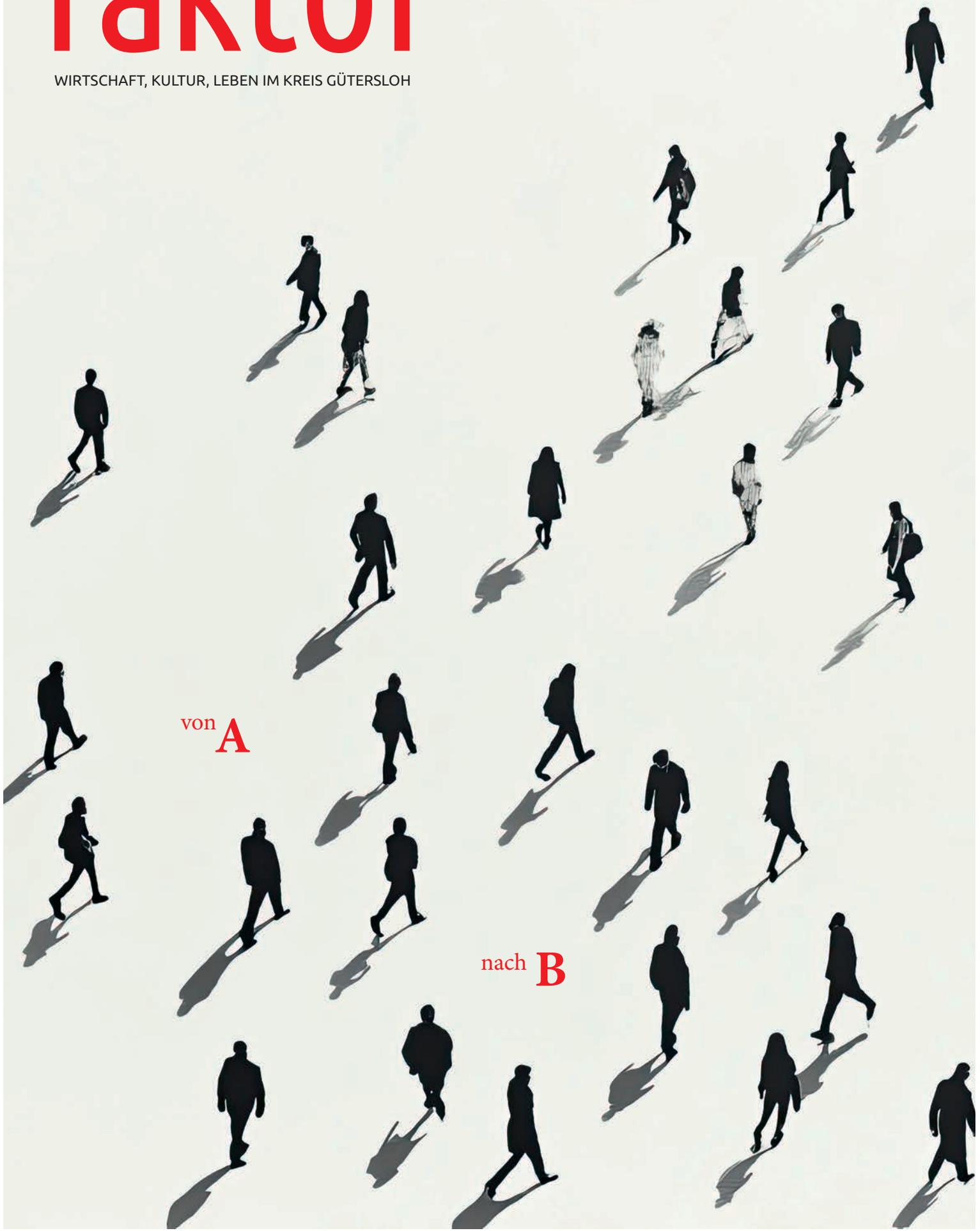


faktor³

WIRTSCHAFT, KULTUR, LEBEN IM KREIS GÜTERSLOH

von **A**

nach **B**



WIR SUCHEN IDEENTYPEN*





Foto: Detlef Gütchenke

Von links: Nikola Weber, Markus Corsmeyer, Wolfgang Sauer, Anna Niehaus.



LIEBE LESERINNEN LIEBE LESER

Willkommen zur neuesten Ausgabe unseres Standortmagazins, in dem wir uns dem Schwerpunktthema Mobilität widmen. Mobilität ist nicht nur ein Schlüsselthema unserer Zeit, sondern auch ein zentraler Bestandteil unseres täglichen Lebens im Kreis Gütersloh. Wir möchten Ihnen in den kommenden Seiten nicht nur die Herausforderungen, sondern vor allem die Erfolgsgeschichten präsentieren, die unsere Region auszeichnen. Denn Mobilität ist mehr als nur Fortbewegung – sie ist ein Lebensgefühl, das unsere Heimat miteinander verbindet.

100 informative Seiten warten auf Sie. Kleine Auswahl gefällig? – In dieser Ausgabe entdecken Sie die faszinierende Welt der Oldtimer, die nicht nur Liebhaberherzen höherschlagen lässt, sondern auch spannende Geschichten aus der automobilen Vergangenheit des Kreises erzählt. Darüber hinaus werfen wir einen Blick auf Lösungen für die Mobilität im Alter, die es unseren Seniorinnen und Senioren erleichtern, auch im hohen Alter aktiv am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen.

Besonders spannend sind auch die innovativen Mobilitätskonzepte für das Gesundheitswesen. Für Naturfreunde haben wir einiges zu bieten: Wandern im Kreis Gütersloh – entdecken Sie die idyllischen Wege und atemberaubenden Ausblicke, die unsere Region zu bieten hat.

In Bezug auf moderne Technik erwartet Sie ein spannender Artikel über spezielle Anbauteile aus dem 3D-Drucker für Triathlon-Zeitfahrräder – ein Paradebeispiel dafür, wie Innovation den Sport revolutioniert. Zudem informieren wir über die Radstationen im Kreis, die nicht nur die Fahrradkultur fördern, sondern auch einen wichtigen Beitrag zur umweltfreundlichen Mobilität leisten.

Unser Standortmagazin präsentiert sich in dieser Ausgabe mit starken Fotografien und herausragenden redaktionellen Berichten, die die Vielfältigkeit unserer Region abbilden. Wir sind stolz darauf, zu den interessantesten Standortmagazinen bundesweit zu gehören und sind überzeugt, dass der Kreis Gütersloh nach wie vor „der beste Kreis der Welt“ ist.

Lassen Sie sich von unseren Geschichten inspirieren und genießen Sie die Lektüre!

Herzlichst,

Anna Niehaus

Anna Niehaus
Geschäftsführerin
pro Wirtschaft GT

Nikola Weber

Nikola Weber
Geschäftsführerin
pro Wirtschaft GT

Markus Corsmeyer

Markus Corsmeyer
Herausgeber

Wolfgang Sauer

Wolfgang Sauer
Herausgeber



IHR MAKLER FÜR GEWERBEIMMOBILIEN.



QUALITÄTSMAKLER KAUP IMMOBILIEN

Wir sind die erste Adresse für Gewerbeimmobilien im Kreis Gütersloh und Umgebung. Ob Sie eine Gewerbefläche suchen, Vermieten oder Verkaufen möchten – wir bringen die richtigen Partner zusammen. Seit fast 50 Jahren kennen wir den Markt in Gütersloh und verfügen über ein starkes Netzwerk.

**Sprechen Sie uns an – wir finden die passende Lösung
für Ihr Unternehmen und Ihre Gewerbe-Immobilie.**

KAUP SEIT 1976
IMMOBILIEN

Kahlerstraße 41 • 33330 Gütersloh
Telefon 05241 33050 • WhatsApp 05241 33050
info@kaup-immobilien.de • www.kaup-immobilien.de



INHALT

6 Mobilität hat viele Gesichter
Kim Nadine Rother ist Mobilitätsmanagerin des Kreis Gütersloh.

8 Yoga meets
Von beweglichen Hunden, süffigem Wein und knusprigen Keksen.

10 Mobilitätswende
Nicht nur drüber reden, sondern machen!

12 Kapitäne der Landstraße
Die Anfänge des Straßengüterverkehrs in Vermold.

17 Flitzen statt Flanieren
Unterwegs auf der Warschauer Allee.

20 Balsam für Körper, Seele und Gehirn
Die Gütersloher Faltbootgilde.

24 Bewegt im besten Alter
Wer im Alter mobil ist, unterstützt seine Gesundheit.



28 Der Heimathafen
Das kleine Tor zur Welt steht weit offen.

30 Wir bewegen was
Wie Arvato moderne Logistik neu denkt.

32 Neue Mobilitätskonzepte für das Gesundheitswesen
Patientenkontakte über digitale Kanäle.

38 Freud und Leid des Radfahrens
Eigentlich ist Gütersloh die perfekte Stadt zum Radfahren.

42 Das Kabelwerk
Darauf fahren nicht nur Oldtimer-Fans ab.

46 Schritt für Schritt im Kreis
Wunderschöne Wanderstrecken.

50 4Frames
Vom Hobby zum Nebenbusiness im Triathlonmarkt



54 Mobil auf dem Lande
Linien E-Car-Sharing in Borgholzhausen.

58 Die Zukunft der Logistik
Interview mit Dirk Mutlak und Marcus Stühlinger von Tevex Logistics.

60 Innovative Ansätze in der Architektur
Spooren Architekten mit zwei Projekten.

62 TWE-Reaktivierung
Innovationsprojekt oder Rohrkrepiere?

64 Belle Époque auf Rädern
Die automobile Ära von Miele.

66 E-Mobilität Anno Tuck
Kleiner Stromer aus der automobilen Frühzeit.

68 Radstation Rheda
Zukunftsfähige Mobilitätsinfrastruktur.

72 Raus aufs Land
Der ländliche Raum gewinnt für viele Menschen an Attraktivität.

74 Ciao, Vespa!
Italienisches Lebensgefühl.



76 Mademoiselle ... oder die alte Französin
Die 95 Jahre alte Terrot von Christian Westerhelweg.

78 Aufgeben ist keine Option
Die Geschichte des Boxers David Kerkmann.

82 Monte Rosa
Sechs Viertausender in vier Tagen.

86 Vorhang auf für Azubis
Theater als Erfahrungsraum für Teambildung und strategische Employer Branding-Maßnahme.

90 Der Gütersloher Flughafen
Einige Runden für die Sicherheit.

92 Zu Fuß durch die Stadt
Stadtführungen machen Geschichte erlebbar.

96 Gedichte
Eline Menke hat inzwischen zwei erfolgreiche Gedichtbände veröffentlicht.



98 Zum Schluss
Kommentar
Impressum

Hinweis in eigener Sache:
faktor³ nutzt das Gendersternchen in Substantiven nur in einigen Beiträgen, wenn wir uns auf Männer, Frauen und Menschen anderen Geschlechts beziehen. In den meisten Beiträgen verwenden wir Doppelformen, in einigen haben wir aus Gründen der Lesbarkeit darauf verzichtet.

MOBILITÄT HAT VIELE GESICHTER

Text: Christian Horn . Fotos: Detlef Güthenke, Kreis Gütersloh

Mobilität beschreibt die Bewegung von Menschen und Dingen im Raum. Damit diese Bewegungen zielgerichtet, effektiv und effizient erfolgen können, müssen sie zentral organisiert, koordiniert und gesteuert werden. Eine anspruchsvolle Aufgabe, die Kim Nadine Rother bereits seit drei Jahren für den Kreis Gütersloh ausübt. faktor³ hat der 42-jährigen bei der Ausübung ihres Berufs einmal über die Schulter geschaut.

Auch wenn die Diplom-Biologin ihre Stelle als Mobilitätsmanagerin des Kreises erst 2022 antritt: das Thema selbst beschäftigt sie schon deutlich länger. Direkt nach dem erfolgreichen Abschluss ihres Studiums an der Universität Bielefeld startet sie ihre berufliche Karriere 2007 bei Energie Impuls OWL, wo sie den Bereich Jugend und Technik leitete, bevor sie 2011 zur Kreisverwaltung Gütersloh wechselt. Hier wird Kim Nadine Rother als Klimaschutzmanagerin direkt in die Ausarbeitung und Entwicklung des Integrierten Klimaschutzkonzepts eingebunden. „Für mich war das eine großartige Erfahrung. Im Rahmen dieser Arbeit haben wir ja nicht nur für den Kreis wichtige Weichenstellungen vorgenommen, sondern auch ein Stück weit Pionierarbeit geleistet. Schließlich waren Themen wie Mobilität und Nachhaltigkeit damals bei weiterem noch nicht so präsent wie heute.“

Mobilität ist Teamarbeit

Mehr als zehn Jahre später ist ihr Aufgabengebiet um ein Vielfaches gewachsen. Neben der Organisation und Umsetzung von außen-wirksamen Projekten wie

dem Stadtradeln oder der Kindermeilen-Kampagne kümmert sich Kim Nadine Rother vorrangig um die Steuerung, Koordination und Pflege des Netzwerkes, das vom Kreis genutzt wird, um Mobilitätsprojekte zu entwickeln und umzusetzen. Dazu gehören die Mobilitätsmanager der Kommunen ebenso wie Ressortvertreter aus anverwandten Themengebieten, aber auch Mitarbeiter aus externen Organisationen, Vereinen und Verbänden. „Mobilität hat viele verschiedene Gesichter. Dementsprechend vielfältig sind auch die Kontakte, die wir unterhalten und pflegen. Schließlich können Mobilitätskonzepte nur gemeinsam und in einem starken Team entwickelt und umgesetzt werden.“

Es ist gerade diese Arbeit in Team, die Kim Nadine Rother begeistert, sowohl innerhalb der Kreisverwaltung als auch in der Zusammenarbeit mit Kommunalvertretern und anderen Ansprechpartnern. „Da die Kommunen die Flächenhoheit haben, haben wir als Kreis keine Zugriffs-, geschweige denn Durchgriffsmöglichkeiten. Unsere Aufgabe ist überwiegend die Beratung,

Information und Unterstützung. Aber auch das ist wichtig.“ Jüngstes Beispiel: das Linien-E-Carsharing in Borgholzhausen und Halle (siehe Seite 54 bis 57). „Hier haben wir als Kreis die Aufgabe der Projektträgerschaft übernommen, das heißt wir kümmern uns unter anderem um die Unterlagen für den Förderantrag, den Ausschreibungsprozess der Dienstleister und die Abrechnung der Kosten und Fördermittel. So unterstützen wir mit unserem Know-how die Kollegen vor Ort und erleichtern dadurch die Projektabwicklung.“

Neues Bewusstsein schaffen

Trotz der vielen administrativen und bürokratischen Aufgaben verbringt Kim Nadine Rother nur den kleineren Teil ihrer Arbeitszeit im Büro. „Mobilitätsmanagerin ist auf keinen Fall ein Schreibtischjob, aber gerade das finde ich gut. Wenn ich draußen vor Ort bin, habe ich wenigstens die Möglichkeit, die Menschen davon zu überzeugen, wie wichtig und sinnvoll nachhaltige Mobilität ist“, lacht sie. Ein Vorhaben, das



Kim Nadine Rother, Mobilitätsmanagerin des Kreises Gütersloh.



2024 wurde die Heidewaldschule von Kim Nadine Rother für den ersten Platz bei der Kindermeilen-Aktion ausgezeichnet.

ihr nach Ansicht ihrer Chefin Katharina Fecke, die 2024 die Leitung der Abteilung Umwelt, zu der auch das Sachgebiet Klimaschutz und Planung gehört, übernommen hat, ausgesprochen gut gelingt. „Eine unserer wichtigsten Aufgaben als Kreisbehörde ist es, die Bürgerinnen und Bürger von der Notwendigkeit einer nachhaltig angelegten Mobilität zu überzeugen. Dafür braucht es den Dialog mit den handelnden Personen vor Ort und genau hier liegen Kims Stärken.“ Dass es tatsächlich noch einiger Überzeugungsarbeit bedarf, belegen die Ergebnisse der Modal Split-Erhebung, die der Kreis im Jahr 2023 durchgeführt hat und deren Ergebnisse im vergangenen Jahr veröffentlicht wurden. „Im Kreis Gütersloh werden überdurchschnittlich viele Wege unter zwei Kilometer mit dem Auto zurückgelegt, und zwar nicht, weil es nötig ist, sondern weil es vielen Bürgerinnen und Bürgern schwerfällt, mit alten Gewohnheiten und Routinen zu brechen. Hier sind wir als Kreis aufgefordert, die Menschen besser über die Folgen ihres Verhaltens aufzuklären, um so ein neues Bewusstsein zu schaffen. Auch diese Tätigkeiten gehören zu den Aufgaben des Mobilitätsmanagements“, erläutert Katharina Fecke.

An nötigen Ideen und Impulsen fehlt es nicht. Ob innovative Konzepte wie das Linien-E-Carsharing in Borgholzhausen oder kleinere Projekte wie das Dorfauto, das in St. Vit, Lintel und Brockhagen eingesetzt wird: Es gibt sie, die niederschwellige und kostengünstige Angebote für eine nachhaltige Mobilität, weiß Nadine Kim Rother. „Nur werden diese Angebote häufig nicht oder nur unzureichend genutzt.“ Die allzu oft als Erklärung herangezogenen, fehlenden Finanzmittel sind nach Ansicht von Katharina Fecke nur bedingt schuld an dieser Entwicklung. „Beispiele wie das Stadtradeln oder die Kindermeilen-Aktion zeigen, dass man auch mit relativ wenig Geld einiges bewegen kann. Wenn wir darüber hinaus die vorhandenen Synergien und Potenziale auf Kreis- und Landesebene auf die Straße bringen, ist im Bereich Mobilität einiges möglich.“

Kreisverwaltung startet Bestandsaufnahme

Dafür will die Kreisverwaltung gerne mit gutem Beispiel vorangehen. Katharina Fecke: „Im Rahmen einer umfassenden Bestandsaufnahme wollen wir in den nächsten Jahren schauen, wo wir selbst beim Thema Betriebliches Mobilitätsmanagement stehen, was wir verbessern und welche Potenziale wir noch heben können. Schließlich können wir unsere Botschaften nur glaubhaft und authentisch nach außen tragen, wenn wir selbst vorbildhaft handeln.“ Ein Vorhaben, auf das sich auch Kim Nadine Rother schon freut: „Natürlich stehen wir noch am Anfang von diesem sicherlich herausfordernden Prozess. Aber mit unserem relativ jungen und noch recht frisch zusammengesetzten Team und dem guten Netzwerk im Haus werden wir hier sicher Einiges erreichen. Ich denke, darauf darf man dann schon gespannt sein.“ //



Von beweglichen Hunden,

Yoga im Grünen – das mag Natascha Tabbert sehr.



süffigem Wein und

Namaste: Ein Gruß aus dem Baum.

Text: Jessica Kaup . Fotos: Detlef Güthenke

„Yoga meets“ – dieses inzwischen bewährte Konzept kombiniert die wohltuende Wirkung der jahrtausendealten indischen Lehre mit ganz anderen Bereichen wie Kunst, Natur oder Kulinarik. Tief verbunden mit dem inneren Selbst mobilisieren die positiven Aspekte von Yoga Intuition, Sensibilität und Kreativität.

Ein Sternekokostet Aromen, die der Laie ganz unbemerkt verschluckt; die Malerin entdeckt dort zarte Farbschattierungen, wo unser Holzauge nur scharfe Kontraste erkennt. Nicht nur geschulte, sondern auch sensibilisierte Sinne führen zu einer verbesserten Reizwahrnehmung. Das bestätigen auch Neurologen. Mittels Konzentration und Achtsamkeit und natürlich durch entsprechendes Training, sehen, hören, fühlen und schmecken wir deutlich feinsinniger. Diese Erkenntnis nutzen auch die Anbieter des angesagten Formats „Yoga meets“ – einer modernen Synthese, bei dem Interessierte dem Alltagsstress entfliehen, ihre innere Balance wiederfinden und durch das Loslassen in der Yoga-Session ganz neues Potential in anderen Bereichen entfalten.

Bevor Sie nun Eintauchen in die transzendente Komposition aus tänzerischer Spiritualität, grauem Burgunder und zuckrigem Kipferl, kommen Sie doch kurz mit auf die Matte, die Basis aller Erleuchtung ...

HIPPIE YA YEAH!

Yoga – aus dem alt-indischen übersetzt – bedeutet das so viel wie „verbinden“. Körper Geist und Seele finden miteinander ihren harmonischen Einklang, körperliche Positionen, Achtsamkeitsübungen und Versenkungszustände sind – ineinander verflochten – Garant für ein rundherum entspanntes Wohlgefühl.

Früher verboten, liegt Yoga heute absolut im Trend. Ob Volkshochschule, Sportverein oder Fitness-Studio – die Mobilitäts-Kombi für Körper, Geist und Seele ist en vogue. Dank sei den Hippies, die in ihren regenbogenfarbenen Bullis nicht nur Gebetsketten, Räucherstäbchen und bunte Tücher aus Indien in ihre westliche Heimat transportierten, sondern eben auch anmutige Kobras, halbe Tauben, liegende Schmetterlinge und jede Menge Hunde: Solche, die auf softe Iso-Matten aus ökologischer Schurwolle herabschauen, solche, die ins weite Himmelblau hinaufblicken und solche, die auf nur einem Bein ein Höchstmaß an positiver Energie ausstrahlen. Neben diesen Asanas – den Körperpositionen – ist Pranayama – die Atemtechnik von großer Bedeutung. Mal fließt der Atem sanft durch jede einzelne Körperzelle, mal strömt er feurig aus dem son-



knusprigen Keksen

Auszeit in der Natur – einatmen, ausatmen, entspannen, lächeln.

nenverflochtenen Magenchakra. Welch kraftvollen Initiationszündung – und genau das, was man benötigt, um die eigenen Mauern erfolgreich abzutragen!

KREATIVER TREFFPUNKT

Bei „Yoga meets Art“ stehen das Überwinden kreativer Blockaden sowie die persönliche Schaffenskraft im Mittelpunkt. „Viele Menschen würden ihre Gefühle gerne künstlerisch zum Ausdruck bringen, aber sie trauen sich nicht.“, weiß Yoga-Lehrerin Natascha Tabbert und erklärt: „Sie sind der Meinung, dass sie nicht gut genug dafür sind. Deshalb greifen Sie nicht in die Tasten des Klaviers oder zu Pinsel und Papier. In unseren Workshops aber geht es nicht darum, Kunstwerke von kultureller Bedeutung zu schaffen, sondern um die persönliche Weiterentwicklung und die Möglichkeit, die innere Welt im Außen sichtbar zu machen, sich mittels Kunst auszudrücken. Durch die Verbindung von Bewegung, Atmung und kunstvoller Gestaltung sind die Teilnehmer in der Lage, ihre eigenen Glaubenssätze zu korrigieren und Begrenzungen einzureißen. Das ist befreiend, und es entstehen persönliche Kunstwerke – häufig von großer individueller Tragweite!“

VOM POWER-FROSCH ZUM YOGA-BREZEL

Die betriebliche Gesundheitsmanagerin kann sich noch ganz genau an ihre erste Berührung mit der spirituellen Bewegungs-Lehre erinnern: „Ich befand mich in einer echten Lebenskrise, war unglücklich und überarbeitet. Obwohl ich hyperaktiv war und wirklich alles an Sport gemacht habe, was mein Körper irgendwie hergab, war ich nicht ausgefüllt.“ Leer habe sie sich gefühlt. Ausgebrannt. „Da es eigentlich nicht schlimmer werden konnte, bin ich dem Rat einer Freundin gefolgt und habe mich zu einer Yoga-Stunde angemeldet. Und das, obschon ich bis dato immer so eine Art Duracell-Hase war, ein Power-Frosch, der ständig umher hüpfen musste und nie innehalten konnte. Und nein: Die erst Yoga-Stunde hat mir nicht

sofort die Erleuchtung gebracht! Ich kam ja noch nicht mal in den Lotus-Sitz, den Schneidersitz, bei dem die Meditierenden mit beiden Knien den Boden berühren. Aber: Irgendetwas hatte mich 'getoucht', und ich habe mich auf den Weg des Hatha-Yogas begeben.“ Seit mehr als 20 Jahren gibt die Gütersloherin mit mauretanischen Wurzeln nicht nur Präventionskurse wie Rückenfit, Bodystyling, Fit-Mix, Faszientraining, Bauch-Beine-Po, oder HIIT und bringt Bertelsmänner und -frauen in deren Mittagspausen auf Trab sondern auch, Achtsamkeits-Workshops und Yoga-Stunde.

Keks und Kobra

Neben den schon bekannten Formaten der Weinverkostung und der künstlerischen Entfaltung beim Zeichnen oder Musizieren, kombiniert Natascha Tabbert den Flow des Yoga mit ganz alltäglichen Beschäftigungen, die dadurch eine völlig neue Wertigkeit erfahren und ihre besondere Intensität und entfalten. So hat die Mutter zweier Teenager unter anderem das Backen von Plätzchen in ein Yoga-Seminar integriert. Und das, so die Alleskünstlerin, „kam wirklich gut an“: Denn auch Backen kann im Kontext mit leichten Yoga-Übungen viel mehr sein als Mehl, Butter und Zucker zusammen zu werfen und Herzen auszustecken. Wenn Sie den einzelnen Zutaten ein wenig Aufmerksamkeit schenken, darauf achten, wie cremig sich die weiche Butter zwischen Ihren Händen anfühlt, wie sie sich mit dem samtigen Mehl und den feinen Zuckerkristallen zu einem geschmeidigen Ganzen verbindet, heben Sie eine vermeintlich normale Küchentätigkeit auf ein geradezu sinnliches Level. „Es geht ja beim Yoga – außer in wenigen fundamentalen Richtungen – nicht um das Kasteien, sondern auch um hingebungsvollen Genuss! – Und den herrlichen Duft von frischen Plätzchen, das Knabbern des noch warmen Gebäcks bei einem frischen Kaffee verbindet wohl jeder mit guten Erinnerungen“, so die Mental-Trainerin.

DURCHATMEN UND WOHLFÜHLEN

Letztlich gehe es aber nicht darum, Yoga zu instrumentalisieren! „Es geht um Entspannung, Entschleunigung und eine besondere Auszeit aus dem Alltag; es geht um Durchatmen und Wohlbefinden, gemeinsames Erleben und um Austausch.“ Und genau deshalb ist im Kreis Gütersloh in diesem Jahr noch einiges an „Yoga meets“ geplant: Die genussvolle Reise in die Welt des Weines, beispielsweise wird durch yogische Praktiken um das klassische Vierkost-System erweitert, in freier Natur die Sonne begrüßt und achtsam gewandert. „Ich lade ein zu besonderen Erlebnissen, die Körper, Geist und Seele in eine erfrischende Mobilität führen,“ blickt Natascha Tabbert nach vorn. //

Mobilitätswende?

Nicht nur drüber reden, sondern machen!

Von norwegischen Verhältnissen sind wir zwar noch weit entfernt: Dort stieg der E-Auto-Anteil bei Neuzulassungen im April 2025 auf sagenhafte 97 Prozent*. Aber immerhin zählte das Kraftfahrtbundesamt KBA in Deutschland mehr als 45.500 neue Batterie-Pkw im April 2025 (plus 54 Prozent zum Vorjahresmonat). Der Marktanteil der reinen Stromer kletterte auf 18,8 Prozent**. Dass sich die Mobilitätswende auch wirtschaftlich auszahlt, zeigt das Beispiel der überregional tätigen Presse- und PR-Agentur AD HOC aus Gütersloh.

Text: Cristian Horn
Fotos: AD HOC

Der Umstieg vom Verbrenner auf das E-Auto ist zwar nicht der einzige Meilenstein auf dem Weg zum Erreichen der auf europäischer Ebene vorgegebenen Umwelt- und Klimaziele, doch er ist sicher einer der wichtigsten. Nur: So wie der gesamte Pkw-Markt schwächelte jüngst auch der Absatz von E-Autos in Deutschland. Allein im zurückliegenden Jahr sank die Zahl der neu zugelassenen Elektrofahrzeuge von 524.219 (2023) auf 380.609 (2024) Fahrzeuge***. Zwar legten die Zulassungen seit Anfang des Jahres wieder leicht zu. Von einer Trendwende kann angesichts eines Marktanteils von 16,6 Prozent am Gesamtzulassungsvolumen aber noch lange nicht gesprochen werden. Gründe für diese Entwicklung gibt es viele – das Ende der staatlichen Umweltprämie für Elektroautos im Dezember 2023, hohe Anschaffungskosten, unzureichende Lade-Infrastruktur, etc. An der Notwendigkeit, möglichst rasch eine Veränderung herbeizuführen, ändere dies aber nichts, sagt Frank Rettig, Inhaber und

Geschäftsführer der Presse- und PR-Agentur AD HOC: „Natürlich ist die Mobilitätswende keine leichte Aufgabe. Sie vollzieht sich auch nicht von heute auf morgen. Aber wir sollten als Gesellschaft und auch als Unternehmer nicht so viel darüber reden, sondern selbst konkret damit anfangen. Für den Erhalt unserer Umwelt und den Schutz des Klimas lohnt sich das allemal.“

Unterm Strich sind E-Autos günstiger

Der 56-Jährige weiß, wovon er spricht. Seit 2017, dem Jahr des 30-jährigen Bestehens von AD HOC, rüstet er den Fuhrpark von AD HOC kontinuierlich von Verbrenner-Fahrzeugen auf E-Autos um. Ein Prozess, der im Jahr 2026 vollständig abgeschlossen sein wird.

Angefangen hat alles mit einer B-Klasse von Mercedes-Benz. Die erzielte damals noch eine recht geringe Reichweite, konnte aber ohne Anzahlung und mit einer kurzen Laufzeit von 18 Monaten zum „Probefahren“ angeschafft werden. „Lange Dienstfahrten waren damit natürlich nicht möglich, zumal die Lademöglichkeiten noch sehr dürftig ausfielen“, erinnert sich Frank Rettig. „Aber wir haben schnell erkannt, dass das Elektroauto Kosten spart und sichtbar auf das Image einzahlt.“

Heute werden fünf der sechs Firmenfahrzeuge von AD HOC elektrisch betrieben. Sie dienen teils als Poolfahrzeuge, teils als personenbezogene Dienstwagen. Je nach Einsatz kommen die Fahrzeuge im Jahr auf eine Laufleistung von 10.000 bis 20.000 Kilometer. „Dank eines immer engeren Lade-Netzwerks und günstiger Tarife, wie von IONITY oder seitens des Einzelhandels, ist es mittlerweile kein Problem mehr, lange Distanzen mit reinen E-Fahrzeugen zu

bewältigen“, hat Frank Rettig festgestellt. „Ein Kollege ist kürzlich sogar mit seinem Dienstwagen bis nach Sizilien und zurückgefahren.“

Entwicklungen, die offenbar auch andere Flottenbetreiber erkannt haben. So hat sich das Verhältnis zwischen privat und gewerblich zugelassenen E-Autos spätestens mit dem Wegfall der Kaufprämie gedreht: 2024 lagen die gewerblichen Zulassungen über denen des privaten Sektors. Ein Fingerzeig, dass die Unternehmen die Zeichen der Zeit erkannt haben? „Leider hält sich hartnäckig das Gerücht, dass Stromer in Anschaffung und Unterhalt erheblich teurer seien als Verbrenner. Tatsache ist aber, dass es gerade aktuell wieder sehr gute Angebote der Händler gibt – mit Leasingraten unter 200 Euro bei geringer Anzahlung, alltagstauglichen Kilometerpaketen und großzügigen Laufzeiten“, berichtet der Gütersloher. „Auch die Folgekosten für Versicherung, Service und Strom liegen in unserem Fall rund 30 Prozent unter den Ausgaben, die wir für einen herkömmlichen Fuhrpark leisten müssten.“ Sein Fazit: „In der



Lässt den Worten Taten folgen: Frank Rettig, Geschäftsführer von AD HOC.



Bis 2026 wird der Fuhrpark von AD HOC ausschließlich Elektrofahrzeuge vorhalten.

Gesamtkostenrechnung sind für uns E-Autos in jedem Fall günstiger als Verbrenner, auch wenn sich die Relation durch den Wegfall der Förderung 2023 verschoben hat.“

E-Mobilität: ein Baustein unter vielen

Ob das noch von der Ampelkoalition herausgegebene politische Ziel von 15 Millionen zugelassenen E-Autos bis zum Jahr 2030 umsetzbar ist bzw. in den kommenden Monaten durch eine neue Vorgabe ersetzt wird, bleibt abzuwarten. Die Tatsache, dass dazu in den kommenden fünf Jahren jedes zweite neu zugelassene Auto elektrisch betrieben werden müsste, macht das Vorhaben zumindest aktuell aber eher unrealistisch.

Überlegungen, die Frank Rettig kaltlassen: „Wir haben uns als Unternehmen für diesen Weg entschieden. Wir sind nach wie vor überzeugt davon, dass es der Richtige ist. Wir werden das Thema E-Mobilität weiter vorantreiben.“ Darüber hinaus unternimmt der vierfache Familienvater einiges, um den CO₂-Footprint seines Unternehmens weiter zu optimieren. So stellte er bereits vor über zehn Jahren auf echten, nicht zertifikatbasierten Ökostrom um und wechselte auch beim Gas mittlerweile auf einen reinen Biogasanbieter. „Daher ist das Thema E-Mobilität für uns zwar eine sehr wichtige, aber auch nur eine Etappe auf dem Weg zum nachhaltigen Unternehmen. Unser Ziel ist es, eine Welt zu hinterlassen, in der unsere Kinder und deren Kinder gut, sicher und gesund leben können.“ //

INFOS



*



**



KAPITÄNE DER LANDSTRASSE

Die Anfänge des Straßengüterverkehrs in Versmold, dem „Fettfleck Westfalens“

Text: Rolf Westheider . Fotos: Stadtarchiv Versmold

Eine der wichtigsten verkehrstechnischen Revolutionen des vergangenen Jahrhunderts ist fraglos der motorisierte Straßenverkehr. Weil er das moderne Leben so nachhaltig prägt, ist es besonders interessant, sich seiner Anfänge zu erinnern. Dabei erstaunt es, dass erst vor 100 Jahren das Automobil auch auf dem Lande eine weitere Verbreitung fand. Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs blieb es eine Ausnahmeerscheinung. So knatterte 1907 erstmals in der ostwestfälischen Kleinstadt Versmold ein Automobil über die Straßen. Es war ein „Hansa“, hergestellt im oldenburgischen Varel und gefahren vom hiesigen Textilunternehmer Charles Delius. Es trug das Kennzeichen IX-440. Ganze 15 Ziffern waren 1905 für den Kreis Halle reserviert. Die reichten für die nächsten zwei Jahre. Schon bald folgten größere Fahrzeuge für den Gütertransport, die Lastkraftwagen. Nach und nach dominierten sie das Straßenbild und führten dazu, dass sich Versmold zu einer der größten Speditionstandorte Deutschlands entwickelte. Was waren die Ursachen hierfür?

Bereits vor dem Ersten Weltkrieg bestanden in Versmold mit den Betrieben von Wiltmann, Menzefricke und Stockmeyer drei der bedeutendsten Fleischwarenfabriken Westfalens - der sprichwörtliche „Fettfleck“ breitete sich aus. So vorteilhaft ihre Nähe zu den Rohstoffquellen, insbesondere den Schweinen, auch war, so nachteilig erwies sich mehr und mehr die Ferne zu den Konsumenten im Ruhrgebiet oder im Bergischen Land, in Köln oder Berlin. Im Jahr 1900, vor 125 Jahren also, erfolgte der Anschluss des Ortes an das Schienennetz: in Hövelhof im Süden Richtung Paderborn, im Norden von Lengerich Richtung Osnabrück und Bremen sowie von Ibbenbüren nach Westen Richtung Amsterdam. Jedoch sollten sich die an die Bahnverbindung geknüpften Erwartungen nicht erfüllen. Die private Teutoburger-Wald-Eisenbahn hatte aufgrund ihres Nebenbahnstatus erhebliche Funktionsmängel: Sie war zu langsam, betrieb keine reinen Güterzüge, wurde tariflich von der Reichsbahn benachteiligt und besaß als wohl größtes Handicap keine direkten Anschlüsse an das Reichsbahnnetz, so dass jeweils in

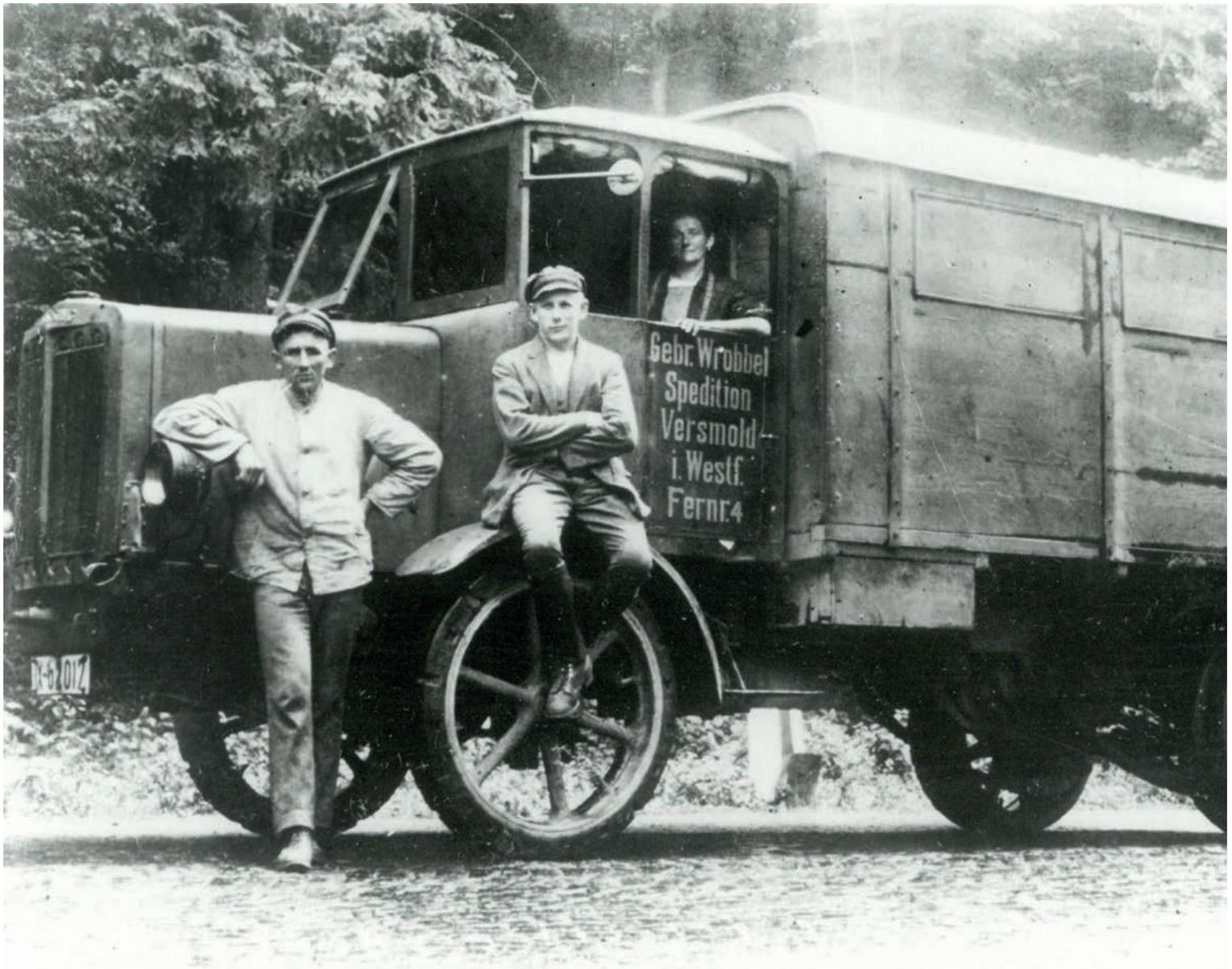
Ibbenbüren beziehungsweise Lengerich im Norden und Gütersloh im Süden umgeladen werden musste. Schon früh zeigte sich, dass die Bahn den Anforderungen eines raschen und schonenden Transports der Fleisch- und Wurstwaren nicht genügte. Die Fleischwarenunternehmer reagierten darauf mit der Anschaffung eigener Lastkraftwagen.

Nachdem sich die Versmolder Fleischwarenindustrie von den Folgen des Ersten Weltkriegs wieder erholt hatte und 1927 eine Verdreifachung des Warenverkehrs gegenüber 1913 festzustellen war, mehrten sich die Klagen über die unzulänglichen Transportmöglichkeiten durch die Bahn. Große Probleme gab es insbesondere im Postpaketversand, worauf das Gütersloher Postamt die Reichsbahndirektion in Hannover aufmerksam machte: „Darunter stehen die Wurstpakete an erster Stelle. In Versmold hat sich in den vergangenen Jahren die Wurstindustrie stark entwickelt. Die Wurstpakete von diesem Ort sind in der Hauptsache hier umzuleiten, die Beförderungsmöglichkeiten gegen 1913 jedoch nicht verbessert worden.

Weil die Züge der Reichsbahn nur zwei bis drei Minuten halten, gibt es nicht genügend Zeit zum Beladen. In der Eile werden die Pakete geworfen, Frischwurst platzt, ein Zurückbleiben von Paketen ist meistens nicht zu verhindern.“

Der desolate Zustand der Bahn war schon drei Jahre vorher offenkundig. In einem Zeitungsbericht vom 25. Februar 1924 hieß es: „Die geradezu trostlosen Verkehrsverhältnisse auf der Teutoburger-Wald-Eisenbahn hatten Veranlassung gegeben, daß sich etwa 40 Personen im Lengericher Rathausaale eingefunden hatten, um die Abstellung der unerhörten Mißstände zur Forderung zu erheben. Die Zustände im Verkehrswesen der TWE seien himmelschreiend, sie trügen nicht im geringsten der Bevölkerung Rechnung. (...) Einige Industrievertreter erklärten, daß sie schon länger Lastautomobile laufen hätten, weil die Verhältnisse der Bahn nicht genügten.“

Die Abschaffung des gemischten Personen- und Güterzugbetriebs Ende der 1920er-



Ein harter Job, der den Chauffeuren viel aberlangt: Die Besatzung eines LKW von Wrobbel, um 1930.

