

HILTRUP

heute & morgen

Stadtteilzeitung der Hiltruper SPD - Dezember 1993

Gehen Münster die Arbeitsplätze aus?

Recht auf Arbeit



In dieser Ausgabe:

HiltruperInnen in den Rat: Christiane Eckardt / Industrieansiedlung - ein Workshop zur Zukunft der Arbeit / Lean Management: Wie machen's die Japaner? / ÖPNV: mehr Komfort durch Busspuren

Das Portrait:

Auf dem Weg in den Rat: Christiane Eckardt



Politiker haben zur Zeit ein denkbar schlechtes Ansehen. Beispiele dafür finden sich ohne längeres Suchen auch in unserer näheren Umgebung. Manch einer verspricht im Kommunalwahlkampf das Blaue vom Himmel, z.B. ein neues Fußballstadion und eine Musikhalle - und kann sich bis heute nicht mehr erinnern.

Umso wichtiger ist es, daß sich BürgerInnen aus Hiltrup in der Kommunalpolitik engagieren. HILTRUP heute & morgen sprach mit Christiane Eckardt, die sich 1994 in Hiltrup-Mitte in den Rat wählen lassen will.

?: Ist Hiltrup Ihre Heimat?

Christiane Eckardt: Ja. Mein Mann und ich haben uns vor 35 Jahren in der Mitte zwischen unseren Geburtsorten hier niedergelassen, hier sind unsere Kinder geboren, und hier bin ich auch als selbständige Kauffrau tätig, seid die Kinder groß sind. Wir wohnen übrigens schon fast 30 Jahre in Hiltrup-Mitte.

?: Wie sind Sie zur Politik gekommen?

Christiane Eckardt: Ich war schon immer politisch interessiert. Die SPD war vor 25 Jahren die einzige Partei mit einem Frauenprogramm. Hier fand ich zusammen mit anderen Interessierten (Arbeitskreis

Sozialdemokratischer Frauen) den Rahmen für solche Aktivitäten.

Durch die Vorstandsarbeit im Ortsverein fand ich den engagierten Einstieg in die Kommunalpolitik.

?: Dazu gehört auch die Bezirksvertretung?

Christiane Eckardt: Seit fast 10 Jahren gehöre ich der Bezirksvertretung an, zur Zeit als stellvertretende Bezirksvorsteherin. Den Anliegen der Bürger in Hiltrup-Mitte fühle ich mich besonders verpflichtet. Ich freue mich z.B., daß in diesem Jahr der Kinderspielplatz zwischen der Marktallee und der Max-Winkelmann-Straße fertiggestellt werden konnte.

?: War nicht auch der Brunnen an der Clemens-Kirche Ihre Idee?

Christiane Eckardt: "Ein Brunnen für Hiltrup" - viele Jahre eines meiner Lieblingsthemen sowohl im Gewerbeverein, dessen Mitglied ich bin, als auch in der Kommunalpolitik. Im Stadtjubiläumsjahr wurde dieser Gedanke von einer Mehrheit der Bezirksvertretung aufgegriffen und realisiert. Für mich ein Baustein in der Entwicklung der Marktallee zu einem lebens- und lebenswerten Zentrum, in dem sich Junge und Alte treffen. Die Hiltruper SPD hat die Hansestraße gefordert, damit die Marktallee endlich Hiltrups gute Stube werden kann. Die Hansestraße ist lange fertig, das Zentrum muß folgen.

?: Was hat Sie in der Arbeit der Bezirksvertretung besonders berührt?

Christiane Eckardt: Die Entdeckung der Bodenvergiftung in den Gärten der Anwohner des Gorenkamp. Die Bedeutung von Umweltschutz und die Notwendigkeit kommunalen Engage-

ments haben wir hier hautnah erfahren.

?: Welche Themen werden Ihre Schwerpunkte in der Ratsarbeit sein?

Christiane Eckardt: Besonderen Handlungsbedarf sehe ich im Wohnungsbau, wobei die Bodenvorratspolitik besonderes Gewicht hat, um Wohnbau für den Bürger überhaupt noch bezahlbar zu machen. Ich war Mitglied der Jury, die die Gestaltungsentwürfe für das neue Baugebiet an der Meesenstiege begutachtete und habe mir noch vor zwei Monaten mit dem Planungsamt der Stadt Münster die Umsetzung neuer Wohnideen in Holland angesehen. Diese Arbeit möchte ich im Rat gern fortsetzen.

