, erklingen am dritten Adventswochenende wieder die „Jingle Bells“. Es gibt Punsch, Scones, Feuerzangenbowle, Stände mit Schmuck, Mode und Antiquitäten und für die Seele Christmas Carols, Tanz und Musik. Die Mitwirkenden sind in Kostüme der Dickens-Epoche gekleidet, und auch die Besucher werden dazu ermuntert, es ihnen gleichzutun. Die schönste Verkleidung wird in einem Kostüm-Wettbewerb mit dem „Victorian-Steampunk-Award“ prämiert. Der Eintritt ist frei, der Erlös für einen guten Zweck.

Beginn/Ende: 16. 12. 2017 und 17. 12. 2017
Webseite: ars-et-cultura.de

Weihnachtsmarkt Koblenz



Mehr als 300 000 Gäste aus aller Welt bummeln jährlich vor Weihnachten durch die Koblenzer Altstadt, trinken Glühwein oder drehen ein paar Runden auf der Eislaufbahn. Über 100 festlich geschmückte Buden auf sechs historischen Plätzen warten auf die Geschenkesuchenden. Die 24 Dachgauen des barocken Rathauses werden in einen Adventskalender verwandelt. Das Koblenzer Original Manfred Gniffke erzählt den Besuchern Geschichten in der örtlichen Mundart.

Beginn/Ende: 24. 11. 2017 bis 22. 12. 2017
Webseite: weihnachtsmarkt-koblenz.de

Mosel-Wein-Nachts-Markt Traben-Trarbach



Auf dem Mosel-Wein-Nachts-Markt begibt man sich in die Unterwelt. Steile Treppen führen hinunter in einen riesigen Weinkeller. Die Gewölbe untertunneln fast die gesamte Altstadt und stammen teils aus dem 16. Jahrhundert. Zwischen gewaltigen Weinfässern präsentieren Kunsthandwerker und Aussteller ihre Waren. Neben dem traditionellen Weihnachtssortiment dürfen in der Moselstadt natürlich Produkte rund um Wein und Wellness nicht fehlen. Der Markt im Halbdunkel des „Vinotropolis“ ist bei jedem Wetter wohltemperiert und dauert sogar bis zum Neujahrstag.

Beginn/Ende: 24. 11. 2017 bis 1. 1. 2018 an den Wochenenden und an Sonderöffnungstagen wie Silvester
Webseite: mosel-wein-nachts-markt.de

Weihnachtsmarkt der Kunigunde Neustadt an der Weinstraße



Ein Pilgerort für Feinschmecker: Unter dem Motto „Liaison der Genüsse“ stellen regionale Produzenten aus der Pfalz sowie Spezialitätenstände aus ganz Europa Leckereien vor. Die Marktbesucher legen Wert auf Slow Food und handwerkliche Qualität. In den historischen Kunigunden-Höfen, dem Innenhof des Rathauses, im Hof der Vizedomei und dem Michelschen Hof gibt es reichlich zu essen und zu trinken, zu probieren und zu verschenken. Es lohnt sich, die Runde auch mehrmals zu machen, denn das Angebot variiert wöchentlich. Kleine Überraschungen gibt es dadurch immer wieder zu entdecken.

Beginn/Ende: An den ersten drei Adventswochenenden ab freitags 15 Uhr
Webseite: neustadt.eu

Chemie in der Weihnachtsdeko

Steckschaum für Blumenschmuck

Man nehme Zieräpfel, Zimtstangen, Hagebutten, Tannenzapfen, dazu immergrüne Zweige, Christbaumkugeln und etwas Draht – Blumensteckschaum hält das weihnachtliche Zierwerk zusammen. „Der Steckschaum für Trocken-, Kunst- und Seidenblumen entsteht auf Polyurethan-Basis, die zu verarbeitenden Materialien werden oft angedrahtet. Man kann sie ebenso kleben oder tackern“, erklärt Markus Schütze, Geschäftsführer von Smithers-Oasis Deutschland. Das US-Unternehmen hat seinen Sitz in Grünstadt an der Weinstraße und beliefert Floristen in mehreren europäischen Ländern mit der Unterlage für kreativen Blumenschmuck.