Jahre machte die Bahn etwas attraktiver. In anderen Bereichen waren kaum Fortschritte zu verzeichnen. Die Reisegeschwindigkeit betrug noch immer 35 km/h, so dass die Fahrt von Ibbenbüren nach Gütersloh knapp drei Stunden in Anspruch nahm. Neben den firmeneigenen Lastwagen war die frühe Ausbildung eines gewerblichen Güterkraftverkehrs die unmittelbare Folge dieser Unzulänglichkeiten. 1924 ging Heinrich Lohmann mit der Gründung eines Fuhrunternehmens voran, ihm folgten 1928 die aus Westpreußen stammende Familie Wrobbel und schließlich im Jahre 1935 die Brüder Kurt und Rudolf Nagel. Versmolder „Brummis“ vermochten Anfang der 1930er-Jahre die Eisenbahn rasch abzuhängen. Die „Kapitäne der Landstraße“, wie sie achtungsvoll genannt wurden, fuhren mindestens einmal wöchentlich nach Berlin, Königsberg, Frankfurt und nach Süddeutschland.

Wie sah der Fernfahrratag vor 100 Jahren aus? Der Fahrer war eher Maschinist als Kapitän, denn aufgrund der Unzuverlässigkeit der Technik musste er sich mit jeder Schraube am Fahrzeug auskennen. Zwei Stunden

vor Antritt der Fahrt waren Wasser und Öl zu kontrollieren und viele Schmiernippel mit Fett zu versorgen: Wartungsfreiheit war noch ein Fremdwort. Unterwegs gab es zahlreiche Pannen. Motorschäden waren keine Seltenheit, weswegen kleine Feldschmieden an Bord waren, die „Operationen am offenen Herzen“ auf der Landstraße ermöglichten. Bis Ende der 1920er-Jahre rumpelten die Fahrzeuge auf Vollgummi-, den sogenannten Elastik-Reifen, ehe nach und nach auf Luftbereifung mit großen Ballonreifen von Continental umgestellt wurde. Die boten zwar erstmals eine Spur von Fahrkomfort, waren aber teuer und bereits nach wenigen hundert Kilometern schon verschlissen. Die Höchstgeschwindigkeit mit Anhänger betrug 25 km/h, in Ortschaften 16 km/h. Noch gab es keine seriell gefertigten Dieselmotoren, der Benzinverbrauch der Motoren war exorbitant. Erst Mitte der 1930er Jahre verbesserte sich die Situation vor allem mit dem Durchbruch der Diesel-Technik, der Druckluftbremse, haltbareren Reifen und weiteren technischen Neuerungen. Seit der Einführung isolierter Kofferaufbauten in dieser Zeit

verbesserten sich auch die Bedingungen des Frischwursttransports.

Die allerschlimmste Herausforderung für die Kapitäne aber war der Zustand der Straßen. Sie waren voller Dreck und Löcher. Sogar im Sommer musste oft Split gestreut werden, um den Elastik-Reifen Bodenhaftung zu verleihen. Steigungsstrecken waren nur mit der Zughilfe findiger Bauern zu überwinden, die zum Vorspannen dafür ihre Pferde oder Zugochsen bereitstellten. Der Beifahrer ging mit dem Vorlegeklotz hinterher, um die Fuhre gegen ein Zurückrollen abzusichern. Im Winter brach der Straßenverkehr oft komplett zusammen.

Schauen wir auf die Anfänge zweier Firmen, die, gleichsam als David und Goliath, bis heute existieren. Lohmann Logistikservice, der kleinere Betrieb, konnte im letzten Jahr das 100-jährige Bestehen feiern. Trotz der beschriebenen Widrigkeiten gründete Heinrich Lohmann, Sohn eines Postkutschers, 1924 seine eigene Motorwelt. Neben den Lastkraftwagen war auch ein Bus im Einsatz, hinzu kamen eine Werkstatt, eine



Neubeginn nach 1945 mit einem Borgward-LKW: Die Spedition der Gebrüder Nagel auf dem Gelände der Segeltuchfabrik Delius.

Tankstelle und ein Autohandel mit deutschen und amerikanischen Modellen, womit sich Heinrich Lohmann rasch zu einem auch überörtlich bedeutsamen Autopionier entwickelte. Neben Mönkemöller in Bielefeld und Fiege in Greven stieg Lohmann bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges mit einem Netz von weiteren Niederlassungen zu einem der größten Spediteure Westfalens auf.

Die Brüder Kurt und Rudolf Nagel zogen es 1930 von Rendsburg nach Versmold, wo sie fünf Jahre für die Spedition Lohmann unterwegs waren. Am 22. Mai 1935 wagten sie den Weg in die Selbstständigkeit; der Handelsregistereintrag trägt dieses Datum. Einige Betriebsräume der Segeltuchweberei Delius an der Münsterstraße standen leer, weil der bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges größte Versmolder Industriebetrieb seine einstige Bedeutung längst verloren hatte. Die Flächen des Textilunternehmens konnten als Lager und Fahrzeuggaragen umgenutzt werden. Ein 10-Tonner Büssing mit Anhänger wurde bereits wenige Monate nach der Firmengründung durch einen moderneren 18-Tonnen-Zug ersetzt. Doch schon bald erlitt das aufstrebende Geschäft durch den Zweiten Weltkrieg eine jähe Unterbrechung. Die Fahrzeuge wurden requiriert, und Kurt und Rudolf Nagel teilten wie Millionen anderer das Schicksal des Kriegseinsatzes und der anschließenden Gefangenschaft. Was sie nach ihrer Rückkehr vorfanden, war nicht sonderlich ermutigend: ein einziger Anhänger, aufgebockt und ohne Räder. – Doch bald schon sollte das Wirtschaftswunder einsetzen, mit dem ein großer Hunger nach Fleisch- und Wurstwaren einherging. Wieder brachte Nagel die Versmolder Produkte zur Kundschaft. Bei der Spezialisierung auf Lebensmittellogistik blieb es bis heute. Die Nagel Group zählt aktuell zu den führenden Unternehmen der Branche mit europaweit rund 130 Niederlassungen.



Die älteste Versmolder Fleischwarenfabrik Menzefricke war auch die erste, die sich einen LKW zulegte.

Auch auf den gesteigerten Transportbedarf für lebende Tiere reagierte das heimische Gewerbe. Der Karosseriebauer Kemner spezialisierte sich seit dem Ende der 1920er-Jahre auf den Bau von Viehtransportern. Die „Ferkelwagen“ erfreuten sich vor allem bei Viehhändlern aus den an Schweinen reichen Gegenden des Münsterlandes, des Osnabrücker und des Oldenburger Landes großer Beliebtheit. Die Fahrzeuge leisteten einen Beitrag zur agrarischen Veredelungswirtschaft. Ein Schweineleben war nun nicht mehr an einen Stall auf einem Hof gebunden. Die Verbreitung der Viehtransporter ist auch ein Hinweis auf den großen Umfang von Straßentiertransporten bereits in den 1930er-Jahren, denn Schweinezüchter und -mäster sind nun einmal nicht mit der Eisenbahn zu erreichen. Auf zwei Etagen wurde die quiekende Fracht untergebracht, zumeist angetrieben von einem Opel Blitz, dem seit den 1930er-Jahren bis in die Nachkriegszeit am meisten verbreiteten Lieferwagen.

1932 wurde die Angebotspalette um mobile Verkaufsanhänger erweitert, mit denen die Kleinfleischhändler ihre Produkte auf großstädtischen Wochenmärkten besser präsentieren konnten. Isolierte Aufbauten dienten dem Transport der fertigen Fleischprodukte. Die ortsansässige Segeltuchweberei Delius belieferte Kemner und andere Karosseriebauer mit LKW-Planen. Heute werden bei Kemner Feuerwehrfahrzeuge des Marktführers Schlingmann aus dem benachbarten Dissen gebaut.

Das Beispiel Versmold zeigt, dass ein großer Lebensmitteltransportbedarf an einem verkehrsmäßig ungünstigen Standort

trotz der Existenz der Bahn schon sehr früh zu einer Individualverkehrslösung führte. Die Wurst will nicht nur produziert, sondern auch mobilisiert werden. Erstaunlich ist, dass dies dem Lastwagen bereits im Frühstadium seiner technischen Entwicklung besser gelang als der Eisenbahn. Der LKW hatte die Nase vorn. Er machte die strukturellen Nachteile der Bahn bereits zu einem Zeitpunkt deutlich, als verkehrspolitisch vor allem durch ihre Bevorzugung hinsichtlich der Frachttarife noch ganz auf sie gesetzt wurde.

Um dem heutigen politischen Anspruch gerecht zu werden, mehr Güter von der Schiene auf die Straße zurückzuverlangen und damit Straßen und Umwelt künftig zu entlasten, bedarf es innovativer Logistikkonzepte. In Versmold hätte die Bahn durchaus eine Chance, denn trotz aller historischen Fehlleistungen verkehrt die Teutoburger-Wald-Eisenbahn auch nach 125 Jahren noch. Der Nordabschnitt von Versmold bis Ibbenbüren wurde durch die Lappwaldbahn komplett neu gebaut, der Südabschnitt zwischen Hövelhof und Versmold erst kürzlich von der äußerst agilen US-amerikanischen Rail Development Company (RDC) übernommen. Ob die „alte Dame Bahn“ noch rüstig genug ist, um den Transportaufgaben der Zukunft gerecht zu werden, wird sich zeigen. Zu wünschen wäre es. //



WORTMANN & PARTNER

B e s s e r
g e h t d a s
~~n i c h t .~~
DOCH!

Unsere Leistungen

Wir von Wortmann & Partner begleiten Sie mit unserer gesamten Expertise gerne auf Ihrem Weg, Ihr Unternehmen bis ins Detail zukunftsfähig aufzustellen. Als mitdenkende Partner*innen berücksichtigen wir Ihre gesamte Situation. Lassen Sie uns von Mensch zu Mensch miteinander sprechen. Wir freuen uns darauf!

AusbildungsAktion.KreisGT

01. Oktober 2025 – Orientierung

in den Berufskollegs im Kreis Gütersloh

02. bis 24. Oktober 2025 – Aktionswochen

Ausbildungsbetriebe laden zum Ausprobieren und Kennenlernen ein



- Die Chance für Schüler:innen und ihre Eltern Ausbildungsbetriebe und Berufskollegs im Kreis Gütersloh ganz praktisch zu erleben!
- Schau in den Unternehmen vor Ort vorbei und probier dich direkt aus!
- Sei dabei und lerne **die Ausbildung für deine Zukunft** kennen!

Alle Infos hier



FLITZEN STATT FLANIEREN

Unterwegs auf der Warschauer Allee

Text: Jessica Kaup . Foto: AdobeStock



Sie gilt als eine der meistbefahrenen Autobahnen Deutschlands und bildet auf mehr als 470 Kilometern die wichtigste Ost-West-Achse in Europa: Die Bundesautobahn 2. Gemeinsam mit der vor kurzem bei uns fertig gestellten A 33 garantiert sie dem Kreis eine ideale Verkehrs-anbindung in alle vier Himmelsrichtungen, von der nicht nur die Wirtschaft, sondern der gesamte Standort in hohem Maße profitiert. Doch die A2 ist viel mehr als eine schnöde Autobahn. Sie ist pulsierende Lebensader.

Ich mag die A2. Sehr. Und die vergangenen Jahre hat mich ihr gleichmäßiges Rauschen, das durch die geöffneten Fenster in meiner kleinen Bleibe nur wenige Hundert Meter hinter dem Standstreifen drang, nicht gestört. Manchmal stelle ich mich auch ganz bewusst auf eine der zahlreichen Autobahnbrücken. Nein – nicht weil ich Trübsinn blase und einen finalen Sprung plane! Auch nicht um schwerstkriminell Pflastersteine hinabzudonnern. Aus dem Winke-Alter bin ich zudem deutlich raus. Ich stehe dort und lasse meine Gedanken schweifen. Fernweh? Ein bisschen, Schließlich bringt mich die A2 in gut fünf Stunden zu meiner Tochter in den Osten. Doch eigentlich ist es eine Art Auto-TV, ein

Windschutzscheiben-Fernsehen das ich dort gucke. Ich schaue auf viel befahrenen Spuren und frage mich: Wer ist dort unterwegs, warum und wohin?

Fernsehen auf der Autobahn

All die Fahrzeuge auf zwei, vier oder mehr Achsen – avancieren vor meinem inneren Auge zu fahrbaren Kapseln, in denen persönliche Universen auf die Reise gehen – Mikrokosmen auf Reifen. Schicksale in hohem Tempo: Fährt man ins romantische Wochenende oder den lang ersehnten Familienurlaub, geht man auf Butterfahrt oder Geschäftsreise? Wer pilotiert den flotten Flitzer, wer thront auf dem Bock und lenkt seinen mächtigen Truck? Wird

gestritten, geturtelt oder telefoniert? Verkehrsteilnehmer aller Couleur brausen vorbei, fahren auf und ab in Rheda-Wiedenbrück und Verl, holen Bockwurst und Benzin an der Raststätte Gütersloh Süd, stoppen am Parkplatz Heideplatz, dem schlichten Halt mit Baum und Strauch statt Sanifair.

Sie alle haben nur eines im Sinn: Fortkommen, Weiterkommen, Ankommen. Und genau dafür ist die A2 geschaffen!

Highway für Hunderttausende

Ausgehend vom Kreuz Oberhausen zieht die A2 mit 473 Kilometern Strecke ihre Bahnen bis kurz vor Potsdamm. Damit gehört sie zwar nicht zu den längsten, wohl

aber zu den meistbefahrenen Autobahnen der Republik. Die A2 ist eine der wichtigsten Verkehrsadern Deutschlands und das Herzstück des ostwestfälischen Straßennetzes. Sie ist Transportweg, Reiseroute, Pendlerstrecke.

Sie ist Lebensraum und Arbeitsplatz für Hunderttausende. Die A2 bildet seit dem Bau durch die Nationalsozialisten die bedeutendste West-Ost-Verbindung – nicht nur quer durch Deutschland, sondern schafft darüber hinaus einen transeuropäischen Brückenschlag.

Das, was von den niederländischen und belgischen Nordseehäfen über die nach Osteuropa verbracht wird, fließt über die graue Eminenz des Schnellverkehrs immer auch an Gütersloh vorbei.

Einst als veritables Wirtschaftswunder gefeiert, verknüpft sie einige der wichtigsten europäischen Industriezentren miteinander und bietet Millionen und aber Millionen Tonnen Waren Grund zur Mobilität. Unzählige LKW schaffen Schweres und Leichteres, Alltägliches und Exklusives – Erlaubtes und auch ein wenig Crime über den Asphalt. Güterslohs Autobahn gilt als berüchtigte Schmuggelroute und Alkohol, Zigaretten und Drogen, Waffen und Schwarzgeld passieren Ostwestfalen. Manchmal unbemerkt, doch oft sind den Schwarzhändlern auch findige Ermittler der Autobahnpolizei mit Alarm auf der Spur.

Schweinehälften, Schüsse und Schikane

Immer wieder ist die A2 Schauplatz für Tragödien und Dramen. Zu den größten Unfällen gehörte eine Massenkarambolage im Sommer 2024. Bei Starkregen und tiefstehender Sonne krachen damals elf Fahrzeuge ineinander, mit zahlreichen Verletzten – nur 500 Meter weiter kollidieren erneut fünf Autos miteinander. Sieben Stunden Vollsperrung. Kilometerlange Staus. Nur wenige Wochen zuvor hatte ein Betrunkener versucht, die A2 zu überqueren und torkelte vom Auto erfasst in den Tod. Anfang dieses Jahres fielen sogar Schüsse auf der sogenannten Warschauer Allee und bohrten sich tief in die Karosserie eines vorbeifahrenden Vans. Ebenfalls im Januar kippte ein mit Schweinehälften beladener LKW in der Ausfahrt Rheda-Wiedenbrück um: „Riesen Sauerei“, titelte die BILD über das tierische Autobahn-Unglück. Neben großen und kleinen Katastrophen bietet die A2 im Verlauf der ostwestfälischen Tiefebene allerdings auch Raum zum Durchatmen: Glühende Motoren kühlen nach dem letzten teutonischen Gefälle

langsam wieder ab, in Gegenrichtung bringen sich Zig-Tonner während behäbiger Elefantenrennen in Position: Sie geben nochmal richtig so Gas, um beim Anstieg auf den Bielefelder Berg nicht hinter einem schwarzen Rauch speienden LKW zu verrecken. Das macht viele Autofahrer rasend ...

Final vernetzt

Durch den Schulterchluss mit der A33 wurde kürzlich die letzte Lücke im Autobahnnetz im Kreis GT erfolgreich geschlossen. Die A33 ist nicht so prominent wie ihre große Schwester, die A2, aber insbesondere für den Kreis von enormer Bedeutung: „Die Wirtschaftsstärke des Standortes Kreis GT basiert auf der Lage an der A2 als wichtigste Ost-West-Verbindung“, weiß Nicola Weber, Geschäftsführer der pro Wirtschaft GT und bestätigt: „Mit dem Lückenschluss der A33 konnte der Standortfaktor schneller Anschluss ans Bundes-Autobahnnetz weiter ausgebaut werden und die Verbindung zur A1 der wichtigsten Nord-Süd-Verbindung in Deutschland hergestellt werden. So ist der Kreis GT jetzt in alle Richtungen bestens angebunden.“ Weber führt weiter aus: „Der Standortfaktor des schnellen Anschlusses an das Bundesautobahn-Netz spielt sowohl für die Bestandsunternehmen als auch für die Ansiedlung von Unternehmen eine erhebliche Rolle. Das Interregionale Gewerbe- und Industriegebiet AUREA mit einem eigenen BAB Anschluss an die A2 und auch das interkommunalen Gewerbe- und Industriegebiet Borgholzhausen-Versmold (IBV) mit dem direktem Anschluss an die A33 sind dafür beste Beweise: Die Flächen sind gefragt.“

Stimmen zu unseren beiden BABs ...

„Die beiden Autobahnen stellen das Rückgrat der Mobilität im Kreis Gütersloh dar. Damit sind sie ein wesentlicher Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung und die Aufrechterhaltung der der Ver- und Entsorgung von Unternehmen, aber für die Menschen in der Region. Sie machen eine effiziente und leistungsfähige Warenbewegung erst möglich“, sagt André Theilmeier, Geschäftsführer der Frankenfeld Spedition und fügt an: „Durch die beiden Autobahnen haben wir eine leistungsfähige und schnelle Verbindung in alle vier Himmelsrichtungen, was sicherlich nicht gewöhnlich ist. Wir sind damit angebunden an wesentliche Wirtschaftszentren im Ruhrgebiet, aber auch den nord- und den süddeutschen Raum. Sie sorgen aber auch dafür, dass Unternehmen im ländlichen Raum, zu dem beispiel-

haft unser Standort Verl gehört, trotzdem für Pendler und damit Arbeitskräfte aus den größeren Städten oder weiteren Entfernungen aus den Randgebieten interessant und erreichbar sind. In Zeiten des Fachkräftemangels ein nicht zu unterschätzender Vorteil.“

Die große Bedeutung sei Fluch und Segen zugleich: „Leistungsfähige Verkehrswege ziehen Verkehr an und bündeln ihn. Dies führt schnell zu einer starken Belastung bis hin zu einer Überlastung der umliegenden Infrastruktur. Staus auf Zubringern und an Knotenpunkten sind ein Zeichen dafür. Insofern muss diese Infrastruktur auch angemessen und leistungsfähig sein. Am Standort Verl wird mit dem anstehenden Ausbau der Gütersloher Straße hin zur Anschlussstelle Gütersloh bald ein lange überfälliger Schritt getan“, so Theilmeier. „Der Lückenschluss der A33 im Jahr 2019 war für die Nagel-Group ein bedeutender Meilenstein. Seitdem profitieren wir von einer deutlich verbesserten Anbindung in Richtung Süden und Osten. Wichtige Wirtschaftsräume wie München, Frankfurt, Nürnberg oder Leipzig erreichen wir heute schneller und effizienter – das bedeutet für uns kürzere Transportzeiten, niedrigere Betriebskosten und eine noch höhere Zuverlässigkeit im Sinne unserer Kunden“, beschreibt Marie Hinzmann, Pressesprecherin der Nagel-Group, entscheidende Vorteile der hiesigen Verkehrsanbindung. Gleichzeitig würden durch die direkte Autobahnanbindung die umliegenden Ortschaften spürbar entlastet: Weniger Lkw-Verkehr bedeuteten weniger Lärm, geringere Straßenschäden und einen Beitrag zu mehr Nachhaltigkeit.

„Die verkürzten Verbindungszeiten ermöglichen uns zudem den Aufbau leistungsfähiger Systemverkehre. Neben wirtschaftlichen und qualitativen Vorteilen schaffen diese auch soziale Mehrwerte: So können wir Begegnungsverkehre realisieren, bei denen Fahrerinnen und Fahrer regelmäßiger an ihren Heimatort zurückkehren – ein wichtiges Argument im Wettbewerb um qualifiziertes Fahrpersonal. Auch in der Personalgewinnung spüren wir positive Effekte – insbesondere durch die schnellere Anbindung an den Raum Bielefeld, der für uns ein wichtiger Arbeitsmarkt ist“, bilanziert Marie Hinzmann und rundet damit den Reigen wichtiger Standort-Benefits durch unsere BABs im Kreis Gütersloh ab. //

HSBI

Hochschule
Bielefeld
University of
Applied Sciences
and Arts

Hochschule
Bielefeld

University of
Applied Sciences
and Arts

STUDIERN AM CAMPUS GÜTERSLOH

Gewinnen Sie durch die Verknüpfung von Studium und Beruf hochqualifizierte Fachkräfte aus Ihren eigenen Reihen

Ein berufsbegleitendes Studium ermöglicht Ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern neue berufliche Perspektiven. Die Fachkräfte bleiben Ihrem Unternehmen während des Studiums erhalten. Das Weiterbildungsprogramm der HSBI bietet unter anderem berufsbegleitende Masterstudiengänge. Berufsverträglich geplante Lehrveranstaltungen finden in der Regel an jedem zweiten Samstag im Semester statt. Zwischen diesen Präsenzsamstagen liegen Selbststudienabschnitte, in denen die Weiterbildungsstudierenden ihr Lernpensum individuell planen und steuern können. Interesse? Wir beraten Sie gerne!



Hochschule Bielefeld
Campus Gütersloh
Langer Weg 9a
33330 Gütersloh
[hsbi.de/guetersloh](https://www.hsbi.de/guetersloh)

Bachelorstudiengänge

- Betriebswirtschaft (berufsbegleitend)
- Digitale Technologien (praxisintegriert)
- Industrial Engineering (EN)
- Industrial Engineering (praxisintegriert, EN)
- Mechatronik/Automatisierung (praxisintegriert)
- Mechatronics and Automation (EN)
- Mechatronics and Automation (praxisintegriert, EN)
- Software Engineering (praxisintegriert)
- Wirtschaftsingenieurwesen (praxisintegriert)

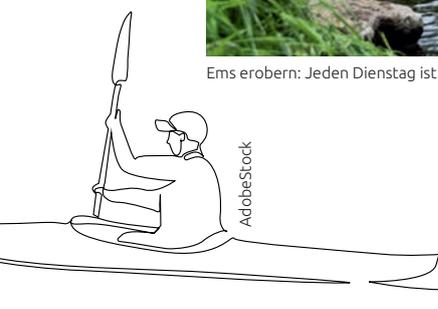
Masterstudiengänge

- Angewandte Automatisierung (berufsbegleitend)
- Digitale Technologien (berufsbegleitend)
- Wirtschaftsingenieurwesen (berufsbegleitend)
- Data Science (Forschungsmaster)
- Data Science (Research Master, EN)

hsbi.de



Ems erobern: Jeden Dienstag ist Jugendtraining.



AdobeStock

Balsam für Körper, Seele und Gehirn

Text: Susanne Zimmermann . Fotos: Detlef Güthenke

Mit einem Faltboot sind schon Ozeane überquert worden. Oder die Ems von Gütersloh bis zur Mündung. Geht schon, ist aber nicht Alltag bei der Gütersloher Faltbootgilde rund um das schicke Bootshaus an der Emser Landstraße. Da sind die zurückgelegten Strecken meistens kürzer, aber durchaus reizvoll. Gepflegt wird hier seit fast 95 Jahren mobiler Breitensport, viel Jugendarbeit und eine lebhaftere Vereinskultur. Im Kanu auf der Ems gleiten und ein bisschen Stille tanken – Balsam für Körper, Seele und Gehirn.



Heimathafen: das Clubhaus an der Emsler Landstraße.



Bunte Reihe: die Paddel hängen im Clubhaus.

Siebzigern zum Verein gekommen. „So seit Anfang der Achtziger“ ist er im Vorstand der Faltbootgilde, seit neun Jahren deren Vorsitzender, sein Vorgänger Rolf Theiß hatte mehr als 25 Jahre diese Position inne. Kontinuität ist ebenso ein Merkmal dieses Vereins wie seine geradezu familiäre Atmosphäre. Hier ist der Slogan „Wir sind eine große Familie“ tatsächlich kein Wortgeklingel, um neue Mitglieder zu werben. Der Zusammenhalt ergibt sich möglicherweise aus der Besonderheit dieser Sportart, deren Ausübung sich nicht allein auf die Ems-Umgebung beschränkt.

„Eine Woche komplette Auszeit“

Die Faltbootgilde Gütersloh bietet ein stattliches ganzjähriges Fahrtenprogramm mit Tagestouren zu regionalen



Die Ems – ideal für Anfänger und Fortgeschrittene.



Gut zuhören, wer ein guter Kanute werden will.

Einfach gucken und genießen

Zugegeben, es gibt herausfordernde Reviere als das grüne Idyll hinter einem kleinen Waldsaum, das im Frühjahr umgeben ist von einigen blütenreichen Fliederbüschen. In der Sonne glitzern aufgeregte Mückenschwärme, und an den Steinstufen zum Fluss lässt es sich auch ohne Boot aushalten. Einfach gucken und genießen. Mit dem Rad reisen einige Jungen an, bauen mit drei Handgriffen ein Igluzelt auf und holen sich dann eines der Boote aus dem Schuppen – Vereinsmitglieder, die diesen warmen Aprilmittag für eine nachmittägliche Paddelrunde nutzen. „Das Wasser ist aber noch ziemlich kalt,“ gibt einer zu Protokoll. Die Jungs wissen, was sie tun, haben Kurse absolviert und gehen souverän mit dem Sportgerät um.

„Jeden Dienstag ist Training für Schüler und Schülerinnen,“ bekräftigt Norbert Kleinegrauthoff. „Da sind hier manchmal mehr als 30 Kinder. Donnerstag zwischen 17 und 19 Uhr trainieren die Erwachsenen. Der Übergang ist fließend, denn viele bleiben bei diesem Sport, der Freude an Bewegung, Konzentration, Koordination und Mitdenken gleichermaßen erfordert. Der Lohn: totales Runterkommen von allem, was einem sonst so durch den Kopf schwirrt. Das kann im Erwachsenenleben ein Ausgleich sein, den man nicht missen möchte.“

Norbert Kleinegrauthoff selbst ist ein Beispiel für die Anziehungskraft, die diese Sportart ausübt. Als Jugendlicher ist er in den

Zielen wie Weser oder Lippe. Aber auch Sieben-Tage-Sommerfahrten mit Wildwasser-Lehrgang in Österreich oder eine Herbstfahrt in die Lüneburger Heide gehören zum Angebot. Was heute geradezu exotisch klingt: Kinder, Jugendliche und Erwachsene gehen gemeinsam auf Tour, bei der Sommerfahrt wird konsequent gezeltet. Die Logistik – vom Boote-Transport bis hin zur täglichen Versorgung mit Essen – ist Gemeinschaftsarbeit. „Eine Woche komplette Auszeit“, nennt Norbert Kleinegrauthoff den Effekt. Wie sehr die Faltbootgilde auf Gemeinschaft setzen kann und in der Stadtgesellschaft verankert ist, war in einer Zeit zu spüren, als eine Basis des Vereinslebens im wahrsten Sinn des Wortes über Nacht vernichtet wurde. Durch Brandstiftung ging Anfang 2013 das Bootshaus aus den Dreißiger Jahren in Flammen auf, mit ihm das komplette Equipment mit allen Booten. Spendenbereitschaft und Unterstützung waren in der Folgezeit überwältigend, es wurden Benefizkonzerte veranstaltet, das Wapelbad bot ein Ausweichquartier fürs Training an, ein Neubau mit viel Eigenleistung konnte in den nächsten zwei Jahren realisiert werden. Die Erinnerung ist nicht nur beim Vorsitzenden noch sehr präsent – Grund genug, das Zehnjährige des Neubaus mit einem Familienfest auf dem Bootshausgelände zu feiern.

Familien- und Sommerfeste, wie sie lange Zeit zusammen mit dem Verkehrsverein im Rahmen des Gütersloher Sommers gefeiert wurden, sind immer wieder eine gute Gelegenheit Jung und Alt den

Kanusport nahezubringen und neue Mitglieder zu rekrutieren. Der Mitgliederbestand ist solide. Knapp unter 300 zählt der Vorstand. Davon sind etwa 100, so schätzt Norbert Kleinegrauthoff, regelmäßig aktiv. Auch die Trainingsleitung kann noch garantiert werden, wengleich auch die Faltbootgilde das Problem vieler heimischer Vereine kennt: Nach der Schule kommt mit Studium oder Ausbildung für viele Nachwuchskräfte ein Ortswechsel, und so ist bestenfalls noch das Wochenende für den Sport oder den Verein frei.

Bescheid wissen über Naturschutz

Zum Portfolio gehören nicht nur die sportlichen Übungseinheiten. Wer sich für diese Sportart in engster Symbiose mit der Natur entscheidet, der sollte Bescheid wissen über Naturschutz, sollte die



Auf Schnupperkurs: einfach mal ausprobieren!

Gefahren kennen und einschätzen können, die auf und am Wasser warten. Auch auf diese Lehreinheiten legt der Vorstand großen Wert, ebenso wie auf die Instandhaltung des Bootshauses und seiner Umgebung. So steht auch der Einsatz für eine saubere Umwelt im Jahreskalender: Bei den so genannten „Müllfahrten“ wird so manch übler Zivilisationsrückstand aus Wasser und Uferböschung gefischt. Und eine weitere Aufgabe hat eine Arbeitskreis im Verein mit großer Sorgfalt ins Blickfeld genommen: die Erarbeitung eines „Schutzkonzepts zur Vermeidung interpersoneller und sexualisierter Gewalt“. Damit komme die Faltbootgilde ihrer Verantwortung und gesetzlichen Verpflichtung zum Schutz von Kindern und Jugendlichen nach, sei aber auch Vorreiter in der Sportvereinslandschaft, heißt es im Bericht zur aktuellen Jahreshauptversammlung.

Vier Kanusportvereine gibt es im Kreis Gütersloh. Neben der Faltbootgilde Gütersloh sind dies die Wasser-Wander-Freunde Verl, die Kanusportabteilung von TuS Viktoria Rietberg und der Kanuclub Wiedenbrück-Rheda. Sie alle repräsentieren die Vielfalt dieses Sports. So bieten die Wiedenbrücker Kanu-Freestyle an und nehmen an Wettkämpfen teil, die Rietberger haben Kanupolo im Angebot. In der Fachschaft Kanu sind alle vier Vereine beim Kreissportbund vernetzt, gemeinsame Fahrten auf der Ems stehen mindestens einmal im Jahr auf dem Programm.

„Die Ems bietet ideale Bedingungen für den Einstieg in den Kanusport, besonders für Kinder und Jugendliche“, sagt Norbert

Kleinegrauthoff und warnt gleichzeitig davor, die eigenen Fähigkeiten ohne Anleitung zu testen. Auch dieser Fluss, der hier noch jung ist und still voranzufließen scheint, hat seine Launen und Strömungen, je nach Wetterlage und Wasserstand. Pegelstände werden regelmäßig vom Verein abgerufen und lassen erkennen, dass „Klimawandel“ irgendwo weit weg stattfindet. „Die letzten beiden Jahre waren, gemessen an der Wassertiefe, ganz gut, aber die Trockenheit wie im März dieses Jahres ist seit einigen Jahren grundsätzlich spürbar,“ erklärt Norbert Kleinegrauthoff. Die regelmäßigen Pegelmessungen hätten ergeben, dass zwischen 2015 und 2022 eher niedriger Wasserstand zu verzeichnen war. Und wenn die Pegelstände zu niedrig sind, wird auch nicht gefahren.

Konsequent auf Breitensport gesetzt

Als der Verein 1931 unter dem Namen „Faltboot-Freunde Grün Weiß“ mit den Gütersloher Stadtfarben gegründet wurde, folgten seine Mitglieder einem Trend



Gute Ausrüstung: wichtig auf dem Wasser.

der Zeit. Sportliche Bewegung im Wasser hatte auch in Gütersloh seine festen Orte. Die Wapel war nicht weit entfernt vom heutigen Gilde-Standort zum Schwimmbad erweitert worden. 1927 war zudem das moderne Parkbad eröffnet worden. Und im Deutschland der damaligen Zeit boomten seit den Zwanzigern die Wanderfahrten mit den Faltbooten, die ihren Namen der praktischen Handhabung verdanken: als faltbares, verstaubares Sportgerät, das seither immer weiterentwickelt worden ist. In den 1970er- und 1980er-Jahren, so erzählt die Vereinschronik, wurde auch Wettkampfsport in Gestalt von Wildwasser und Kanuslalom betrieben. Heute setzt die Faltbootgilde konsequent auf Breitensport. Das schließt nicht aus, die gut 350 Kilometer Ems bis zur Mündung zu erkunden. Norbert Kleinegrauthoff erinnert sich an zwei Mitglieder, die diesen Weg immerhin bis Papenburg gemacht haben. Dort war dann Schluss, weil gerade wieder ein Kreuzfahrtschiff von der Meyer Werft vom Stapel gelassen wurde.

Mit den großen Pötten braucht man es tatsächlich nicht aufnehmen, um die Faszination des Kanusports zu beschreiben. Norbert Kleinegrauthoff muss nicht lange überlegen: „Individualität, Naturnähe, die Vielfalt in Form der verschiedenen Bootsarten und Gelände – vom Kanu bis zum Seekajak etwa auf den ostfriesischen Inseln, die Möglichkeiten von sportlich bis gemächlich.“ Und natürlich der Zusammenhalt in einem Verein, in dem Mobilität sich nicht nur über die Fortbewegungsart definiert. //

IMA. ZUKUNFT. MACHEN.

Treffpunkt für
Menschen mit Ideen.

Werden Sie Teil der Innovations-Community in Gütersloh!

Die IMA vernetzt Unternehmen, Startups, Gründer:innen, Wissenschaft und Gesellschaft. Nutzen Sie moderne Arbeitsplätze, Co-Working-Spaces, Meetingräume und Eventflächen – alles unter einem Dach. Gemeinsam gestalten wir die Gütersloher Zukunft und treiben Innovationen durch lebenslanges Lernen und Kooperationen voran.

IMA Innovationsmanufaktur Gütersloh

Langer Weg 7b . 33332 Gütersloh
0151 70 650 315 . hallo@ima-gt.de

ima-gt.de

IMA

**INNOVATIONS
MANUFAKTUR
GÜTERSLOH**

bewegt im besten alter





Ein starkes Team: Jennifer Jones und Anette Dankow sind von der Programmidee überzeugt.

Wer im Alter mobil ist, unterstützt seine Gesundheit, bewahrt sich ein Stück Lebensqualität und nimmt am sozialen Miteinander teil. Aber trotz demografischen Wandels fehlt es häufig an niederschweligen und passgenauen Bewegungsangeboten für ältere Menschen. Mit dem Programm „Bewegt ÄLTER werden“ zielt der Kreissportbund (KSB) Gütersloh genau auf diese Bedarfslücke ab und forciert u. a. mit dem Format „Gehltreff“ ein Angebot für Senioren, das reges Interesse in der Zielgruppe findet.

Text: Christian Horn
Fotos: Detlef GÜthenke

An diesem Donnerstagvormittag hat es der Wettergott gut gemeint mit den Teilnehmern des Gehltreffs in Gütersloh-Blankenhagen, die sich wie üblich um 10.30 Uhr an der Jakobuskirche im Ortskern treffen. Bei strahlendem Sonnenschein geht es nach einer kurzen Begrüßung zunächst in Richtung „Blankenhagen Beach“, wie die Gruppe das Ufer des kleinen Sees in der Nähe nennt. Gut eine Stunde werden sie unterwegs sein, aber „wenn es zehn Minuten länger dauert, weil wir was Interessantes sehen und mal eine kleine Pause machen, ist es auch nicht schlimm. Wir haben ja Zeit“, erzählt uns Gehpatin Annette Dankow, die den Treff vor drei Jahren mit ins Leben gerufen hat. So wie Gisela Oberröhrmann, sind die meisten ihrer heutigen Wegbegleiterinnen seit der Gründung mit dabei. Mit 85 Jahren ist die vitale Rentnerin die Älteste in der Gruppe, was sie aber nicht daran hindert, dem Tempo der Gruppe problemlos zu folgen. „Na ja, immerhin bin ich schon seit mehr als 50 Jahren im Gütersloher Turnverein aktiv, mache auch noch Nordic Walking und bewege mich auch sonst noch recht viel. Das hält fit“, erzählt sie uns lachend. Es ist aber nicht nur der Wunsch nach Bewegung, der sie jede Woche zum Gehltreff führt. „Ich freue mich jedes Mal auf das gemeinsame Erleben in der freien Natur. Da entdecken wir immer wieder Wege und Orte, von denen ich nicht wusste, dass es sie gibt.“ Auch Regine Meiners, die von ihrer Nachbarin vor drei Jahren auf das Angebot aufmerksam gemacht wurde, schätzt das Miteinander in der Gruppe sehr. „Ich finde es schön, sich auszutauschen und in einer netten Gruppe unterwegs zu sein, in der aufeinander Rücksicht genommen wird. Da fühle ich mich einfach gut aufgehoben.“ Dabei wird das Tempo, in dem die Gruppe geht, immer vom langsamsten Teilnehmer bestimmt. Dementsprechend variiert auch die Länge der Distanz. „In der Regel gehen wir rund drei Kilometer, aber es kann auch schon mal weniger sein. Uns ist es vor allem die Bewegung und das Miteinander wichtig, nicht das Tempo oder die Kilometerzahl. Aus dem Alter sind wir inzwischen raus“, schmunzelt Annette Dankow.

Kreisweites Angebot stößt auf reges Interesse

Rund 150 Minuten moderate Bewegung pro Woche gelten laut Empfehlung der Weltgesundheitsorganisation WHO als ausreichend. Auch die Deutsche Herzstiftung rät, sich an vier bis fünf Tagen pro Woche mindestens eine halbe Stunde zu bewegen. Dabei gilt gerade das Spaziergehen für Menschen im höheren Alter als geeignete Form, sich im Alltag regelmäßig und schonend zu bewegen. Kein Wunder, dass die Gehltreffs des KSB regen Zulauf erfahren. In gut 25 Gehltreffs kreisweit nutzen rund 400 zumeist ältere Menschen mittlerweile wöchentlich die Chance und bewegen sich bei (fast) jedem Wind und Wetter in der freien Natur. Der erste Gehltreff startete 2014 in Werther und „läuft“ bis heute. Als letzter Neuzugang wurde im November 2024 der Gehltreff in Gütersloh-Spexard ins Leben gerufen. „Mittlerweile konnten wir in zehn Kommunen des Kreises Gütersloh ein Gehltreff etablieren. Mal schauen, ob es uns nicht auch noch gelingt, an weiteren Standorten entsprechende Angebote zu platzieren“, schildert Jennifer Jones, Projektleiterin und Referentin des KSB, die aktuelle Entwicklung. Seit dem 1. Januar 2025 koordiniert sie das Programm, das 2011 als Förder- und Strukturprogramm des Landessportbundes ins Leben gerufen worden war und seit Ablauf der Projektlaufzeit 2022 vom KSB als Handlungsfeld in Eigenregie fortgeführt wird. An der Zielsetzung habe sich aber nichts geändert, erläutert sie: „Wir wollen im Kreis Gütersloh ein „Bewegtes Älterwerden“ fördern. Dafür greifen wir altersrelevante Themen auf und entwickeln in Zusammenarbeit mit Sportvereinen sowie mit Partnern aus kommunalen

Gremien und Initiativen neue Angebotsformate, die sich so wie unsere Gehltreffe im besten Fall auch nachhaltig etablieren.“

Um die Vielzahl der Programmbausteine umzusetzen, braucht es jede Menge Eigeninitiative und ein starkes Partnernetzwerk, vor allem aber ehrenamtliches Engagement. „Bewegung ist ein wichtiger Baustein, um die Lebensqualität auch im Alter zu erhalten. Damit wächst die Notwendigkeit, für diese Personen ein entsprechendes Alterssportangebot zu gestalten. Mit unserem breit angelegten Programm kommen wir diesem Auftrag nach, sind aber auch auf das ehrenamtliche Engagement vieler Menschen angewiesen.“ Daher gilt ein Hauptaugenmerk der Weiterbildung der Helfer. Neben Basisschulungen zu einzelnen Fachthemen werden Weiterbildungen zu Übungsleitern angeboten, beispielsweise zum Gehtraining und Gangschule, Sport für Menschen mit Demenz oder zum Thema Sturzprävention und -prophylaxe. „Gerade die beiden letztgenannten Themen sind für ältere Menschen sehr wichtig. Daher schulen wir nicht nur Helfer auf diese Themen, sondern bieten auch entsprechende Trainings- und Übungsprogramme an“, erläutert Jennifer Jones.

Rollator-Training gibt Sicherheit und fördert Sturzprophylaxe

Denn auch wenn regelmäßige Bewegung den natürlichen Alterungsprozessen entgegengewirkt: Mit zunehmendem Alter nimmt die Muskelmasse tendenziell ab, und die Knochen verlieren an Dichte. Oft wird dann selbst das normale Gehen zur Herausforderung. In diesen Fällen können Rollatoren und andere unterstützende Hilfsmittel wertvolle Dienste leisten, vorausgesetzt, man weiß auch damit umzugehen. „Viele ältere Menschen bekommen irgendwann einen Rollator vor die Nase gesetzt, wissen aber gar nicht, wie sie ihn handhaben sollen“, stellt Annette Dankow fest. „Das fängt bei ganz einfachen Anwendungen an, beispielsweise beim Überwinden von Bordsteinen und Stufen oder dem Sicheren Hinsetzen auf einen Stuhl oder eine Bank. Darum absolvieren wir leichte Gehtrainings auf angepassten Strecken, geben Tipps zum sicheren Umgang mit dem Rollator und trainieren mit einfachen gymnastischen Übungen Kraft und Balance. Mindestens ebenso wichtig ist aber der Spaß und die Freude am gemeinsamen Miteinander, die wir bei den Trainings vermitteln. Für viele ist das am allerwichtigsten.“ Mehrere Vereine im Kreis Gütersloh haben die Thematik aufgegriffen und bieten teils mit kommunalen Partnern entsprechende Trainings an.