?: Was halten Sie von einem Gewerbegebiet in Amelsbüren?

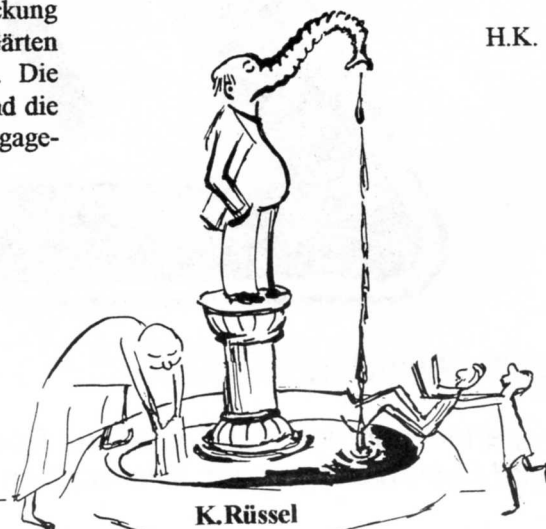
Christiane Eckardt: Die Stadt Münster muß zusehen, daß ihren Bürgern nicht die Arbeit ausgeht. Gewerbeansiedlung ist dringend erforderlich. Wir dürfen nicht zusehen, wie ein Betrieb nach dem andern ins Umland abwandert. Aber neue Gewerbegebiete dürfen nur dort ausgewiesen werden, wo dies ökologisch zu verantworten ist. Gleiches gilt für ihre Größe. Für die Beschäftigten muß es leistungsfähige und attraktive Verbindungen im öffentlichen Personen-Nahverkehr geben. Diese und viele weitere Punkte sind sorgfältig zu prüfen. Und nicht zuletzt: es darf keine 'kalte Enteignung' für die betroffenen Grund-eigentümer geben.

?: Christiane Eckardt, wir danken Ihnen für das Gespräch.

H.K.

Impressum

Herausgeber: SPD-Ortsverein Münster-Hiltrup
Vorsitzender: Christian Jung
Redaktion: Brigitte Hübscher-Krause, Henning Klare,
Auflage: 3.000 Stück Gerald Stenzl



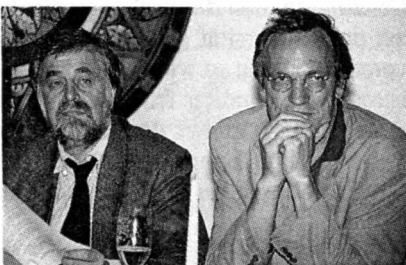
Neues Gewerbegebiet = neue Arbeitsplätze ?

Die folgenden Fragen wurden im Rahmen eines Seminars zum Thema "Neue Arbeit braucht das Land" des Ortsvereins Hilstrup in der Stadthalle Hilstrup am 1. Oktober 1993 diskutiert. Teilnehmer der Podiumsdiskussion waren Rainer Bannert, gebürtiger Hilstruper, SPD-Ratscherr bis 1986, jetzt Leiter der Wirtschaftsförderung in Remscheid, Rudi Steingrube, SPD-Ratscherr, Mitglied im Ausschuß für Wirtschaft und Werbung/Planungsausschuß und Josef Hülsdönker, Vorsitzender des DGB Münster.

?: Welche planerischen Vorgaben sind heute an ein Gewerbegebiet zu stellen?

Was wir heute planen, wird erst nach dem Jahr 2000 Arbeitsplätze real werden lassen.

Ein wesentlicher Punkt ist sicher die Verkehrsinfrastruktur. Daher ist das Suchgebiet Amelsbüren mit Anschlußmöglichkeit an Kanal, Eisenbahn und Autobahn von diesem Aspekt her gut geeignet. Es wäre z.B. denkbar, daß in der Zukunft eine sog. "just-in time"-Lieferung nur noch durch die Nutzung von Wasserstraßen möglich ist, da der LKW-Verkehr durch Staus zeitlich zu unzuverlässig wird - bei der derzeitigen Entwicklung des Straßenverkehrs ist es absehbar, daß dies auch bei maximaler Umlagerung auf die Schiene unvermeidlich wird.



v.l. SPD-Politiker Rudi Steingrube und Christian Jung

Die Planung eines neuen Gewerbegebietes setzt eine "Regional-konferenz" voraus; eine Planung ohne oder gar gegen die Umlandgemeinden wäre sinnlos, das Entstehen von Investitionsruinen absehbar.