Industrie-Look ist voll im Trend

Den grünen Schaum gibt es in einer Vielfalt von Formen: Kugeln, Pyramiden, Kränze, Sterne und vieles mehr. Weitere Formen kann man aus den Schaumziegeln oder -platten selber schneiden. „Das geht auch mit herkömmlichen



Haushaltsmessern. Das Material ist nicht nur für Profis, sondern auch für den Bastler zu Hause leicht zu handhaben“, sagt Schütze.

Der Profi-Tipp für die Weihnachtsdeko: der „Industrie-look“. Die Farben sind Schwarz, Weiß und Grau, dazu passen hauchdünne Metallsterne und andere geometrische Formen. Knalliges wird sparsam, nur als Highlight eingesetzt. Wer es lieber natürlich mag, nimmt Holz als Unter-setzer und baut Tierfiguren oder Porzellangeweihe ein.

MJD

Weiter im Web

www.wir-hier.de

Mehr Tipps für Mittags-pause und Wochenende.



Belznickelmarkt Pirmasens



Belznickel heißt der Weihnachtsmann in der Südwestpfalz. Auf dem Schlossplatz entsteht eine kleine, aber gemütliche Budenstadt, die der Belznickel am 6. Dezember höchstpersönlich beehrt. Neben den typischen weihnachtlichen Leckereien werden auch Flammkuchen und Pfälzer Spezialitäten angeboten. Chöre, Orchester und Bands sorgen für ein musikalisches Rahmenprogramm, das jedem Geschmack gerecht wird. Die Stadt versüßt einem den Besuch zusätzlich durch kostenloses Parken in der Innenstadt an den Adventswochenenden.

Beginn/Ende: 24. 11. 2017 bis 23. 12. 2017
Webseite: pirmasens.de

Weihnachtsmarkt Bernkastel-Kues



Highlight des vorweihnachtlichen Trubels ist das Fackelschwimmen am 2. Dezember: Über 100 Sporttaucher geleiten den Nikolaus über die eiskalte Mosel vom Kueser Hafen zum Bernkasteler Ufer. Nach der Ankunft gibt es Geschenke für die Kleinen. Am Marktplatz von Bernkastel ist die historische Adler-Apotheke zum größten Adventskalender der Region umfunktioniert: Jeden Abend öffnet sich ein „Türchen“, begleitet von einem Lied, Gedicht oder einer Lesung. Nachtwächterführungen durch die schmalen mittelalterlichen Gassen und Moselrundfahrten bei Glühwein und Christstollen verkürzen den Besuchern das Warten auf den Weihnachtsmann.

Beginn/Ende: 24. 11. 2017 bis 23. 12. 2017
Webseite: bernkastel.de

Mittagspause

Wie viel Weihnachten ist am Arbeitsplatz erlaubt?

Lichterketten, Kerzen, Adventskränze: Weihnachtsschmuck gehört für viele Menschen zum Fest dazu. Aber: Darf man seinen Arbeitsplatz überhaupt schmücken? Was ist erlaubt – und was nicht? Die wichtigsten Fragen und Antworten:



Darf ich meinen Arbeitsplatz schmücken?

Ja. Zumindest gibt es kein Gesetz, das dies verbietet. Einzige Einschränkung: Der Vorgesetzte muss einverstanden sein, er hat in dieser Frage ganz klar das letzte Wort. Hält er Weihnachtsdekoration für unange-messen oder gefährlich, darf er das Schmücken untersagen. Wer trotz Verbots schmückt, dem droht Ärger. Streng genommen verstößt man gegen den Arbeitsvertrag – eine Abmahnung kann die Folge sein. Das Schmücken von Maschinen und Laboren sollte unbedingt mit dem Vorgesetzten abgeklärt werden, ebenso müssen die geltenden Sicherheits- und Hygienebestimmungen beachtet werden.



Kekse, Stollen und Alkohol – was muss ich beachten?