Knapp 100 Teilnehmer/-innen sind Beleg dafür, wie wichtig das Training den Betroffenen ist. „In Verl gibt es mittlerweile sogar einen eigenen Rollator-Club“, berichtet Annette Dankow. Im Gegensatz zu den Gehltreffen ist das Angebot allerdings nicht überall – wie zum Beispiel in Verl – kostenfrei, es sei denn, das Kursangebot ist als Rehabilitationsmaßnahme anerkannt und die Teilnehmer können ein entsprechendes ärztliches Rezept vorweisen. „Tatsächlich ist das Rollatortraining des GTV als Reha-Maßnahme anerkannt, d.h. hier sind die Leistungen bereits kostenfrei“, erläutert Jennifer Jones.

Ein anderes wichtiges Thema ist Bewegung als Mittel der Demenz-Prävention. Bewegung und Sport haben auch in diesen Fällen nachweislich positive Nebenwirkungen und können dabei unterstützen, die Lebensqualität der Betroffenen zu verbessern und krankheitsbedingte Defizite zu kompensieren. Gute Gründe für den KSB, sich seit zehn Jahren mit dem Thema zu beschäftigen. Insgesamt sieben Sportvereine aus dem Kreis sind gemeinsam mit der Alzheimer Gesellschaft und der Aktion „Atempause“ der Diakonie in der Arbeitsgruppe „Sport, Bewegung und Demenz“ zusammengeschlossen. Ziel der AG ist es, auf die besondere Bedeutung von Bewegung für Demenzerkrankte hinzuweisen und auf bestehende Angebote aufmerksam zu machen. Neben der Möglichkeit der Teilnahme an Gehltreffen, Spaziergängen und Nordic Walking-Angeboten umfasst das Portfolio auch Radfahren, Tanzen und Wandern. Annette Dankow: „Das aktiv sein in einer Gruppe ist auch für Demenzerkrankte Menschen ein wichtiger Baustein ihres Alltagslebens. So können sie Gemeinschaft erleben und am sozialen Leben teilhaben.“ Dass dieses Modell auch in der Praxis funktioniert, hat sie schon selbst erfahren. „Eine Teilnehmerin des Gehltreffen hatte Probleme in der Orientierung und im Gangbild. Da waren wir als Gemeinschaft gefordert, sie zu unterstützen und anzuleiten. Dass hat aber ganz hervorragend funktioniert und auch uns als Gemeinschaft zusammengeschweißt.“

Alterssportangebote werden in Zukunft wichtiger

Gehltreffe und Rollatortrainings, Angebote für Demenzerkrankte oder die 2015 gestartete Veranstaltungsreihe „Sport im Park“, die Sportvereine die Gelegenheit gibt, ihr Angebot für junge und alte Mitbürger/-innen vorzustellen – das Leistungsportfolio des KSB ist breit aufgestellt. Eine Ausrichtung, die nach Ansicht von Jennifer Jones in Zeiten des demografischen Wandels aber auch nötig ist:

„Diese Zielgruppe wächst kontinuierlich und damit auch deren Bedürfnisse. Hier sind Vereine und Verbände, aber auch wir als Sozialgemeinschaft gefordert.“ Dieser Wandel zeige sich auch in der wachsenden Nachfrage nach dem Alltagsfitness-Test für Menschen ab 60 bis 99 Jahre, den der KSB in Kooperation mit Sportvereinen kostenfrei anbietet und der Auskunft gibt über die aktuelle Fitness. Jennifer Jones: „Hier zeigt sich, dass ältere Menschen ein stärkeres Bewusstsein für die eigene Gesundheit haben als noch vor ein paar Jahren. Umso wichtiger ist es, geeignete Angebote zu entwickeln und passende Rahmenbedingungen bereitzustellen. Hier sind wir vom KSB schon auf einem guten Weg, haben aber auch noch Luft nach oben.“ //



Flott unterwegs: Der Gehltreffe auf dem Weg nach „Blankenhagen Beach“.

Mit einer einzigen Umdrehung

gewinnt das weltweit größte Windrad von Vestas genug Strom für 156 Kilometer mit dem Elektrokleinwagen VW e-up.

156 KM



Fakten vermitteln ist unser Geschäft.

AD HOC

Intelligent informieren.

www.adhocpr.de



PARKHOTEL
Gütersloh
★★★★★

Meeting Retreat *am Teutoburger Wald*



10%*
Vorteil mit
Buchungscode
Faktor3

*Anwendbar auf Anfrage und nach Verfügbarkeit auf alle Parkhotel Tagungspauschalen bei Buchung einer Tagung für das Jahr 2025



Parkhotel Gütersloh
Kirchstr. 27
33330 Gütersloh

T +49 5241 877 - 431 / 877 - 433
meeting@parkhotel-gt.de
www.parkhotel-gt.de





Text: Susanne Zimmermann
Fotos: Flughafen Paderborn-Lippstadt

Selbst die Älteren werden sich vermutlich nicht mehr erinnern: Flugreisen waren mal eine sehr exklusive Sache – vom ersten Moment an, sprich bei Ankunft am Flughafen. Lange Schlangen waren unbekannt, zum Check-In kam man kurz vor Abflug, in der Lounge wurden Getränke und Imbiss gereicht. Alle Wege waren kurz und überschaubar. Ein klein wenig, so scheint es, hat der Flughafen Paderborn/Lippstadt aus dieser Zeit in seinen täglichen Betrieb übergerettet. Hier ist die Stimmung im Allgemeinen konstant entspannt, auch wenn es gerade gen Mallorca geht: kein genervtes Gedränge, in den Bistros gibt es immer einen Platz. Und wer sehr früh auf die Anhöhe kurz vor Büren anreist, weil er es nicht anders gewohnt ist vom schwirrenden Düsseldorf, der wird bei Eintritt freundlich lächelnd vom Personal am Infocounter begrüßt.

MEIN HEIMATHAFEN

Paderborn/Lippstadt ist – auch unter den regionalen Airports – ein eher kleiner Flughafen. Aus Gütersloher Perspektive liegt er direkt vor der Haustür. Mal eben über A2 und A33, ein bisschen B1. Nach einer halben Stunde kommen Parkplätze, Rollfeld und Terminal direkt ins Blickfeld. Zugegeben, mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist die Anreise etwas komplizierter, aber möglich. „Der allergrößte Teil reist mit dem Auto an,“ bestätigt Pressesprecher Matthias Hack. „Mein Heimathafen“ ist hier mehr als ein Werbespruch. Der Heimatflughafen ist Programm. „Wir setzen hier ganz konsequent auf ein Angebot für die Region,“ sagt Hack. „In der Region wollen wir die Flugbedarfe abdecken, und deshalb hören wir genau hin, was die Menschen hier wollen.“

Eine Umfrage im Jahr 2021 hat ergeben, dass das unter anderem auch Alicante und Málaga sein könnte. Mehrmals in der Woche gibt es daher nun Direktflüge, nach Málaga in der Sommer-/Herbstsaison, nach Alicante ganzjährig, so wie nach Mallorca. Hinzu kommen Direktflugangebote von Reiseveranstaltern zu festen Terminen mit attraktiven Zielen wie Santorin oder Kalabrien. 818.378 Passagiere und Passagierinnen zählt die Statistik für das Jahr 2024. 648.488 davon waren touristisch unterwegs. 124.158 werden als Business-Kunden gelistet, die übrigen 39.406 unter dem Label „Visiting Friends and Relatives“ zusammengefasst. Das sind diejenigen, die den „Heimatflughafen“ Paderborn für den Trip in eine zweite Heimat verlassen, mit der regelmäßigen Verbindung ins türkische Antalya zum Beispiel.



Von Ostwestfalen ins Urlaubsparadies auf kurzem Weg.

KOMPLETTE UMSTRUKTURIERUNG

Die Zahlen und die Steigerungsraten der vergangenen Jahre dokumentieren aus der Perspektive der Flughafen Paderborn/Lippstadt GmbH eine echte Erfolgsgeschichte: 800.000 Fluggäste bis zum Jahr 2025 hatten sich die Gesellschafter mit dem neuen Geschäftsführer Roland Hüser zum Ziel gesetzt, als der Flughafen sich nach Insolvenz und dem Ausstieg der Kreise Gütersloh und Lippe neu erfinden musste. Was Matthias Hack als „Neustart“ bezeichnet, war eine komplette Umstrukturierung unter größtmöglich



Alles auf einen Blick: Der Flughafen Paderborn-Lippstadt ist weitläufig und überschaubar.

angespannten Bedingungen: Corona hatte die Passagierzahlen, die zuvor schon rückläufig waren, 2020 auf 92.000 herabschmelzen lassen. Verbunden mit dem Neubeginn war eine komplett neue Organisationsstruktur. „Eine sehr sehr schlanke Betriebsorganisation“ sei dessen Basis, erklärt Hack: eine Muttergesellschaft mit 70 Mitarbeitenden mit Geschäftsführer Roland Hüser an der Spitze, davon gehören mehr als 40 Personen der Feuerwehr an. Weiterhin gibt es zwei Tochtergesellschaften, deren Aufgabengebiete sich im Dienst am Passagier – sprich Check-in und alles, was dazu gehört – sowie den Flugzeugen definieren. „Saisonal atmen“ nennt Pressesprecher Hack das Grundprinzip: „So können wir den Anteil der Fixkosten erheblich reduzieren.“

NEU ERFUNDEN

Nach dem Ausstieg der Kreise Gütersloh und Lippe, die jeweils 7,84 Prozent der Gesellschafteranteile am Flughafen hielten, sind heute die Kreise Paderborn, Soest, der Hochsauerlandkreis, Höxter sowie die IHK Ostwestfalen und Lippe Gesellschafter. Den Hauptanteil hält der Kreis Paderborn mit 77,94 Prozent, Aufsichtsratsvorsitzender ist Landrat Christoph Rüter. Auch er kann mit Gelassenheit auf die Statistiken blicken, wenn der Airport immer wieder neue Steigerungsraten vermeldet. Die Fluggastzahlen zu Ostern 2025 hätten die Vorjahreszahlen um 24,5 Prozent übertroffen, heißt es in einer Pressemitteilung des Paderborner Airports. „Die erfolgreichen Osterferien sind ein wichtiger Indikator für den weiteren Jahresverlauf. Wir schauen sehr zuversichtlich auf die kommenden Monate, in denen schon sehr viele Buchungen vorliegen“, prognostiziert Geschäftsführer Roland Hüser.

Eine andere offene Frage ist offensichtlich im Frühjahr auch gelöst worden. Nachdem die Lufthansa angekündigt hatte, ab Juni 2025 den Standort aufzugeben, schien die Inland-Strecke Paderborn-München Geschichte. Doch auch in diesem Fall erfand sich der „Heimathafen“ neu. Rund 40 Unternehmen und Privatpersonen aus der Region schlossen sich zur „Skyhub PAD“ zusammen mit dem Ziel, den Linienverkehr mit einer anderen Fluggesellschaft zu erhalten. Das scheint gelungen, wenn auch nicht nahtlos: Ab September soll die Fluggesellschaft Danish Air Transport bis zu dreimal täglich im Auftrag der „Skyhub PAD“ von Paderborn zum „Drehkreuz München“ fliegen. Im April wurde der Vertrag unterzeichnet.

EIN ORT DER BEGEGNUNG

Für die Befürworter ist der Erhalt der Strecke nach München kein Luxus, sondern eine Verbindung, die im hohen Maß der wirtschaftsstarke Region zugutekommt. Grundsätzliche Kritik an Inlandsflügen kontert Matthias Hack mit einem Blick in die Zukunft, die aus seiner Sicht bereits begonnen hat: „Wenn die Dekarbonisierung im Flugverkehr umgesetzt ist, ist Fliegen klimaneutral und die umweltfreundlichste Form des Reisens. Der Beginn mit kleineren Flugzeugen ist

hier bereits gemacht.“ Im Übrigen nutze der überwiegende Teil der Passagiere die München-Verbindung zum Lufthansa-Drehkreuz, um internationale Ziele anzusteuern – wie bei einem Fernbahnhof im Schienenverkehr. Darüber hinaus setzt der Flughafen Paderborn auf Umweltfreundlichkeit am Boden – also Ökoprotif-zertifiziertes Unternehmen inklusive Fernwärme aus der Biogasanlage.

Dass hier ein nahegelegener Anbieter als Lieferant genannt wird, scheint nur folgerichtig im „Heimathafen-Universum“. An die Region richtet sich auch einiges, was über den Flugplan hinaus noch im Terminal und auf dem Gelände geboten wird: Reisemesse und Führungen, Rooftop-Bar im „Quax-Hangar“, der historische Fluggeräte präsentiert. Auf dem Flughafen kann der Bund fürs Leben geschlossen, im Airport-Forum kann gefeiert werden. Das nahe Airport-Hotel bietet Übernachtungsmöglichkeiten und ein Restaurant - nicht nur für potenzielle Fluggäste, die dem Frühflug entspannt entgegensehen wollen.

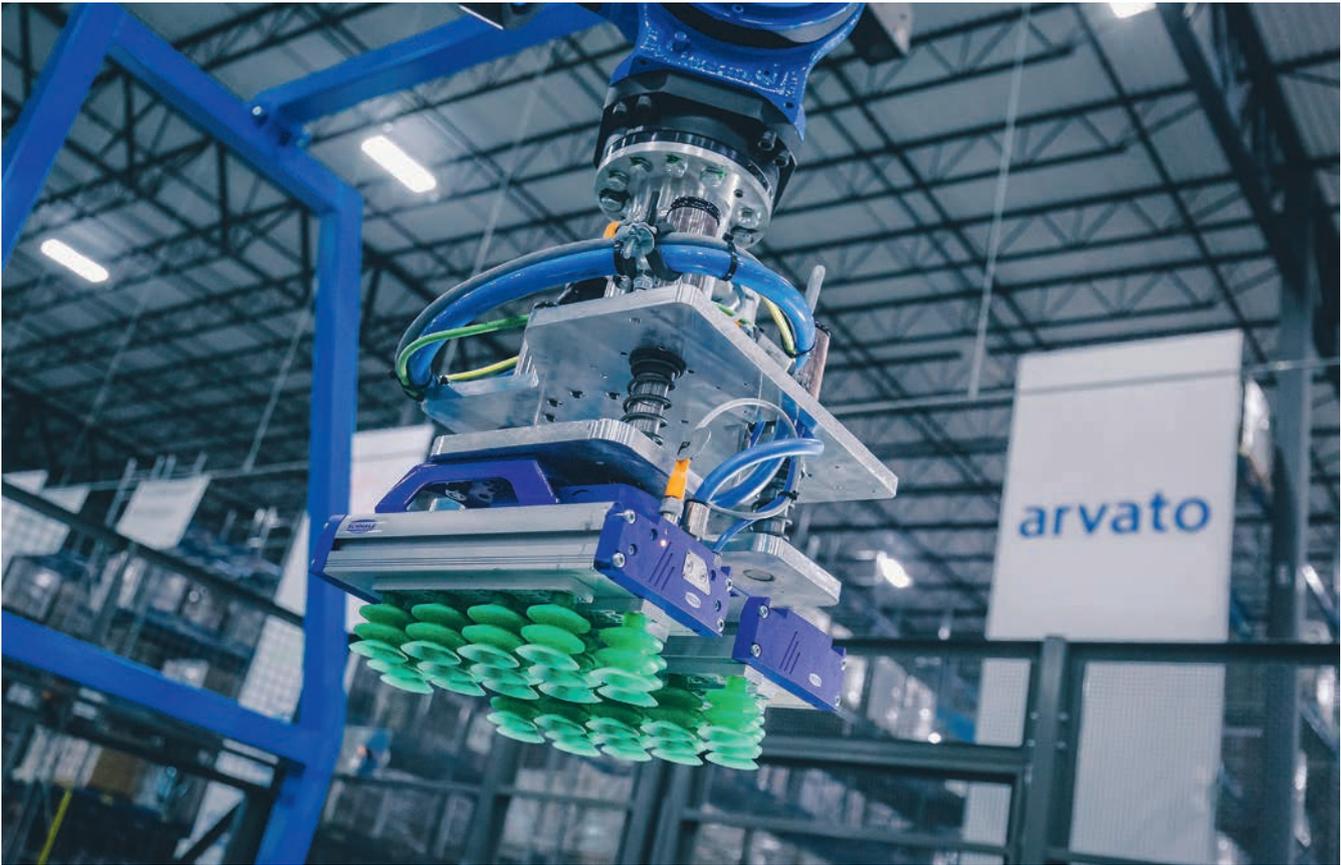
„Ein Ort der Begegnung“ soll dieser Ort auf gut 200 Metern über dem Meeresspiegel sein, umgeben von dörflicher Idylle, von den Geseker Zementwerken, von Wäldern und landwirtschaftlichen Flächen. Begegnen wird man hier auch dem Flugverein Rietberg, dem Flugverein Paderborn Land und Menschen, die sich in einer



Hier wird der potenzielle Passagier noch persönlich begrüßt: Abflughalle Paderborn-Lippstadt.

privaten Flugschule zum Piloten ausbilden lassen. Ein Portfolio, das kaum jemand erwartet, der Paderborn/Lippstadt im wesentlichen als Ankunft/Abflug für die Mallorca-Reise definiert. „Wir vergleichen uns nicht mit anderen Flughäfen“, kontert Pressesprecher Matthias Hack entsprechende Nachfragen. „Aber wir können Dinge tun, die auf Großflughäfen nicht möglich sind.“ Zum Beispiel als Ausweich-Airport fungieren, wenn bei den „Großen“ gerade gestreikt wird. Rund 3.000 Passagiere mehr als üblich lernten so an einem Warnstreik-Montag im Februar 2025 den Flughafen Paderborn/Lippstadt kennen, auf dem es kein Nachtflugverbot gibt. Ein Vorstoß der Freien Wählergemeinschaft Borchten mit Verweis auf Bürgerbeschwerden wegen Lärmbelästigung blieb bisher mit Verweis auf Genehmigung und eingehaltene Grenzwerte erfolglos.

55. Geburtstag feierte Paderborn/Lippstadt im vergangenen Jahr. Das Jubiläum nahm er zum Anlass, der eher nüchternen geographischen Bezeichnung den Namen Heinz Nixdorf voranzustellen. Damit dürfte er der einzige Airport in Deutschland sein, der nach einer Unternehmerpersönlichkeit benannt ist. Mit dem Computerpionier aus Paderborn, der 2025 100 Jahre alt geworden wäre, schließt sich wiederum ein Kreis, in dem dieser Flughafen konsequent sein Selbstbewusstsein pflegt: ostwestfälische Bodenständigkeit, verbunden mit Weitsicht in die Zukunft. Das kleine Tor zur Welt steht weit offen. //



Depalletizing-Roboter steigern die Effizienz in den Arbeitsabläufen und entlasten gleichzeitig die Mitarbeitenden.

Wir bewegen was

Wie Arvato moderne Logistik neu denkt

Oft wird der Mobilitätsgedanke auf die Fortbewegung von Personen reduziert. Allerdings ist die Bewegung von Waren, Gütern und Dienstleistungen ein mindestens ebenso wichtiger Bereich. Die effiziente Bewegung von Gütern ist unerlässlich für die Wirtschaft, den Handel und die Versorgung der Bevölkerung. Als weltweit tätiger Anbieter von innovativen Logistiklösungen hat Arvato großen Anteil daran, dass auch die Menschen im Kreis Gütersloh ungehinderten Zugriff auf viele Produkte bekannter Marken haben.

Kaum ein anderer Wirtschaftszweig steht derzeit vor solch großen Herausforderungen wie die Logistikbranche. Nicht nur die Volatilität der globalen Handelsmärkte, die unter den aktuellen geopolitischen und ökonomischen Krisen leiden, sondern auch die Anforderungen des stetig wachsenden E-Commerce stellen die Akteure weltweit vor immer neue Aufgaben. Wer als Marke die Verbraucher für sich gewinnen und binden möchte, muss in der Lage sein, schnell und zuverlässig zu agieren. Dafür braucht es ein weltweit aufgestelltes Netzwerk und zuverlässige Dienstleister, sagt Philipp Rücker, Vice Pre-

sident Logistics Engineering und Transport Management bei Arvato: „Genau an dieser Stelle kommen wir ins Spiel. Mit stabilen, skalierbaren und intelligenten Lösungen unterstützt Arvato die globalen Handelsströme und sorgt dafür, dass die Waren unserer Kunden so schnell wie möglich nach der Bestellung auf den Weg gebracht werden.“ Dafür nutzt das Unternehmen eine weitverzweigte Netzwerkstruktur mit 100 Standorten weltweit, an denen sich rund 18.000 Mitarbeitende um die Belange der Kunden kümmern, die in erster Linie aus den Bereichen Consumer Products, Tech und Healthcare stammen.

Aber es ist nicht allein die Stärke des Netzwerkes, die Arvato als Logistikdienstleister und Spezialist für die Bereiche Supply Chain Management und E-Commerce auszeichnet. „Unsere Kunden profitieren vor allem von unserer Expertise und von unserer Begeisterung für Innovation und Technologie. Insbesondere durch den Einsatz von Automatisierung, Robotics und Künstlicher Intelligenz entwickeln wir gerade verstärkt passende modulare Lösungen für unsere Kunden. Dabei ist wichtig, dass diese Lösungen global konzipiert sind, aber immer individuell auf die Bedürfnisse unserer Kunden angepasst werden. Diese



Über leistungsstarke PV-Anlagen produziert Arvato an zahlreichen Standorten seinen Strom selbst.



Am Arvato-Standort in Dortmund optimieren Autostore-Robots die Lagerhaltung und Distribution.

Flexibilität ist letztlich der Schlüssel für unseren gemeinsamen Erfolg, da Lieferketten dadurch resilient gegenüber Störungen und anderen externen Einflüssen werden.“

Smarter Einsatz von Innovation

Arvato lagert weltweit die Produkte seiner Kunden auf einer Fläche von fast drei Millionen Quadratmetern ein. Egal, ob Technologieprodukte, Mode, Kosmetik, Bücher oder Medizin- und Pharma-Artikel. Alles muss so effizient und zuverlässig wie möglich in der Lieferkette bewegt werden, während es gleichzeitig besonders auf eines ankommt: Schnelligkeit. Eine Aufgabe, die nur durch ausgereifte Planung und stetig weiterentwickelte Technik gelöst werden kann. Philipp Rücker: „Wir



Philipp Rücker, Vice President Logistics Engineering and Transport Management bei Arvato.

treiben die Automatisierung unserer Läger kontinuierlich voran. Dabei achten wir aber vor allem darauf, ob eine Automatisierung wirklich Sinn macht und sich sowohl für unseren Kunden, als auch für uns lohnt. Tut es das, entscheiden wir gemeinsam, welche Lösung den Anforderungen unseres Kunden am besten gerecht wird und wie wir Prozesse am effizientesten gestalten können. Beispielsweise nutzen wir Ware-zu-Person-Systeme, bei denen die Ware automatisch aus dem Lagerbereich zu den Mitarbeitenden gebracht wird. Diese Systeme steigern die Effizienz erheblich,

entlasten unsere Mitarbeitenden und kompensieren den Arbeitskräftemangel, unter dem nicht nur unsere Branche leidet.“

Der Einsatz von Robotics und Künstlicher Intelligenz bringt bei der Bewegung der Güter einen enormen Mehrwert. Dabei setzt das Unternehmen bei der Umsetzung zum einen auf die Zusammenarbeit mit erfahrenen Partnern wie zum Beispiel den Robotik-Experten von Boston Dynamics, entwickelt aber auch eigene Lösungen wie den Sortierroboter, der am Standort Hannover bereits erfolgreich bei der Einlagerung von Mode-Artikeln unterstützt. Künstliche Intelligenz-Lösungen für verbesserte Prognosen, Routenoptimierung und Kapazitätsplanung und Qualitätssicherung flankieren und erweitern das Maßnahmenpaket.

Arvato ist eine 100%ige Tochter von Bertelsmann und spezialisiert auf Logistik- und Supply-Chain-Management-Dienstleistungen. Das Unternehmen, bei dem rund 18.000 Mitarbeitende beschäftigt sind, erwirtschaftete 2024 einen weltweiten Umsatz von rund 2,6 Milliarden Euro. Gemeinsam mit dem IT-Dienstleister Arvato Systems sowie dem Finanzdienstleister Riverty bildet das Unternehmen die Arvato Group, einen von insgesamt acht Geschäftsbereichen des Bertelsmann-Konzerns mit Hauptsitz in Gütersloh.

Auch bei Arvatos ambitionierten Nachhaltigkeitszielen können die Automatisierungslösungen helfen. So wird bei bestimmten Verpackungen dank maßgeschneiderter Kartons nicht nur die Effizienz erhöht, sondern auch Verpackungsmaterial

eingespart. Durch die kleineren Kartons wird zudem der Platz in den Transportfahrzeugen effizienter genutzt, und weniger Fahrten sind notwendig, um die Waren zu transportieren, die Arvatos Lager rund um die Welt täglich verlassen. Das reduziert Kosten und schont die Umwelt. Seit 2023 hat Arvato bereits seine Standorte weltweit auf grünen Strom umgestellt, den das Unternehmen entweder über PV-Anlagen selbst produziert oder über Partner einkauft. Auch Wärmepumpen zum Heizen der Warenhäuser kommen immer mehr zum Einsatz.

Der Mensch macht den Unterschied

Trotz aller technologischen Fortschritte: Bei Arvato spielen die Mitarbeitenden nach wie vor die Hauptrolle. „Wir entwickeln unsere Lösungen immer aus zwei Perspektiven: Um Prozesse zu beschleunigen und um den Menschen zu entlasten. Unsere Mitarbeitenden werden von ihren automatisierten Kollegen unterstützt. Um mobile und flexible Lösungen zu entwickeln und umzusetzen, wird es aber immer motivierte Teams mit hoher Expertise in allen Bereichen brauchen. Der Mensch wird in diesem Konzept niemals überflüssig werden. Schließlich sind die Anforderungen so unterschiedlich wie die von uns entwickelten Lösungen“, betont Philipp Rücker. Die Fähigkeit, flexibel zu agieren, ist aus seiner Sicht der Schlüssel zum Erfolg für das Unternehmen heute und in Zukunft: „Unser Leistungsversprechen an unsere Kunden ist es, konstant hohe Qualität abzuliefern, während wir gleichzeitig extrem flexibel auf sich ständig verändernde Anforderungen reagieren können. Das ist auch unser Anspruch an uns selbst. Dieses mobile Mindset zeichnet uns aus und wird uns auch in Zukunft stark machen.“ //

Neue Mobilitätskonzepte für das Gesundheitswesen



Seit 2023 gibt es die digitale Hausarztpraxis „i.med“ in Halle in Westfalen.

Text: Christian Horn
Fotos: Archiv

Als Dr. Ludger Killich vor gut zwei Jahren seine digitale Hausarztpraxis „i.med“ in Halle in Westfalen eröffnete, gehörte er noch zu den Pionieren seiner Zunft. „Der ein oder andere Kollege hatte digitale Anwendungen schon im Portfolio, aber bei den meisten reduzierte sich das Angebot auf die Online-Terminvereinbarung. Heute ist das Thema schon weiterverbreitet, auch weil die Menschen merken, wie hoch der Nutzen ist, den sie daraus ziehen können. Aber noch haben wir als Branche bei dem Thema reichlich Luft nach oben.“ Dabei liegen die Vorteile auf der Hand, weiß der 60-jährige Mediziner aus eigener Erfahrung: „Dank der Videosprechstunde spare ich allein 15 bis 20 Minuten pro Hausbesuch, da unter anderem die An- und Abfahrt entfällt. Auf den Tag gesehen ist es sicher rund eine Stunde, die mein Personal und ich einsparen und anstelle dessen in unsere Patienten und die Praxisplanung und -organisation

Dank neuer digitaler Möglichkeiten verändern sich im Gesundheitswesen die Anforderungen an Mobilität und Verfügbarkeit. Intelligente Lösungen wie beispielsweise Anwendungen der Telemedizin, die Video-Sprechstunde oder die Online-Terminvergabe sparen nicht nur Ärzten und medizinischem Fachpersonal viel Zeit, sondern erleichtern auch Patienten, die nicht bzw. nur eingeschränkt mobil sind, den niederschweligen Zugang zu medizinischer Unterstützung.

stecken können.“ Gute Gründe, vom Start weg den Fokus auf digitale Gesundheitsanwendungen zu legen: „In unserer Praxis haben wir den bekannten medizinischen Grundsatz `Ambulant vor stationär` um den Zusatz `Digital vor ambulant` erweitert, da wir davon überzeugt sind, dass wir mit dem Einsatz von digitalen Tools einfach effizienter und schneller arbeiten können. Außerdem erreichen wir so besser die Patienten, die nicht mobil bzw. nur unter großen Aufwänden in der Lage sind, uns in der Praxis aufzusuchen.“

Zeit sparen, Qualität steigern

Schon heute laufen mehr als die Hälfte der Patientenkontakte über digitale Kanäle, angefangen von den eher leichten Fällen, wo es um die Erfassung der Daten und eine Anamnese für eine Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung geht, bis hin zu den komplexeren Fällen, bei denen Telemedizin-Anwendungen zum Einsatz kommen.

„In diesen Fällen ist eine qualifizierte Mitarbeiterin von mir vor Ort und leistet die entsprechenden Vorarbeiten, das heißt Blutdruck messen, Blutabnahme oder Durchführung eines EKG, damit wir für die Anamnese eine entsprechende Datenbasis haben. Ich werde dann bei Bedarf von der Praxis aus zugeschaltet und kann von hier aus den Termin begleiten. Dass spart nicht nur enorm Zeit, sondern kommt auch der Qualität zugute. Schließlich habe ich keine stressige An- und Abfahrt mit einem hohen Zeitdruck im Nacken, sondern kann mich in Ruhe auf den Patienten konzentrieren“, betont Dr. Killich die Vorteile der neuen Technologie.

Eine Win-Win-Situation für alle Beteiligten, die mittlerweile auch andere Ärzte aus der Region dazu motiviert hat, sich dem Projekt „Digitale Praxis“ anzuschließen. Erst Anfang des Jahres wurde ein Hausarztpraxis mit einem zum Teil recht alten Kundenstamm in das Team integriert, ein Prozess, der sich allerdings als nicht ganz so einfach entpuppte wie gedacht, erinnert sich Ludger Killich: „Im Gegensatz zu unseren ersten Patienten, die sich an uns gewandt haben, weil sie von der Idee der digitalen Praxis begeistert waren, haben wir hier schon gewisse Vorbehalte gespürt. Der Wunsch, 'dass alles so bleiben soll wie es ist', war zum Teil deutlich zu spüren. Hier war echte Überzeugungsarbeit nötig, um die Vorbehalte auszuräumen. Aber zum Glück ist uns das bis heute gut gelungen.“

Umverteilung von Kompetenzen ist nötig

Patienten, aber auch die eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, von den Vorteilen digitaler Anwendungen zu überzeugen ist nur eine Seite der Medaille. Gleichzeitig geht es darum, Vertrauen in die medizinische Versorgungsstrukturen zu schaffen und zu bewahren. „Und das geht am besten über den persönlichen Kontakt“, weiß Dr. Killich, der mittlerweile seit 30 Jahren als niedergelassener Hausarzt arbeitet und um die Engpässe weiß, die sich aktuell im Bereich der Hausarztversorgung auftun. Seine Empfehlung zur Lösung des Problems: „Damit der digitale Wandel im Gesundheitswesen Früchte tragen kann, müssen wir als Hausärzte bereit sein, Tätigkeitsfelder und Kompetenzen abzugeben, um so das Nadelöhr zu weiten. Dafür brauchen wir hoch qualifiziertes Fachpersonal, an das ärztliche Aufgaben delegiert werden kann. Dass ist kurzfristig nicht zu realisieren, aber wenn wir die Weichen früh genug stellen, sicherlich in den nächsten Jahren.“ In seinen Überlegungen übernehmen auch die

Patienten eine wichtige Aufgabe bei der Problemlösung: „In jeder Arztpraxis gibt es administrative Tätigkeiten, die der Patient selbst ausführen kann, angefangen vom elektronischen Rezept bis hin zur Bestellung von Medikamenten. Dafür braucht es ein gewisses technisches Verständnis, vor allem aber Vertrauen in die handelnden Personen. Hier tun wir uns in der Branche aber leider oft noch schwer.“

tem Personal macht schon heute enorme Qualitätssprünge in der Medizin möglich und wird auch das Thema Hausärztemangel maßgeblich beeinflussen.“ Der von vielen befürchteten Dominanz der KI schiebt er allerdings einen klaren Riegel vor. „Künstliche Intelligenz kann eine wertvolle Funktion als Co-Pilot und Assistenz haben und dem medizinischen Personal wichtige Hilfestellung leisten. Grundsätzlich muss aber der

STARK IM VERBUND



Die Gründung der digitalen Hausarztpraxis i.med wurde begleitet vom Zentrum für Innovation im Gesundheitswesen (ZIG), das dem Start-up nach wie vor beratend zur Seite steht. Die Entwicklungsagentur mit Sitz in Bielefeld hat es sich seit ihrer Gründung zur Aufgabe gemacht, durch die Förderung und Etablierung von innovativen Konzepten und Ideen das Gesundheitswesen in Ostwestfalen-Lippe nachhaltig zu stärken. Dabei bildet die Digitalisierung von Gesundheitsdienstleistungen und -abläufen einen zentralen Arbeitsschwerpunkt. Über 40 Kliniken und Dienstleister, Unternehmen, Verbände sowie Hochschulen und Forschungseinrichtungen sind mittlerweile Mitglied des Trägervereins, der damit eine wichtige, neutrale Plattform für zukunftsweisende Kooperationen in der Gesundheitswirtschaft bildet.

Künstliche Intelligenz revolutioniert das Gesundheitswesen

Mehr Offenheit und Akzeptanz für neue Denk- und Handlungsweisen fordert auch Uwe Borchers, Geschäftsführer des Zentrums für Innovation in der Gesundheitswirtschaft e.V. (siehe Infobox), der die Gründung und Entwicklung der Praxis von Anfang an begleitet hat. „Der Begriff der Mobilität umfasst ja nicht nur das Bewegen von Personen und Gegenständen von A nach B, sondern vor allem auch eine intellektuelle Fähigkeit. Nur wenn wir uns als handelnde Personen neuen Strukturen und Ideen öffnen, können wir das Gesundheitswesen effektiv zum Nutzen der Patientinnen und Patienten weiterentwickeln.“ Eine Einschätzung, die Ludger Killich vorbehaltlos teilt, der für die Zukunft neben der Etablierung von Gesundheitszentren mit klarem Fokus auf digitale Anwendungen vor allem auf die Integration von Künstlicher Intelligenz (KI) in die medizinischen Prozesse und Abläufe setzt: „Diese Technologie in Verbindung mit gut ausgebilde-

Mensch der Entscheider bleiben, sowohl inhaltlich als auch formal. Schließlich wird es auch in Zukunft eine emotionale Ebene geben, auf der wir den Patienten treffen und mit ihm kommunizieren. Diese Kompetenz dürfen wir nicht aus der Hand geben.“ //



Trotz der Vorzüge der Digitalisierung legt Dr. Killich großen Wert auf den persönlichen Kontakt zu den Patienten.



UNSERE
LIEBLINGSFARBE
IST SCHWARZ...

...AUSSER WIR
SETZEN SIE IN
SZENE!

VERANSTALTUNGSTECHNIK
VERMIETUNG & FULLSERVICE

TEL.: 05241 709 560
MAIL: BUERO@MMC-GT.DE



HIER GEHT'S
ZU UNSERER
WEBSEITE!

*bleibende
Erinnerungen
schaffen*

FARBENFROH UNTERWEGS

der Malerbetrieb, der Mobilität neu denkt

Mit dem E-Lastenrad durch Gütersloh: Wie der Malerbetrieb Reckersdrees zeigt, dass nachhaltige Mobilität auch im Handwerk beginnt – leise, effizient und voller Haltung.



Inhaber André Reckersdrees.

Mobilität verändert sich. Was früher rein funktional war – von A nach B – ist heute ein Spiegelbild unserer Haltung zur Welt. Wie wir uns bewegen, sagt viel darüber aus, wie wir leben, arbeiten und denken. In Gütersloh zeigt ein traditioneller Handwerksbetrieb, wie diese Veränderung im Alltag ankommen kann – leise, effizient und verantwortungsvoll. Der Malerbetrieb Reckersdrees fährt seit einiger Zeit mit dem E-Lastenrad zu seinen Kundinnen und Kunden. Und setzt damit ein klares Zeichen für eine neue Art von Mobilität.

„Wir wollten nicht nur darüber reden, sondern handeln“, sagt Inhaber André Reckersdrees. Der Betrieb, 1963 gegründet und mittlerweile in zweiter Generation geführt, verbindet handwerkliche Qualität mit einem wachen Blick auf die Zukunft. Die Entscheidung, ein elektrisch unterstütztes Lastenrad in den betrieblichen Alltag zu integrieren, war kein Marketinggag – sondern eine logische Konsequenz. Denn wer täglich durch die Stadt fährt, weiß, wie viel Zeit im Stau oder bei der Parkplatzsuche verloren geht. Das Rad hingegen ist schnell, flexibel und emissionsfrei.



Mit einem Ladevolumen von rund 1,5 Kubikmetern transportiert es Farben, Werkzeuge und sämtliche Materialien für kleinere und mittlere Malerarbeiten. Und das überraschend effizient. Selbst komplette Paletten mit Zubehör finden Platz im großzügig konzipierten Transportbereich. In der Innenstadt ist das Fahrrad oft schneller am Einsatzort als der Firmenwagen – und sorgt bei vielen Passanten und Kundinnen für neugierige, oft auch bewundernde Blicke.

Was zunächst ungewöhnlich klang, ist heute selbstverständlich: Das E-Lastenfahrrad ist ein fester Bestandteil des Teams geworden. Es steht für eine neue Haltung zur Mobilität – für einen Wandel, der nicht laut und radikal daherkommt, sondern praktisch, sinnvoll und nachhaltig. Dabei zeigt der Betrieb, dass Mobilität nicht nur Sache der Politik oder großer Konzerne ist. Sie beginnt vor Ort, im Alltag, in kleinen Entscheidungen – und kann genau dort große Wirkung entfalten. So wie bei Reckersdrees. Der Malerbetrieb fährt nicht nur zu seinen Kunden. Er fährt voraus – mit Verantwortung, mit Weitblick und mit einem leisen Surren statt lautem Motorenlärm.

Malerbetrieb

Reckersdrees

... gestalten mit Farbe!

Immelstraße 185

33335 Gütersloh

Telefon: 05241-77135

info@malerbetrieb-reckersdrees.de

www.malerbetrieb-reckersdrees.de

Neuland Campus startet mit Weiterbildungsprogramm

Der Neuland Campus, das neue Innovations- und Bildungszentrum in Ostwestfalen-Lippe, schreitet mit großen Schritten voran.

Der Rohbau ist erfolgreich abgeschlossen, die Innenausbauarbeiten haben begonnen. Die Eröffnung des Gebäudes ist für Juni 2026 vorgesehen. Bereits vor Fertigstellung des Campus nimmt das Projekt jedoch deutlich Fahrt auf – mit einem innovativen und praxisorientierten Fort- und Weiterbildungsprogramm, das schon ab Juli 2025 gebucht werden kann.

FORTBILDUNG MIT ZUKUNFT BEREITS HEUTE ABBUCHBAR

Der Neuland Campus startet ab Juli 2025 mit einem vielseitigen Weiterbildungsangebot rund um Digitalisierung, Innovation sowie neue Technologien. Die ersten Veranstaltungen finden ab Oktober 2025 an verschiedenen Veranstaltungsorten in der Region Bielefeld und Gütersloh statt.

DAS ANGEBOT UMFASST UNTER ANDEREM:

- » praxisnahe Seminare und Workshops
- » interaktive Hackathons
- » fundierte Zertifikatskurse

Alle Formate sind darauf ausgerichtet, Wissen direkt in der Arbeitsalltag zu integrieren und zielgerichtet in Unternehmen anzuwenden. Der Fokus liegt klar auf Anwendungsnähe und Umsetzbarkeit – besonders für mittelständische Unternehmen,

Organisationen und Fachkräfte, die den digitalen Wandel aktiv mit gestalten möchten.

DIREKT BUCHEN – EXPERTEN KENNENLERNEN

Alle Veranstaltungen können über die Buchungsplattform auf der Website des Neuland Campus gebucht werden. Dort finden Interessierte eine detaillierte Übersicht über:

- » Inhalte und Zielsetzungen der jeweiligen Angebote
- » die verantwortlichen Expertinnen und Experten
- » Veranstaltungsorte und -termine

INDIVIDUELLE ANGEBOTE FÜR UNTERNEHMEN

Neben den öffentlichen Formaten bietet der Neuland Campus auch maßgeschneiderte Inhouse-Workshops und Trainings für Unternehmen an. Unter anderem zu Themen wie Design Thinking, Künstliche Intelligenz im betrieblichen Umfeld und weiteren zukunftsrelevanten Innovationsmethoden.

ZUKUNFT WIRD GEMACHT – UND BEGINNT JETZT

Das Weiterbildungsprogramm des Neuland Campus wird kontinuierlich erweitert und mit neuen Themen, Formaten und Partnern ausgebaut. Schon heute lädt der Campus dazu ein, Teil dieser Bewegung zu werden – hin zu mehr Innovationskraft digitaler Kompetenz und nachhaltiger Veränderung in der Region. //

Eröffnung des Innovationsprogramms für Juni 2026 geplant

Machen Sie Ihr Team fit für morgen.

Mit unserem praxisnahen Fortbildungsprogramm – direkt buchbar, flexibel und ortsunabhängig.
Ob KI, Leadership oder New Work:
Bei uns finden Sie Wissen mit Zukunft.