Ganz entscheidend ist die Abwägung, was ökologisch dort passieren wird. Jeder Start eines neuen Gewerbegebietes,

zumal in einer derartigen Größe(!) ist ein massiver irreparabler Eingriff, und zwar für die nächsten 1-2 Generationen.

?: Was können wir wirtschaftlich überhaupt erwarten?

Konkret heißt das: wo könnten in Münster Wachstumsreserven liegen? Geht man die Branchen durch, sieht das Bild momentan eher düster aus.

Die chemische Industrie hier, z.B. Lacke und Farben hängt an der Automobilbranche, da geht es bergab.

Der gesamte gewerbliche/produktive Bereich wird zunehmend wegen der günstigeren Löhne in Ostblockländer verlagert, wobei ein Aufschwung dort natürlich auch sehr wichtig ist.

Im Handel wird man sich auf sinkende Realeinkommen einstellen müssen, wenn wir in Münster 1995 den Stand wie in 1990 haben werden, ist das schon ausgesprochen gut.

Private Dienstleistungen sind wahrscheinlich ein Wachstumssektor, evtl. mit niedrigeren Einkommen als bisher.

Organisationen ohne Erwerbszweck werden umfangreicher werden, z.B. Beratung/Selbsthilfe etc.

Körperschaften und Sozialversicherung werden Stellen reduzieren, schlimmstenfalls wird es über Jahre kaum Neueinstellungen geben.

Von der Uni ist wenig zu erwarten, das Land NRW muß maximal sparen.

Es gibt einen klaren inhaltlichen Zusammenhang zwischen Gewerbetätigkeit und Dienstleistung. Lauter Ingenieurbüros nebeneinander können nicht existieren, wenn die Umsetzung hunderte von Kilometern entfernt liegt, auch bei modernster Kommunikationstechnik.

?: Wie sind Anfragen von Investoren zu bewerten?

Grob geschätzt wird etwa ein Drittel des angemeldeten Bedarfs auch wirklich umgesetzt. Einige Bewerber scheiden rasch aus, z.B. mangels Liquidität. Eine Gemeinde muß auch klare Richtlinien haben, welche Gewerbe überhaupt nicht in Frage kommen, z.B. solche, die Schadstoffe emittieren.

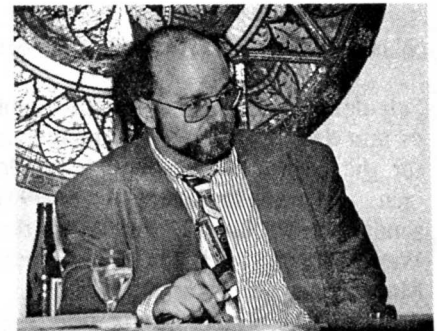
Hier sollte im Planungsverfahren deutlich Einfluß genommen werden.

?: Welche Strategien sind bei der Steuerung von Gewerbeflächen sinnvoll?

Oberstes Gebot ist: so wenig Fläche wie möglich, soviel Platz wie nötig.

Eine strategische Frage ist z.B. die nach mehrgeschossiger Bauweise; hier bedarf es manchmal auch kreativerer Lösungen. Sogar produzierendes Gewerbe kann "in die Höhe" gehen, moderne Fördertechnik und Aufzugsanlagen machen das möglich.

Vorsicht ist beim Umgang mit Parkflächen geboten. Spart man durch geschickte Bauweise Flächen ein, darf man nicht durch riesige Parkflächen rings umher diesen ökologisch günstigen Effekt zunichte machen. Es gibt sehr gute Erfahrungen mit der preisgünstigen Erstellung von Parkhäusern, die bewirtschaftet werden und von den entsprechenden Gewerbetreibenden angemietet werden können. Parkflächen dürfen nicht mehr kostenfrei sein!



Rainer Bannert (SPD), Wirtschaftsförderer in Remscheid

Dumpingpreise sind verboten, da sie nur Flächenverschwendung fördern; der Grundstückspreis ist bei einer derartigen Investition ohnehin kein entscheidender Kostenfaktor.