Nahezu alle Chemiebetriebe im Land verbieten den Alkoholkonsum auf dem Werkgelände. Ob es zur Weihnachtszeit Ausnahmen für Glühwein und Co. gibt, muss auf jeden Fall mit dem Vorgesetzten abgesprochen werden. Der Verzehr von Keksen oder Stollen ist vergleichbar mit dem Genuss eines Pausenbrotts und richtet sich nach den betrieblichen Regelungen für den Essensverzehr am Arbeitsplatz.

Darf ich während der Arbeitszeit eine Weihnachtsfeier ausrichten?

Ja, aber nur mit der ausdrücklichen Erlaubnis des Arbeitgebers. Dies gilt übrigens auch für Weihnachtsfeiern, die nach Feierabend am Arbeitsplatz stattfinden.

BEN SCHRÖDER

Fotos: fotolia (4), Rheinland-Pfalz Tourismus GmbH (5), Saar-Obermosel Touristik e.V., Stadt Pirmasens, BLOOM's

Wissenschaftler

So können Rauchmelder Leben retten

Die Adventskranzkerze nicht ausgepustet, den Herd angelassen: Brennen kann es schnell. Knapp 300 Menschen sterben in Deutschland pro Jahr durch einen Wohnungsbrand, fast drei Viertel trifft es im Schlaf. Rauchmelder können Brände nicht verhindern, aber durch ihr Aufheulen aufschrecken.

Wie genau funktionieren sie? Und wie hält man sie in Schuss? „Im Rauchmelder befinden sich eine Infrarot- und eine Fotodiode. Dringt Rauch ein, wird der Lichtstrahl der Infrarotdiode durch den Rauch umgelenkt auf die Fotodiode, die dann Alarm auslöst“, sagt Christian Krüger, Elektrotechnikmeister aus Ludwigshafen. Den Strom liefern Batterien. Sinkt deren Spannung unter ein bestimmtes Niveau, ruft ein lang anhaltender Pfeifton zum Batteriewechsel auf.

Die Geräte müssen so eingebaut sein, dass sie Brandrauch möglichst früh erkennen. Ein guter Platz ist etwa in Raummitte an der Decke; zu Schrank, Wand oder Dachspitze sollte mindestens ein halber Meter Abstand sein. Wichtig sei, in jedem Fall ein geprüfetes Gerät zu kaufen und es gleich nach der Montage zu testen, sagt der Experte. Auch später sollte man hin und wieder den Testknopf drücken.

Zigaretten- oder Kerzenrauch löst in der Regel keinen Fehlalarm aus, solange man dem Sensor nicht zu nahe kommt. In Küche oder Bad, wo es kräftig dampfen kann, sollte man allerdings auf Rauchmelder verzichten – oder zum Wärmemelder greifen: Der reagiert empfindlich auf einen starken Temperaturanstieg.

GABRIELE KOCH-WEITHOFER



Foto: Panthermedia

Test: Rauchmelder sollten regelmäßig überprüft werden.



Fotos: Jan Hosan (3)

Innovativ: Den Deckel für den Coffee to go gibt es von Huhtamaki nun auch als wiederverschließbare Variante.

Made in Rheinland-Pfalz

Deckel drauf

In Alf produziert Huhtamaki Milliarden Kunststoffverpackungen – und denkt dabei ganz nachhaltig

Wahrscheinlich hatte fast jeder von uns schon Huhtamaki im Mund oder zumindest in der Hand. Den Bierbecher im Stadion, den Deckel auf dem Coffee to go, die Schale an der Salattheke: In Alf an der Mosel produziert die finnische Unternehmensgruppe solche und andere „Foodservice“-Produkte aus Kunststoff. Und davon fünf Milliarden Stück pro Jahr. „Alles, was notwendig ist, um Speisen und Produkte zu servieren oder kurzfristig zu transportieren“, beschreibt es Hendrik Müller, als einer von drei Mitgliedern der lokalen Geschäftsleitung unter anderem für Finanzen und Personal zuständig.