Neuland Campus GmbH
Nickelstraße 21, 33378 Rheda-Wiedenbrück
+49 5242 55 000 66
starten@neuland-campus.de
www.neuland-campus.de
#neulandcampus



**KREIS
HANDWERKER
SCHAFT**

Gütersloh-Bielefeld

www.kh-gt-bi.de



44 Innungen, 2.300 Mitgliedsbetriebe, 60.000 Beschäftigte und 4.000 Auszubildende sind Tag für Tag mit Freude für Sie am Werk.

Gemeinsam besser. Besser gemeinsam.

seit 1887



Die Kreishandwerkerschaft Gütersloh-Bielefeld vertritt die Interessen des gesamten Handwerks im Kreis Gütersloh und der Stadt Bielefeld. Eine Region mit einem außergewöhnlich starken Handwerk: 60.000 Mitarbeitende erwirtschafteten 2022 einen Umsatz von 12,3 Mrd. Euro – ein Spitzenwert in NRW.

Mehr unter www.kh-gt-bi.de



Freud und Leid des

RADFAHRENS

in Gütersloh

Text: Kathrin Jünger
Foto: Detlef Güthenke
Plastik: Martina Schmidt

Eigentlich ist Gütersloh die perfekte Stadt zum Radfahren: Kein Weg ist zu weit, um ihn nicht mit ein paar Pedalritten überwinden zu können, der Verkehr ist meist überschaubar und das Parken zumindest in der Innenstadt unlängst so teuer geworden, dass es nicht nur ökologisch sondern auch ökonomisch Sinn macht, das Auto stehen zu lassen. Und doch gibt es da das eine oder andere Hindernis, das es einem nicht immer leicht macht, sich des Morgens in den Sattel zu schwingen.

Vereinzelte Fahrradstraßen

Einige dieser Barrieren sind ziemlich gütersloh-spezifisch: So gibt es zwar inzwischen vereinzelte Fahrradstraßen. Das bedeutet aber nicht, dass diese auch von sämtlichen Verkehrsteilnehmern respektiert werden. Wer hier zu gemächlich oder zu mittig auf der Fahrbahn unterwegs ist, muss ein dickes Fell haben. Da bekommt man schon hin und wieder mal den Fahrtwind ungeduldiger Autos zu spüren oder wird aus runtergekurbelten Fenstern lauthals angeblafft. Sowieso gibt es Orte in Gütersloh, an denen man sich im Vorfeld gut überlegen sollte, ob man sich traut, diese auf einem Gefährt zu durchqueren, das nur durch einen Balanceakt aufrecht gehalten wird. Wer einmal morgens um kurz vor acht im Schulendreieck an der Bismarckstraße unterwegs war, weiß, dass hier sämtliche Verkehrsregeln außer Kraft gesetzt sind. Da flitzen die Teenies auf ihren E-Rollern und allem, was sonst noch Räder hat, kamikazemäßig wie Kraut und Rüben und blockieren zahlreiche Elterntaxis jede Ausweichstrecke. Selbst als Fußgänger muss man über eine außergewöhnliche Reaktionsfähigkeit verfügen, um unbeschadet über den Zebrastreifen zu gelangen.

Natürlich ist das ein Ballungszentrum und nur zur Rush-Hour wirklich problematisch. Aber auch, wenn man sich in kluger Voraussicht für weniger befahrene Wege im Stadtzentrum entscheidet, ist nicht alles einfach Easy Riding. Der empfindliche Pöter sollte auch hier weise wählen, denn es findet sich so mancher Bodenbelag, der sich schnell als Schmerztest entpuppt. Um beispielsweise von der Lindenstraße aus in den malerischen Stadtpark zu gelangen, ist zunächst ein schön anzusehendes, aber äußerst unbequemes Kopfsteinpflaster zu überwinden, das mit Sicherheit jede einzelne, nicht ganz so fest angezogene Schraube zu lockern vermag. Bewältigt man dieses ohne größere Zwischenfälle, die eine

Spontanreparatur nötig machen, folgt prompt ein Parkour zwischen enormen Schlaglöchern hindurch, die sich bei Regenwetter in reißende Gewässer verwandeln und denen man auf dem dann rutschigen Untergrund nur mit einigem Geschick ausweichen kann. Aber immerhin, die Mühe lohnt sich. Denn liegen Matsch und Fallgruben hinter einem, kann man ewig weit fahren und es schön haben. Hinterm Stadtpark nämlich beginnen die Felder und Landstraßen, wo man fernab vom KFZ-Verkehr entspannt radeln und die Aussicht genießen kann.

Beherzte Wadenbewegungen

Für den sportlichen Ehrgeiz finden sich außerdem immer passende Reiseziele. Denn auch das ist eine besondere Qualität Güterslohs: Um ins Grüne zu kommen, braucht es in der Regel nur ein paar beherzte Wadenbewegungen. Scheut man die Fahrt bergauf über die Autobahnbrücke nicht, kann man es bis nach Rietberg in den Gartenschaupark schaffen, während in der entgegengesetzten Richtung das Café im Hühnerstall bei Marienfeld zumindest an den Wochenenden zur Einkehr bei Kaffee und Kuchen taugt. Oder man folgt einfach der Dalke und landet irgendwann in den zu ihr gehörigen Auen, an der Neuen Mühle oder, mit einem kleinen Schlenker, im Wapelbad. Diese Orte sind im Übrigen allesamt wichtige Bestandteile der Radfahrkultur unserer Stadt. Jedes Kind kennt schließlich die Tradition, bei der sich am 1. Mai ganze Familien oder Freunde-Pulks auf den Weg dorthin machen. Selbstverständlich stets mit Picknick oder einer Kiste Bier und der passenden Beschallung ausgestattet. An diesem Tag gibt es regelrechte Völkerwanderungen zu beobachten, die den Eindruck vermitteln, dass hier wirklich niemand jemals ein anderes Fortbewegungsmittel in Betracht ziehen würde. Denn eins ist klar: Die Gütersloher lieben ihre Feste und sie lieben das Fahren auf dem Rad.

Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um die e-motorisierte Variante handelt oder um den Lastentransporter, ob ein klappriges Hollandrad oder ein schickes Mountain-Bike zum Einsatz kommt -hauptsache, man spürt den Fahrtwind im Gesicht! Selbst durch Alter und Körperfitness sind dem Ganzen keine Grenzen gesetzt. Wer nicht mehr ohne Weiteres in der Lage ist, aus eigener Kraft in Gang zu kommen, hat nämlich die wunderbare Gelegenheit, sich mit der Rikscha kutschieren zu lassen. Im Rahmen des Projektes „Radeln ohne Alter“ und dank der dort engagierten Ehrenamtlichen können Senior*innen seit 2022 nicht nur in den Genuss einer Tour mit dem Radtaxi kommen, sondern erhalten bei dieser Gelegenheit auch gleich noch einen zugewandten Gesprächspartner, mit dem sie die Ausflugseindrücke teilen können.

Der innere Schweinehund

Und wem das alles noch nicht genug Substanz hat, der kann radfahrenderweise einfach die Lokalpolitik mitgestalten. Denn auch die immer wiederkehrenden Proteste gegen den Ausbau der B61 werden traditionell in dieser Manier durchgeführt.

Es ist also nicht zu leugnen, das Fahrradfahren gehört zu Gütersloh und das ist gut so. Wäre da nur nicht der innere Schweinehund, den jeder ganz individuell zu überwinden hat, wenn er so richtig dazugehören will. Denn bei aller Romantik des ökologischen Reisens bringt dieses auch ganz allgemeingültige, nicht nur auf unsere Stadt bezogene, Tücken mit sich.

So wird auch auf dem Stahlross niemand von Murphy's Law verschont. Es gibt Gesetze, die greifen einfach immer. Eines lautet, dass es grundsätzlich erst auf halber Strecke regnet, dafür dann aber sintflutartig. Dabei ist die Wetterlage bei Fahrtantritt völlig irrelevant - nass wird es erst, wenn es zu spät zum Umkehren ist. Die einzige Entscheidungsgewalt, die man dann noch innehat, ist die darüber, ob man lieber durchweicht, während man die Regen hose aus dem Rucksack kramt oder während man todesmutig bis nach Hause durchzieht.

Ein weiteres Gesetz besagt, dass es stets irgendetwas zu warten oder zu reparieren gibt. Denn Fahrräder, insbesondere solche, die täglich in Gebrauch sind, sind wahre Mimosen. Sie haben immer mindestens ein kleineres oder größeres Wehwehchen. Sei es das Schutzblech, das auch nach der zehnten Nachjustierung immer noch schleift, das Licht, das aus Prinzip mit Beginn der dunklen Jahreszeit streikt, oder die Kette, die trotz allen Öls der Welt nicht aufhören mag, zu quietschen. Das Fahrrad, an dem nichts auszubessern wäre, ist ziemlich sicher

eine übertrieben ausgeschmückte Legende, an die nur naive Menschen glauben. Mindestens mit dem wiederkehrenden Platten muss man als hartgesottener Velo-Verfechter ständig rechnen und akzeptieren lernen, dass sich dieser in der Regel am Hinterrad befindet. Wäre ja auch keine Herausforderung, wenn man zum Schlauchwechseln nicht wenigstens einen Kettenschutz entfernen müsste. So ein Rad will also gut gepflegt und geschützt sein: Vor Witterung, vor Diebstahl oder auch vor Vogelschiss.

Schließlich ist die Fortbewegung mittels Wadenkraft modisch eher weniger vertretbar. Das dritte Gesetz des Radfahrens nämlich will, dass man sich vor Stürzen schütze und dass die dafür vorgesehene Kopfbedeckung grundsätzlich schäbig aussehe. Man muss sich schon entscheiden, ob man lieber das Risiko schwererer Verletzungen in Kauf nimmt oder leuchtet wie eine Boje auf dem Meer. Letzteres geht natürlich einher mit dem Verlust der sorgfältig gestylten Föhnfrisur. Andererseits ist diese ohnehin überflüssig, wenn sie sich sowieso auf halber Strecke im Regen auflöst. Und zur unvermeidlichen Kettenschmiere am Hosenbund würde ein geschniegelter Look wohl auch nicht recht passen.

„Fahrrad abstellen verboten“

Immerhin muss man mit dem Rad keinen Parkplatz suchen. Meistens. Mit dem Lastenrad ist es schon manchmal nicht so einfach, nicht im Weg zu stehen und es finden sich doch an erstaunlich vielen Stellen Schilder mit der Aufschrift „Fahrrad abstellen verboten“. Hier hilft dann aber Mut zur Lücke, denn warum sollte man es da anders halten, als die motorisierten Mitmenschen? Noch wurde zudem kein Ordnungsamtler gesichtet, der Knöllchen an falsch geparkte Drahtesel verteilt hätte.

Ja, es gibt tausend gute Gründe, das Fahrrad morgens nicht aus Keller, Schuppen oder Garage zu holen. Es ist wohl nicht abzustreiten, dass dieses Radeln mit einigen Mühen verbunden ist und hin und wieder auch zum echten Ärgernis werden kann. Aber der belgische Rennradfahrer Eddy Merckx soll mal gesagt haben: „Das Rennen gewinnt der Fahrer, der am meisten leiden kann.“ Da ist vielleicht was dran und so ein bisschen Leidensfähigkeit ist schließlich auch lohnenswert. Es führt nämlich mindestens zu einem intensiven Gefühl von Freiheit und Unabhängigkeit. Wer das nicht glauben mag, kann ja beim nächsten Hadern, ob der Weg nach Spexart nicht möglicherweise zu weit und unbequem sei, um ihn auf zwei Rädern zu bewältigen, mal versuchen, so ad hoc mit dem Bus dorthin zu kommen. Viel Glück ... //



PARTNERSCHAFTLICH FÜR IHR RECHT.

Wir stehen für verständliche Rechtsberatung und persönlichen Kontakt von der ersten Anfrage bis zum Abschluss eines Mandats. Mit unseren vielfältigen Spezialisierungen unterstützen wir Sie gerade auch bei komplexen Rechtsproblemen und disziplinenübergreifenden Vertragsgestaltungen.

Hauptstr. 55 | 33449 Langenberg | Tel. 05248 - 967 | www.foerster-wiesner.de



Dr. Foerster, Wiesner & Kollegen
RECHTSANWÄLTE • FACHANWÄLTE • NOTARE



Sattler Media

KOMMUNIKATION

IN ALLEN DIMENSIONEN

- › High-Volume-Rollenoffset
- › High-End-Bogenoffset
- › One-to-One-Digitaldruck
- › Crossmedia Lösungen
- › CRM Consulting
- › Kundenclub Management
- › Logistik & Fulfillment
- › Weiterverarbeitung
- › Online-Print

Für euch bündeln wir High-Volume-Druck, Bogen- und Digitaldruck, Logistik, Online-Print sowie Direkt- und Dialogmarketing - kombiniert zu Omnichannel-Lösungen für medienübergreifende Printstrategien. **Leistungsstark. Zielgerichtet. Nahtlos.**

Vom Mailing bis zum Katalog, von der Idee bis zur Umsetzung:

Wir denken Print weiter - mit Verantwortung, Präzision und Leidenschaft.



www.sattler.media



Treffpunkt für Oldtimer-Freunde – das Kabelwerk an der B 64.

Darauf fahren nicht nur Oldtimer-Fans ab:

DAS KABELWERK

Text: Jessica Kaup . Fotos: Detlef Güthenke

Es ist der Hotspot für Motorsport-Freunde und eine ganz und gar außergewöhnliche Location: Das Kabelwerk in Beelen, unweit zum Kreis Gütersloh. Das ehemalige Fabrikgelände lädt nicht nur regelmäßig zu Oldtimer-Treffen, sondern beheimatet auch einige echte Koryphäen, die aus Fahrzeugen besondere Schmuckstücke machen.

Das ehemalige Industrie-Areal an der B 64 hat es in sich: Neben stilischem Café und Restauration haben dort einige hervorragende Mechaniker ihre Garagen bezogen und tüfteln, schrauben, biegen, kleben und polieren mit viel Passion und Handwerkskunst an Exklusivem auf vier oder zwei Rädern. Gerade die alten Schätze sind im Kabelwerk gut aufgehoben, bekommen hier auf Anfrage angemessene Stellplätze oder dürfen sich auf Oldtimer-Treffen von ihrer schönsten Seite zeigen.

Parade alter Schönheiten

Jeden letzten Donnerstag im Monat – zwischen März und Oktober – fahren sie vor, die betagten Sammler-Stücke und flanieren vor der historischen Kulisse der rotbraunen Backsteingebäude, die Bauunternehmer Ludger Westkämper vor nunmehr 13 Jahren gemeinsam mit Andreas und Matthias Obst aus dem Dornröschen-Schlaf zu neuem und gänzlich anderem Leben erweckt hat: Eine Event-Location, in der sich vornehmlich alles um Mobilität dreht, die dazu mit Tagungsräumen und Messehallen aufwartet und alle einlädt, die

den rauen Charme alter Industriehallen und den Blick fürs Detail lieben. Sie alle nehmen hier – zumindest für einen Moment – den Fuß vom Gas und treffen sich in bewusst entschleunigter Atmosphäre.

Pur und Präzise – Marvin Diehl ist Perfektionist

Die einen würden es Motorrad-Werkstatt nennen, doch die Garage, in der Marvin Diehl seine Handwerkskunst betreibt ist weit davon entfernt. Es ist vielmehr eine Metallmanufaktur, in der ausgefeilte Meisterstücke Form annehmen.

„Entwicklung und Handel mit Rennsportteilen, Modell- und Prototypenbau, Kleinserienfertigung von Rennsportteilen“ – so lautet die offizielle und durchaus schnörkellose Beschreibung rund um Marvin Diehls Gewerbe im Kabelwerk. Doch der gelernte Karosserie- und Fahrzeugbauer, der schon mit Benzin im Blut zur Welt kam, fertigt nicht so ausdrucksarm, wie diese Charakterisierung vermuten lässt, sondern schafft mit viel Leidenschaft echte Unikate:

MARVIN DIEHL

Der Tüftler – Marvin Diehl schafft Unikate auf zwei Reifen.



WILFRIED BEINERT

Der Mann für alle Fälle: Wilfried Beinert ist fester Bestandteil des Team Kabelwerk.



PATRICK PRENEUX

Der Restaurator – Patrick Preneux bringt vornehmlich Borgwards wieder auf Trab.



FRANK RÜTING

Der Folierer – Frank Rüting pimpt Fahrzeuge zu ganz flotten Schlitten – gemeinsam mit Sohn Ricardo.



Ultra-Leichtgewichte beispielsweise oder rasante Rennmaschinen. Dabei überlässt er die Arbeit an Motoren in der Regel externen Könnern ihres Faches, ordert notwendiges Zubehör wie Blinker oder Leuchten bei renommierten Herstellern. Er selbst kümmert sich um den äußeren Feinschliff, konzentriert sein Können auf den Korpus von Honda, Yamaha, Ducati und Co., so dass diese in ihren fahrtechnischen Eigenschaften optimiert werden und darüber hinaus zu einer Augenweide avancieren.

Auch die Werkräume haben mit einer herkömmlichen Mechaniker-Hause wenig zu tun: Aufgeräumt, geradezu clean, gibt der weitläufige Loft Diehls Motorrad-Reich den passenden Rahmen eines modernen Ateliers – allerdings nicht ohne eine typvolle Patina.

Metall in Formvollendung

„Am Anfang war das Blech“, so könnte wohl jede Geschichte aus Marvin Diehls Garage beginnen: In minutiöser Handarbeit werden hier Umbauten der besonderen Art erfolgreich durchgeführt, werden Rahmen gefertigt, Tanks und Verkleidungen in Szene gesetzt. Diehl hämmert, bohrt und biegt, formt und fräst, spannt metallene Rohlinge und den Bogen zwischen Kreativität und TÜV-Bestimmungen. Denn: Die Kunden des Beeleners lieben das Extravagante – kommen mit einer zündenden Idee, und legen diese in Marvin Diehls erfahrene Hände. Was dann folgt, ist profundes technisches Know-how, geschickte Fingerfertigkeit, und ein kleines bisschen Magie ...

„Ich strebe einen flüssigen Verlauf an, ein klares Design und eine schöne Linienführung“, so der Mann, der eher Taten sprechen lässt anstatt viele Worte zu verlieren – sich wohl aber als Fachautor in der Szene einen Namen gemacht hat: „Profiwissen für Hobby-Schrauber und Restaurierer“ heißt das ultimative Werk zum Thema Schweißen, das er gemeinsam mit Motorjournalist Sven Wedemeyer erstellt

hat. Schritt für Schritt erklären die Autoren alle Arbeitstechniken rund um die verschiedenen Schweißverfahren.

Und als ob er damit noch nicht genug zu tun hätte, ist Marvin Diehl auch als Influencer für Auto-Enthusiasten unterwegs und gewährt den mehr als 40.000 Followern online Einblicke in sein Schaffen.

Mit Gott und Borgward in der Garage

Er war einst Prediger, dann Müsli-Manager – inzwischen ist Patrick Preneux zu seinen Wurzeln zurückgekehrt. Örtlich und beruflich. In „Patrick's Oldtimer Garage“ im Kabelwerk schraubt der Mann mit dem charakterstarken Konterfei an betagten Oldtimern. Die Borgwards sind ihm dabei die liebsten.

Die Leidenschaft für Oldtimer ist Patrick Preneux in die Wiege gelegt. Schon Vater Henry hat sich mit viel Passion den geschichtsträchtigen Fahrzeugen verschrieben und mit einem Oldtimer- und Fahrzeughandel in Oelde niedergelassen. Patrick zog es nach einer Lehre als Automechaniker zunächst hinaus in die weite Welt, in der er als Pater predigte und sich in der christlichen Jugendhilfe engagierte, bevor er Logistik-Manager in einer Fabrik für Frühstückscerealien für Ordnung sorgte. Dann kam das Break: eine gewisse Leere und der Wunsch einen anderen Weg einzuschlagen. Einen neuen, alten. „Ich wollte wieder schrauben, das habe ich gefühlt!“ Seitdem hat er schon Hunderte von Borgward-Oldtimern mit eben so viel Technikverstand wie Herzblut restauriert und sich als lebendes Aushängeschild der Marke etabliert.

Mit der Isi quer durch China

Sein Image nutzte auch der chinesische Automobilhersteller Beiqi Foton Motor, der 2015 die deutsche Marke kurzzeitig wiederbelebte.



Ein absoluter Hingucker: der BMW erstrahlt in grüner Folie.



Oldtimer soweit das Auge reicht – das Kabelwerk ist auch aus der Luft ein eindrucksvoller Hotspot.



Hier dreht sich alles um die Marke Borgward -insbesondere die legendären Isettas.



Posieren mit gelber Isetta: Wilfried Beinert bringt alte Schätze an den Mann.



Liebevoll zurecht gemacht: Der alte Setra Bus erstrahlt in neuem Glanz.

Er lud Patrick und Partnerin Daniela als Special Guest zur „Great Wall Classic Rallye, bei dem der Beelener seine Isabella nach rund 1.500 Kilometern quer durchs Reich der Mitte aufs Podest steuerte. Und das trotz kaputtem Tacho und anhaltendem „Blitzlichtgewitter“, denn die Chinesen zückten ihre Handy hundertfach, um den Deutschen in seinem Wirtschaftswunderwagen mit dem dezenten aber prestigeträchtigen rotweißen Rhombus auf dem Kühler zu fotografieren. Das ist inzwischen Geschichte, denn genau wie zuvor in Deutschland stoppte die Produktion der Borgwards später auch in China wieder. Für Preneux ebenso schmerzhaft wie unbegreiflich.

Alt aber alltagstauglich

Was die Marke Borgwards auszeichnet? „Die Autos sind – einmal in Stand gesetzt – wirklich zuverlässige und alltagstaugliche Partner ohne typische Schwachstellen“. Deshalb, so Preneux, kämen die Borgward-Piloten auch in eben diesen – ihren Oldtimern – zu den Treffen gefahren, zumeist in dem überaus populären Modell Isabella mit 75 PS und einem Verbrauch von acht Litern Benzin auf 100 Kilometer. Viele andere indes laden ihre Oldtimer sicherheitshalber auf den Anhänger, denn diese alten Stücke sind zwar schmuck, aber eben nicht mehr wirklich fahrtüchtig. Das ist nicht nur bei den PKW von Borgwards anders, auch bei den LKW. „Es ist eine ganz besondere Szene. Viele Fahrer selbst sind da 70 plus und steuern ihre alten Schätzchen viele hundert Kilometer weit zu Treffen mit Gleichgesinnten“, blickt Preneux geradezu liebevoll auf die Trucker-Senioren.

Der Kundenkreis von Patrick Preneux ist groß und reist von weither ins Kabelwerk.

„Die meisten Oldtimer-Fahrer sind leidenschaftliche Sammler und besitzen im Schnitt zwischen sechs bis acht nostalgiebefahrene Fahrzeuge. Ein Kunde von mir, der hatte allerdings tatsächlich 150

Oldtimer daheim stehen – und alle top restauriert. Da steckt dann schon ein bisschen Kleingeld dahinter“ – genauso wie bei dem Kunden, der sich einst das Borgward Coupé Cabrio kaufte, das Patrick mit seinem Vater flott gemacht und für nicht unerhebliche 120.000 Euro auf den Markt gebracht hatte. Das aber ist eher die Ausnahme, und der stets von Gott inspirierte Schrauber mag es auch weniger spektakulär: Er liebt es, mit Daniela und „seiner Isi“, deren Konterfei er sich auf den Unterarm hat tätowieren lassen, durch Italien „zu gurken“. „Es ist herrlich entschleunigend, sich mit 120 km/h durch die Landschaft treiben zu lassen, ein wunderbares Fahrgefühl.“ Aber auch in heimatlichen Gefilden ist Preneux gerne unterwegs. Man findet ihn nicht nur beim alljährlichen Come-Together der Borgward-Fans, sondern auch landauf landab auf Oldtimer-Treffen und auf Trödel- und Antikmärkten, denn neben Fahrzeugen von anno dazumal mag er auch in die Jahre gekommene Technik. „Außerdem stehe ich total auf Ost-Fahrzeuge“, verrät der Nostalgie-Fan.

Barbie, Bentley und ganz viel Bock auf Individualität

Pimp your Car ! – Genau das machen Ricardo Rütting und sein Vater mittels Car-Wrapping. Was zunächst als Hobby begann, hat sich in den Räumlichkeiten des Kabelwerks zu einem florierenden Nischen-Unternehmen entwickelt mit einem großen und offenbar sehr zufriedenen Kundenkreis von nah und fern. Neben super sportlichen Lamborghinis und Ferraris, betagten Oldtimern und extravaganten Special-Editions, stehen bei ihnen aber auch ganz normale Familienkutschen in der Werkstatt.

Getönte Scheiben statt Sonnenbrille, aufgeklebte Flammen statt gestochener Drachen – folierte Autos sind richtig coole Typen, oft farbenfroh, häufig hilfsbereit – als Taxi, Krankenwagen und Poli-



Werkstatt oder Atelier? Bei Marvin Diehl stehen exklusive Motorräder im Fokus.



Von nah und fern werden die betagten Automobile ins Kabelwerk kutschiert und dürfen sich hier von ihrer besten Seite zeigen.

zeiauto. Als Firmenwagen bringen sie Marketingbotschaften auf die Straße und im ÖVP kommunale Themen in den Stadtverkehr.

Car Wrapping oder auch „Fahrzeuggvollverklebung“ verwandelt Fahrzeuge in charakterstarke Unikate oder erkennbare Funktionsträger. Bei dieser Folierung von Fahrzeugen werden Autos eben nicht lackiert, sondern mit einer stark elastischen Kunststoffolie gestylt. Angefangen bei einer Motivfolierung über eine Teilfolierung bis hin zur Vollfolierung – wie viel Fläche mit Kunststoff bekleidet wird, ist frei wählbar, und man kann von der Prillblume bis hin zum kompletten Farbwechsel alles wählen.

Von Chrom bis Pink

Einer, der bekannt dafür ist, Autos mittels Folie perfekt in Szene zu setzen, ist Ricardo Rütting aus Beelen. Gemeinsam mit Vater Frank betreibt er im legendären Kabelwerk sein Studio, und das ist echter Hotspot für Autoliebhaber: Neben der „normalen“ Kundschaft fahren hier Enthusiasten aus der Tuning-Szene und einige komplett verrückte private Auftraggeber vor: Manche verlassen sich auf Ricardos Einfallsreichtum und sind „vom Ergebnis begeistert“, andere lassen ihrer eigenen Fantasie freien Lauf und haben klare Vorstellungen, welche künstlerische Folier-Optik sie auf der Leinwand ihres Fahrzeugs aufbringen lassen wollen: „Wir haben mal einen luxuriösen Bentley komplett in goldenem Chrom foliert“, erinnert sich der Auto-Tätowierer, um dann mit einem breiten Grinsen im Gesicht von dem Fahrer eines Audi R8 zu erzählen: „Er hat für seinen Flitzer das knallrosa Barbie-Design geordert und ist dann über ein Jahr in dem glitzernden Pink chauffiert.“ Rütting selbst fährt seinen Mercedes AMG GTR unauffällig auffällig in Camouflage.

Formbar und langlebig

Besonders knifflig beim Folieren sei unter anderem die Stoßstange,

verrät Rütting und erläutert: „Da ist am meisten Form drin. Auch Stellen mit Rillen oder Vertiefungen erfordern einiges an Geschick, Fingerfertigkeit und Geduld.“

Und was ist mit Nachhaltigkeit? „Die Folie punktet nicht nur als beliebtes Styling-Element, sondern schützt die Karosserie samt Lackierung, und wir haben viele Kunden, die ihr Auto durchsichtig folieren lassen, um Schäden am Lack zu verhindern. Insofern sehe ich die Folie gerade durch ihre Langlebigkeit im Vergleich zur klassischen Lackierung in Sachen Umweltverträglichkeit durchaus vorne.“ Dennoch: Wer sich satt gesehen hat an dem Trend-Motiv von 2013, wer den Namen seines Freundes von der Motorhaube exen oder einfach vom zarten Frühlingsgrün ins herbstliche Ocker wechseln möchte, der kann die Folie problemlos selbst abziehen. Besser aber, um Kleberückstände restlos aber schonend zu entfernen, ist auch hier der Besuch im professionellen Studio.

Gefragter Ausbilder

Ricardo Rütting ist übrigens nicht nur als Folierer tätig, sondern bildet mit sehr viel Freude auch aus: „Viele Werkstätten und Firmen schicken ihre Mitarbeiter zu uns, damit wir ihnen zeigen, wie man professionell Autos foliert.“ Aber auch Privatleute finden ihren Weg zu R Design ins Kabelwerk, um die feinen Kniffe mit dem stylischen Kunststoff-Design zu erlernen. //

Tickethotline:
05241. 2113636

**Die erste Adresse für
Bürger und Besucher**

Touristinformation | Theaterkasse
Bundesweiter Kartenvorverkauf
Stadtführungen | Veranstaltungsmanagement
Stadtmarketing
Gütersloher Geschenkartikel

Aktuelle Öffnungszeiten und weitere Infos
finden Sie auf unserer Webseite unter:
www.guetersloh-marketing.de

GüterslohMarketing
gfm

Gütersloh Marketing GmbH | ServiceCenter | Berliner Straße 63
33330 Gütersloh | Fon: 05241. 211360 | info@guetersloh-marketing.de
www.guetersloh-marketing.de



Schritt für Schritt im Kreis

„Gehen ist des Menschen beste Medizin“, das wusste schon Hippokrates. Und tatsächlich, Wandern tut gut! Der Fitness, der Seele – und dem Gemeinsinn. Also packen Sie Ihren Rucksack und schnüren Sie Ihre Boots: Der Kreis Gütersloh bietet eine Reihe von wunderschönen Wanderstrecken und geführten Wanderungen an, die es wirklich wert sind, gegangen zu werden.

Text: Jessica Kaup . Fotos: pro Wirtschaft GT

Wandern, das bedeutet für mich eine kleine Auszeit vom Alltag. Ich mag es, draußen unterwegs zu sein, die Gedanken schweifen zu lassen und einfach Schritt für Schritt zur Ruhe zu kommen“, sagt Marion Lauterbach. Irgendwie entstehen unterwegs oft die besten Ideen – vielleicht, weil man sich mal nicht ablenken lässt und den Kopf wirklich frei bekommt.“ Die Mitarbeiterin der proWi ist mitverantwortlich für das Wanderwegenetz im Kreis Gütersloh und hat das jüngste Projekt „Natur pur“ maßgeblich mitentwickelt – eine Wanderreihe, die viel Zuspruch erhält.

Wandern ist in

„Das bestehende Wanderangebot im Kreis Gütersloh mit seinen mehr als 30 Rundwanderungen, wird insgesamt sehr gut angenommen“, berichtet Marion Lauterbach und ergänzt mit Stolz: „Neun der Strecken sind vom Deutschen Wanderverband prämierte Qualitätswege!“

Ein schönes Beispiel für dieses Interesse sei auch der „Weg für Genießer“, der seit über zehn Jahren durch den Norden des Kreises führt. Auf rund 95 Kilometern verbindet er Natur, Landschaft und regionale Besonderheiten in den Orten Borgholzhausen, Halle, Steinhagen Versmold

und Werther zu einem ganz besonderen Wandererlebnis, das alle Sinne anspricht. Besonders beliebt ist dabei die begleitende Stempelaktion – wer den Weg vollständig wandert, kann unterwegs an mehreren Stationen seinen Pass abstempeln lassen und erhält zur Belohnung eine Urkunde



Wunderschöne Landschaften im Nordkreis.

und einen Pin. „Das wird überraschend gern angenommen – sowohl von Erwachsenen als auch von Familien mit Kindern“, berichtet Lauterbach. Sie erklärt: „Wer mag, kann die Stempel übrigens auch digital über eine App sammeln. Ebenfalls per App lassen sich mit moderner Augmented Reality-Technologie übrigens auch interaktive Inhalte zum Standort virtuell öffnen – und man erhält spannende Infos beispielsweise zu Museen, Schlössern oder Kirchen.“

Touris im Teuto

Bei den geführten Wanderungen sind vergangenes Jahr mehr als 600 Interessierte mitgewandert. „Besonders schön finde ich, dass die Teilnehmenden dabei ganz unterschiedlich sind: Ob naturinteressierte Einzelpersonen oder Paare, Familien mit Kindern oder Rentnerinnen und Rentner, da ist wirklich alles dabei“, zählt Lauterbach auf. Es gibt ihn also nicht den typischen Wanderer, und genau das macht den Reiz der Veranstaltungen aus. Jede Tour bringt eine neue Mischung an Menschen zusammen – und oft entstehen dabei nicht nur richtig schöne Gespräche, sondern auch Freundschaften. Marion Lauterbach freut sich zudem über die Tatsache, dass nicht nur viele Einheimische mitlaufen, sondern regelmäßig auch Gäste aus den umliegenden Kreisen ihren Rucksack schultern, das heimische Wander-Terrain verlassen und die herrliche Gegend rund um Gütersloh auf Schusters Rappen erkunden. Auf besonderes Interesse stoßen dabei die Touren im Rahmen von „Natur pur“ – einer Wander-Serie, bei der das Naturerlebnis in der LEADER-Region im Mittelpunkt steht. Noch bis November dieses Jahres laden eine Reihe von geführte Touren dazu ein, die Natur im Kreis Gütersloh zu entdecken. Begleitet von DWV-zertifizierten Wanderguides führen die Touren durch verschiedene,

ganz besondere Lebensräume - Buchenwälder, Wiesen, Moore, alte Steinbrüche, Fließgewässer und Gebiete mit Totholz, die zahlreichen Arten als ökologische Nische dienen.

Natur Pur – Lebensräume entdecken

„Was „Natur pur“ für mich besonders macht, ist die bewusste Verbindung von Naturerlebnis und Wissensvermittlung. Es geht nicht nur darum, schöne Strecken zu laufen, sondern – gewissermaßen im Vorübergehen - Umwelt und Natur bewusst wahrzunehmen und Zusammenhänge zu verstehen.“

Die Touren laden dazu ein, genauer hinzuschauen: Was wächst hier? Wer lebt hier? Und warum ist dieses Gebiet eigentlich schützenswert?“, so die Wanderexpertin. Sie lobt: „Unsere Wanderführerinnen und Wanderführer, die mit viel Engagement und Fachwissen die Touren begleiten schaffen es, die jährlichen Themenschwerpunkte wie Artenvielfalt im vergangenen Jahr oder Lebensräume im aktuellen Wanderprogramm verständlich und lebendig zu vermitteln.“ Dabei werden die Toureguides von der Biologische Station Gütersloh/Bielefeld unterstützt, die die Wanderexperten im Vorfeld mit jeder Menge wissenswerter Facts ausstattet.

Wichtig ist Lauterbach der Hinweis, dass das Projekt NATUR.PUR aus Mitteln der Europäischen Union und des Landes Nordrhein-Westfalen im Rahmen des Programms LEADER gefördert wird.

Herrlicher Hermann

Eine absolutes Wander-Highlight – und zwar im wahrsten Sinne des Wortes – ist der Teutoburger Wald, der mit einigen besonders eindrucksvollen Abschnitten im Kreis Gütersloh aufwartet: In Borgholzhausen, Halle, Steinhagen und Werther verläuft der Kamm des Teutos direkt durch das Kreisgebiet. Genau dort führt auch der Hermannsweg entlang – einer der bekanntesten und schönsten Fernwanderwege Deutschlands.

„Als Teil der Hermannshöhen zählt er zu den Top Trails of Germany, also zu den besten Wanderwegen des Landes. Wer hier unterwegs ist, erlebt abwechslungsreiche Landschaften, weite Ausblicke und erkundet kulturhistorisch spannende Orte – und das ganz ohne Alpenüberquerung“, erläutert Marion Lauterbach. Und auch abseits des Teutoburger Waldes hat der Kreis Gütersloh viele weitere natürliche Sehenswürdigkeiten zu bieten: Die Flusslandschaften von Ems, Dalke und Wapel, der Rhedaer

Forst mit seinen alten Buchenbeständen oder die Moore wie das Vermolder Bruch und die Bentteiche im Furlbachtal.

Mit dem Projekt „Natur pur“, so Lauterbach, rückten genau diese Lebensräume in den Fokus – und machen deutlich, dass man für beeindruckende Natur nicht stundenlang ins Auto steigen muss. Die liegt hier nämlich direkt vor der Haustür – „Wanderschuhe an und los“, appelliert Marion Lauterbach an Naturfreunde und Wandervögel und solche, die es werden wollen. Und dann verrät sie noch, an welcher Stelle im Kreis Gütersloh sie am liebsten unterwegs ist:

„Eine meiner absoluten Lieblingswanderungen führt durch das Furlbachtal. Diese Gegend hat für mich etwas ganz Besonderes – die Mischung aus sandigen Wegen, klar plätscherndem Bach und urigen Wäldern ist einfach einzigartig. Der Weg entlang des Furlbachs ist herrlich ruhig, und wenn das Licht durch die Bäume



Begehrtes Ausflugsziel: Burg Ravensberg.

fällt, entsteht fast eine magische Stimmung. Ich mag besonders, dass man dort auf verhältnismäßig kurzer Strecke so viele verschiedene Landschaftsformen erlebt – vom Moor bis zur Binnendüne. Für mich ist das Furlbachtal ein Ort, an dem ich richtig durchatmen kann.“



RAD- UND WANDER-BROSCHÜRE

„Ziehen Sie doch mal wieder Kreise“

Rein in die Wanderschuhe, rauf aufs Rad! Erkunden Sie den Kreis Gütersloh hautnah. 13 thematische Wander- und Radwanderrouen zeigen Ihnen Architektur, Botanik, Kultur und Geschichte im Kreis Gütersloh – eine feine Welt, die es zu entdecken und erobern gilt! Ihre fünf Sinne weisen Ihnen den Weg. Lassen Sie sich überraschen!

- » Die Broschüre können Sie kostenfrei bestellen: www.erfolgskreis-gt.de
- » Online sind die Wanderungen auch zu finden unter www.erfolgskreis-gt.de/freizeit/wandern.

Wie kommt man dazu, sich als Wanderführerin im Kreis GT ausbilden zu lassen?

Als unsere Kinder klein waren, sind wir sieben Jahre nacheinander ins Metnitztal nach Österreich gefahren. Dort wurde je eine leichtere Familien- und eine schwere Erwachsenenwanderung angeboten. So habe ich das Gruppenwandern kennen und lieben gelernt. Diese Erfahrung hat mich inspiriert, die Freude am Wandern und der Natur weiterzugeben. Und das kann ich nirgends besser als direkt vor meiner Haustür, wo ich mich auskenne, den Teilnehmenden eben auch die nicht ausgeschilderten Wege zeigen und viel Wissenswertes und Ortskundiges erzählen kann.

Welches ist Ihre Lieblingsroute?

Ich mag es, einerseits immer wieder Neues zu entdecken, andererseits Bekanntes immer wieder neu und anders zu erleben. Eine Lieblingsstrecke von mir beginnt direkt vor meiner Haustür in Halle. Es ist der Qualitätswanderweg „Haller Spuren“. Wenn man einen Weg immer und immer wieder geht, merkt man schnell, dass man trotzdem nie denselben Weg geht. Die Sinne werden in den verschiedenen Jahreszeiten ganz unterschiedlich angesprochen. Und auch ich bin nicht immer gleichgestimmt, wenn ich wandern gehe, oder meine Mitwanderer unterscheiden sich. So bin ich unterschiedlich achtsam und entdecke mal das eine und mal das andere.

Gibt es auch einen Lieblingsplatz?

Ich kann immer und immer wieder an der Haller Kaffeemühle stehen und den Ausblick genießen. Und den Blick in die Aschehoher Schweiz finde ich jedes Mal ganz fantastisch. Eben Urlaub vor der Haustür.

Sie packen was in Ihren Rucksack?

Als Wanderführerin habe ich natürlich das Erste-Hilfe-Pack und Blasenpflaster dabei, ausreichend Wasser, Kleidung in „Zwiebeltechnik“, Nüsse oder ähnlich und Kaugummi. Letzteres hilft mir auf schweren Etappen, meine Spucke zu bewahren.

Welches ist Ihr Lieblingswetter beziehungsweise Ihre -jahreszeit zum Wandern?

Ich komme aus Norddeutschland, da sagt man, dass es kein schlechtes Wetter gibt, sondern nur schlechte Kleidung. Von daher mag ich es, in jeder Jahreszeit zu wandern.



faktor³ im Gespräch mit Wanderführerin Astrid Hartel

Astrid Hartel, 55 Jahre, ist ausgebildete DWV-Wanderführerin und kennt die Routen im Kreis Gütersloh wie kaum eine andere. Sie selber kam vor mehr als 25 Jahren durch ihren Mann zum Wandern und genießt diese Passion inzwischen mit der gesamten Familie.

Nur, wenn es über Tage geregnet hat und der Wald rutschig und nass ist, behagt mir das nicht so sehr. Schlechtes Wetter fängt für jeden an einem anderen Punkt an und hängt auch von der Strecke ab. Ein bisschen Regen schreckt nicht ab. Als ausgebildete Wanderführerin ist es jedoch sehr wichtig, die Teilnehmenden nicht in Gefahr zu bringen, das heißt im Falle des Falles wird die Wanderung abgesagt.

Was ist besonders schön an geführten Wanderungen?

Geführte Wanderungen haben für die Teilnehmer den Vorteil, dass sie sich nicht

um den Weg kümmern muss, so dass unbeschwert die Natur in vollen Zügen genossen werden kann. Als Teilnehmer lerne ich andere Gleichgesinnte kennen, komme schnell ins Gespräch, und wenn es etwas Interessantes zu entdecken gibt, macht mich der Wanderführer darauf aufmerksam.

Gibt es auch mal knifflige Situationen?

Herausfordernd ist natürlich, allen Teilnehmenden mit den unterschiedlichsten Bedürfnissen gerecht zu werden. Eine gute Ausschreibung im Programm hilft sehr, damit die Teilnehmenden wissen, was sie erwartet. Und in der Natur Pur-Reihe begleite ich die Touren mit meinem Wanderführerpartner Bernd zusammen. Wir haben uns während der Ausbildung zum Wanderführer kennen gelernt und ergänzen uns sehr gut.

Hier im Kreis haben wir ja kein Hochgebirge – müssen die Teilnehmer dennoch „gut zu Fuß“ sein, auf Schuhwerk und Bekleidung achten?