?: Es gibt derzeit gewaltige Umwälzungen der Rahmenbedingungen am Arbeitsmarkt verbunden mit erschreckenden Veränderungen der Tariflandschaft, welche Gegenstrategien sind notwendig?

Ein Schwerpunkt sollte gerade in einer Universitätsstadt wie Münster in der Forschung liegen, da wird sicher viel Kraft verschwendet. Intelligente Produkte haben Zukunft, aber nur wenn Entwicklungen auch zur Pro-

duktionsreife gebracht werden können. Nur "Blaupausenherstellung" führt zum Dasein im Elfenbeinturm (hier gibt es bereits einen ganzen Katalog erfreulicher Ansätze, incl. Auszeichnungen).

Die berufliche Ausbildung und Qualifizierung muß in Umfang und Güte im Vergleich zum Studium deutlich verbessert werden, auch eine gesellschaftspolitische Aufgabe.

Solange - laut Bericht des Bundesrechnungshofes - massiv Steuer-gelder verschwendet werden, Schwarz- und illegale Arbeit nicht ausreichend bekämpft wird, ist das Wort von "leerer Staatskasse" mit großer Skepsis zu betrachten; Arbeitsfördermaßnahmen sind Staatsaufgaben und nicht allein aus Mitteln der Bundesanstalt für Arbeit zu finanzieren.

Welche Eckdaten und Forderungen ergeben sich konkret für das ausgewiesene Gebiet in Amelsbüren?

Die angegebene Fläche von 400 Hektar ist zu groß, 200 Hektar brutto sind genug.

Gesetzlich vorgeschriebene ökologische Ausgleichsmaßnahmen sollten bereits 2 -3 Jahre vor der konkreten Umsetzung eingeleitet werden (Stichwort "ökologischer Kranz" um den Ortskern).

Eine Verkehrsplanung für das gesamte umliegende Gebiet ist wesentlich, eine zukunftsorientierte Anbindung durch den Öffentlichen Personennahverkehr zwingend, d.h. Mindesttaktfrequenz von Bussen zu Beginn 20-30 Minuten, später 15 Minuten.

Eine schrittweise, additive Planung vermeidet zu frühe ökologische Ein-

schnitte, das Gebiet muß organisch wachsen. Wohnen und Arbeiten muß verbunden werden, schon wegen der Verkehrssituation.

Eine Negativliste wird erstellt, z.B. welches Gewerbe darf überhaupt nicht kommen, kein vierspuriger Ausbau umliegender Straßen.

Der Standort bietet sich für ein Logistikunternehmen (Spedition) geradezu an. Ein solches flächenverzehrendes, aber wenig Arbeitsplätze schaffendes Unternehmen muß extrem kritisch beurteilt werden.

Einige zukunftsweisende Maßnahmen werden zur Zeit im kleinen Rahmen im Gewerbegebiet "Loddenheide" initiiert, sie sollten auch in "Süd-West" besondere Beachtung und Bewertung finden.

B.H.-K.

Das Semesterticket - erste Erfahrungen

Was hat die (fast) freie Fahrt für Studenten im ÖPNV denn nun eigentlich gebracht?

Seit dem Sommersemester 1993 gibt es nun das Semester-Ticket nicht nur für die Studenten der Fachhochschule (seit Wintersemester 1992/93) sondern auch für die Studenten der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster.

Glaubt man einer Publikation des ASTA ("Ticker, der Reader zum Ticket"), dann hat es sich voll und ganz gelohnt, wenn auch die Zeit, die inzwischen vergangen ist, noch zu kurz sei, um zu einem abschließenden Urteil zu kommen. Außerdem würden im Sommersemester Busse und Bahnen (und damit das Ticket) erfahrungsgemäß zugunsten des Fahrrades weniger genutzt als im kalten Winter. Und - zu guter letzt - werden vielleicht erst die jüngsten Verbesserungen im Öffentlichen Personen-Nahverkehr (siehe Bus-spuren, neue Linien, erhöhte Frequenzen etc.) erneut zahlreiche Studenten zum Umsteigen auf den Bus verleiten. Erste (geschätzte) Zahlen gibt's dennoch, so sprechen die Stadtwerke von einem um etwa 20 % erhöhten Fahr-

gastaufkommen etwa die Hälfte davon wird dem Semester-Ticket angerechnet. Im letzten Semester hätten sich etwa 90 % (= 38.000) in diesem bereits 93 % (= 41.000) aller Studenten bei der Einschreibung bzw. Rück-meldung den Freifahrtschein für den ÖPNV abgeholt.