Huhtamaki ist ein heimlicher Riese mit globalem Milliardenumsatz und einem knapp 250 Mitarbeiter großen Werk in Rheinland-Pfalz. 1987 hatten die Finnen in Alf das Unternehmen Bellaplast gekauft, einen der Pioniere des Thermoformings, also der Formung von Kunststoffen durch Wärme. Am Prinzip dieses Produktionsverfahrens hat sich seit den 60er Jahren wenig verändert: Das Kunststoffgranulat – meist Polystyrol, Polypropylen oder PET – wird in den Anlagen erst geschmolzen, dann zu Folien verarbeitet. Je nach Produkt werden anschließend einzelne oder mehrere aufeinander haftende Folien tiefgezogen, also über Werkzeuge gedrückt, die sie zu Bechern, Deckeln oder Schüsseln formen und auch die vom Becherboden gewohnten Buchstaben- und Zahlenkombinationen einprägen. Nach dem Abkühlen folgen Ausstanzen, Stapeln und Verpacken. Fertig ist das Massenprodukt. „Drei Millionen Stück sind für uns eine Kleinserie“, sagt Müller.

Verantwortung als Hersteller von Einwegpackungen

Das Unternehmen hat die Automatisierung auf den 22 Anlagen weit getrieben. Und trotzdem arbeiten hier alleine in der Produktion 120 Beschäftigte, vor allem Maschinenführer und Verfahrensmechaniker Kunststoff- und Kautschuktechnik. Müller nennt sie „Prozessbeobachter“, sie müssen steuern und blitzschnell eingreifen können. Jede Verzögerung kann Ausschuss erzeugen. Wobei das in der Kunststoffverarbeitung das falsche Wort wäre: Fehlerhafte Produkte und

Stanzabfälle werden zu 99 Prozent zurück in den Kreislauf geführt. Ein Gedanke, der Müller auch mit Blick auf Endkunden und Umweltschutz umtreibt: „Wir sind uns unserer Verantwortung als Hersteller von Einwegverpackungen bewusst, daher erachten wir es für immens wichtig, unsere Produktion sowie alle vor- und nachgelagerten Prozesse möglichst energie- und ressourceneffizient auszurichten. So kooperieren wir zum Beispiel mit großen Entsorgungsunternehmen, um das Recycling unserer Produkte stetig zu optimieren.“



Gut gelaunt: Hendrik Müller blickt mit Huhtamaki positiv in die Zukunft.



Auch den Pappbechermarkt deckt Huhtamaki ab, nur nicht aus Alf. Müller sieht die Perspektiven fürs Konzerngeschäft dank der breiten Aufstellung rosig: „Gegessen und getrunken wird ja immer.“ Dabei versucht sein Standort, den Trend zum nachhaltigen Konsum mitzugestalten: Schon 10 Prozent aller Kaltgetränkebecher aus Alf bestehen aus Polylactid (PLA), einem Kunststoff auf Basis von Maisstärke statt Erdöl. Der ist allerdings teurer zu produzieren, „und der Markt ist sehr preissensibel“, sagt Müller. Eingesetzt würden die PLA-Becher bislang vor allem in Fußballstadien. Beliefert werden mit den Produkten aus Alf unter anderem Deutschland, die Schweiz, Frankreich, die Benelux- und einige osteuropäische Staaten und dort Kunden wie Bitburger, Nestlé, McDonald's, Burger King und KFC oder der Automatenbetreiber Selecta.

Solche Vending-Spezialisten treiben die Innovationen bei Huhtamaki an: Gerade das auf den ersten Blick simple Produkt Plastikbecher muss stetig optimiert werden, er muss antistatisch sein, damit er nicht im Automaten festhängt; soll stabil sein, ohne Material zu verschwenden und so anzufassen, dass man sich nicht die Finger verbrennt. Und es sollen möglichst viele Becher in die Automaten passen, damit Betreiber selten nachfüllen müssen. Ebenfalls optimiert wurde der Plastikdeckel für den To-go-Becher, den es nun als wiederverschließbare Variante gibt. „Wir richten uns nach dem Markt“, betont Müller. Und sollte der, ob durch Druck von Konsumenten oder Politik, noch mehr auf Biokunststoffe umschwenken – „dann haben wir unsere Möglichkeiten“.

NICOLAS SCHÖNEICH

Die nächste Ausgabe erscheint am 6. Januar mit dem Schwerpunkt „Unser Welthandel“.