Gutes Schuhwerk ist das A und O auf jeder Wanderung. Mit festem Schuhwerk läuft es sich deutlich leichter im Höhenzug des Teutoburger Waldes und die Füße werden es einem am Abend danken. Da es im Kreis Gütersloh viele ausgezeichnete Wege gibt, kann sich jeder nach seiner Kondition auswählen, was für ihn machbar ist. Es muss ja nicht gleich eine sportliche Wanderung mit Steigungen sein.

Wie steht es eigentlich um die Beschilderung der Routen?

Sehr empfehlenswert finde ich die Broschüre „Wanderkarte: Ziehen Sie doch mal wieder Kreise- Wandern im Kreis Gütersloh“. Mehr als 30 Wanderungen im gesamten Kreisgebiet werden aufgeführt und führen in die unterschiedlichsten Regionen. Wer den Kreis zu Fuß erkunden möchte, wird hier reich beschenkt.

Gibt es Teilnehmende die immer wieder kommen?

Ja, es gibt im Rahmen der Wanderreihe Natur Pur eine Vielzahl von Wanderern, die man auf den unterschiedlichen Strecken immer wiedertrifft. „Was haben wir es bei uns im Kreis schön. Man muss sich einfach nur aufraffen, rauszugehen.“, ist so ein typischer Spruch, den ich von den Vielwanderern des Öfteren höre.“ //



Das Gegenteil vom Stillstand: Mittelstand.

Morgen kann kommen.

Wir machen den Weg frei.

Als mittelständische Bank verstehen wir den Mittelstand besonders gut. Und Verständnis ist der erste Schritt für eine ehrliche und kompetente Beratung auf Augenhöhe, die zu langfristigen Unternehmenserfolgen führt.

Volksbanken
im Kreis Gütersloh





Wertkreis-Mitarbeiter Emre Juzirov, hier im Austausch mit Tim Stender, konstruiert am Rechner und schreibt die Programme für den 3D-Druck.

Wer nicht schießt, schießt auch kein Tor

4Frames: mit 3D-Drucker vom Hobby zum Nebenbusiness im Triathlonmarkt

Text: Heiner Wichelmann . Fotos: Detlef Güthenke, Tobias Basel

Ein bisschen Glück muss man haben. Und Mut. Und Neugier, gepaart mit Begeisterungsfähigkeit und ganz viel Energie. Dann kann es klappen mit dem Abenteuer, neben einem ausfüllenden Fulltimejob in der Industrie noch in eine Selbstständigkeit zu gehen – step by step, risikominimiert, unter kluger Nutzung der persönlichen Ressourcen. Tim Stender, Vertriebsingenieur bei einem Maschinenbau-Unternehmen in Rheda-Wiedenbrück, ist noch jung und hat schon vieles richtig gemacht. Der stolze Familienvater mit drei Töchtern und Ehefrau Laura sowie dem Geschäftspartner Max Lesching entwickelt, produziert und vertreibt im wachsenden Markt der Triathlon-Szene Sonderteile für die Hightech-Räder. Aus dem 3D-Drucker, aerodynamisch konfiguriert und perfekt auf jede individuelle Form der Rohre, der Produktgrößen, der in Frage kommenden Positionierung abgestimmt. Die Arbeitsprozesse sind optimiert, das Team steht, und mit der Behindertenwerkstatt Wertkreis Gütersloh an der Hans-Böckler-Straße ist ein idealer Partner für die digitale Konstruktion und 3D-Fertigung gefunden. Eine Erfolgsgeschichte auf Gütersloher Boden, mit Gütersloher Temperament und Bodenhaftung.

Wir sind im Keller des Pavenstädter Einfamilienhauses von Tim Stender (35). Da, wo gewöhnlich Bügelbrett, Lebensmittel oder Getränkeboxen lagern, sind die Regale voll mit Material für den 3D-Druck, sind Gewinde, Schrauben, Magnete, Werkzeuge, Verpackungsmaterial für den Versand ordentlich sortiert und werden stets mengengerecht vorgehalten. Mitten im Raum steht eine große Arbeitsfläche für die Kommissionierung der fertigen Produkte: spezielle Anbauteile aus dem 3D-Drucker für Triathlon-Zeitfahrräder.

Zusammen mit seinem Geschäftspartner Max Lesching (35, Banker und Hobby-Triathlet mit viel Kontakt zur Szene) und seinem Arbeitskollegen Alexander Hunger (Stender: „Alex musste zwischenzeitlich leider wegen Job und Familie aussteigen“) gründete er die studierte Automatisierungselektroniker 2021 das Unternehmen Hunger Lesching Stender

GbR mit der Marke 4Frames, als sich aus dem Hobby in der freien Zeit bald schon ein ordentliches kleines Business entwickelt hatte. Nach wie vor können die beiden mit voller Energie ihren Hauptberufen nachgehen. Der Erfolg ihres Nebenbusiness liegt in der professionellen Organisation der Abläufe von der Bestellung bis zur Auslieferung. Produziert wird heute nicht mehr im eigenen Keller, sondern von vier angestellten Minijobbern und vor allem beim Wertkreis Gütersloh.

Doch der Reihe nach. Am Anfang stand der Zufall: „Ein Arbeitskollege, ein Triathlet mit höheren Ambitionen, kam eines Tages auf mich zu. Er hatte bei einem Triathlon gesehen, dass sich der berühmte Jan Fro-

deno von seinen Technikern eine spezielle Toolbox unten im Rahmen seines Canyon-Fahrrads hatte entwickeln lassen und fragte mich: Du kannst doch dreidimensional zeichnen, kannst du nicht mal ...?“ Tim Stender war nicht abgeneigt, die beiden diskutierten und schlossen einen Deal: Der Kollege bot ihm an, ihn in der Technologie der Applikationstechnik an den Betriebsmaschinen zu coachen, dafür sollte Stender mit seinem CAD-Programm eine exakt auf sein Fahrrad abgestimmte Toolbox konstruieren und es mit einem 3D-Drucker letztlich produzieren.

Das Ergebnis war perfekt, die Toolbox für allerlei Kleinkram, den der Fahrer braucht, passte haargenau, und so kam es, wie es kommen musste: Es folgten weitere Anfragen aus der Szene; aus dem einmaligen Sonderteil wurde bald schon eine kleine Produktfamilie – passgenaue Anbauteile, die nicht nur einen hohen Funktionswert haben, sondern mit ihren aerodynamisch optimierten Formen auch richtig schick aussehen und für die Besten der Besten die eine oder andere Rennsekunde im Kampf auf windiger Straße noch herausholen. Dass Jan Frodeno in seinen Tools auf Ersatzschlauch, Reifenheber, Druckluftkartusche, Mantelheber, Ventil und so weiter verzichtet, ist bei seinem Leistungsniveau



4Frames-Produkt im Triathlon-Einsatz: An der Sattelstütze ist die Toolbox AeroRear mit magnetischem Deckel befestigt. Sie bietet Stauraum für Ersatzteile und Werkzeuge.



Till Trupke baut die im 3D-Druckverfahren gefertigten Teile zusammen.



Blick in den 3D-Drucker.

selbstredend: Die Montagezeit bei einem Unfall – Triathleten dürfen, anders als bei Radrennfahrern, keinerlei Hilfe von außen annehmen – wäre nicht aufzuholen, Frodeno würde sofort aussteigen. Spitzenfahrer wie er nutzen die im 3D-Druck produzierten Anbauteile allein aus einem Grund: Sie verbessern die Aerodynamik des Fahrrads.

Die Produktpalette von 4Frames kann sich inzwischen sehen lassen: Da gibt es aerodynamische Sattelboxen für Ersatzteile („AeroRear“ und „AeroToolbox“), Boxen für den Verstau von Energielieferanten („AeroEnergised“), ein Front-Trinksystem mit optimierter Aerodynamik („AeroEndurance“) und Zubehörteile für Flaschenhalter und Sattelstange – alles angepasst an das jeweils individuelle Fahrrad. Während Tim Stender Ansprechpartner beim Thema Entwickeln und Umsetzung neuer Projekte ist, kümmert sich Max Lesching um Social Media Marketing und um Aufbau und Pflege von Partnerschaften und Kooperationen.

Das kleine Gewerbeunternehmen wird von Tim Stenders Frau Laura kaufmännisch geführt. Die BWLerin (Masterabschluss) mit Erfahrung im Controlling ist für Stender ein „Glücksfall“, der es ihm und Max Lesching ermöglicht, die Triathlon-Szene mit immer neuen Tools für ihre Fahrräder zu versorgen. Das gilt vor allem für die in Europa führenden Canyon-Räder: „Da können wir inzwischen für alle Varianten und Ansprüche liefern.“

4Frames verkauft international über Shopify, Lieferzeit: drei bis vier Tage. Noch immer schreibt Tim Stender die Programme selber und hat auch noch jedes Produkt zur Qualitätskontrolle selber in der Hand, spätestens beim Verpacken zum Versand. Es läuft also – aber wohin? Man könnte doch auch in den normalen Fahrrad-Konsumentenbereich expandieren? Stender bremst: „Wir wollen ein gesundes Maß für unsere Nebenarbeit behalten. Wir hatten auch schon zu viele Bestellungen auf einmal gehabt, sodass wir nicht schnell genug bedienen konnten. Deswegen haben wir beschlossen, unsere Strukturen Nebenjob-gerecht zu gestalten. Wir wollen nur im skalierbaren Maß wachsen, weil ich meinen festen Job bei meinem Arbeitgeber

keinesfalls aufgeben will, denn der macht mir viel Freude und Max geht es in seinem Beruf genauso. Unser Ziel bleibt, eine gut organisierte Nebenarbeit mit einem tollen Produkt zu betreiben. Das ist auch etwas, was ich immer neben meinem Beruf gesucht hatte, deswegen reagierte ich sofort positiv auf die damalige Anfrage meines Kollegen. Ich bin Fußballer und da sagt man ja: Wer nicht schießt, schießt auch kein Tor.“



Erfolgreiche Kooperation: (v.l.) Till Trupke (Werkstatt-Beschäftigter im Wertkreis Gütersloh), Tim Stender, Emre Juzirov (Wertkreis Gütersloh), Max Lesching und Patrick Franke (Wertkreis, Fachkraft für Arbeits- und Berufsförderung).

Das trifft auch auf die schnelle Entscheidung zu, mit dem Wertkreis, wo Laura Stender arbeitet, zusammenzuarbeiten. Die Kooperation ist ein Erfolgsmodell, beide Seiten sind hoch motiviert: „Ein körperlich stark eingeschränkter Mitarbeiter, der die Lizenz für unser Programm hat, konstruiert für uns und schreibt dann auch die Druckprogramme, ein anderer Mitarbeiter baut die Produkte zusammen. Das läuft wirklich hervorragend und entlastet zudem unsere vier Minijobber, die das ja nur nebenberuflich machen.“

Es bleibt also ostwestfälisch-bodenständig bei 4Frames, da hebt keiner ab; einen guten Job zu haben und ein schönes Hobby nebenbei zu betreiben, ist Erfüllung genug. Sieht nach einer gesunden Entwicklung aus. //



Typisches 4Frames-Zubehörteil, direkt aus dem 3D-Drucker.

Werde Teil unseres Teams

Bei uns erwarten Dich hervorragende Perspektiven.
Wir suchen qualifizierte Mitarbeiter. Alle Infos auf:

schaetty.de/karriere

SCHÄTTY 40
JAHRE



TEVEX logistics

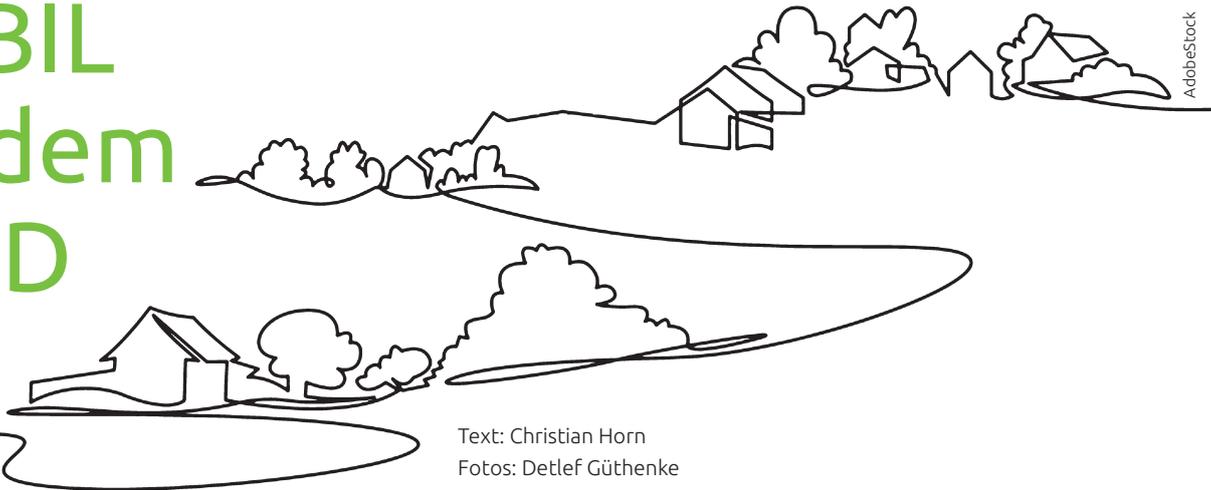
**IN OWL
VERWURZELT,
IN DER WELT
ZUHAUSE.**

CONTAINER-TRANSPORTE
VON UND NACH
OSTWESTFALEN OHNE
DIREKTE CO₂-EMISSIONEN.

Interesse geweckt?
Dann jetzt über sales@tevex.de
Kontakt aufnehmen!



MOBIL auf dem LAND



Text: Christian Horn
Fotos: Detlef Güthenke

Als einzige Kommune in Deutschland betreibt die Stadt Borgholzhausen ein Linien-E-Carsharing (LEC).

Ab 1. Juli wird das Angebot auf die Nachbarkommune Halle in Westfalen erweitert.

Der Blick aus dem Fenster verheißt nichts Gutes. Graue Regenwolken türmen sich am Horizont auf, und die ersten Tropfen prasseln bereits nieder. Auch für morgen früh sagt die Wetter App Regen voraus. Wo andere die Regenmontur aus dem Schrank holen, um am nächsten Tag halbwegs trocken zur Arbeit zu kommen, zückt Anke Braun ihr Handy und öffnet die OWLmobil App. Nur wenige Minuten später ist das Fahrzeug gebucht, das sie morgen früh nach einem fünfminütigen Fußweg trocken und bequem zu ihrem Arbeitsplatz im Stadtkern von Borgholzhausen bringen wird.

Seit April 2022 bietet die Stadt Borgholzhausen ihren Bürgerinnen und Bürgern das sogenannte Linien-E-Carsharing an, ein Service, bei dem Nutzer mit einem gültigen Nahverkehrsticket auf den definierten Linien des LEC-Liniennetzes für die Dauer von jeweils 30 Minuten kostenfrei ein Fahrzeug nutzen können. Anke Braun ist begeistert von dem Modell. „Gerade auf dem Land, wo zahlreiche Ortschaften von Bussen und Bahnen nicht beziehungsweise nur selten angefahren werden, ist das Angebot Gold wert. Vor allem im Herbst und Winter, wenn das Wetter nicht mitspielt, nutze ich das Linien-E-Carsharing regelmäßig.“ Dagegen ist die 56-Jährige im Frühjahr und Sommer viel mit ihrem E-Bike unterwegs. „Aber wofür ich mich auch entscheide, unter dem Strich sparen wir mit dem Linien-E-Carsharing viel Geld. Wir überlegen daher auch, ob wir unseren Zweitwagen nicht einfach abschaffen. Der steht sowieso nur noch im eigenen Carport.“ Sohn Phillip, der in Bielefeld studiert, nutzt dagegen eher die klassische Carsharing-Variante, um die das Angebot 2023 erweitert wurde. „Wenn Vorlesungen sehr früh angesetzt sind oder mal wieder Züge nicht fahren, buche ich mir auch ein Fahrzeug. Das ist einfach und unkompliziert, auch wenn es bei der Verfügbarkeit hin und wieder Engpässe gibt.“

Linien-E-Carsharing erweitert Nahverkehrsangebot

Anke und Phillip Braun zählen zu den rund circa 300 Menschen, die mehr oder weniger regelmäßig das Carsharing-Angebot der Stadt nutzen. Mehr als 450 Buchungen werden mittlerweile monatlich getätigt, und die Anzahl der Kilometer, die die Nutzer mit den umweltfreundlichen Elektro-Fahrzeugen der Flotte zurücklegen, hat sich seit dem Projektstart 2022 mit inzwischen rund 55.000 Kilometer nahezu verdreifacht. Eine Erfolgsgeschichte, die allerdings mit Startschwierigkeiten zu kämpfen hatte, erinnert sich Ralf Vieweg, Leiter des Fachbereichs 2 Bürgerdienste und einer der Gründungsväter des Projekts: „Gerade am Anfang war es schwierig, auch weil wir unterschätzt haben, wie erklärungsbedürftig das Produkt ist. Aber zum Glück haben uns die politischen Entscheider trotz fehlender Erfahrungswerte von Anfang an die Zeit und Unterstützung gewährt, die notwendig sind, um so ein Projekt kontinuierlich weiterzuentwickeln. Diese Geduld wirkt sich heute aus.“

Dabei ist die Idee ebenso einfach wie einleuchtend. Schließlich verkehren auch im ländlichen Raum Busse und Bahnen auf so genannten Linien. Allerdings „stranden“ Fahrgäste, die entlegene Adressen oder Orte erreichen wollen, aufgrund der häufig

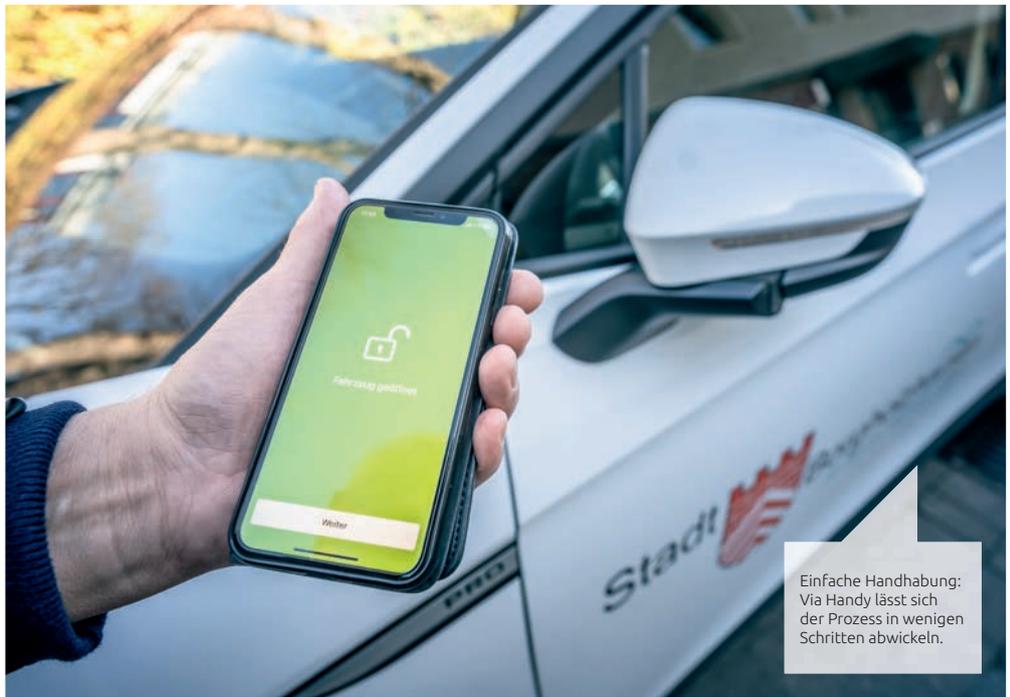
unzureichenden Gebietsabdeckung und niedrigen Taktung auf dem Land häufig an der letzten Haltestelle. Warum also diese Linien nicht durch Carsharing-Angebote erweitern beziehungsweise verlängern, dachte sich Ralf Vieweg, und entwickelte auf Basis dieser Idee ein innovatives Nahverkehrskonzept. Schon 2021, nur knapp ein Jahr nach dem Start der ersten Projektgespräche, wurde das Linien-E-Carsharing-Konzept als eines von 15 Projekten in das Förderprogramm Mobil.NRW aufgenommen– und dies „als einziges Nicht-On-Demand-Projekt“, wie sich Ralf Vieweg schmunzelnd erinnert.

Seit 2023 auch klassisches Carsharing im Angebot

Mit der Eröffnung der Mobilitätsstation in Borgholzhausen-Bahnhof erfolgte im April 2022 dann der Projektstart. Zunächst auf drei Linien konnten Nahverkehrskunden eines von insgesamt sechs Fahrzeugen für eine Linienverbindung buchen. „Die Erweiterung dieses Angebots um das klassische Carsharing, bei dem die Fahrzeuge für ein Entgelt von 45 Cent pro Kilometer für eine definierten Zeitraum von bis zu drei Tagen zur Verfügung gestellt werden, haben wir erst auf Anregung unserer Kunden vorgenommen. Im Nachhinein betrachtet



Insgesamt 12 Haltestellen sind derzeit in das Linien-E-Carsharing-Netzwerk integriert.



Einfache Handhabung: Via Handy lässt sich der Prozess in wenigen Schritten abwickeln.



Mittlerweile können die Fahrzeuge auch im klassischen Carsharing genutzt werden..



Mann der ersten Stunde: Ralf Vieweg hatte die Idee zum Linien-E-Carsharing.



Peter Thoelen engagiert sich seit 2019 für das Projekt.



Vor drei Jahren wurde die Mobilitätsstation in Borgholzhausen-Bahnhof eröffnet.

war dies sicherlich einer der zentralen Schritte in der Projektentwicklung, denn allein über das Linien-E-Carsharing hätten wir das Angebot nicht so zügig vorantreiben können“, erläutert Peter Thoelen. Der ehemalige Manager ist seit 2019 im Team und kümmert sich im Auftrag der Stadt um Werbung/Marketing, die Kommunikation und insbesondere um die Fragen der Nutzenden in den regelmäßigen Sprechstunden. Die Organisation, Bereitstellung und Betreuung der Fahrzeuge sowie der gesamte operative Betrieb liegen dagegen in den Händen der Westenergie, die die Ausschreibung 2021 für sich entscheiden konnte.

Heute sind zwölf Haltestellen und zehn E-Fahrzeuge in das Netzwerk integriert, über das sowohl Linien-E-Carsharing- als auch klassische Carsharing-Leistungen angeboten werden. Seit dem Beitritt des Ener-

gieversorgers Mainova in das Partnernetzwerk Ende 2023, laufen beide Angebote über eine einheitliche Buchungsplattform, was das Handling von Buchungen sowohl für die Betreiber als auch die Kunden deutlich leichter macht. Peter Thoelen: „Diese Umstellung und die Tatsache, dass die vier Transporter der Fahrzeugflotte seit der Erweiterung unseres Portfolios um klassische Carsharing-Leistungen deutlich stärker nachgefragt werden, haben dazu beigetragen, dass die Buchungszahlen in den vergangenen Monaten deutlich gestiegen sind. Offenbar haben wir hier die richtigen Weichen gestellt.“

Mehr Nutzer schaffen neue Möglichkeiten

Eine Entwicklung, die auch Dirk Sittig freut. Der 59-jährige Familienvater aus Westbart-



UND SO FUNKTIONIERT`S

1. Registrieren

Über <https://www.hop-on.de/landingpages/westenergieecarsharing> die persönlichen Daten eingeben, anmelden und Nutzerkonto per E-Mail bestätigen.

2. App downloaden

Über Google Play oder den Apple App Store die OWLmobil App und die Hop-on App auf das Smartphone laden.

3. Verbindung auswählen

Über die Fahrplanauskunft der OWLmobil App den gewünschten Start- und Zielpunkt sowie die geplante Fahrzeit wählen. Anschließend über „Alternative Mobilität“ auf die angezeigte Verbindung tippen und dann den Button „Buchen“ bestätigen.

4. Buchen

Nach der Bestätigung werden Nutzer auf die Buchungsplattform geleitet, wo sie sich für die Fahrt anmelden können. Ist das Fahrzeug in dem gewünschten Zeitraum verfügbar, erhalten Fahrgäste nach der erfolgten Buchung eine Bestätigungsmail mit dem Fahrzeug-Standort. Kann die Fahrt nicht angetreten werden, ist ein Stornierung im Kundenportal der Hop-on App problemlos möglich.

5. Fahrschein-Upload

Im Anschluss an die Buchung erhalten Fahrgäste eine Bestätigungsmail samt Link, der direkt zum Fahrscheinupload führt. Besitzer eines gültigen ÖPNV-Tickets können dieses hochladen und so kostenlos das Angebot nutzen.

6. Nutzung

Das Elektrofahrzeug kann am Standort mit dem Smartphone via Hop-on App geöffnet werden. Gegebenenfalls das Ladekabel abziehen, in den Kofferraum legen und losfahren.



hausen ist ein überzeugter Verfechter der Linien-E-Carsharing-Idee. „Hier draußen auf dem Land macht das Modell absolut Sinn. Meine Frau nutzt das Angebot täglich, um zu ihrer Arbeitsstelle zu kommen, und auch ich ordere ab und zu ein Fahrzeug, wenn es mal zu Engpässen kommt.“ Ihr zweites Fahrzeug haben die Sittigs inzwischen verkauft, ein Schritt, den sie bis heute nicht bereit haben. „Für die 39 Euro, die wir im Monat für das Klimaticket ausgeben, können wir jederzeit – und wann immer wir es benötigen – auf ein Fahrzeug zugreifen und sparen uns die Kosten für Energie, Reparaturen, etc. Viel besser geht es nicht, zumal das Handling inzwischen auch kinderleicht ist.“ Eine Begeisterung, die seiner Meinung nach noch zu wenig Leute teilen. „Wenn ich mich tagsüber in der Straße umschaue, sehe ich noch jede Menge geparkte Autos, die am Tag kaum bewegt werden. Offenbar glauben immer noch viele, dass sie unbedingt ein eigenes Auto benötigen. Hier würde ich mir ein Umdenken wünschen. Je mehr Menschen das Carsharing-Angebot nutzen, umso größer werden auch die Spielräume, um das System zu erweitern. Diese Chance sollten wir nutzen.“

Interkommunales Projekt startet am 1. Juli 2025

Eine Hoffnung, die mit der geplanten Erweiterung des Linien-E-Carsharings um die Nachbarkommune Halle in Westfalen ab dem 1. Juli 2025 neuen Auftrieb erhält. „Wir



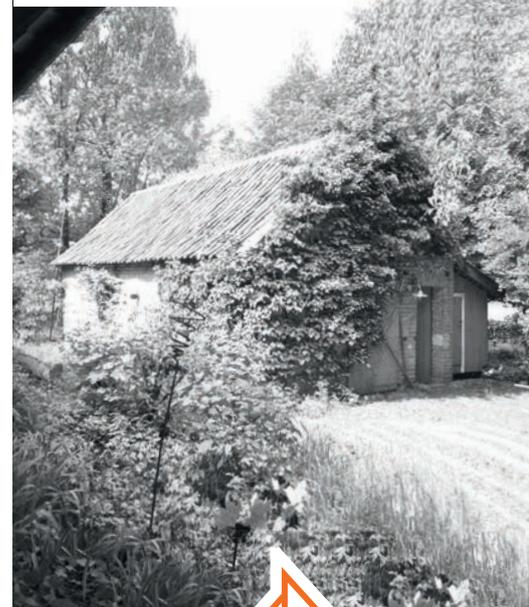
Auch die Bürgerinnen und Bürger von Westbarthausen profitieren vom Linien-E-Carsharing der Kommune.

erwarten uns von dieser Maßnahme eine Steigerung um rund 50 Prozent, das heißt auf mehr als 700 Buchungen im Monat“, setzt Peter Thoelen neue Ziele. 65 Prozent der Kosten und damit 176.430 Euro werden für die nächsten zwei Jahre über das EU-Förderprogramm LEADER finanziert, welches Finanzmittel speziell für die Förderung nachhaltiger und regionaler Projekte im ländlichen Raum bereitstellt. Die restlichen Kosten in Höhe von rund 95.000 Euro übernehmen die Projektpartner Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL) und die beiden Kommunen Borgholzhausen und Halle. Stellvertretend für die Akteure wickelt der Kreis Gütersloh als Projektträger das Förderprojekt ab. Ein Engagement, dass Kim Nadine Rother, Mobilitätsmanagerin des Kreises, ausdrücklich begrüßt: „Natürlich unterstützen wir das Projekt in Borgholzhausen und Halle, schließlich bietet das interkommunale Carsharing-Angebot eine sinnvolle und nachhaltige Alternative für die Bürgerinnen und Bürger in den Kommunen. So wird das Wohnen im ländlichen Raum wieder attraktiver und der Verzicht auf den Zweit- oder Drittwagens fällt deutlich leichter.“

Technischer Fortschritt eröffnet neue Möglichkeiten für Linien-E-Carsharing

Wie es 2027 dann mit dem Linien-E-Carsharing in Borgholzhausen weitergeht, ist noch offen. „Das hängt maßgeblich davon ab, wie sich das Projekt wirtschaftlich und strukturell weiterentwickelt. Schließlich steht es auch anderen Kommunen des Kreises frei, sich der Idee anzuschließen. Allerdings funktioniert das Konzept aus unserer Sicht tatsächlich eher im ländlichen Raum, und davon haben wir hier in der Region ja genug“, erläutern Peter Thoelen und Ralf Vieweg, die vom Erfolg des Konzepts, das noch einiges Potenzial bietet, überzeugt sind: „Die einzigen Personalkosten verursachen bislang die Fahrer, die die auf der Linie eingesetzten Fahrzeuge so rangieren, wie unsere Kunden es benötigen. Wenn wir diesen Kostenfaktor beispielsweise durch den Einsatz von autonom fahrenden E-Fahrzeugen weiter minimieren können, wird Linien-E-Carsharing zum Erfolgsmodell für die ländlichen Regionen. Bis es so weit ist, wird es sicher noch eine Weile dauern, aber ich bin sicher, dass wir hier auf einem sehr guten Weg sind.“ //

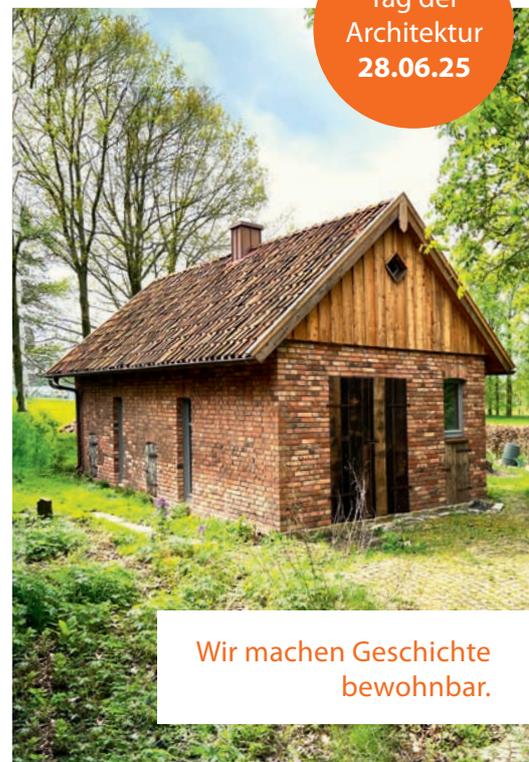
Gebäude im Dornröschenschlaf?



SPOOREN
architekten.

Spooren Architekten und Partner mbB
Grüne Straße 8 | 33330 Gütersloh
Telefon 05241 709090
info@spooren-architekten.de
www.spooren-architekten.de

Tag der
Architektur
28.06.25



Wir machen Geschichte
bewohnbar.



faktor³-Gespräch mit Marcus Stühlinger und Dirk Mutlak

„Die Zukunft der Logistik gestalten“

Interview: Markus Corsmeyer

Tevox Logistics, der international agierende Logistikdienstleister mit Hauptsitz in Rheda-Wiedenbrück, hat sich in den vergangenen Jahren zu einem ganzheitlichen Anbieter von Frische- und Ultra-Frische-Logistik entwickelt. Als Unternehmen der Premium Food Group bedient Tevox Logistics nicht nur interne Kunden, sondern hat auch ein umfangreiches Portfolio an externen Drittkunden. Im Interview mit dem Magazin faktor³ geben die Geschäftsführer Marcus Stühlinger und Dirk Mutlak Einblicke in die Unternehmensstrategie und die Herausforderungen der logistischen Zukunft.

Könnten Sie uns einen kurzen Überblick über die Geschichte und die Kernkompetenzen von Tevox Logistics geben?

Marcus Stühlinger: Als ich 2006 zu Tevox kam, waren wir primär als Werksspedition im Einsatz und zuständig für die Transportlogistik innerhalb des Konzerns, insbesondere für die Belieferung des Lebensmitteleinzelhandels und produzierender Unternehmen, sowohl in Deutschland als auch international. Über die Jahre haben wir unser externes Geschäft kontinuierlich ausgebaut. Früher hatten wir nur einen externen Kunden, mittlerweile betreuen wir über 100 verschiedene Kunden. 2010 haben wir die gesamte Containerlogistik des Konzerns übernommen und unser Leistungsspektrum um Beratungsdienste im Bereich Logistik erweitert.

Dirk Mutlak: Unser Kundenportfolio ist vielfältig und reicht von Obst- und Gemüseproduzenten bis hin zu Unternehmen, die nicht im Lebensmittelbereich tätig sind. Auch in der Importlogistik sind wir aktiv. Unsere Expertise wird nicht nur intern geschätzt, sondern auch extern nachgefragt.

Wie haben sich die Bedürfnisse Ihrer Kunden im Laufe der Jahre verändert, insbesondere im Hinblick auf Frische- und Ultra-Frische-Logistik?

Marcus Stühlinger: Um den gestiegenen Anforderungen gerecht zu werden, haben wir 2008 eine eigene Halle für Ultra-Frische-Pro-



Dirk Mutlak und Marcus Stühlinger (von links), Geschäftsführer der Tevex Logistics GmbH, im Gespräch mit faktor ³.

dukte eröffnet. Unsere Kunden verlangen immer kürzere Reaktionszeiten – vom Bestelleingang bis zur Anlieferung. Besonders im Bereich der Ultra-Frische-Logistik ist die Zeitspanne, innerhalb derer wir liefern müssen, erheblich verkürzt worden.

Mit wie vielen Rampenkontakten am Tag arbeiten Sie in Europa, und welche Herausforderungen ergeben sich daraus?

Dirk Mutlak: Jeden Tag haben wir europaweit mindestens 1.000 Rampenkontakte, die es zu disponieren gilt, so dass die Ware trotz Staus und sonstigen Verzögerungen zur richtigen Zeit beim Empfänger eintrifft.

Welche Rolle spielt Tevex Logistics als Unternehmen der Premium Food Group in Ihrem Geschäftsmodell?

Dirk Mutlak: Wir haben unsere Wurzeln im Fleischtransport und sind mit den Anforderungen der Unternehmensgruppe gewachsen. Obwohl wir eigenständig sind, profitieren wir von den Synergien innerhalb der Gruppe, insbesondere in Bezug auf Nachhaltigkeit.

Nachhaltigkeit spielt offenbar eine zentrale Rolle bei Tevex Logistics. Welche konkreten Maßnahmen ergreifen Sie?

Dirk Mutlak: Wir wollen den CO₂-Ausstoß im Straßentransport um 50 Prozent reduzieren. Auch für Containertransporte haben wir uns



Gehört zum Fuhrpark: Volvo electric mit Auflieger.

ehrzeigige Ziele gesetzt. Wir haben bereits erste Erfolge erzielt und sind zuversichtlich, unsere Ziele bis 2030 zu erreichen.

Marcus Stühlinger: Ein Beispiel für unser Engagement in der Nachhaltigkeit ist unser eigenständiges Zugsystem für Containertransporte, das wir seit über 13 Jahren erfolgreich betreiben. Mit unserer elektrischen Flotte können wir Container ohne direkte Emissionen von Ostwestfalen in die deutschen Seehäfen und umgekehrt transportieren, was uns einen wesentlichen Schritt in Richtung nachhaltiger Logistik ermöglicht.

Welche Rolle spielt das Thema Regionalität?

Marcus Stühlinger: Unsere Verankerung in der Region ist uns wichtig. Wir kooperieren überwiegend mit mittelständischen Unternehmen und Familienbetrieben aus der Region. Diese Partnerschaften sind langfristig angelegt, und wir bieten für unsere eigenen Beschäftigten attraktive Arbeitszeitmodelle, um sowohl hiesige als auch Fachkräfte aus der EU und Drittländern zu gewinnen.

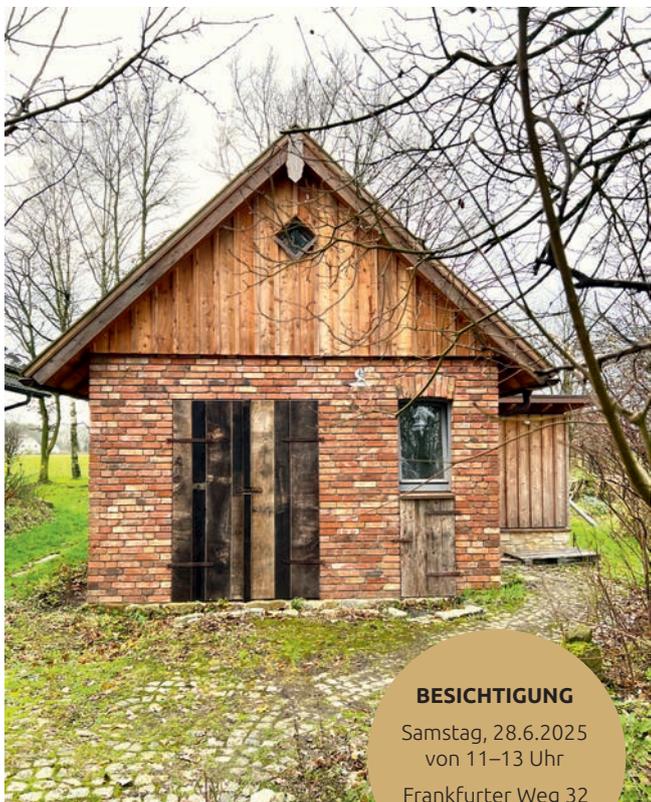
Sie setzen auf moderne Technologien wie Telematiksysteme. Wie helfen diese Technologien, die Effizienz zu steigern und die Kosten zu senken?

Dirk Mutlak: Unsere Fahrer schätzen es, wenn ihre effiziente und ressourcenschonende Fahrweise durch Telematiksysteme transparent wird und incentiviert werden kann. Auch können wir so die Kühlkette lückenlos in Echtzeit überwachen und sicherstellen.

Ein Ausblick in die Zukunft ...

Marcus Stühlinger: Die digitale Transformation und der technologische Fortschritt sind unerlässlich für unsere Branche. Wir sehen Herausforderungen als Chancen, um uns zukunftssicher aufzustellen. Der Wandel ist notwendig, um die Anforderungen, die an uns gestellt werden, erfolgreich zu meistern. Mit ihrem klaren Fokus auf Frische- und Ultra-Frische-Logistik positioniert sich Tevex Logistics nicht nur als Teil der Premium Food Group, sondern als wichtiger Akteur in der gesamten Logistiklandschaft. Nachhaltigkeit und die effiziente Nutzung moderner Technologien sind zentrale Pfeiler unseres Geschäftsmodells. Wir wollen auch in Zukunft auf Innovationen und Wachstum setzen. //

SPOOREN ARCHITEKTEN: innovative Ansätze im Fokus



Ansicht Nordost Fertigstellung 2024.

BESICHTIGUNG

Samstag, 28.6.2025
von 11–13 Uhr

Frankfurter Weg 32
33775 Vermold

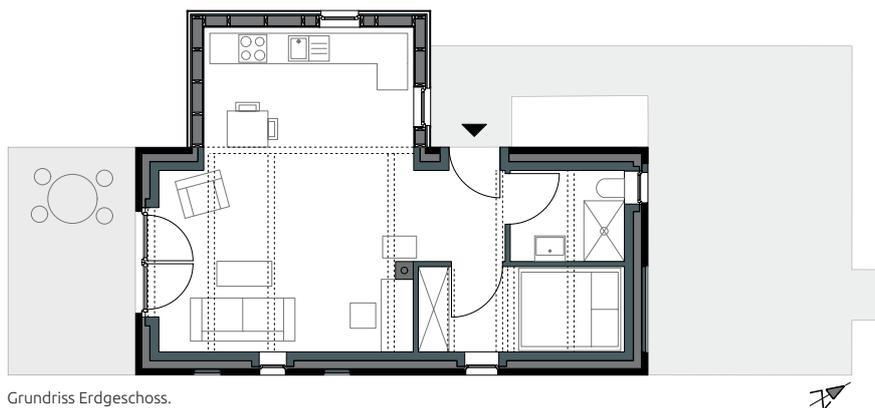
Tag der Architektur in Nordrhein-Westfalen

Der „Tag der Architektur“ lädt auch in diesem Jahr dazu ein, sich von neuer und erneuerter Architektur inspirieren zu lassen. Am 28. und 29. Juni öffnen 156 Wohnhäuser, Quartiere, Gärten und Grünanlagen in 80 Städten und Gemeinden ihre Türen. Unter dem Motto „Vielfalt bauen!“ präsentiert sich das größte bundesweite Architecturevent Deutschlands und bietet den Besuchern die Möglichkeit, ein breites Spektrum aktueller Bauprojekte zu erkunden. Von Tiny Houses bis hin zu großen Bürokomplexen – die Vielfalt der Architekturen in Nordrhein-Westfalen ist unverkennbar. Für das Architekturbüro Spoores stehen zwei bemerkenswerte Projekte, die innovative Ansätze in der Architektur verkörpern, im Fokus.

Tinyhouse im Schweinestall

In Vermold wird eine ehemalige Hofstelle zum Schauplatz eines besonderen Umbaus. Hier sorgt der Besitzer bereits in den 1990er-Jahren für eine nachhaltige Zukunft, indem er Photovoltaikanlagen am Haupthaus installieren lässt. Um Platz für die nächste Generation zu schaffen, erfolgt der Umbau des alten Schweinestalls zu einer Wohneinheit.