Erste Meldungen, daß Studenten bereits ihr eigenes Auto abgeschafft haben und/oder sich mit anderen Studenten zusammen-ge-tan haben und ein Auto gemein-schaftlich nutzen, basieren - allen Unkenrufen zum Trotz - auf realen Fakten, wie ich aus meinem Kommilitonenkreis bestätigen kann. Gerade vor dem Hintergrund eines ständig verbesserten Bus-Netzes wird der ÖPNV auch für bisher autofahrende Studenten immer interessanter.

Welche Veränderungen wird es zukünftig geben? Nun, in der Zeit vom 8. bis zum 11. November wurde an der Uni erst einmal über das erweiterte Semester-Ticket abge-

stimmt, erweitert deshalb, weil auch zahlreiche Bahnstrecken damit genutzt werden können. Dies erfordert jedoch einen erneuten Aufschlag auf den Sozialbeitrag etwa in Höhe des für das bisherige Ticket erhobenen Betrages (jeweils etwa 20 DM).

Erstaunlich, daß die Fachhochschule dabei der Universität stets einen Schritt voraus ist, denn so wie das Ticket dort bereits ein Semester früher eingeführt worden ist, so gibt es dort bereits jetzt das erweiterte Bahn-Ticket, über dessen Einführung an der Uni erst noch entschieden werden muß.

Bleibt zu hoffen, daß dieses Angebot zukünftig von noch mehr Studenten als bisher genutzt wird, und insbesondere die Stadtwerke Münster als Hauptträger des innerstädtischen ÖPNV ihr Angebot auch für Studenten noch attraktiver gestalten können.

G. S.

Autofahrers (Alp)Traum?

Die zähe Entwicklung des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs in Münster

Die Innenstadt haben unsere Vorfahren erbaut für ihre Lebens- und Verkehrsbedürfnisse. Das Auto als alltäglichen Gebrauchsgegenstand für jedermann hatten sie dabei nicht im Blick. Die Folgen solch mangelnder Weitsicht bekommen wir jetzt zu spüren: immer wenn wir uns mit dem Auto bewegen wollen, machen andere denselben untauglichen Versuch. Kein Vorankommen, aber auch kein knöllchenfreies Stehenbleiben; reine Luft nur im Werbefunk.

Lösungen? Abhilfe boten die Alliierten an, als sie die störenden Häuser der Innenstadt zerbombten. Aber die uneinsichtigen Münsteraner bestanden zum Glück darauf, ihre alte Stadt wieder aufzubauen. (Andere, 'verkehrsgerecht' wieder aufgebaute Städte sind jetzt häßlich und verstopft.) Was bleibt, ist die Optimierung eines begrenzten Verkehrs. Parkleitsysteme und andere Maßnahmen können nur dann funktionieren, wenn gleichzeitig die Verkehrsspitzen begrenzt werden. Bei gleichbleibender Nachfrage nach Verkehrsleistungen bedeutet dies zwingend, daß die Wahl der Ver-

kehrsmittel (modal split) in den Zentren zugunsten von Bus, Bahn und Fahrrad beeinflußt werden muß. Da sich in unserer Marktwirtschaft nur das bessere Produkt durchsetzt, ist also Wettbewerb angesagt: bequem muß die Reise sein (wer hat in seinem eigenen Auto schon mal einen Stehplatz bezahlt?) und schnell.

Geltungsbereich (Tarifgebiet / Tarifzone)				303319	
von: 0000				Kunden-Nr.	
MÜNSTER				00	
XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	Preisstufe	
XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	52,00	
bis: 0000				Fahrpreis in DM	
MÜNSTER				11/93	
KARTENART MÜNSTER-KARTE				gültig für Monat	

Die Busverbindung zwischen Hilstrup und der Innenstadt genügt diesen Ansprüchen früher in keiner Weise. Die Hiltruper SPD hat sich daher schon seit Jahren dafür eingesetzt, die Fahrzeiten durch Anlage besonderer Busspuren zu verkürzen. Jetzt sind die Busspuren an der Hammer Straße und in der Innenstadt fertig, und die Busse fahren im 10-Minuten-Takt. Grund zum Jubeln?