Mit einer Fläche von nur 43 Quadratmetern geht das Projekt unter dem Motto „Weniger ist mehr“ neue Wege. Die Umnutzung der versiegelten Fläche zu Wohnraum, die bewusste Reduzierung der Wohnfläche und eine hocheffiziente energetische Hülle sind dem Bauherrn ein großes Anliegen. Im Inneren wird die Holzbalkendecke entfernt um einen großzügigen Raum zu schaffen, während die Bestandssparren von innen sichtbar bleiben. Neue Innenwände aus recycelten Bestandsziegeln bilden den Sanitär- und Schlafbereich. Den bereits vorhandenen Anbau ersetzt ein Holzständerbau mit Holzfassade.



Grundriss Erdgeschoss.



Ansicht Nordost 2020.



Ansicht Nordost Bauphase 2023.



Grundriss Erdgeschoss.



Vorderhaus 2024.



Umbau Hospiz und Palliativ-Verein Gütersloh e.V 2009.



Wohnhaus 2008.



Blick aus dem Garten 2015.

Umbau und energetische Sanierung des Gebäudes des Hospiz- und Palliativ-Vereins Gütersloh e.V. in Bauabschnitten

Den Hospiz- und Palliativ-Verein Gütersloh e.V. gibt es seit mehr als 30 Jahren. Vor 16 Jahren hat dieser das stationäre Hospiz „Mit Herz und Hand“ eröffnet, um dort schwerstkranke Menschen in ihrer letzten Lebensphase aufnehmen zu können. Die Gäste und ihre Zugehörigen werden hier begleitet und unterstützt.

Auf einem großzügigen Grundstück in Gütersloh wird ein ehemaliges Kanzlei- und Wohngebäude umgebaut, mit Räumen für den ambulanten Hospizdienst und das stationäre Hospiz. Der Umbau erfolgt in mehreren Bauabschnitten, wobei das Hauptaugenmerk auf der Anpassung der Gebäude an die Bedürfnisse der neuen Nutzung sowie auf energetischen Optimierungen liegt. Das ursprünglich als Anwaltskanzlei errichtete Vorderhaus bleibt zunächst unverändert,

während das Hinterhaus energetisch saniert und der eingeschossige Mittelbau zurückgebaut und durch ein zweites Geschoss erweitert wird. Durch die vorausschauende Planung erfüllt die 2009 erfolgte Sanierung auch heute noch die energetischen Anforderungen. In dem neuen Bereich und dem bestehenden Hinterhaus entstehen zunächst sieben barrierefrei zugängliche Gastzimmer mit Blick auf den Garten sowie weitere für den Pflegebereich erforderliche Räume. Im Jahr 2013 wird ein aufgeständerter Anbau am Vorderhaus ergänzt, der zusätzlichen Raum für ein achtes Gastzimmer und eine überdachte Außenterrasse bietet.

2017 folgten zwei neue, eingeschossige Pavillons, die sich nahtlos in den Garten einfügen. Das „Haus im Garten“ wird für Beratungs- und Trauergespräche, Team-Sitzungen und als Schlafmöglichkeit für den zweiten Nachdienst genutzt. Der zweite Pavillon bietet Hauswirtschaft- und Lagerräume.

Im Jahr 2024 wird eine umfassende energetische Sanierung des Vorderhauses, mit den Räumen des ambulanten Hospizdienstes und der Verwaltung, realisiert. Dabei liegt der Fokus auf der Verbesserung der Gebäudehülle, um den Energieverbrauch nachhaltig zu reduzieren. Die Maßnahmen umfassen die Modernisierung von Fassade, Fenstern, Türen, Kriechkeller und Dach, wobei eine hybride Luft-Wasser-Wärmepumpe die bestehende Gas- und Photovoltaikanlage ergänzt. Die besondere Herausforderung in diesem Projekt liegt in der Durchführung der Sanierung bei laufendem Betrieb sowohl des stationären Hospizes und aller anderen Bereiche des Vereins, wobei stets insbesondere die Bedürfnisse der Gäste berücksichtigt werden. Sorgfältige Planung und enge Absprachen ermöglichen, dass die Versorgung und Betreuung während der gesamten Bauphase aufrechterhalten werden kann. //



AdobeStock

DIE TWE-REAKTIVIERUNG

Innovationsprojekt oder Rohrkrepiierer?

Text: Thorsten Wagner-Conert

Wer sucht, wird kaum noch fündig: Wann tauchte die Idee erstmalig auf, die alte TWE-Strecke von Verl über Gütersloh nach Harsewinkel zu reaktivieren? Sie geistert jedenfalls deutlich länger als nur ein Jahrzehnt durch den Kreis, sie hat schon viele Menschen in Parteien, Behörden und Verbänden beschäftigt. Nach ursprünglichen Planungen sollten die Züge längst wieder fahren. Doch bis jetzt ist das Vorhaben nicht mehr als nur ein sehr umfangreicher Papiertiger, mit dem sich die Bezirksregierung (neben vielen anderen Institutionen) herumschlägt. Gedanken zu einer Idee, die nicht auf die Schiene findet:

Das Ansinnen ist an sich kein schlechtes: Mehr Verkehr runter von der Straße und rein in den Öffentlichen Personen-Nahverkehr. Das gelingt häufig in Deutschland – und es gelingt vorzugsweise auf stillgelegten Strecken, deren Infrastruktur nicht nur erkennbar, sondern auch noch in relativ gutem Zustand ist.

Im Kreis Gütersloh erscheint die Situation anders:

Die größtenteils eingleisige Strecke mit einer Gesamtlänge von 25,7 Kilometern führt über 77 Bahnübergänge, über elf Eisenbahnüberführungen und an elf Haltepunkten oder Bahnhöfen entlang. Die Ertüchtigung von Gleisanlagen, Haltepunkten und Übergängen sollte ursprünglich 34,5 Millionen Euro kosten. Mittlerweile taxiert man den Wert auf 110 Millionen Euro, ohne dass bisher eine Schuppe Erde bewegt worden wäre. Der aufs Dreifache gestiegene Betrag berücksichtigt weder die angedachten Mobilstationen mit weiteren ÖPNV-Angeboten noch Zug-Material.

Die neun für die Zukunft geplanten Haltepunkte erweisen sich als relativ starr – und sie haben mit einem Hindernis von höchster Stelle zu rechnen: Nach heutigem Stand ist die Deutsche Bahn nicht bereit, der neuen TWE eine Passier- und Haltemöglichkeit im Gütersloher Bahnhof anzubieten. Allein an diesem Punkt könnte das mit Ladehemmungen gespickte Projekt scheitern. Weitere Hürden zeichnen sich ab.

Die bisher geplanten Haltepunkte sind in Harsewinkel der Bahnhof und Marienfeld, in Gütersloh sind es Blankenhagen, der Hauptbahnhof (der ggf. laut DB nicht zur Verfügung steht), die Carl-Miele-Straße, das Freizeitbad Die Welle, Spexard. In Verl schließlich sind die Eiserstraße und der Bahnhof angedacht.

Das ganze Projekt soll 3.100 Autofahrten täglich einsparen. Das klingt nicht nach

besonders viel, auch wenn die interessierte (in diesem Fall grüne) Politik aus der Zahl gleich millionenfache Fahrkilometer errechnet, die ersetzt werden könnten.

Als die Gedankenspiele um die TWE 2.0 angingen, war das Internet noch ein gemächliches Medium, das E-Bike alles andere als ein Verkehrsmittel, das es mal zur Massenbegeisterung bringen würde – und das Homeoffice war ein unbekannter Begriff und kaum möglicher Arbeitsort, da Corona erst noch kommen und uns die berufliche Isolation lehren sollte.

Was anfangen mit diesen Erkenntnissen? Zu prüfen wäre, ob die Mobilitätsbedürfnisse, die einst festgestellt wurden, um Planungen aufzunehmen, heute noch in ähnlichem Umfang vorhanden sind.

Apropos E-Bike: Der Aktionsradius von Radfahrenden ist durch elektrische Unterstützung oder gar elektrische Antriebe deutlich gewachsen. Die Räder bringen zwei Interessen zueinander: Individuelles Unterwegssein einerseits und ökologisch gutes Handeln andererseits sind Vorteile, die den TWE-Planungen zur Konkurrenz gereichen.

Die schneller gewordene Zweirad-Mobilität führte zu einem Einwurf in der jüngeren Vergangenheit, der zwar nicht neu, aber im Vergleich zum TWE-Projekt herrlich unaufwändig ist: Auf der vorhandenen Infrastruktur, in diesem Fall dem Gleisverlauf, solle ein Radschnellweg realisiert werden, fordern umweltbewegte Bürger. Gelungene Beispiele für umgewidmete Bahntrassen gibt es im Kreis: Zwischen Rheda-Wiedenbrück und Rietberg verbindet ein solcher Radweg die beiden ehemaligen Landesgartenschau-Orte. Ein weiterer lässt sich radelnd erreichen, wenn man sich von Rietberg aus auf den Weg macht, zum Landesgartenschau-Gelände nach Schloß Neuhaus.

Und dann ist das noch einmal die Frage nach dem lieben Geld: Ja, die geplante, revitalisierte TWE soll finanziert sein – wenn auch nicht die Anschlusslösungen und die Züge selbst. Vor aller Knappheit in den öffentlichen Haushalten verlangt das Geldausgeben auch den moralischen Blick darauf: Ist es in Ordnung, einen dreistelligen Millionen-Betrag in die Hand zu nehmen, ohne in der Bedarfsanalyse für die „neue“ TWE veränderte Lebens- und Arbeitsgewohnheiten in den Blick

genommen zu haben – und ohne zu wissen, ob die Einschätzungen von einst unserem heutigen Alltag noch entsprechen?

Bis zum heutigen Tag ist viel Zeit ins Land gegangen, es ist viel Aufwand für das Projekt geleistet worden – für ein Projekt, das es immer noch nicht weg vom Schreibtisch hin zur Realisierung geschafft hat.

Wir sollten ehrlich sein im Wunsch nach der Umwelt gegenüber adäquatem Verhalten: Folgt das TWE-Projekt einer Ideologie, koste es, was es wolle? Schafft dieses Projekt einen wirklichen Nachhaltigkeitsbeitrag bei gleichzeitig gesicherter Wirtschaftlichkeit? Und lassen sich die Investitionen tatsächlich wieder reinholen, wie in der Vergangenheit suggeriert wurde? Oder springen wir hier auf einen Zug auf, der zunächst den ganz großen Schluck aus der Subventions-Pulle braucht, um anschließend mit Ach und Krach halbwegs wirtschaftlich unterwegs zu sein?

Diese Fragen verdienen in der Beantwortung Tempo, damit das TWE-Projekt in all seiner mühsamen Entwicklung nicht wieder überholt wird von veränderten privaten Mobilitätsbedürfnissen und von sich verändernden Anforderungen in der Arbeitswelt. Sind die Gedanken mit positiven Antworten zu versehen, dann sollten die Planer den Schlafwagen im TWE-Projekt abkoppeln und schnell zu Taten kommen. Wenn aber die Erkenntnis wächst, dass das Projekt von morgen heute noch mit Annahmen von gestern geplant wird, dann ist es an der Zeit, die Pläne abzuhaken und mit zeitgemäßer, wirtschaftlicher und ökologisch richtiger Mobilitätsstrategie neu zu denken.

Wenn es zur ehrlichen Innovation nicht reichen sollte, ist Kapitulation schließlich keine Schande. //

Ein bisschen *Belle Époque* auf Rädern

Text und Fotos: Thorsten Wagner-Conert



Grafisch schlicht: Das Miele-Auto-Logo.



Macht Eindruck: Miele-Qualität auf vier Rädern.



Unaufgeregt perfekt: Motorentechnik.

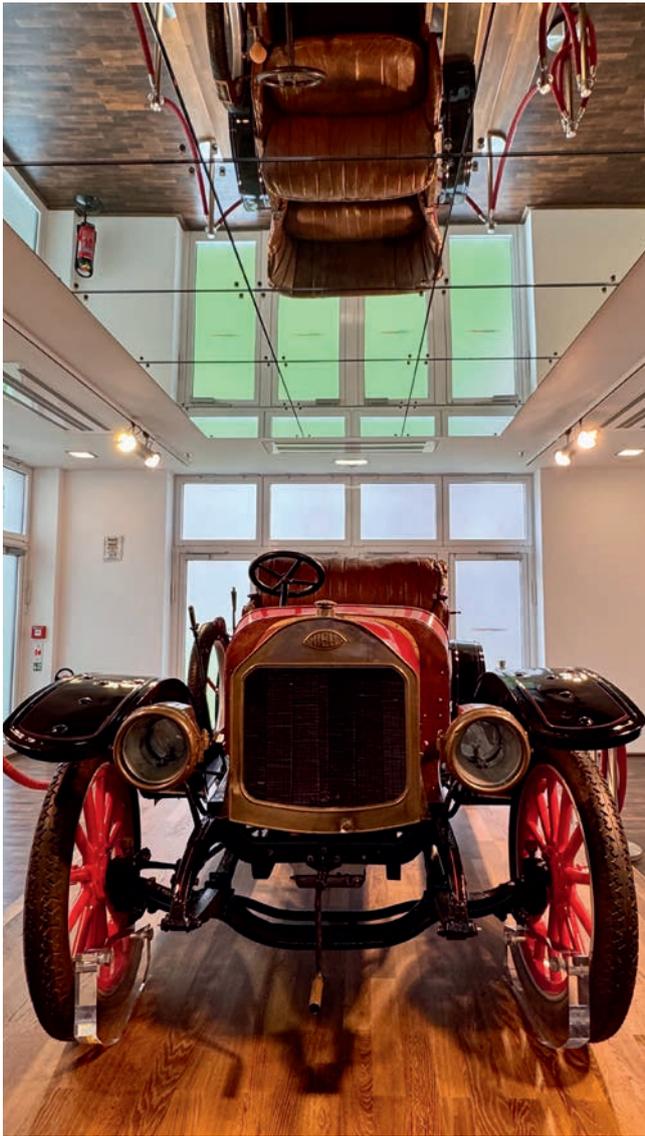
1913 im Deutschen Reich: Die damals größte Stauanlage, die Möhneseetal Sperre, wird nach fünfjähriger Bauzeit eingeweiht. In Leipzig wurde zum hundertjährigen Jubiläum der Schlacht das Völkerschlachtdenkmal eingeweiht. Richard Wagner wäre 100 Jahre alt geworden; ihm zu Ehren entstand die erste Filmbiografie überhaupt. Der Bäcker Karl Albrecht senior wurde Brothändler und legte so den Grundstein für das Handelsimperium Aldi. Und in München gründete ein Karl Rapp die Rapp Motorenwerke GmbH, den Vorgänger von BMW. Derweil in Gütersloh: Carl Miele sen. und Reinhard Zinkann waren schon mittendrin in ihrer automobilen Ära, die allerdings auch nur von 1912 bis 1914 währte.

Technik-Pioniere

80.000 Mark hatten die Herren an die Seite gelegt, um sich neben der Fertigung von Milchzentrifugen, Butterfässern und Waschmaschinen ein weiteres Standbein zu erschließen. Im Juli 1911 teilten sie kurz und knapp mit, die Fabrik vergrößern zu wollen, um sich auch dem Automobilbau zu widmen. Im ersten Jahr nahm sich das Geschäft so gut an, dass man die Produktionsfläche verdoppeln musste. Doch schon bald erkannten die Technik-Pioniere kaufmännisch vorausschauend, dass der langfristige Kapitalbedarf für die Automobilproduktion ihre Möglichkeiten übersteigen würde. Und so endete das kleine technische Abenteuer nach dem Bau von insgesamt 125 Miele-Tourenwagen am 26. Februar 1914.

Zuvor hatten Carl Miele und Reinhard Zinkann im wahren Wortsinn richtig Gas gegeben: Beim Dampfkessel-Überwachungs-Verein Paderborn beantragte die Firma Miele eine Typenbescheinigung, die dem Unternehmen am 23. März 1912 vom Regierungspräsidenten von Minden ausgestellt wird.

Mutig stiegen die Gründer gleich mit einer Modellpalette ein: Drei verschiedene Fahrzeugtypen wurden entwickelt und produziert. K1, K2 und K3 nannte man die und bot sie in unterschiedlichen Ausführungen als Zwei- und Viersitzer, als Phaeton und Doppel-Phaeton, als Landulet, als Limousine und Kasten-Lieferwagen an.



Offen komfortabel: Das Auto-Unikat.

Auf Spektakuläres verzichtet

Für die Pionierarbeit im Automobilgeschäft hatten sie bei Miele einen begnadeten Tüftler als Experten: Oskar Klemm verlieh dem K1 20 PS, dem K2 und dem K3 28 PS, letzterem aber einen längeren Radstand. Auf Spektakuläres verzichtete der Konstrukteur, nicht aber auf Zuverlässiges: Drei Bremsen gab er den Miele-Autos mit – eine als Fußbremse ausgelegte Getriebeklemme und zwei, die auf die Hinterräder wirkten. Von reichlich groß bemessenen Lamellenkühlern wurde in der Werbung geschwärmt, die bei heißesten Sommertagen und Bergfahrten ausreichen sollten. Im Vergleich zu anderen Autos der Zeit hatten die Miele anstelle von Holz- Stahlspeichenrädern.

Die Herren Miele und Zinkann selbst sollen sich damals für die Vermarktung engagiert haben. In und um Gütersloh herum machten sie Werbefahrten, in Zeitungsanzeigen lobten sie „höchstvollendete Konstruktion, Präzisions-Arbeit, vornehme Form und geschmackvolle Ausstattung.“

Zwischen 5.100 und 7.900 Mark kosteten die 60 bis 80 Stundenkilometern schnellen Fahrzeuge, die auch auf Rallyes Eindruck machten.

80 Autos waren am Start

Dazu gehörte das damals wohl prestigeträchtigste deutsche Autorennen: 1912 meldeten die Produzenten eines ihrer ersten gefertigten

Autos zur Teilnahme an der vom Kaiser-Bruder organisierten Prinz-Heinrich-Fahrt an. 1.400 Kilometer von Minden bis nach Frankfurt am Main galt es zu überwinden, 80 Autos waren am Start. Den Platz am Steuer übernahm Chefkonstrukteur Oskar Klemm. Der K1 wurde Zweiter – aber nur wegen einer Reifenpanne. Ansonsten funktionierte alles zuverlässig und damit so gar nicht selbstverständlich für die Zeit. Aus dem Erfurter Magazin „Stahrad und Automobil“ stammt das Zitat: „Wo der Miele-Wagen gezeigt wird, löst er Bewunderung aus und ergötzt Herz und Auge jedes Kenners. Es darf behauptet werden, daß keine Automobilfabrik in der gleichen Zeit die Erfolge erzielt hat, die Miele-Automobile seit der Zeit ihrer Einführung aufzuweisen haben.“

Die Miele verkauften sich nicht nur in Westfalen und Deutschland, sondern auch nach Brasilien, Frankreich, Österreich-Ungarn, Russland und sogar nach Uruguay.

Nicht selten passiert es, dass heutige Besucher des Miele-Museums im Gütersloher Werk aus dem Staunen nicht herauskommen. In den Köpfen der Gäste ist oft der Eindruck, den die Marke Miele heute macht – als Hersteller sogenannter weißer Ware mit höchstem Technologie- und Qualitätsanspruch. Das Museum erweitert diesen Eindruck um unterschiedlichste Produkte, die in ihrer jeweiligen Zeit einen Markt hatten: Neben Melktechnik, Küchenschrank und vielen anderen Überraschungen finden sich auch Fahrräder (von denen in unserer Gegend noch reichlich herumfahren), Motorfahrräder, Mopeds und Motorräder der Marke Miele – und somit viele Zeitzeugen von Mobilität made in Gütersloh.

Geschichte einzigartig wie das Auto selbst

Am Ende der Ausstellung dann steht in kräftigem Rot, präsentiert wie ein Kronjuwel, das Miele-Auto da, das in den 1990er-Jahren den Weg nach Gütersloh zurückfand. Eingefasst von roten Samt-Pfosten-Seilen, hat es eine besondere Wirkung auf seine Betrachter. Die Farbkombination von rot, schwarz und Messing fasziniert. Die Geschichte, die zur Rückkehr an seinen Herstellungsort führte, ist einzigartig wie das Auto selbst:

Vielleicht war es ein Marketinggag, vielleicht aber auch eine echte Herzensangelegenheit der seinerzeitigen Unternehmenschefs Rudolf Miele und Dr. Peter Zinkann, als die Firma 1991 mit einer auffälligen Suchaktion an die Öffentlichkeit ging: „Gesucht: Das Miele-Auto!“ stand da auf einer Art Flugblatt. Etwas augenzwinkernd wurde die Ausführung des Autos mit „Westfälische Präzisionsarbeit“ beschrieben – und als besonderes Kennzeichen wurde angegeben: „Robust und langlebig wie alles von Miele“. Für sachdienliche Hinweise lobte Miele immerhin insgesamt 5.000 DM aus.

1995 kam dann der entscheidende Tipp – aus Norwegen. Miele kaufte das Auto zu einem nicht genannten Preis zurück. Der Miele-Oldie mit der Fertigungsnummer 311 hat eine lückenlose Historie: Am 12. April 1913 wurde das Auto an Anton Benz (ausgerechnet!) aus Offenbach verkauft, der es 1921 an den Taxiunternehmer Gunnar Hansen veräußerte. Das Auto bekam eine norwegische Zulassung mit der Nummer A-5141. Schon ein Jahr später übernahm das Fahrzeug ein Carl Mathisen, der es 1925 an die Chauffeursschule Brandt in Oslo weitergab. Ab 1927 wurde das Auto von Chauffeur Nestor Christiansen gefahren. Der letzte norwegische Besitzer übernahm das Auto von einem Verwandten im Jahr 1960, um es 1965 restaurieren zu lassen.

Am 8. Januar 1996 kam das Miele-Auto auf einem LKW „back to the roots“. Seitdem steht es im Miele-Museum und löst immer wieder diese zwei Fragen aus: „Miele hat auch Autos gebaut?“ Und: „Wo die anderen Autos wohl sind?“

Rudolf Miele, Dr. Peter Zinkann, viele Mitarbeitende und Schaulustige hatten das lange verschollene Stück zuvor in Empfang genommen. Vom Zustand des Autos waren sie nicht überrascht: Miele-Qualität eben. //

Zurück in die Zukunft,

oder: Vorwärts in die Vergangenheit

Der Erstkontakt zum hier beheimateten Baker Stanhope findet in einer perfekten Werkstatthalle statt, die darauf schließen lässt, dass es das Auto sehr gut hat bei seinem Schloß Holte-Stukenbrocker Besitzer.

Das Fahrzeug wirkt beim ersten Anblick wie eine Kutsche, der die Deichsel fehlt. Stilvoll steht es da, offen mit faltverdeck und Lederpolsterung mit zwei Plätzen. Ein Auto aus einer anderen Zeit.



Der Baker - wie Kutsche ohne Pferd.



Nummernschild trifft auf Ästhetik.

Text und Fotos: Thorsten Wagner-Conert

Über einen kleinen Stromer aus der automobilen Frühzeit

Die aktuelle Debatte um E-Mobilität wird auf der argumentativen Holperstrecke geführt. Mal dreht sie sich um begrenzte Reichweiten, dann um ein mangelhaft ausgebautes Netz an (Schnell-)Ladesäulen, dann um den hohen Anschaffungspreis für solch ein Auto – und wieder ein anderes Mal um die Alternativlosigkeit, will man sich von den fossilen Brennstoffen verabschieden und einer umweltfreundlicheren Mobilität zuwenden. Wobei „Holperstrecke“ ein gutes Stichwort ist. Auf der wird sich das älteste, im Kreis Gütersloh zugelassene Gefährt früher bewegt haben:

Ein Baker von 1903 – ein Elektro-Auto.

Gebaut wurde es von Baker Electric in Cleveland/Ohio, dem seinerzeit größten Hersteller von elektrisch angetriebenen Autos. Auch Erfinder Thomas Edison bezog sein erstes Auto von dort.

Dem Schloß Holte-Stukenbrocker Baker hat der Hersteller ungefähr 1,5 PS und einen 24 Volt-Antrieb mitgegeben, der damals für eine Reichweite von circa 50 Meilen (um die 80 Kilometer) sorgte. Das klappt heute auch noch, allerdings mit zeitgemäßen Blockbatterien, wie sie auch Golf Carts bewegen. Ungefähr zehn bis zwölf Meilen bringt der Baker in der Stunde (nicht ganz 20 km/h). Mit etwas Glück, vollgeladenen Batterien und bergab kommen auch schon mal gut 30 Stundenkilometer zustande – dann ist aber auch wirklich Schluss.

Der Oldtimer-Enthusiast lernte sein späteres Baker-Exemplar beim „London-Brighton-Run“ im Jahr 2000 kennen. Seit 1896 gibt es diese Wettfahrt, nach Veranstalterangaben ist es die älteste Motorsportveranstaltung der Welt. Sie entstand, nachdem der „Red Flag Act“ aufgehoben worden war. Die Regel, auch als „Locomotive Act“ bekannt, schrieb vor, dass motorisierten Fahrzeugen immer ein Fußgänger mit roter Flagge vorausgehen hätte.

Mit dem damaligen Baker-Eigentümer tauschte der Deutsche dort Adressen aus, „so, wie das unter Besitzern ganz alter Autos durchaus üblich ist“. Das Interesse war wohl längst geweckt, schließlich war der Schloß Holte-Stukenbrocker zwischen alten Autos aufgewachsen – und selbst damals mit einem Benzinwagen von 1899 unterwegs.

Einige Zeit später rief der englische Baker-Mann in Deutschland an, schilderte, dass er wohl langsam zu alt für sein Hobby sei und bot das Auto an. Man wurde sich einig, und es dauerte nicht lange, da reiste der Baker im geschlossenen Anhänger aufs Festland nach Ostwestfalen-Lippe.

Wie ist ein engagierter Oldtimer-Sammler motiviert? Geht es um das Haben wollen, die Leidenschaft für ein bestimmtes Modell oder um die Komplettierung einer Sammlung? „Je älter, desto besser“, äußert sich der neue Baker-Besitzer. Das Oldtimer-Hobby sei schwierig zu beschreiben: „Es gibt ja schönere und praktischere neue Autos – und doch zieht’s einen immer wieder zu den alten Autos hin.“

Und der Baker sei halt ein praktisches Auto als Elektroauto. „Man steckt den Stecker rein, legt den Hebel um, kann losfahren. Benzinzer aus der Zeit sind wesentlich komplizierter in Betrieb zu nehmen. Da vergeht schnell eine halbe Stunde, bevor man überhaupt auf der Straße ist.“

Das E-Auto aus einer anderen Zeit und die E-Auto-Diskussion heute sind entfernte Verwandte, folgt man den Schilderungen des Baker-Fans: „Das E-Auto damals hatte natürlich auch ein paar Nachteile – vielleicht ähnlich wie heute. Das war ein typisches Stadtauto wegen der Reichweite. In der Stadt war halt damals schon Elektrizität vorhanden zu der Zeit. Und: E-Autos damals waren unheimlich teure Autos. Aber sie waren praktisch – also wie heute.“ Der Mann sieht



Bakers überschaubarer Laderaum.

nicht so sehr die Entscheidung gegen den Verbrenner und für das Elektroauto, er nimmt an: „Auch heute wird sich am Ende das passende Auto für die passende Situation durchsetzen.“

Die Eigentümerfamilie liebt den Baker, tourt manchmal am Wochenende – so, wie andere mit dem Fahrrad – damit in den Nachbarort zur Eisdielen. Und dann und wann geht’s auch auf eine Oldtimer-Veranstaltung. Da trifft man Gleichgesinnte mit Benzin im Blut (oder eben unter Strom) und hat sofort das gemeinsame Thema.

Nach 25 Jahren darf es in diesem Jahr aber auch mal wieder ein weiter entferntes Ziel sein: „Bonhams London to Brighton

Veteran Car Run“ (so heißt der Event ganz offiziell) am ersten Sonntag im November wartet. Engländer holen dann ihre ganz alten Autos von vor 1905 aus dem Stall. Damit starten sie morgens bei Sonnenaufgang in London, um bei Sonnenuntergang in Brighton nach 90 Meilen (das sind gut 140 Kilometer) im Ziel anzukommen. Für Autos, die um die zehn bis zwölf Meilen in der Stunde leisten können, ist das beachtlich. Und für Teilnehmende wie auch für die Zuschauer ist es ein Fest: Viele Engländer werfen sich dann stilecht in viktorianische oder edwardianische Schale. Nicht so unser reisender Oldtimer-Fan aus Schloß Holte-Stukenbrock: Schiebermütze und Lederjacke gingen ja schon mal ok, „aber in London wird es der Thermoanzug sein. Die Engländer sind hart im Nehmen, aber ein Deutscher hält etwas anderes um die Jahreszeit im offenen Auto ja nicht aus.“

London sei nun mal näher als das Baker-Herkunftsland, die USA. „Es gibt solche Zeitgenossen, die machen auch Weltumrundungen mit ihrem Auto. Vielleicht nehme ich mir das mit 65plus auch mal vor“, sagt der Oldtimer-Mann und freut sich auf seine Zukunft mit der automobilen Vergangenheit. //

Unser Podcast-Service:

Du nimmst auf, den Rest erledigen wir – gerne auch für Unternehmen vor Ort!

Konzeption, Beratung,
Produktion und Distribution
aus einer Hand.

Mit uns ganz leicht On Air!

**HIER
GIBT'S WAS
AUF DIE
OHREN ...**



LOKALWERKSTATT

Agentur für Kommunikation

Keine Zeit, dich mit dem ganzen Technik-Kram zu beschäftigen und alles selbst zu machen? Dann bist du bei uns richtig. Wir übernehmen die vollständige Erstellung und Einrichtung deines Podcasts bis zur Veröffentlichung auf allen relevanten Plattformen.



AUFSTEIGEN EINSTEIGEN ANKOMMEN

Die Radstation Rheda bietet Schutz fürs Rad und Chancen für Menschen

Text: Tatjana Wanner . Fotos: Detlef Güthenke

Sichere Stellplätze, flexible Services – und ein starkes Konzept zur sozialen Integration: Die Radstation Rheda steht exemplarisch für eine zukunftsfähige Mobilitätsinfrastruktur, insbesondere an Bahnhöfen. In Kombination mit Qualifizierungsangeboten und nachhaltigen Lösungen zeigt sich, wie Mobilität und gesellschaftliche Verantwortung zusammengehen.

Wie alles begann

Die Geschichte der Radstationen in Deutschland reicht zurück bis in die frühen 1990er-Jahre. Angestoßen durch das zunehmende Bedürfnis nach wettergeschützten und sicheren Fahrradabstellplätzen, insbesondere in Verbindung mit dem öffentlichen Nahverkehr, wurde – inspiriert von niederländischen Vorbildern – 1992 in Bielefeld die erste Fahrradstation des Landes eröffnet. Grundlage war die Initiative lokaler Fahrradverbände und der Wunsch, bestehende Infrastrukturen weiterzuentwickeln.¹

Es folgten weitere Städte, allen voran Münster, das 1999 mit einer groß angelegten Radstation am Hauptbahnhof Maßstäbe setzte. Seitdem haben sich Radstationen in ganz Deutschland etabliert, besonders in Nordrhein-Westfalen. Heute sind sie aus einem integrierten Mobilitätskonzept kaum wegzudenken: Sie verbinden das Fahrrad mit dem ÖPNV, ermöglichen neue Mobilitätsformen wie E-Bikes oder Lastenräder – und bieten zunehmend auch Dienstleistungen an, von der Reparatur bis zur Vermietung.

Radstation Rheda: Mobilitätsbaustein und Beschäftigungsprojekt

In Rheda-Wiedenbrück gibt es seit 2003 direkt am Bahnhof eine barrierefreie Radstation. Ein Transpondersystem ermöglicht Pendlerinnen und Pendlern, ihre Fahrräder 24/7



Tagir Dzhanbatyrov und Stephan Stiens in der Werkstatt der Radstation Rheda.

sicher und geschützt abzustellen. Im Auftrag der Stadt Rheda-Wiedenbrück betreibt der Verein Pro Arbeit die Radstation, ein regionaler Bildungsträger mit fast 40 Jahren Erfahrung in der beruflichen Qualifizierung und Integration.

Der Verein reagierte zum Zeitpunkt seiner Gründung auf steigende Arbeitslosigkeit in der Region und verfolgt

seitdem in enger Zusammenarbeit mit dem Jobcenter Kreis Gütersloh das Ziel, Menschen auf dem Weg in Beschäftigung zu begleiten – darunter Langzeitarbeitslose, junge Menschen ohne Ausbildungsplatz oder Geflüchtete. Für den Verein Pro Arbeit war der Anspruch von Anfang an klar: Arbeit ist mehr als Erwerb. Sie stiftet Sinn, strukturiert den Alltag und schafft gesellschaftliche Teilhabe. „Ein Beispiel, wie Menschen aus der Unterstützung kommend hier bei uns einen Platz in der Arbeits- und Alltagswelt finden, ist Tagir Dzhanbatyrov. Er kam als Flüchtling zu Pro Arbeit, hat dort von 2009 bis 2014 eine Berufsausbildung gemacht und ist heute stellvertretender Leiter des Fahrradbereichs“, erläutert Klaus Brandner, Parlamentarischer Staatssekretär a. D. und Vorstandsvorsitzender von Pro Arbeit e. V.

Dienstleistungen rund ums Rad

Die Radstation Rheda bietet derzeit 240 Stellplätze, von denen rund 180 von Berufspendlerinnen und -pendlern sowie Schülerinnen und Schülern dauerhaft genutzt werden. Auch Tageskundschaft nutzt das Angebot – etwa zehn Personen täglich. Neben dem klassischen Stellplatzangebot profitieren die Kunden von einer Reihe ergänzender Leistungen. Dazu zählen ein 24-Stunden-Abgabe-Service für Reparaturaufträge, der Verkauf gebrauchter Fahrräder sowie neuer und gebrauchter Ersatzteile, die Möglichkeit, Räder zum Beispiel für touristische Unternehmungen auszuleihen und eine kostenlose Lufttankstelle. In unmittelbarer Nähe zur Radstation befindet sich außerdem eine E-Bike-Lademöglichkeit.

Für Reparaturen steht qualifiziertes Personal bereit, das auch im Bereich E-Bike-Technik geschult ist. Stellplatzmieterinnen und -mieter, die außerhalb der Öffnungszeiten kommen, können den Reparaturauftrag schriftlich einreichen. Nach Möglichkeit ist das Fahrrad repariert, bis die Auftraggebenden von der Arbeit zurückkommen. Hinzu kommen die sogenannten ‚Aufbauräder‘: Aus gespendeten Alt-Fahrrädern entstehen durch fachgerechte Aufarbeitung verkehrssichere und preiswerte Gebrauchträder. „Damit werden wir unserem Ziel gerecht, nicht nur sozial und integrativ, sondern auch nachhaltig zu wirken“, betont Katja Oehl-Wernz, Geschäftsführerin von Pro Arbeit e. V. Sie erwähnt außerdem, dass der Verein zusätzlich Träger der Radstation in Oelde im Kreis Warendorf ist.

Reale Arbeitswelt als Sprungbrett

In Rheda arbeiten zwei Fachkräfte im Wechsel. Ergänzt wird das Radstation-Team durch Teilnehmende aus Maßnahmen oder Auszubildende. Unter Anleitung übernehmen sie einfache Reparaturen, beraten Kundinnen und Kunden oder lernen das Buchungssystem kennen. Die Radstation ist damit ein Zweckbetrieb, der eine reale Arbeitssituation vorhält und die Teilnehmenden bestmöglich auf den Arbeitsmarkt vorbereitet. „Es ist uns wichtig, dass die Arbeit hier so realitätsnah wie möglich ist“, so Katja Oehl-Wernz. Das bedeutet: Dienstleistungsqualität, Verlässlichkeit und Kundenzufrie-

¹Vgl. „Historische RückKlick“ des Stadtarchivs Bielefeld: <https://historischer-rueckclick-bielefeld.com/2017/07/01/01072017/>, zuletzt abgerufen am 2.5.2025

denheit stehen im Vordergrund. Nicht selten entdecken Teilnehmende dabei eine neue berufliche Perspektive – etwa in der Fahrradtechnik – oder finden über interne Netzwerke Anschluss an andere Projekte des Trägers. „Das, was wir hier machen, muss so gut sein, dass die Bürgerinnen und Bürger gerne zur Radstation kommen, gut beraten und technisch qualifiziert bedient werden. Also alles andere als eine soziale Spieglecke – so nah wie möglich am Markt“, ergänzt Brandner.

Kurze Wege, starke Wirkung

Ein Vorteil in Rheda ist die räumliche Nähe zur vereinseigenen Räderwerkstatt unter der Leitung von Stephan Stiens an der Ringstraße. Nur zwei Kilometer entfernt, bietet sie zusätzliche Kapazitäten für Reparaturen, Ausbildung und Logistik. Gleichzeitig wirkt die Radstation auch über ihren eigentlichen Zweck hinaus. Sie ist Anlaufstelle für Pendlerinnen und Pendler, Auskunftsort für Bahnreisende, sozialer Treffpunkt – und nicht zuletzt ein Ort, an dem das Bahnhof-



Die Radstation Rheda befindet sich links vom Bahnhofsgebäude.

sumfeld mitgepflegt wird. „Wenn da mal eine Kippe liegt, wird sie aufgehoben“, heißt es pragmatisch aus dem Team.

Ausblick: Mobilität weiterdenken

Die Radstation Rheda versteht sich als Teil der lokalen Verkehrswende – und als Baustein eines modernen Standorts. „Die Radstation als 24/7-Fahrradgarage mit gut ausgebildeten Mitarbeitenden sowie moderner Technik auszustatten und darüber hinaus weitere Service-Angebote zu entwickeln, das ist für uns Mobilität auf der Höhe der Zeit“, so der Vorstandsvorsitzende Klaus Brandner. Perspektivisch sind Kooperationen mit Unternehmen denkbar, etwa durch vom Arbeitgeber finanzierte Stellplätze oder von Pro Arbeit e. V. entwickelte Workshops zu Themen wie „Fahrradreparatur“ oder „nachhaltige Mobilität“.

„Letztlich geht es darum, die letzten Kilometer bequem mit dem Fahrrad machen zu können – und der Bedarf ist da, das zeigt die hohe Auslastung unserer Radstation“, unterstreicht Oehl-Wernz. Dennoch sehe sie weiteres Potenzial, vor allem bei besser abgestimmten Bahnverbindungen. Denn je attraktiver der öffentliche Verkehr, desto eher steigen Menschen auf Kombinationen aus Bahn und Fahrrad um.



Tagir Dzhanbatyrov, Stephan Stiens, Klaus Brandner und Katja Oehl-Wernz (v. l.) vom Verein pro Arbeit e. V.

RADSTATIONEN IM KREIS GÜTERSLOH

Die drei Radstationen im Kreis Gütersloh erleichtern im Alltag den Umstieg auf das Fahrrad und sind wichtige Bausteine für eine nachhaltige und integrierte Mobilitätsstrategie in der Region.

RADSTATION RHEDA

- » **Ort:** Bahnhof Rheda
- » **Stellplätze:** 240
- » **Betreiber:** Pro Arbeit e.V.
- » **Angebote:** Gesicherte Stellplätze, Reparaturservice inkl. E-Bikes, Fahrradverleih (inkl. Lastenrad), Verkauf gebrauchter Räder, 24/7-Abgabe-Service, E-Bike-Ladestation, Lufttankstelle



RADSTATION GÜTERSLOH

- » **Ort:** Bahnhof Gütersloh
- » **Stellplätze:** 160
- » **Betreiber:** Stadt Gütersloh
- » **Angebote:** Gesicherte Stellplätze, Buchung über radbox.nrw



RADSTATION HALLE

- » **Ort:** Bahnhof Halle (Westf.)
- » **Stellplätze:** 175
- » **Betreiber:** INTAL Bildung und Beruf gGmbH
- » **Angebote:** Reparaturen, Vermietung, Parken, Beratung, Verkauf von Gebrauchträdern, Geschenkgutscheinservice //



KAUF, VERMIETUNG UND ERRICHTUNG VON



Logistik-, Lager- und Produktionshallen

Flächen von 10 bis 500.000 Quadratmetern

Sie verfügen über ein Industrie- bzw. Gewerbegrundstück und/oder einen Betrieb und möchten verkaufen und evtl. weiterhin als Mieter im Objekt verbleiben?

Setzen Sie Ihren Besitz in Wert um und profitieren Sie von der Erfahrung und der Kompetenz eines leistungsstarken Projektentwicklers.

WESTKÄMPER

■ **Industriehallenvermietung** ■ **Baubetreuung** ■ **Gewerbeimmobilien**

Ludger Westkämper GmbH
Uthofstraße 40 . 33442 Herzebrock-Clarholz . Telefon 05245 9 29 77-0 . Mobil: 0171-7102428
E-Mail: lw@westkaemper-gmbh.de



Interview: Christian Horn
Fotos: Detlef Güthenke

RAUS AUF'S LAND

Laut einer Studie der Bertelsmann Stiftung gewinnt der ländliche Raum für viele Menschen wieder an Attraktivität. Woran das liegt und ob sich der Trend auch im Kreis Gütersloh durchsetzt, hat faktor³ Hannah Amsbeck gefragt, Soziologin und Mitarbeiterin im Zentrum für Datenmanagement.

Frau Amsbeck, viele Menschen in Nordrhein-Westfalen zieht es offenbar wieder raus aufs Land. Was sind die Hauptgründe für diese Entwicklung?

Nach den Urbanisierungstendenzen zu Anfang dieses Jahrtausends beobachten wir tatsächlich in den zurückliegenden Jahren ein Comeback des ländlichen Raums. Diese Wanderungsbewegungen von den Städten auf das Land hat unterschiedliche Gründe, die von Region zu Region und Kommune zu Kommune variieren können. Dennoch konnten wir zwei zentrale Treiber identifizieren: Zum einen sind die Wohn- und Energiekosten in den Städten und Ballungszentren so gestiegen, dass es für viele Menschen interessant und oft auch notwendig ist, über ihren Wohnstandort nachzudenken bzw. diesen zu verlegen. Gleichzeitig eröffnet die im Zuge der Corona-Pandemie entstandene Möglichkeit der Home-Office-Arbeit vielen Menschen die Option, ortsunabhängig zu arbeiten. Beide Motive, oft auch in Kombination miteinander, sind die treibenden Kräfte hinter dieser Entwicklung.

Welche Regionen in Nordrhein-Westfalen profitieren am meisten von dieser Entwicklung?

Die Analyse der Wanderungsdaten für den Zeitraum 2020 bis 2021 zeigt, dass aktuell die sehr ländlichen und vor allem eher ländlichen Kreise und Gemeinden Wanderungsgewinne aufweisen. Der dahinter liegende Trend zur räumlichen Dezentralisierung, der sich bereits vor der Pandemie abzeichnete, hat sich weiter verstärkt und reicht mitt-

lerweile vielerorts über die Ränder der Stadtregionen hinaus. Damit Menschen ihren Wohn- und Lebensmittelpunkt allerdings in ländliche Regionen verlegen, müssen vor Ort bestimmte Rahmenbedingungen vorliegen, angefangen von Kindergärten und Schulen bis hin zu Nahverkehrsangeboten und digitaler Infrastruktur.

Wie fällt die Wanderungsbilanz für den Kreis Gütersloh aus, der als „eher ländlich“ eingestuft ist?

Auch der Kreis Gütersloh profitiert von den Wanderungsbewegungen aufs Land, wenn auch geringfügiger als das Bundesland Nordrhein-Westfalen. So liegt der Wanderungssaldo im Jahr 2023 im Kreis bei +7,1, während er im Bundesland NRW +8,3 beträgt. Anders sieht es dagegen bei der Bevölkerungsentwicklung seit 2011 aus: hier fließen auch die sogenannten natürlichen Salden, also Geburten und Sterbefälle in den Kommunen mit ein, da wächst der Kreis Gütersloh mit +6,3 deutlich stärker als viele andere Städte und Kommunen in NRW. So liegt der Landesdurchschnitt lediglich bei +3,7. Im Klartext: Auch im Kreis Gütersloh verzeichnen wir mehr Todesfälle als Geburten, aber bei weitem nicht in dem Maße wie an vielen anderen Orten in Nordrhein-Westfalen.

Gibt es Kommunen im Kreis, die besonders von der Zuwanderung profitieren?

Tatsächlich liegen Halle in Westfalen und Borgholzhausen in dieser Statistik mit +11,0 bzw. +10,4 weit vorne. Offenbar werden diese Kom-



Sieht derzeit keine Anzeichen für eine Trendwende: Hannah Amsbeck vom Zentrum für Datenmanagement bei der Bertelsmann Stiftung.

munen von vielen Menschen aus den unterschiedlichsten Gründen als wohn- und lebenswerte Umgebung wahrgenommen. Dagegen liegen prosperierenden Kommunen wie beispielsweise Verl und Gütersloh Stadt mit +4,9 und +5,3 weit zurück, das heißt hier wandern zwar nach wie vor mehr Menschen zu als ab, aber im Vergleich zu anderen Kommunen im Kreis sind es weniger. Die Gründe für diese Entwicklung sind nur schwer zu benennen, da uns weiterführende Informationen zu den Wanderungsmotiven im Kreis Gütersloh fehlen.

Welche Motive neben den bereits Genannten könnten noch eine Rolle spielen?

Die Entscheidung, wo sich jemand niederlässt, kann eine Vielzahl von Gründen haben. Neben Kostengründen und beruflichen Motiven geht es auch um Themen wie Infrastruktur, Digitalisierung und Mobilitätsangebote auf dem Land. Aber auch so genannte „weiche“ Faktoren spielen oft eine große Rolle. So haben wir festgestellt, dass Menschen, die in jungen Jahren die Kommune verlassen haben, nach ihrer Ausbildung, dem Studium oder ersten beruflichen Stationen häufig wieder in ihre Heimatregion zurückkehren, in den Kreis von Familie, Freunden und Bekannten. Dass die Zahl der Rückkehrer allerdings so hoch ist, gehörte zu einem der überraschendsten Ergebnisse unserer Studie.

Welche Rolle spielt in diesem Zusammenhang die Zuwanderung ausländischer Mitbürger?

Tatsächlich eine ganz Entscheidende. Schon seit Jahren sterben in Deutschland mehr Menschen, als geboren werden. Ohne die Zuwanderung aus dem Ausland, die 2022 einen neuen Höhepunkt erlebt hat, wäre die Bevölkerungsentwicklung hierzulande schon seit langem rückläufig. Diese Entwicklung spiegelt sich auch im

Kreis Gütersloh wider. Bis auf Harsewinkel, die einen geringfügig positiven natürlichen Saldo haben, sind in allen Kommunen die Sterberaten höher als die Geburtenraten. Dass wir im Kreis dennoch ein Bevölkerungszuwachs zu verzeichnen haben, verdanken wir vor allem der Zuwanderung.

Die Studie ist bereits vor zwei Jahren erschienen. Was ist in der Zwischenzeit passiert?

Nach der Veröffentlichung 2023 haben wir gleich das nächste Projekt in Angriff genommen und eine Bevölkerungsvorausberechnung erstellt, die im April 2024 erschienen ist. Unabhängig davon würden wir gerne die Arbeit an der Wanderungsstudie fortführen. Dafür bräuchten wir allerdings aktuelle Daten aus dem dafür zuständigen Forschungsdatenzentrum in Rheinland-Pfalz. Allein können wir ein solches Projekt nicht stemmen. Insofern sind wir hier auf externe Unterstützung angewiesen.

Wie sieht denn Ihre persönliche Einschätzung aus: Wird sich die Wanderungsbewegung von der Stadt aufs Land in den nächsten Jahren fortsetzen?

Dass ist tatsächlich nur schwer einzuschätzen, da Wanderungsbewegungen in der Regel wellenförmig erfolgen und ohne eine fundierte Datenbasis kaum prognostiziert werden können. Allerdings sehe ich aktuell keine Indikatoren, die darauf hinweisen, dass sich dieser Trend grundlegend ändern bzw. umkehren würde. Die Kosten in den Städten und Ballungszentren steigen, und auch wenn das Thema Home-Office aktuell immer wieder diskutiert wird, bietet es nach wie vor vielen Menschen die Chance, mobil von zuhause aus ihrem Beruf nachzugehen. Daher glaube ich nicht, dass sich die Situation kurzfristig ändern wird. //

CIAO VESPA!

Italienisches Lebensgefühl
auf zwei Rädern ...

Text: Markus Corsmeyer
Fotos: Detlef Güthenke

Es war ein wunderschöner Frühlingstag, als sich die Mitglieder der Vespa-Gruppe „Vespa fahren“ zu einem ganz besonderen Ausflug versammelten. Ziel: der legendäre pilzförmige 60er-Jahre Kultimbiss in Borgholzhausen, der perfekt zur Retro-Ästhetik ihrer geliebten Vespas passte. Diese Ausfahrt war nicht nur ein einfacher Ausflug, sondern mal wieder ein Beispiel der Gemeinschaft und der Leidenschaft für das markante Zweirad.



Bild oben: Nostalgie: die italienischen Klassiker vor dem 60er-Jahre Imbiss in Borgholzhausen. Zwischenstopp für die Vespa-Freunde.

Bild links: Raffaele Papatatti, Mitgründer der Vespa-Gruppe.

Bild unten: Gruppenbild mit Vespa.





Unterschiedliche Modelle, bunter Mix.



Voll restaurierte Vespa PX 200, Jahrgang 1981.



Tacho einer Vespa V 50 Rundlicht aus dem Jahre 1969 mit Original-Kilometerstand.

Italienische Kultur auf zwei Rädern

Raffaele Paparatti (50), neben Thomas Siegmann aus Gütersloh einer der Initiatoren der Gruppe: „Vespas sind mehr als nur Roller. Sie sind ein Lebensgefühl, ein Stück italienische Kultur auf zwei Rädern!“ Als Enrico Piaggio 1946 die erste Vespa präsentierte, hätte niemand gedacht, dass 79 Jahre später so viele dieser zeitlosen Klassiker über die Straßen rollen würden. Für Raffaele, der seit 1978 in Deutschland lebt, ist die Vespa – im wahrsten Sinne des Wortes – eine „wunderbare Möglichkeit, Lebensfreude zu erfahren.“

Die Gruppe wurde 2021 gegründet, nachdem Raffaele aus gesundheitlichen Gründen den vorherigen Vespaclub verlassen musste. Zusammen mit Thomas Siegmann fand er Gleichgesinnte, die die Liebe zur Vespa mit ihm teilen. Mit mehr als 30 Mitgliedern – vom 22-jährigen Vespa-Neuling bis hin zu älteren Fahrern über 60 – zelebriert die Gruppe das Gemeinschaftsgefühl und den Spaß am Fahren, ganz ohne Verpflichtungen. Bei den meisten Mitgliedern dominieren alte Vespas, und sogar eine Lambretta findet sich in den Reihen.

Absolute Hingabe

Die Fahrt nach Borgholzhausen war geprägt von lässigen Stopp-Pausen, fröhlichen Gesprächen und dem unverwechselbaren Sound der Vespa-Motoren.

Raffaele selbst hat im Laufe der Jahre seine Sammlung auf sieben Vespas reduziert, darunter eine PK XL, eine PX und mehrere V50-Modelle, die alle in bunten Retro-Designs erstrahlen. Sein Traum bleibt die Faro Basso, die er vielleicht eines Tages sein Eigen nennen wird. Diese Hingabe spiegelt sich im Know-how wider, das er sich als gelernter Automechaniker selbst angeeignet hat.



Rückfahrt Richtung Gütersloh: Zwischenstopp in Borgholzhausen ist beendet.



Auch eine Lambretta LI, Baujahr 1962, ist am Start (vorne links).

Auf die Frage, was als Nächstes auf dem Programm steht, verrät Raffaele: „Eine gemeinsame Fahrt zur Nordsee steht an! Und vielleicht wagen wir uns auch nach Italien. Wer weiß?“

Die Gruppe „Vespa fahren“ ist mehr als nur eine Ansammlung von Zweirad-Enthusiasten. Sie verkörpert das italienische Lebensgefühl – Freiheit, Stil und die Freude am Fahren. Mit jedem Kilometer, den sie gemeinsam zurücklegen, wachsen die Freundschaften und werden unvergessliche Erinnerungen geschaffen. Es bleibt spannend, wohin die Reise mit den geliebten Vespas als nächstes führt ... //

Mademoiselle



Was für ein Prachtstück: Christian Westerhelweg verehrt seine 95 Jahre alte Terrot.

... oder die alte Französin

Sie ist uralt und bildschön, vereint französische Elegance mit deutscher Ingenieurskunst – kurzum: Die 95 Jahre alte Terrot von Christian Westerhelweg ist eine Klasse für sich. ❤️

Text: Jessica Kaup . Fotos: Detlef Güthenke



Ein „Likör“ für die alte Dame? Mit einem Additiv im Tank schnurrt die „Mademoiselle“ wie ein Kätzchen.

Wenn die silbrig-schwarze Französin mit heiserer Stimme über den Asphalt knattert, zieht sie alle Blicke auf sich, und nicht ohne Stolz präsentiert sie ihr gelbes Markenlogo auf tannengrünem Hintergrund: Terrot. Ein renommierte Hersteller aus Nordfrankreich, der einst Strickmaschinen herstellte, bevor er sich mit deutschem Know-how und einem kaufmännischen Kompagnon auf die Konstruktion angesagter Zweiräder konzentrierte. Die F 50-250 Sport kommt also aus gutem Hause.

Passion für besondere Fahrzeuge

„Ich liebe besondere Fahrzeuge“, sagt Christian Westerhelweg aus Isselhorst und berichtet von seiner Passion für alles Außergewöhnliche auf Reifen und dass ihn Geschichte im Allgemeinen und Geschichten alter Mehräder im Besonderen faszinieren.

So nimmt er nicht nur im Sattel der alten Französin, sondern auch auf den Sitzen von Frau „Lehmann“ also der Le Mans (850 - Guzzi) oder seines antiquarischen Miele-Rads Platz. „Ich staune darüber, wie die ja eigentlich simple Technik meiner Zweiräder die Zeit überdauert. Sie haben allesamt viele Jahre auf dem Buckel, aber mit einer ordentlichen Portion Pflege und mindestens ebenso viel Liebe tun sie auch heute noch ihren Dienst“, erzählt der Heizungsbau-Installateur und von seiner Ehrfurcht vor solch langlebiger Technik.

Stolze 11 PS bringt die luftgekühlte Zweitakterin auf die Straße, verbraucht zehn Liter Sprit auf 100 Kilometer und saust stolze 70 km/h in der Spitze. Wenn es dunkelt wird, leuchten ihre Scheinwerfer in warmem Gelb statt dem kalten, nach der StVO aber eigentlich obligatorischem Weiß.

Altes bewahren

Ich bringe es auch nicht übers Herz, ein schnödes Kennzeichen auf den traditionsreichen Corpus zu schrauben, schmunzelt Westerhelweg, zeigt auf das handgefertigte Original und zieht ein modernes Nummernschild aus der Tasche seiner patinierten Lederjacke in dunklem Braun, das gemeinsam mit cognacfarbenen Boots und gleichfarbigem Helm sein Biker-Outfit anno dazumal komplettiert. „Das bin dich der alten Dame schuldig, dass ich mich für sie ein wenig in Schale schmeiße“, legt der 57-jährige Wert auf einen respektvollen Umgang mit dem Alter.

Auch ein Lappen befindet sich stets in seinem Handgepäck, denn eine gewissen Inkontinenz lässt das betagte Gefährt mit fettgeschmiertem Getriebe hin und wieder tröpfeln.

„Neulich haben mich zwei junge Polizisten angehalten: Ich dachte, nun gibt’s Ärger wegen der alten Plakette, doch die interessierten sich für den TÜV – und den habe ich nach abenteuerlichem Hin und Her tatsächlich bekommen.“ Es gelte dort, so der Oldtimer-Liebhaber, der Spruch zum Prüfer: „Wenn du die kontrollieren willst,

mach sie selber an“ – insofern entfiel die Probefahrt ... Aber sie ist ja tiptopp in Schuss, die Maschine, und blank gewienert sowieso.

Gemächliches Glück

Zwar tritt Westerhelweg von Haus aus gerne richtig aufs Gas, muss bei Mademoiselle, wie sie liebevoll genannt wird, aber immer den langen Bremsweg einkalkulieren. „Bei uns geht es nicht von null auf hundert und zurück, das funktioniert dem Alter entsprechend eher gemächlich.“ Deshalb fährt man auch nur flach und „nicht weiter, als dass man den Kirchturm vom nächsten Dorf immer noch sehen kann ...“ Schließlich ist die treue Gefährtin nicht vor Pannen gefeit und auch schonmal durch einen Kolbenklemmer außer Gefecht gesetzt.

Richtig aus dem Häuschen war Christian Westerhelweg übrigens, als er kürzlich beim Traditionstreff an der Brocker Mühle in Herzebrock einen Fahrer traf, dessen Maschine ebenfalls 1930 gebaut wurde. „Die Mademoiselle ist ja selbst für einen Oldtimer schon wirklich alt – und so trifft man Jahrgangs-Kolleginnen absolut selten. „Das war für mich wie ein Sechser im Lotto!“ //

AUFGEBEN IST

Die Geschichte der Boxers David Kerkmann



David Kerkmann, entschlossen und konzentriert.

KEINE OPTION

Text: Markus Corsmeyer . Fotos: Detlef Güthenke

David Kerkmann steht im Ring, das Licht der Arena reflektiert sich auf seiner Haut. Die Menge tobt, die Luft ist geladen mit Energie und Erwartung. Er steht am Point of no Return. Sein Fokus ist komplett auf seinen Gegner gerichtet. Es gibt kein Zurück mehr

Seine Eltern wollten es nicht

„Ich bin Boxer geworden, weil es etwas mit meiner Vergangenheit zu tun hat“, sagt David ernst. In einem Elternhaus, in dem Entscheidungen von anderen getroffen wurden, brannte in ihm der Wunsch, sich selbst auszudrücken, seinen eigenen Weg zu finden. Der Wunsch, Boxsport zu betreiben, war stark, aber seine Eltern wollten das nicht. Heimlich, unter dem Radar, begann David im Boxclub Gütersloh zu trainieren, auf der Neuenkirchener Straße. Dies war der erste Schritt auf seinem langen Weg, der in den Ring führen sollte.

Als Teenager besuchte er Tanzkurse, um seine Leidenschaft auszuleben, doch der Drang zu boxen, ließ ihn nie los. Mit 18 Jahren zog er nach Dortmund, um eine Ausbildung zum Physiotherapeuten zu machen. In diese neue Welt flüchtete David. Dort fand er nicht nur neue Freundschaften, sondern auch den Anschluss an das Boxen. Es war der Moment, in dem seine reife Leidenschaft erwachte. Doch die ersten Wettbewerbe standen noch in weiter Ferne. Er trainierte unermüdlich, gepusht von einer inneren Stärke, die ihn nie im Stich ließ.

Chance auf Profidebut

Nach dem Abschluss ging es für David nach Mallorca. Die Insel bot ihm einen willkommenen Abstand von Gütersloh, doch das Feuer in ihm war nicht erloschen. In einem Spa-Bereich eines 5-Sterne-Hotels begann er zu arbeiten und fand gleichzeitig Zeit, um wieder ins Boxtraining einzusteigen. Die Liebe zum Boxen war allgegenwärtig, auch in der Ferne.

Die Rückkehr nach Deutschland führte ihn nach Bad Wildungen und Niedersachsen, wo er schließlich seine wahre Bestimmung fand. Ein Manager sah sein Potenzial und bot ihm die Chance auf ein

Profidebut. Mit einem Herz voller Hoffnung und einer Prise Zweifel betrat er die Rattenfängerhalle in Hameln vor 2.000 begeisterten Zuschauern. Der Moment, auf den er so lange hingearbeitet hatte, war endlich da. Der erste Kampf – es lief nicht gut für ihn. Doch wie ein Krieger, der nie aufgibt, nutzte David seinen unvorhersehbaren Schachzug und entschied den Kampf für sich. So begann seine Karriere mit 19 aufeinanderfolgenden Siegen, im Ring und im Leben.

Nicht nur Gewinnen, sondern auch Strategie

„Leidenschaft ist das Boxen, aber Physiotherapie ist die Existenz“, sinniert er, während er sich auf die nächsten Herausforderungen vorbereitet. David weiß, dass es nicht nur um das Gewinnen geht, sondern auch um die Strategie, sowohl im Boxing als auch im Leben. „Aufgeben ist keine Option“, wiederholt er wie ein Mantra, bereit, jeden Kampf auf seine Art zu kämpfen.

Kerkmanns Erfolg hindert ihn nicht daran, bescheiden zu bleiben. Er hat die Top 100 der Weltrangliste erreicht und bei Kämpfen in Österreich – unter anderem gegen den Deutsch-Türken Ramazan Barmann – seine Siege weiter ausgebaut. Unterstützt von seiner Familie und seinen Freunden, die ihn nicht nur als Kämpfer, sondern auch als Vater sehen, geht er mit breiter Brust und unerschütterlichem Glauben an sich selbst in jeden Kampf. Seine Töchter, die mit dem Boxsport aufgewachsen sind, begleiten ihn. Sie deuten an, dass sie seinen Mut bewundern und sich kaum von den Kämpfen erschüttern lassen – es ist Teil ihres Lebens.

Sein Traum: Boxen in den USA

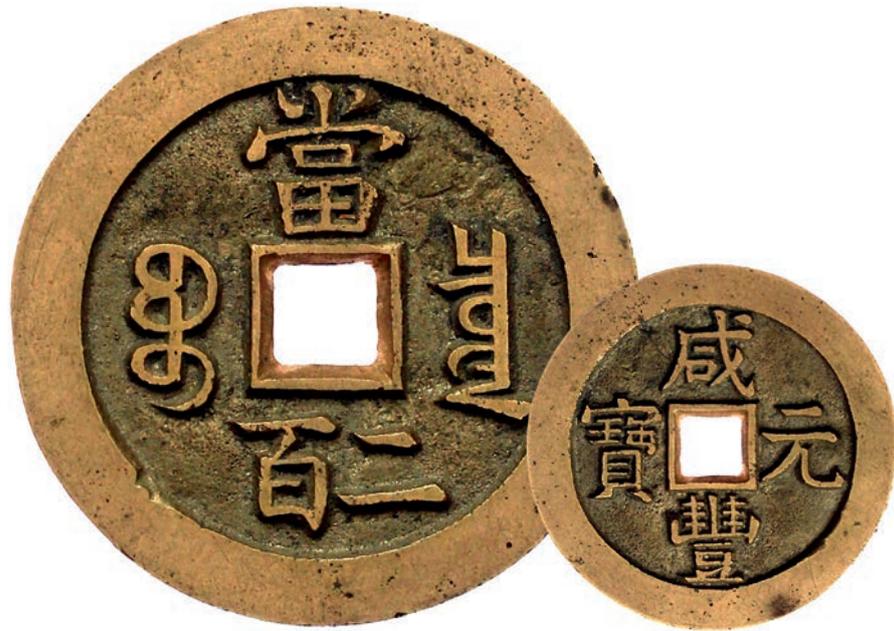
Sein Traum, einmal in den USA zu boxen, schwebt über ihm wie ein leuchtender

Stern, und mit jedem Sieg rückt er diesem Ziel näher. Er ist ein Champion, der die WBU-Weltmeisterschaft im Supermittelgewicht und den Titel des WBC-Europameisters gehalten hat, doch die Anerkennung bleibt nie allein bei den Titeln stehen. Es sind die Erfahrungen und die Tiefe seiner Kämpfe, die ihn wirklich definieren. Aktuell wird David von seinem Coach Nico Wilke (Boxsport Bielefeld e.V.) trainiert. Mit ihm erreichte er 2023 in sehr spektakulären Kämpfen den Europameistertitel der Weltverbände WBC und WBF im Mittelgewicht.

David Kerkmann ist mehr als nur ein Boxer – er ist ein kämpferisches Beispiel für Willenskraft, Ausdauer und den Glauben an das, was möglich ist, wenn man niemals aufgibt. Wie ein Krieger zieht er in seinen Kämpfen los, bereit, alles zu geben. Und in der Ecke warten gelegentlich seine Töchter. David Kerkmann ist der unermüdliche Boxer, der durch jede Prüfung hindurchgeht, damit er eines Tages seine Geschichte auch in den USA erzählen kann. //



Der Champion mit seinen Gürteln.



SENSATION IN DER NUMISMATIK

Eine einmalige Rarität für 285.000 Euro

Ein unscheinbares Los, ein spektakulärer Ausgang: Die 167. Teutoburger Münzauktion GmbH im März 2025 hielt für Sammler und Fachleute ein unverhofftes Highlight bereit. Unter der Losnummer 525 wurde eine äußerst seltene Bronzeguss-Münze zu 200 Cash aus der Regentschaft des chinesischen Kaisers Wen Zong (1851–1861) angeboten – mit einer Geschichte, die selbst erfahrene Numismatiker ins Staunen versetzte.

Diese Münzen sind eigentlich bekannt für ihre Beizeichen Halbmond und Punkt, die sie als Auftragsarbeiten für den Qing Hui Prinzen Ke Qin kennzeichnen. 1854 in der berühmten Pekinger Münzstätte „Boo Chiowan“ gegossen, dienten sie dazu, die Soldzahlungen des Prinzen sicherzustellen. Dafür ließ Ke Qin eigens drei neue Manufakturen errichten, die ab Juli 1854 mit der Prägung begannen. Doch die Produktion wurde schon am 24. Juli desselben Jahres wieder eingestellt – Kupfermangel ließ das ambitionierte Vorhaben scheitern. Bislang waren weltweit nur Exemplare mit diesen Beizeichen bekannt.

Das nun versteigerte Exemplar der Teutoburger Münzauktion GmbH weicht jedoch davon ab: Es trägt keine dieser charakteristischen Beizeichen. Dieser Umstand ließ den Auktionator zunächst an eine Fälschung oder eine Fantasiemünze denken, entstanden in den 1920er oder 1930er Jahren. Eine erste Schätzung lag daher bei gerade einmal 100 Euro.

Doch als das 200-Cash-Stück im Auktionsaal unter den Hammer kam, entbrannte ein regelrechtes Bietergefecht. Am Ende fiel der Hammer erst bei 285.000 Euro – zusätzlich Aufgeld ergab sich ein Gesamtpreis von 347.700 Euro. Ein Rekordpreis und ein klares Zeichen: Dieses Stück ist nicht nur echt, sondern auch ein Unikat in der Welt der chinesischen Münzen. Bislang existierte ohne die charakteristischen Beizeichen

lediglich ein 300-Cash-Stück – dieses 200-Cash-Exemplar ist also einzigartig in der internationalen Numismatik.

Für die Teutoburger Münzauktion GmbH ist dieses Ergebnis nicht nur ein sensationeller Erfolg, sondern auch eine Bestätigung für ihre Arbeit. Seit Jahren gilt sie als renommierte Adresse für außergewöhnliche Sammlerstücke und numismatische Schätze. Die Auktionen locken Sammler, Historiker und Investoren aus aller Welt an, die auf der Suche nach wahren Raritäten sind – wie dieses 200-Cash-Stück eindrucksvoll beweist. //

KOMMENDE AUKTIONEN

Die nächsten Auktionen bei der Teutoburger Münzauktion finden vom 8. bis 12. September (169. Auktion) sowie vom 1. bis 5. Dezember (170. Auktion) statt. Einlieferungen für die Auktion im Dezember sind bis zum 15. September willkommen. Wer weiß, welche verborgenen Schätze dort ans Licht kommen werden?

Weitere Infos:

www.teutoburger-muenzauktion.de



Wertvolle Sammlermünze sucht kaufkräftiges Fachpublikum.

Verkaufen Sie erfolgreich bei uns.

Sie möchten sich von Ihren Münzen, Medaillen und Edelmetallen trennen? Viele bekannte Sammler haben uns ihre Sammlungen und Einzelstücke bereits anvertraut. Zur Erzielung des bestmöglichen Erlöses beraten unsere erfahrenen Experten Sie fachkundig im persönlichen Gespräch.

Optimale Erlöse durch kaufkräftige Kunden

Seit 1987 ist unser Familienunternehmen für den seriösen An- und Verkauf von Münzen und Edelmetallen sowie die Ausrichtung von Auktionen seit 1995 mit international kaufkräftiger Stammkundschaft bekannt. Bei unseren vierteljährlich stattfindenden Versteigerungen profitieren Sie durch Bieterkämpfe von den Preissteigerungen. Seit 2011 führen wir auch Spezialauktionen für den asiatischen Markt durch.



Wir versteigern 4x jährlich Münzen, Medaillen, Orden, Militaria, Banknoten, Briefmarken und vieles mehr. Jetzt Katalog bestellen! Geeignete Einlieferungen sind ganzjährig willkommen.



TEUTOBURGER MÜNZAUKTION GMBH

Brinkstraße 9 | 33829 Borgholzhausen | Telefon 05425 930050 | Telefax 05425 930051
www.teutoburger-muenzauktion.de | info@teutoburger-muenzauktion.de

Sechs VIERTAUSENDER in vier Tagen

Monte Rosa: Im Festsaal des Eisgebirges

Text und Fotos: Heiner Wichelmann

Grandiose Landschaft mit Blick vom Eisplateau der Monte Rosa: Links der gewaltige Lyskamm über dem Gornergrat, im Hintergrund grüßt die ikonische Matterhorn-Ostwand mit dem Hörnli Grat (rechts).

Bergfreunde kennen das. Wenn der Winter endlich der Sonne den Weg freigibt, schweifen die Gedanken immer häufiger zu den sommerlichen Hochgebirgszielen. Der Bazillus, dem die Bergsteiger verfallen sind, ruft nach Wiederholung. Was für ein Gefühl, nach langer, keuchender, stumpfsinniger und doch großartiger Steigerei endlich oben zu stehen! Ringsum nichts als Wolken, Felsen, Eis und Schnee. Weite, die wohltut, Luft, die reiner nicht sein kann. Und der Hauch von Abenteuer, der dich für einen kostbaren Moment über den lähmenden Alltag triumphieren lässt.

Einsamkeit schmälert den Genuss; die Gruppe ist es, die den Spaß bereitet. Das „Die letzten Meter waren der Hammer“ und das „Ob wir da noch mal hinkommen?“ Und der ersehnte Schluck warmen Pfefferminztees aus der Thermoskanne – im Tal eine labbrige Zumutung, hier köstlicher Trunk. Wir sind zu dritt, seit Jahren schon, sammeln unsere Viertausender in den Alpen, auf die wir uns stets schon viele Monate vorbereiten, im Fitnessstudio, beim Laufen, beim Studium der Linien, die zum Ziel führen. Das Mentale ist so wichtig wie die Kondition. Dabei geht es uns dreien – Hermann, Jan-Pieter und mir – immer um Freuden der einfachen Erfahrungen. Warmes Essen in der Hütte, eine trockene Schlafstelle, Stille, gute Luft und das Gefühl von Einklang mit der Natur.

Es ist wohl der Kontrast zum normalen Alltag, der uns zivilisationsmüde Menschen in den Bergen aufatmen lässt. Die erschöpfende Anstrengung des Auf- und auch des Abstiegs ist gleichzeitig Erholung, nie fühle ich mich gestärkter als nach einer Bergbesteigung über zwei, drei Tage, so sinnlos dieses Tun im Kern auch erscheinen mag.

ON FIRE UND IN TOPFORM

Wir sind auf der Monte Rosa unterwegs. Sechs Viertausender in vier Tagen. Therapie gegen Alltagsfrust, mangelnden Appetit und Mutlosigkeit. Blasen an den Fersen und Jubel in den Augen. Wir kommen aus dem Aosta-Tal, Tage vorher haben wir auf seiner gegenüberliegenden südlichen Seite einen Dreitausender und den einzigen freistehenden Viertausender in Italien, den Gran Paradiso (4.061 Meter),



Zeigen, was man nicht sehen kann: Ich kann dem Windsturm auf der Vinzentpyramide kaum standhalten.



bestiegen, sind on fire und in Topform. Das Wetter meint es gut mit uns in diesem Sommer 1996, die Regensachen bleiben gut verstaut im Rucksack. Wir erleben unvergessliche Tage; wie eingebraunt bleiben noch Jahre später alle Wege, die wir auf diesem gigantischen Bergmassiv gehen, im Gedächtnis.

Vom Tal Gressoney la Trinite (1.635 Meter) mit der Seilbahn bis zur Rifugio del Lys (2.342 Meter), zu Fuß weiter über die Rifugio Citta di Vigefano (längst stillgelegt) bis zur Mantova-Hütte in 3.497 Meter Höhe. Weit ist der Weg über Geröll. Plackerei bei dichtem Nebel. Voller Tatendrang sind wir am nächsten Morgen, aber das Wetter spielt zunächst nicht mit. Draußen tobt eiskristallener Wind. Gestandene Männer wirft es auf ebenem Gletscher um. Die Temperatur liegt bei minus 15 Grad Celsius, notierte ich im Tourenbuch, das ich vor einiger Zeit wiedergefunden habe. So kann ich diese Geschichte erzählen.

GEDUCKT WIE DIE SCHNEEHASEN

Wir bleiben nach dem 5-Uhr-Frühstück in der Hütte. Zwei Stunden später holt ein Helikopter eine verletzte Bergsteigerin – sicheres Zeichen für eine Wetterbesserung. Vorbei an der 200 Meter höher gelegenen Gnifetti-Hütte, mäandern wir zwischen den Spalten des bald steiler abfallenden



Sie hält den Höhenrekord in den Alpen: die Margheritahütte auf der Signalkuppe (ital. Punta Gnifetti), 4.554 Meter über dem Meeresspiegel.

Gletschers, sichern uns gegenseitig mit Eisschrauben bei den Schneebrücken und trotzen heftigsten Böen, die uns im Aufschwung auf den Vinzent-Sattel schier aus den Steigeisen reißen wollen. Geduckt wie die Schneehasen kauern wir im Schnee.

Irgendwann ist alles vorbei. Unsere Dreier-Seilschaft funktioniert reibungslos, Hermann geht voran, ich bin in der Mitte, Jan-Pieter bleibt hinten. Wir sind zusammen und doch ist jeder für sich. Die Stapferei ist ein Ringkampf mit dem Willen, vorwärts zu kommen, die Freunde nicht im Stich zu lassen. Gleichzeitig hat es etwas Meditatives. Ich bin jetzt ganz bei mir, pures Sein in dieser phantastischen Welt der sonnengefluteten, glitzernden weißen Natur.

Plötzlich breche ich ein und rutsche bis zum Hals in eine Gletscherspalte. Ich kann den Schreck, die Panik, noch heute nachempfinden: Da, wo die Spuren aller Bergsteiger vor uns den sicheren Weg anzeigten, reißt es mich runter. Ich schreie, und Hermann ist geistesgegenwärtig genug, seinen Eispickel sofort in das Eis zu schlagen, so hält mich das Seil, das uns verbindet, in Sicherheit. Puls runter, du hast es tausendmal gelesen, was zu tun ist, und wir haben es in Kursen durch freiwillige Sprünge in die Tiefe gelernt: Orientierung, Einsatz der Steigeisen, wo es geht, um die ziehenden Freunde zu entlasten, mit den kurzen

Reepschnüren aus der Jackentasche am Seil hochprusiken ... Ich habe Glück, denn die Spalte erweist sich als harmlos, kein Schlund unter mir, nur ein Gletscher-Haarriss gewissermaßen, schnell bin ich wieder raus aus dem Eisgefängnis, und wir liegen schreckerschöpft wie Marienkäfer auf unseren Rucksäcken.

WENIG PUSTE ZUM JUBELN

Und staunen, als wir wieder auf den Beinen stehen: Es ist, als habe sich ein Vorhang geöffnet. Wir betreten den Festsaal des vielgipfligen Eisgebirges der Monte Rosa. Das Knarren der Pickel im Firn, die Silhouetten anderer Seilschaften auf silber schimmerndem Eis, und Wolken so stolz wie das Spinnakersegel einer Hochseeyacht – viel Puste zum Jubeln haben wir heute nicht, aber die Faszination ist da. Eine Stunde später stehen wir auf dem Gipfel der 4.215 Meter hohen Vinzentpyramide. Am nächsten und übernächsten Tag sind nach den Übernachtungen in der tiefergelegenen Mantova-Hütte unsere weiteren Ziele an der Reihe: das Balmenhorn (4.167 Meter), die Ludwigshöhe (4.344 Meter),

die Parrotspitze (4.443 Meter), die Signalkuppe/Punta Gniffetti (4.554 Meter) und die Zumsteinspitze (4.562 Meter).

Schaffen wir auch noch die Dufour-Spitze mit ihren 4.634 Meter Höhe, der höchsten dieses Viertausender-Amphitheaters der Monte Rosa, von der aus wir einen grandiosen Ausblick auf die gewaltigen Eisflanken der Ost- und Westspitze des Lyskamm und ganz hinten auf die ikonische Ostwand des Matterhorn haben? Wir kämpfen, aber die Zeit wird knapp. Es geht zu langsam voran – und die Kräfte lassen nach – gefährlich bei dem immer steiler werdenden Gelände. Im richtigen Moment das Vernünftige zu tun, falschen Ehrgeiz zu besiegen, gibt uns ein gutes Gefühl. Trotz des Verzichts auf den höchsten Gipfel der Monte Rosa machen wir uns auf den langen Weg zurück in die schützende, wärmende Hütte. Wie herrlich die Suppe abends schmeckt. Gierig trinken wir unser Bier. Unsere Gesichter sind sonnenverbrannt, die Haare verschwitzt – und hier und da tut's weh. Die Blasen an den Füßen sind unsere Gipfel-Trophäen.

VORBEREITUNG IST ALLES

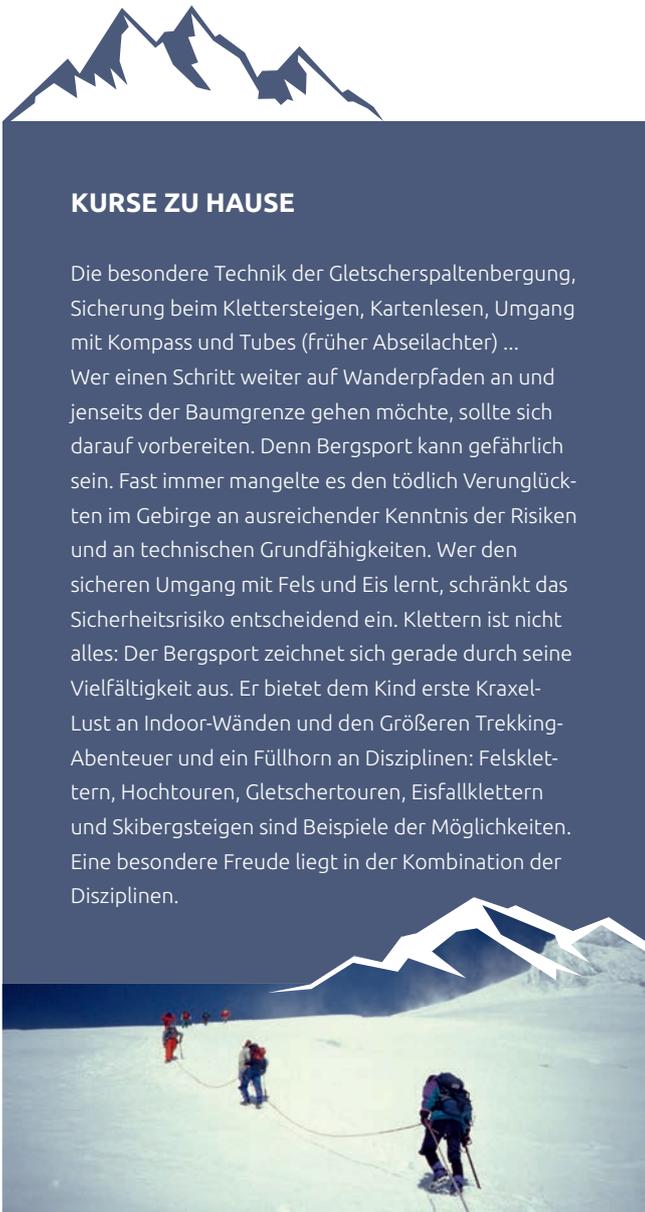
Achtung: Bergtouren erfordern spezielle Erfahrung, Können, die richtige Ausrüstung und eine realistische Selbsteinschätzung. Die Eisschmelze in den Bergen bedeutet heute eine besondere Gefahr, lässt ganze Felswände herunterstürzen, verursacht Steinschlag und unbegehbare Gletscherschründe am Fuß der Berge. Bereiten Sie sich äußerst umsichtig auf jede Tour vor. Fragen Sie immer die Hüttenwirte, die ihren Bereich kennen und seien Sie nicht waghalsig ohne Geländekenntnis! So verzaubert und belohnt auch heute noch eine märchenhafte Bergwelt den Hochgebirgswanderer und Kletterer.

» Suchen Sie im Internet nach Kursen für Bergsport Ihrer Wahl, zum Beispiel über die Sektionen Bielefeld, Osnabrück oder Münster des Deutschen Alpenvereins.

EINE ORGIE FÜRS AUGE

Schnell sind die Tage vorbei. Wir haben mehr Sonne getankt als sonst, sind voll mit Bildern fürs ganze Leben. Die Aussicht von der Signalkuppe mit der Rifugio Margherita, der höchstgelegenen Hütte in den Alpen: eine Orgie fürs Auge. Die norditalienischen Seen lagen uns zu Füßen und der Gebirgszug der nördlichen Apennin erstreckte sich in seiner sichelartigen kompletten Länge bis in die Toskana – Logenplatz wie aus dem All.

Als wir unser Zelt im Tal packen, kommt der große Regen. Das monotone Geräusch des Scheibenwischers auf der Heimfahrt stimmt melancholisch. Die dicke Luft im Tal kommt uns schwer vor. Müssen wir das tatsächlich täglich atmen? //



Partner im Sponsorenclub



**WECHSELN LOHNT
SICH! UND
HIER SIND PROFIS!**



NRG24
DIE ENERGIEDISTRIBUTION



„Der weiße Brasilianer“
Ansgar Brinkmann



**CHECK JETZT
DEIN STROM- &
GAS-TARIF!**

ansgar@nrg-24.com
0521 945 606 30



Theater Gütersloh hautnah – Auszubildende der Firma Husemann erkunden neue Erfahrungsräume.

VORHANG AUF FÜR AZUBIS

Theater als Erfahrungsraum für Teambildung und strategische Employer Branding-Maßnahme

Text: Tatjana Wanner . Fotos: Theaterförderverein

Kulturelle Teilhabe für alle – das ist nicht nur ein Leitsatz, sondern gelebte Praxis beim Theaterförderverein „Theater in Gütersloh e. V.“. Wie diese Idee konkret Gestalt annimmt und was ein Ganztages-Workshop auf der Studiobühne kombiniert mit einem Theaterbesuch mit Teambuilding, Persönlichkeitsentwicklung und Employer Branding zu tun hat, darüber spreche ich mit der Vorsitzenden Sandra Causemann, und dem Vorstand Martin Spilker vom Verein Theater in Gütersloh e. V.

„Andere Firmen schicken ihre Azubis in die Wildnis – wir schicken sie ins Theater. Dort lernen sie, über den Tellerrand zu schauen, gemeinsam Rollen zu definieren und selbst entwickelte Szenen aufzuführen. Der Workshop bringt junge Menschen aus verschiedenen Ausbildungsjahren und Abteilungen zusammen – und der gemeinsame Theaterbesuch zum Abschluss schafft Raum für Austausch und neue Eindrücke.“

Fritz Husemann, geschäftsführender Gesellschafter,
Fritz Husemann GmbH & Co. KG

Frau Causemann, Herr Spilker, Sie sagen: Kulturelle Teilhabe für alle. Wie setzen Sie diesen Anspruch als Theaterförderverein um?

Martin Spilker: Ein zentrales Ziel des Vereins ist es, möglichst vielen Menschen den Zugang zu kulturellen Erlebnissen zu ermöglichen – unabhängig von Herkunft und Alter, Einkommen oder Bildungshintergrund. Seit Jahren unterstützen wir deshalb unter anderem Grundschulen aus dem gesamten Kreis Gütersloh dabei, Theaterbesuche zu realisieren, indem wir Fahrtkostenzuschüsse für den Bustransfer übernehmen. So soll ermöglicht werden, dass jedes Kind mindestens einmal in seiner Grundschulzeit ein Theaterstück erleben kann.

Aktuell richten Sie den Fokus verstärkt auf junge Erwachsene?

Sandra Causemann: Wir wollten unsere Förderangebote weiterentwickeln und haben dabei die Zielgruppe der Auszubildenden in den Blick genommen. Angeregt wurden wir durch ein Projekt der Firma Johannes Lübbering aus Herzebrock, bei dem Azubis nach einem Besuch im Künstleratelier „DaunTown“ in Borgholzhausen eigene Kunstwerke gestalteten, die schließlich auch im Unternehmen ausgestellt wurden. Das Projekt ist schon mehr als 10 Jahre her, dennoch für mich unvergessen. Warum also nicht auch Auszubildende ins Theater holen – nicht nur als Publikum, sondern auch aktiv auf die Bühne?

Theater und Wirtschaft – das klingt zunächst nach einem ungewöhnlichen Duo.

Martin Spilker: Mag sein. Sieht man jedoch genauer hin, haben beide mehr miteinander zu tun, als man denkt. Theater ist Teamarbeit, Kommunikation, Vertrauen, präzises Timing. Das kennt man aus Projekten in Unternehmen unabhängig von ihren

Größen oder in der Verwaltung genauso. Und: Theater fördert Kreativität – gerade, wenn man, wie in unserem Workshop, so ein neuartiges Umfeld erlebt und so aus dem Alltagstrott ausbricht. In Zeiten gesellschaftlicher Unsicherheit und angesichts allgemeiner Rückzugstendenzen brauchen wir solche Erfahrungsräume mehr denn je.

Welche Idee steckt hinter dem neuen Projekt? Wie wurde es umgesetzt?

Sandra Causemann: Die Grundidee war, das Theater als Erfahrungsraum zu nutzen – als Ort, an dem man sich mit Themen wie Ausgrenzung oder Gleichbehandlung auseinandersetzen kann. Theater ist dafür ideal, weil es den Perspektivwechsel ermöglicht. Und gleichzeitig wollten wir auch Zugang zum Theater an sich ermöglichen, indem wir gezeigt haben, dass es ein offener, vielfältiger und lebensnaher Ort ist.



Sandra Causemann, Vorstandsvorsitzende des Theaterfördervereins „Theater in Gütersloh e. V.“.



Martin Spilker, Vorstand des Theaterfördervereins „Theater in Gütersloh e. V.“.

Martin Spilker: Begleitet wurde das Projekt von Karin Sporer, der stellvertretenden Künstlerischen Leiterin des Theater Gütersloh, und der Theaterpädagogin des Hauses, Anna Lena Friedrichs. Sie empfahlen uns den externen Theaterpädagogen Predrag Kalaba, der daraufhin ein Workshop-Format entwickelte, das sich speziell an Azubi-Gruppen richtet. Die Firma Husemann aus Gütersloh war unser Pilotpartner. Diese Offenheit für das neue Format haben wir sehr geschätzt. Als nächstes galt es dann, alle Auszubildende aus den unterschiedlichen Ausbildungsjahrgängen und Abteilungen für einen Tag zusammenzubringen. Es hat geklappt: 21 Azubis haben an dem Projekt teilgenommen.

Was genau passierte an dem Workshop-Tag?

Sandra Causemann: Der Tag bestand aus drei Blöcken: Zuerst gab es mit dem früheren technischen Leiter, Bernhard Brinkert, eine exklusive Führung durchs Theater – mit Fokus auf Technik, Licht

und Bühnenbau. Dabei ging es im wahrsten Sinne des Wortes „hinter die Kulissen“ bis hoch in den 18 Meter über der Bühne befindlichen Schnürboden. Die moderne Technik beeindruckte viele. Auch zu erfahren, wie komplex die Abläufe bei einer Vorstellung sind, erinnerte die Auszubildenden an hauseigene Projekte, bei denen die Zusammenarbeit unterschiedlicher Gewerke besonders wichtig ist.

Es folgte ein theaterpädagogischer Workshop unter dem Titel „Welche Rolle spiele ich hier eigentlich?“ – inspiriert durch die Annahme des Soziologen Erving Goffman, dass alle Menschen grundsätzlich lernen müssen, sich je nach Situation und Aufgabe in einer anderen Rolle wiederzufinden – sei es als Arbeitnehmer bzw. Kollege oder als Privatperson – und damit umzugehen.¹ Nach dieser Selbstreflexion auf der Studiobühne, mit Bewegungsübungen, Kooperationsspielen und Improvisationen, ging es in die eigenständige dramaturgische Arbeit. Und im dritten Block – möglichst zeitnah gewählt – besuchten die Teilnehmenden gemeinsam eine Theatervorstellung. Bei unserem ersten Durchlauf war das eine Empfehlung aus dem künstlerischen Leitungsteam: die Science-Fiction-Komödie „Planet B“, aufgeführt vom Maxim Gorki-Theater (Berlin).

SIE HABEN IHR ZIEL ERREICHT

VERANSTALTUNGEN,
FESTE UND KONGRESSE
IN NEUEN RÄUMEN,
DIE BEGEISTERN.



JETZT RESERVIEREN
Telefon: 05242 93010

Alle Informationen
www.stadthalle-rheda-wiedenbrueck.de



Stadthalle
Rheda-Wiedenbrück

„Dieses Projekt hat auch uns neue Perspektiven eröffnet. Als Theater arbeiten wir seit Jahren mit Schulklassen, Spielclubs und Jugendgruppen – aber ein Format speziell für Auszubildende war für uns eine Premiere. Umso spannender war es zu erleben, wie intensiv sich die jungen Erwachsenen auf das kreative Arbeiten eingelassen haben. Sie kamen ohne Vorwissen, aber mit Neugier – und haben das Theater auf ihre Weise für sich entdeckt.“

Karen Sporer, stellvertretende künstlerische Leiterin
des Theater Gütersloh



Azubis auf der Studiobühne beim theaterpädagogischen Workshop „Welche Rolle spiele ich hier eigentlich?“.



Blick hinter die Kulissen auf der exklusiven Theaterführung.

Was nehmen die Teilnehmenden aus so einem Tag mit?

Martin Spilker: Die Jugendlichen erlebten sich selbst – in der Gruppe, in Bewegung, im Spiel. Denn die Erfahrungen im Workshop sind nicht nur wichtig für das Team-Building, sondern auch Teil der Persönlichkeitsentwicklung der jungen Menschen. Im Zentrum stand ein kreativer Prozess, bei dem sie in Dreiergruppen Szenen zum Thema Ausgrenzung und Gleichbehandlung erarbeitet und aufgeführt haben. Die Rollenverteilung – Täter, Opfer, Vermittler – war offen, und die Geschichten, die entstanden, waren wirklich stark. Da ging es zum Beispiel um Konflikte im Fitnessstudio oder um Ausgrenzung in einer Bettel-Szene. Viele waren überrascht von sich selbst – und stolz. Dabei wurde auch viel gelacht und ausprobiert. Ich fand es sehr beeindruckend, was die jungen Leute da auf die Beine gestellt bzw. auf die Bühne gebracht haben. Chapeau!

Wie sind die Rückmeldungen zum Pilotprojekt? Wer profitiert auf welche Weise?

Sandra Causemann: Die Rückmeldungen waren durchweg sehr positiv. Die Personalentwicklerin bei Husemann, Jasmin Singendonk, betonte, so ein Tag trage viel zur Persönlichkeitsentwicklung bei. Es stärke die Bindung ans Unternehmen und schärfe das soziale Miteinander – unabhängig davon, ob sie eine kaufmännische oder gewerbliche Ausbildung machen. Aus meiner Sicht, gewinnt ein Unternehmen dadurch an Attraktivität als Arbeitgebermarke. Theater wirkt sowohl im Eigenversuch als auch beim Vorstellungsbuchung nachhaltig. Die jungen Menschen nehmen etwas mit, das weit über diesen Tag hinausreicht: Selbstvertrauen, Offenheit, Zusammenhalt. Und sie erinnern sich daran, dass ihr Arbeitgeber ihnen diese Erfahrungen ermöglicht hat. Das stärkt das Image, intern wie extern. Und es zeigt: Kultur ist kein Nice-to-have sondern Teil einer zukunftsfähigen Unternehmensstrategie.

Ist das Projekt auf andere Unternehmen übertragbar?

Martin Spilker: Absolut. Uns ist es besonders wichtig, eine niederschwellige, erschwingliche und attraktive Fortbildung anzubieten, die sich an alle Firmen im Kreis Gütersloh – gerade aber auch an kleinere und mittelständische – richtet und für Gruppen von zehn bis maximal 25 Personen umgesetzt werden kann. Firma Husemann hat bereits signalisiert, dass sie in zwei Jahren mit einer neuen Azubi-Kohorte wieder teilnehmen werden. Und wir freuen uns auf weitere Partner. Sie können sich bei uns per E-Mail melden: dialog@theater-guetersloh.de. //

¹Goffman, Erving: Wir alle spielen Theater. Die Selbstdarstellung im Alltag. 31. Auflage. München: Piper Verlag 2003 [1959].

SEWERIN SERVICE GMBH

Präzision und Innovation für Handwerksbetriebe

Die Unternehmensgruppe Sewerin steht seit Jahrzehnten für hochwertige Messtechnik in der Gas- und Wasserlecksuche – präzise, zuverlässig und stets am Puls der Zeit. Doch Sewerin kann noch mehr: Was einst als Zusatzangebot für die Versorgungsbranche begann, hat sich heute zu einem gefragten Kompetenzfeld entwickelt – der Umbau von Lieferfahrzeugen für Handwerks- und Industriebetriebe durch die Sewerin Service GmbH.

Mit maßgeschneiderten Lösungen werden Lieferfahrzeuge zu mobilen Werkstätten umgebaut, die perfekt auf die Bedürfnisse des jeweiligen Handwerks abgestimmt sind. Dabei achtet Sewerin auf höchste Sicherheitsstandards und ergonomische Arbeitsflächen, so dass Werkzeuge sicher verstaut und jederzeit griffbereit sind. Individuelle Stauraumkonzepte und durchdachte Arbeitsflächen sorgen dafür, dass Handwerker vor Ort effizient und professionell arbeiten können.

Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf der persönlichen Betreuung der Kunden. Handwerksbetriebe haben die Möglichkeit, ihre individuellen Wünsche direkt mit dem Sewerin-Team abzustimmen. Ob Elektriker, Installateur oder Schreinerei – jedes Fahrzeug wird genau auf die jeweilige Arbeitsweise angepasst. So entstehen Fahrzeuge, die nicht nur funktional, sondern auch komfortabel und sicher sind.



Sebastian Brune, Leiter der Abteilung Fahrzeugausbau, ist ihr kompetenter Ansprechpartner für maßgeschneiderte Fahrzeugausbauten.

Der jüngste Abteilungsleiterwechsel bringt zudem frischen Wind in diesen Bereich. Mit neuen Ideen und einem klaren Fokus auf Kundenbedürfnisse setzt Sewerin auf eine enge

Zusammenarbeit und Betreuung vor Ort. Denn bei Sewerin endet der Service nicht am Werkstor: Das Unternehmen begleitet jeden Schritt – von der ersten Idee bis zur finalen Übergabe. So schafft Sewerin nicht nur hochwertige Fahrzeuge, sondern auch Vertrauen und langjährige Partnerschaften. //




SEWERIN

Professioneller Fahrzeugausbau

- Passgenaue Lösungen für den Bereitschaftsdienst mit SEWERIN-Gerätetechnik.
- Individuelle Fahrzeugkonzepte für Industrie und Handwerk.
- Mobile Stromversorgung bis 400 V/100 kW

Sewerin Service GmbH
Robert-Bosch-Straße 3 | D-33334 Gütersloh
Telefon +49 5241 934-490 | info@sewerin.com
www.sewerin.com

DER GÜTERSLOHER FLUGHAFEN:

Einige Runden für die Sicherheit – auch heute noch

Text und Fotos: Thorsten Wagner-Conert

Von 1945 bis 1993 sorgte die britische Royal Air Force am Stadtrand von Gütersloh für regen Flugbetrieb. Später wurde das Gelände noch als „Princess Royal Barracks“ für die Kampfunterstützungsverbände der Briten genutzt. Seit 2016 sind die fast 310 Hektar Militärgelände eine stillgelegte Fläche, die sich die Natur langsam zurückerobert. Weites Land, unfassbare Ruhe, schlafende Geschichte. Eine sehr wachsame Ausnahme gibt's: Auf dem Gelände wird weiter Sicherheit gemacht – durch die Verkehrswacht.

Ein sonniger Morgen, ein kurzes Check-in beim Wachpersonal an der Pforte und ein paar hundert Meter Fahrt durch ein fremdes Land im eigenen Kreis. Zurückgelassene Gebäude, Hangars, die mal das Zuhause von Kampffjets waren, marodierende Liegenschaften, Vergangenheit mit ungeahnten Möglichkeiten für die Zukunft. Die militärischen werden hinter den Kulissen im Geheimen neu ausgelotet, seit sich die Sicherheitsarchitektur in Europa deutlich verändert hat. Die Verkehrswacht Kreis Gütersloh e. V. nutzt ihre zwischenzeitlich hier: „Mit unseren Aktivitäten hier auf dem Gelände wollen wir mehr Sicherheit in den Straßenverkehr bringen“, sagt Holger Hagedorn, der als Sachgebietsleiter im Straßenverkehrsamt des Kreises auch für das Thema Verkehrssicherheit zuständig ist.

Joachim Grothaus ist hauptberuflich Fahrlehrer und zudem als Verkehrsfachberater für die Verkehrswacht tätig. Er sagt über das Angebot an dieser geschichtsträchtigen Adresse: „Wir haben hier ein Schulungsgebäude, eine Halle für unser Equipment, vier Aktionsflächen für unterschiedliche Trainingsbedürfnisse, eine simulierte feste

Schneedecke gehört zum Beispiel auch dazu.“ Alles findet sich irgendwo im Nirgendwo auf dem Flughafen-Areal. Als Teilnehmer an Kursen wird man dort von der Marienfelder Straße aus hingeführt, ansonsten wäre das Angebot der Verkehrswacht für Fremde auch kaum auffindbar.

Die Infrastruktur hat den Charme des Vergänglichen – und tatsächlich wirkt auch die Verkehrswacht selbst so, als könnte ihr wieder mehr Leben eingehaucht werden. Genau das soll passieren: „Wir wollen die Verkehrswacht mit ihren Möglichkeiten in den Köpfen der Menschen verankern, weil es reichlich Gründe dafür gibt“, sagt Holger Hagedorn und verweist auf die Unfallstatistik, in der jeder Verkehrstote einer zu viel ist.

Das Engagement der Verkehrswacht gibt es bundesweit – mit der Dachorganisation in Berlin, mit 16 Landesorganisationen und mit 600 Einrichtungen vor Ort in den Städten und Kreisen. Das Ziel ist für alle dasselbe: „Wir wollen, dass Menschen in allen Lebensphasen verkehrssicher sind“, heißt es aus Berlin. Die Organisation klärt über Gefahren auf, zeigt, wie man sie vermeidet oder mit ihnen umgeht. Dabei gestaltet sie

zielgruppenspezifische Trainingsangebote für Kinder, junge Fahrende, ältere Menschen und für alle besonders unfallgefährdeten Gruppen wie beispielsweise Pedelec-, Motorrad- oder auch LKW-Fahrer. Grundsätzlich hat die Verkehrswacht Kreis Gütersloh e. V. dann auch für jeden Menschen mit Fortbewegungsbedürfnis etwas im Angebot, um Wissen aufzufrischen und um Fähigkeiten weiter auszubauen.

Nicht alles findet hier auf dem Flughafen-Gelände statt. Die Verkehrswacht ist da, wo sie gebraucht wird: Bei Grundschulern zum Beispiel, um Situationen unter echten Bedingungen zu trainieren – oder aber auch in Senioreneinrichtungen, um den sicheren Umgang mit Rollatoren zu üben, da wo Stufen zu überwinden oder ein Bus zu erklimmen ist zum Beispiel.

Ein noch junges Angebot ist das Pedelec-Training. Die Fahrräder mit Elektro-Unterstützung beschleunigen relativ schnell, und ihre Nutzer sind oft schon ein wenig reifer. In der Unfallstatistik tauchen Pedelecs seit ein paar Jahren immer häufiger auf.

Joachim Grothaus sagt über seine Kursteilnehmer: „Das sind ganz unterschiedliche



Ex-militärischer Freiraum zum Üben.



Üben vorm Senkrechtstarter-Hangar.



Ansage vom Verkehrswächter.

Menschentypen, denn: Verkehrsteilnehmer bist du, wenn du aus der Haustür kommst, egal, ob du dich dann zu Fuß oder mit Rädern bewegst.“ Die allermeisten, 95 Prozent nämlich, kommen freiwillig und mit der Motivation, ihr Können auszubauen. Und dann sind da noch die, die von ihrem Arbeitgeber geschickt werden oder auch solche, die im Verkehr straffällig wurden und die Teilnahme sozusagen gerichtlich verordnet bekommen haben.

Gern erzählt Joachim Grothaus auch von den jüngeren Fahrern, die manchmal kraftmeiernd daher kommen mit dem hämischen Grinsen des vermeintlich Überlegenen im Gesicht. Joachim Grothaus genießt, wie dieses Grinsen im Verlauf eines Trainings mutiert von der Häme hin zum Spaß daran, tatsächlich neue Dinge zu erfahren und zum Schluss auch zu beherrschen.

30 Jahre Fahrlehrerpraxis und psychologische Grundkenntnisse helfen dem Verkehrsfachberater, die unterschiedlichsten Teilnehmer, die ängstlichen und auch die coolen, abzuholen. Eines eint die Trainierenden dann doch meistens: „Zu Beginn haben sie oft keine Ahnung von Fahrphysik“, sagt Profi Grothaus.

Und auch im Alltag auf der Straße sind Autofahrer gleicher als sie annehmen: Die Top3 der Fehleinschätzungen im Verkehr sind Abstand, Geschwindigkeit und die Selbstüberschätzung. Joachim Grothaus macht das mit einem auf den ersten Blick lustigen Vergleich deutlich:

„Wir sind von Natur aus träge: Wenn ich zuhause mit dem Hund auf der Couch liege, und die Frau ruft: „Essen ist fertig!“, dann ist der Hund schon am Napf, während ich gerade mal aufstehe und mir nochmal die Augen reibe.“

Genauso sei es im Verkehr auch. Eigentlich müssten wir Reflexe haben wie eine Katze und Augen wie ein Adler. Das sei aber bei Menschen über 50 nicht so. „Wir sind also eigentlich gar nicht geboren für die Geschwindigkeiten im Verkehr.“

Und so erarbeitet die Verkehrswacht mit ihren Teilnehmern, wie dieses Defizit auszugleichen ist. Positive Selbstreflexion würde helfen – und Gucken, soweit das Auge reicht. 400 Meter könne der Mensch visuell erfassen und das Hirn arbeite die Eindrücke von vorne nach hinten ab.

Für einen individuellen Kursus bei der Verkehrswacht gibt es jede Menge Argu-

mente. Das Überzeugendste: Ein Toter im Straßenverkehr zieht zwischen 40 und 50 Schicksale nach sich. Gegen diese kaum zu ertragende Verantwortung ist das Frischhalten der eigenen Verkehrstauglichkeit eine wirklich leichte Übung. //



Ab hier gibt's Sicherheit vom Profi.

KONTAKT

Verkehrswacht Kreis Gütersloh e. V.
 Vollrath-Müller-Straße 22
 33330 Gütersloh
 Telefon: 05241-200-00
 www.vwgt.de
 Montag bis freitag: 10–13 Uhr



ZU FUSS DURCH GÜTERSLOH

Stadtführungen machen Geschichte erlebbar

Text: Tatjana Wanner
Fotos: Detlef Güthenke





„Gütersloh ist eine außerordentlich liebenswerte Stadt – gerade, weil es hier so viel(e) Geschichte(n) gibt.“

Dr. Mariella Gronenthal, Leiterin der Volkshochschule Gütersloh

Ein besonderes Stadtjubiläum, neue Perspektiven auf lokale Geschichte und die Lust am Erzählen – all das brachte 15 Menschen dazu, sich auf einen umfassenden Lehrgang an der Volkshochschule Gütersloh (vhs) einzulassen. Gemeinsam mit der Gütersloh Marketing wurde von September 2024 bis Februar 2025 eine neue Generation von Stadtführenden ausgebildet. Dr. Mariella Gronenthal, stellvertretende Leiterin der Volkshochschule Gütersloh, hat das Konzept entwickelt – und spricht im Interview über Haltungen, Hürden und Highlights.

Frau Dr. Gronenthal, wie kam es zu der Entscheidung, einen neuen Lehrgang zu entwickeln?

Der Impuls kam von Clara Abelmann, Leiterin des City- und Tourismusmanagements bei der Gütersloh Marketing. Sie wusste, dass wir 2008 und 2016 bereits Stadtführende ausgebildet hatten, und fragte nach, ob wir uns das wieder vorstellen könnten – vor allem im Hinblick auf das bevorstehende Stadtjubiläum. Einige der erfahrenen Stadtführerinnen und Stadtführer werden altersbedingt ausscheiden, gleichzeitig war da der Wunsch nach neuen Themen und neuen Formaten. Und wann, wenn nicht zum 200. Stadtgeburtstag?

Was war Ihnen bei der Konzeption der Ausbildung besonders wichtig?

Mir ging es darum, nicht einfach Wissen, sondern Kompetenzen zu vermitteln. Als Pädagogin einer jüngeren Generation war mir klar: Lernen funktioniert dann am besten, wenn Menschen selbst ins Handeln kommen dürfen. Also haben wir den Kurs sehr praxisnah aufgebaut, mit viel Eigenverantwortung und einem starken Fokus auf Haltung, Zielgruppenorientierung und Vielfalt.

Die Teilnehmenden besuchten zunächst vier Stadtführungen von erfahrenen Kolleginnen und Kollegen. Dabei ging es nicht nur um Inhalte, sondern auch um Stil und Methodik. Besonders schön war, dass die „alten Hasen“ von sich aus zusätzliche Führungen angeboten haben – einfach, weil sie

Lust hatten, ihr Wissen zu teilen. So war über die Dauer des gesamten Lehrgangs am Schluss die Teilnahme an neun statt ursprünglich nur vier Rundgängen möglich.

Die Gruppe war sehr gemischt, oder?

Absolut. Neun Frauen, sechs Männer – zwischen Anfang 30 und Mitte 60. Wir hatten wirklich aus jeder Lebensdekade jemanden dabei. Die beruflichen Hintergründe waren auch ganz unterschiedlich: aus dem Bildungsbereich, der Verwaltung, dem Kultursektor und aus der Wirtschaft. Diese Vielfalt spiegelte sich in den Themen wider und hat den Austausch enorm bereichert.

Nach dem Einstieg begann dann die eigentliche inhaltliche und methodische Arbeit: Lokalgeschichte, Recherchetechniken, rechtliche Grundlagen, Erste Hilfe, Rhetorik. Wir haben mit dem Stadtmuseum und dem Stadtarchiv zusammengearbeitet, um den Teilnehmenden den Zugang zu Quellen und Materialien zu erleichtern.

Bereits zu Beginn des Kurses wurde an jede Person ein historischer Ort vergeben, zu dem dann individuell recherchiert wurde. Das sorgte für eine gute Arbeitsteilung. Ein Teilnehmender erstellte sogar laminierte Bildersammlungen für die Gruppe, um die Erkenntnisse anschaulich zu machen. Über die lebendige Chatgruppe wurden Quellen geteilt, Veranstaltungstipps gepostet und Rückfragen diskutiert.

Ein Schwerpunkt lag auf Zielgruppenorientierung. Was heißt das in der Praxis?



Von der Idee zur Umsetzung – Stadtführungen sind nicht nur auf dem Papier geplant.

Einer der wichtigsten Termine im Kurs war der Konzept-Tag. Da ging es um die großen Fragen: Wie wird aus einer Idee eine Führung? Was macht meine Perspektive besonders? Und: Für wen mache ich das eigentlich? In Kleingruppen wurden Zielgruppen analysiert – von Betriebsausflüglern über Kita-Gruppen bis zu internationalen Gästen. Natürlich wurden die Führungen nicht nur auf dem Papier geplant. Vieles wurde draußen ausprobiert: Welche Wegstrecke ist sinnvoll? Wo kann ich stehen? Wie laut ist der Markt zur Mittagszeit? Was mache ich mit einer Baustelle mitten auf meiner Route? Es ging ums Planen, aber auch ums Improvisieren.

Die Auseinandersetzung mit Inklusion und Diversität gehörten ebenfalls zu den Inhalten des Lehrgangs. Wie wurde das umgesetzt?

Für uns war klar: Eine moderne Ausbildung muss diese Themen mitdenken. Rassismuskritische Bildungsarbeit und Barrierefreiheit waren daher feste Bestandteile des Kurses. Wir haben gezielt darüber gesprochen, wie Stadtführungen zugänglicher gestaltet werden können – zum Beispiel für Menschen mit Seh- oder Hörbeeinträchtigungen oder aus dem Autismus-Spektrum. Auch der Behindertenbeirat hat uns wichtige Impulse gegeben: etwa die Planung kurzer

Wege, ausreichender Pausen und die Bedeutung klarer Hinweise zu Barrieren. Es ging uns darum, Berührungsängste abzubauen und das Mitdenken zu fördern. Denn wenn man weiß, wer welche Einschränkung mitbringt, kann man Rücksicht nehmen. Aber man muss auch den Mut haben, offen zu kommunizieren, was geht und was eben auch (noch) nicht. Ergänzt wurde das Curriculum durch Rhetorikschulungen, Präsentationsübungen und Austauschformate mit den erfahrenen Stadtführenden. Auch der Umgang mit Störungen, Zwischenrufen oder Besserwisserei wurde thematisiert – praxisnah, mit viel Humor und offenem Erfahrungsaustausch.

Wie verlief der Abschluss des Kurses?

Im Februar dieses Jahres war es so weit: Aufgeteilt auf zwei Termine präsentierten die Teilnehmenden im Rahmen ihrer Prüfungen jeweils einen rund 20-minütigen Ausschnitt aus ihrer Stadtführung und erläuterten anschließend ihr Konzept. Wir hatten Themen von der Mädchenbildung bis zur Unternehmensgeschichte, von englischsprachigen



Mit neuen Stadtführungen frische Perspektiven und lebendige Geschichten aus Gütersloh erleben.

Führungen bis zu Angeboten für ukrainische Zugewanderte. Ein Bericht des WDR begleitete das Geschehen und wurde in der Lokalzeit OWL ausgestrahlt. Alle 15 Teilnehmenden erhielten abschließend ihr Zertifikat. Es wurde ihnen in einem feierlichen kleinen Festakt in der Aula der VHS übergeben. Unter den Gästen waren unter anderem die Dozentinnen und Dozenten und das bestehende Stadtführer-Team.

Was erwartet die Öffentlichkeit im Jubiläumsjahr?

Frische Perspektiven, lebendige Geschichten und ein respektvoller Blick auf die Vielfalt unserer Stadt. Alle Führungen zeigen: Erinnerungskultur ist nichts Verstaubtes – sie lebt davon, dass Menschen mit Engagement und Empathie erzählen.

Und was nehmen Sie persönlich aus diesem Lehrgang mit?

Vor allem Begeisterung. Ich habe selten eine so engagierte, kreative, reflektierte Gruppe erlebt. Was da entstanden ist – an Ideen, an Kooperation, an echtem Stadtbewusstsein – das geht über eine Ausbildung hinaus. Es war ein echtes Gemeinschaftsprojekt. //

IHR EVENT UNSERE RÄUME

Kongress ■ Messe ■ Tagung ■ Feier

LIVE UND HYBRID

KULTUR RÄUME GÜTERSLOH

Kultur- und Kongresszentrum Gütersloh ■ info@kultur-raeume-gt.de

© BernerLobby, Foto: Jan Voith

mein level up!

AUSBILDUNG IM KREIS GÜTERSLOH

NEU:
Jetzt auch als App

Gut ankommen bei
Ihren Fachkräften
von morgen!

Erhältlich im
App Store

JETZT BEI
Google play

Azubi trifft
Unternehmen

mein level up! bringt Ihre
Nachwuchs-Suche auf das nächste
Level. Jetzt mitmachen!

www.meinlevelup.de

© Kzenart-stock.adobes.com

A portrait of Dr. Elisabeth Menke, a woman with short, light-colored hair and glasses, wearing a blue denim jacket over a black turtleneck. She is standing in a garden with green foliage and lemons. The title 'Gedichte' is written in a large, yellow, cursive font across the middle of the image, with 'von Dr. Elisabeth Menke' in a smaller, white, serif font below it.

Gedichte

von Dr. Elisabeth Menke

Text: Susanne Zimmermann . Fotos: Detlef Güthenke

Was macht ein gutes Gedicht aus? – „Dass ein Gefühl ankommt, eine Berührung, auch wenn man vielleicht gar nicht genau benennen kann, was es ist.“ Selbstbeschreibung zum Thema Poesie von einer, die darüber aus eigener Erfahrung reflektieren kann: Eline Menke aus Rheda-Wiedenbrück hat inzwischen erfolgreich zwei Gedichtbände veröffentlicht und wurde mehrfach mit Preisen ausgezeichnet. Bekannt war die 68-Jährige bis zum Eintritt in den Ruhestand vor einigen Jahren eher mit Texten einer ganz anderen Gattung: Als stellvertretende Pressesprecherin der Stadt Gütersloh verantwortete Dr. Elisabeth Menke einen Gutteil der städtischen Veröffentlichungen.

Erster Impuls: Die Kategorien „Pressearbeit“ und „Poesie“ liegen meilenweit auseinander. Hier die Ansage, faktenbasiert, neutrales Sprechen, das niemanden zurücklässt und im Karussell der Abstimmungen manchmal eigenartige Satzschlangen produziert, dort das freie Assoziieren, das Spiel mit Worten in überraschenden Bedeutungen, das Fühlen und Fräsen am stimmigen Bild, das schön und schräg sein darf, auf den Punkt gebrachte Subjektivität. Und doch gilt für beides: Es ist die Arbeit am Text, Worte als Gestein, die es aus der Masse herauszulösen und ihrem Zweck zuzuführen gilt. „Worte sind das Material,“ sagt Eline Menke, aber auch: „Lyrik ist Freiheit – in jeder Form.“

Diese Freiheit hat sie sich weitgehend nach fast 30 Jahren Arbeit im Gütersloher Rathaus genommen. Gedichte hat Menke – „Eline“ ist nicht erst als „Künstlerinnen-Name“ entstanden, sondern ist ihr Vorname im privaten Umfeld – auch während dieser Zeit immer wieder geschrieben, allerdings eher vereinzelt, denn: „Nach einem Arbeitstag voller Texte und Kommunikation fehlt manchmal einfach der Antrieb.“

Raus aus der Schreibzwinge ist die poetische Sprache endgültig ihr Haupt-Ausdrucksmittel geworden, unendlich großes Terrain für immer neue Gedankengebäude von gläserner Leichtigkeit, für Assoziationen von scharfer Kürze, die jedoch niemals gekünstelt wirken. Die Kürze ist Menkes Metier, und vielleicht lassen sich hier doch auch wieder Parallelen zur früheren Tätigkeit nachzeichnen: Auch die Pressesprecherin war eine, die sehr konzentriert arbeiten und Aussagen auf den Punkt bringen konnte.

Jetzt destilliert Eline Menke Gedanken und Gefühle, legt sie frei in ihrem Kern. Das Gedicht „Reduktion“ darf dabei als eine Art Manifest gelten:

„Die Luft trägt blau,“ ist der Titel des ersten eigenen Gedichtbandes, mit dem Eline Menke 2023 als Lyrikerin an die Öffentlichkeit trat. Da konnte man ihre Gedichte bereits regelmäßig in der renommierten Literaturzeitschrift „Tentakel“ finden, in Anthologien und unter anderem auch an einer Bielefelder Unterführung im Rahmen eines Street Poetry Projektes. Da war sie bereits mit zwei Literaturpreisen ausgezeichnet, dem Literaturpreis Harz 2020 und der Bonner Buchmesse Migration 2022. Gerade ist noch eine weitere Auszeichnung hinzugekommen: ein erster Preis unter 250 Einsendungen aus dem deutschsprachigen Raum für ihr Gedicht „Glauben“ beim Main-Reim-Wettbewerb. Diese von der Wettbewerbsvorgabe „Teufelskanzel“ inspirierte Arbeit demonstriert in besonderer Weise, womit

*„Erde schnuppern
im Spargelfeld*

*das Sprechen
drosseln*

*den Stoff
wechseln*

*im Schlepptau
der Sonne*

*die Zeilen
schrumpfen.*

wir bei den Gedichten Menkes rechnen können: Erinnerung, Haltung, den Rückgriff auf lang Verschüttetes, auf Sprachbilder voller Dynamik, die beim Leser und der Leserin tatsächlich Erlebtes antriggern, sich jedoch ihrer Individualität sicher sein können.

Dabei legt die Autorin Wert darauf, dass das literarische nicht zwingend das persönliche Ich ist. Und man glaubt es ihr, denn gegen reine Befindlichkeitslyrik spricht die ungeheure Bandbreite der Themen und Assoziationen, mit denen Eline Menke kunstvoll jongliert. Da greift eher die geradezu nüchterne Beschreibung, die sie über ihr Arbeiten gibt: eine Art „Kreuzworträtsel“ der Begriffe und ihren Möglichkeiten – tägliche Übung, lustvolles Probieren. Was jedoch vielen Gedichten gemeinsam ist: die Nähe zur unmittelbaren Umgebung, zur Natur und zu einer Vergangenheit am Rand des Münsterlands, wo sie in Oelde-Lette aufgewachsen ist. Das kann Thema sein oder nur ein winziges Aufblitzen, oft steht ein Bild aus der Natur auch in direkter Assoziation zum Wort und dann wieder zum Schweigen.

Überhaupt: die Grenzen des Sagbaren. Immer wieder werden sie hinterfragt, ausgelotet, stehengelassen, verschoben. „Nichts ist immer still“ ist der zweite Gedichtband überschrieben, den Menke jetzt gerade herausgebracht hat. Die Rezensionen sind anerkennend und durchweg positiv. Das, aber vor allem der regelmäßige Austausch mit anderen Lyrikern und Lyrikerinnen ist für Eline Menke durchaus Inspiration und Korrektiv, denn: „Lyrik bekommt ihre Existenzberechtigung durch Veröffentlichung,“ sagt Menke und versteht darunter genau die Art der Berührung, die haften bleibt. So hat sie auch den Mut zu Lesungen gefunden, etwa beim Projekt „SternenBlick e.V.“ in Berlin, das sich die Förde-

rung zeitgenössischer Poesie zum Ziel gesetzt hat und wo ein Menke-Gedicht 2023 auf der Shortlist für den jährlich verliehenen Literaturpreis war. „Lesung mit Diskussion“ – dazu, wie auch zur Veröffentlichung selbst, gehören Mut, Selbstbewusstsein, aber auch die Fähigkeit, sich ein Stückweit selbst zurückzunehmen hinter den lyrischen Ergebnissen. Auch damit kann Menke dienen, das Pressesprecherinnen-Dasein könnte dafür zumindest als eine Art Coaching durchgehen.

Immer häufiger liest man über literarische Debüts von Autorinnen jenseits der 60, nach einem langen Arbeitsleben. Und es sind weiß Gott nicht nur au-

tobiografische Lebenserfahrungen, die hier thematisiert werden. Es ist häufig genug auch der Blick nach vorn, auf Neuanfänge und Experimente. Sicher ist: Auch von Eline Menke dürfen wir in diesem Sinn noch einiges erwarten. //



MOBILITÄT IST AUCH DIE FREIHEIT DER ANDERSLENKENDEN

Ein Kommentar von Thorsten Wagner-Conert

Es gibt kein Halten mehr: Wir sind ein rastloses Volk, das ganz selbstverständlich auf alle möglichen Fortbewegungsmittel setzt. Bloß nichts wie weg: Aber wohin eigentlich?

Das hängt ganz vom Bewegungstypus ab. Der eine will von A nach B, weil er muss. Der nächste, weil er kann. Und wieder ein anderer ist es eigentlich leid mit A, interessiert sich auch nicht sonderlich für B, sondern für das Dazwischen: für die Strecke, die ihm zeigt, dass die Freiheit wohl doch grenzenlos ist.

Für unseren Freiheitsdrang ist uns jedes (Verkehrs-)Mittel recht: Das Rennrad (für die mit Waden Bepackten) gern mitten auf der Straße, der E-Scooter (für die Gehfaulen) auch in der Fußgängerzone, das massiv getunte Auto (für die vielleicht sonst Zukurzgekommenen) auch mal ganz rechts überholend, der Flieger (nicht nur für die Abgehobenen) mittlerweile auch gern jährlich mehrfach, die Bahn (weil wir irgendwie ja doch alle im selben Boot sitzen) für das alltägliche Abenteuer zwischen Zeit und Raum ...

Wir hechten mit allem, was recht ist, durchs Leben, als gäbe es kein Morgen mehr – mal egoistisch, mal gedankenverloren, mal ignorant, mal verunsichert – und oftmals so, als wäre Entschleunigung etwas für Verlierer.

Gern vergessen wir bei allem Gehupe, Geblinke, Geklingele und „Platz da, jetzt komm ich“ unsere eigenen Möglichkeiten: Auf beiden Beinen gelingt das Entdecken der Langsamkeit, das Wahrnehmen der Umgebung, das Durchatmen auf freier Strecke. Und es gelingt das Leben, wenn denn dafür Zeit ist.

Dessen Sinn ist nicht schnell, schnell, Augen zu und durch. Wir können uns Zeit lassen. Am Ende sind wir eh alle am selben Ziel – und immer noch mobil:

Unser letzter Wagen ist immer ein Kombi. //

faktor³

Lokalwerkstatt

Agentur für Kommunikation GmbH
Langer Weg 7b
33332 Gütersloh
Telefon: 05241-2119450
www.lokalwerkstatt.de

Geschäftsführer:

Markus Corsmeyer, Wolfgang Sauer

Chefredaktion:

Markus Corsmeyer (V.i.S.d.P.)

CvD: Anuschka Bayer

Autoren:

Markus Corsmeyer, Christian Horn, Kathrin Jünger, Jessica Kaup, Thorsten Wagner-Conert, Tatjana Wanner, Dr. Rolf Westheider, Susanne Zimmermann, Heiner Wichelmann

Fotos:

Tobias Basel, Markus Corsmeyer, Detlef Güthenke, pro Wirtschaft GT, Theaterförderverein, Thorsten Wagner-Conert, Heiner Wichelmann, AdobeStock

Anzeigenleitung:

Wolfgang Sauer

Anzeigen:

Markus Corsmeyer,
Wolfgang Sauer

www.faktor-drei.de

Mediadaten:

Lokalwerkstatt 1.24

Art Direction:

Tanja Uhe / www.uhe-design.de

Druck:

Sattler Premium Print GmbH

Hinweis:

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung der Autoren wieder – nicht aber unbedingt die des Herausgebers. Nachdruck von Beiträgen, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers.

faktor³-Partner:

- » Hochschule Bielefeld
Campus Gütersloh
- » Johannes Lübbering GmbH
- » Volksbankengruppe im Kreis Gütersloh
- » Wortmann & Partner & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft/
Steuerberatungsgesellschaft

Netzwerkpartner:

- » Innovationsmanufaktur Gütersloh (IMA)
- » Kreishandwerkerschaft Gütersloh
- » pro Wirtschaft GT GmbH
- » Unternehmerverband für den
Kreis Gütersloh e.V.

Eine zweite Meinung ist viel wert.



Haben Sie nach der Beratung des behandelnden Kieferorthopäden ein schlechtes Gefühl?
Die Behandlungskosten erscheinen unverhältnismäßig hoch?
Die Behandlungsdauer erscheint übertrieben lang?
Oder sollen womöglich gesunde Zähne gezogen werden?

Sind Sie verunsichert?

Wenn Sie nur eine dieser Fragen mit Ja beantworten, ist es Zeit für eine zweite Meinung.
Wir legen Wert auf ein schönes Lächeln und einen gesunden Kiefer.

Unter zweitemeinung-kfo.de erfahren Sie mehr.

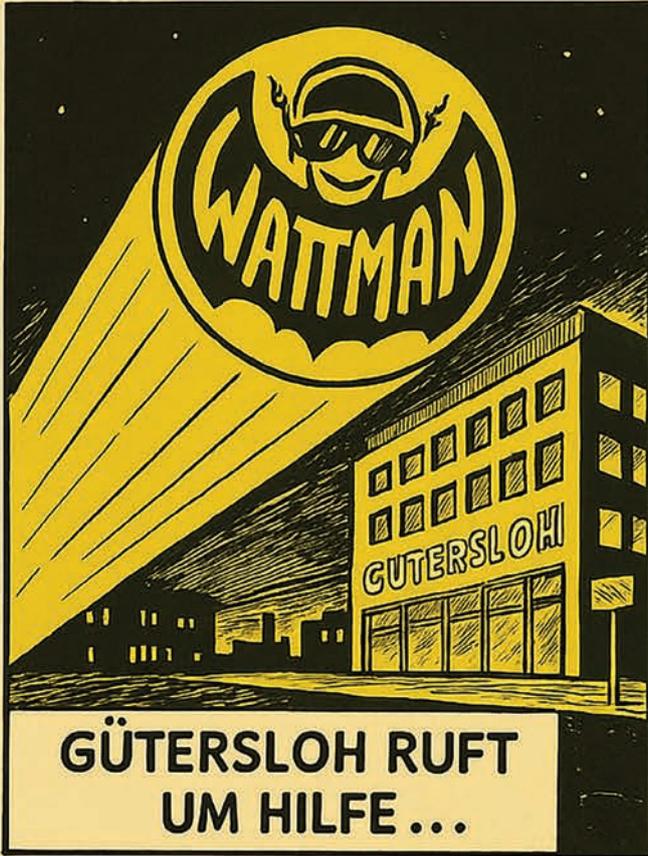
Beratungstermine innerhalb von 2 Wochen!



Stefan A. Roth | M.Sc. Kieferorthopädie

Blessenstätte 14 | 33330 Gütersloh | Telefon 05241 237977 und Bahnhofstraße 8 | 33415 Verl | Telefon 05246 7097906

WATTMAN & DIE STILLE DER STADT



schmitt.media

AB DEZEMBER AUCH IN GÜTERSLOH!