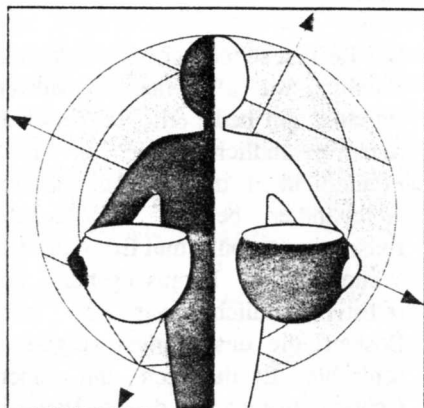
Nehmen wir zum Vergleich die

Strecke Hauptbahnhof - Clemenskirche im Urteil eines Nutzers: 18.05 Uhr ist es am Hauptbahnhof. Kurze Überlegung: Bus oder Bahn? Der Zug fährt 18.13 Uhr und braucht nur 5 Minuten, aber der Fußweg vom Bahnhof Hilstrup nach Hause dauert 10 Minuten - die Bequemlichkeit spricht für den Bus. Der fährt pünktlich 18.08 Uhr und bietet freie Sitzplätze. In der Schorlemer Straße dann das erhebende Schauspiel: die Busspur ist frei, der Bus gleitet an einer sehr zähen Autoschlange vorbei bis zum Ludgerikreisel. Der Rest ist flüssige Routine, 18.30 Uhr ist die Clemenskirche erreicht. Ergebnis: 22 Minuten Fahrzeit + Sitzplatz, und das ganze mit Fahrer, für 60 DM (52 DM im Abo) im Monat, das kann sich schon sehen lassen.

Was noch an Wünschen bleibt? Komfortablere Busse (einige ältere Exemplare sind laut und schütteln die Fahrgäste bei jedem Halt ordentlich durch), ein noch kürzerer Takt in den Spitzenzeiten und noch mehr Busspuren an der Westfalenstraße; und: Annehmen müssen wir dieses Angebot!

H.K.

Fairplay - wie man den Kaffeebauern jetzt helfen kann



Schon seit ein paar Wochen kann man in einigen Supermärkten, wie z.B. Hill, einen neuen Kaffeeanbieter finden. Das erste, was einem ins Auge sticht, ist der Preis: ca. 2,00 DM teurer als "normaler" Kaffee. Beim näheren

Hinsehen entdeckt man ein Siegel mit der Unterschrift "TRANSFAIR". Doch was hat es auf sich mit diesem Kaffee?

"TRANSFAIR" ist ein Anbieter, der den Kaffee-Erzeugern in der "Dritten Welt" angemessene Preise für ihr Produkt zahlt.

Die Produzenten sind ausnahmslos unabhängige Kleinbauernorganisationen und Genossenschaften mit rund einer halben Million Mitgliedern in Bolivien, Brasilien, Costa Rica, der Dominikanischen Republik, Guatemala, Haiti, Honduras, Kolumbien, Mexico, Nicaragua, Peru, Tansania, Uganda und Zaire.

Sie alle haben ein gemeinsames Problem: Die Weltmarktpreise für Kaffee

sind derzeit so niedrig, daß viele von den Menschen in der "Dritten Welt" vom Kaffeeanbau nicht mehr leben können. So sind sie gezwungen, in die Slums der Großstädte zu ziehen.

Die Idee ist nun, daß man den Bauern mit 1,90 DM pro Pfund Kaffee einen Preis deutlich über dem Weltmarktpreis zahlt. Dadurch, daß der Kaffee direkt vom Erzeuger - sprich: Bauern - gekauft wird, spart man den Zwischenhandel, der oft horrenden Gewinnspannen aufschlägt, den Erzeugern aber fast nichts zahlt. Damit gibt man den Bauern die Möglichkeit, ihre Lebenssituation zu verbessern, das heißt genug Lebensmittel und Geld, um das Existenzminimum zu gewähr-

leisten. Darüberhinaus finanzieren die Genossenschaften gemeinsame Projekte wie z.B. Gesundheits- und Alphabetisierungsprogramme.

Trotz des höheren Preises (z.B. 8,49 DM für den Transfair-Kaffee 'Pedro Fiesta' bei Hill) ist dieser Kaffee eine Überlegung wert. Auch wenn Arbeitslosigkeit, steigende Abgaben und sinkende Realeinkommen im eigenen Lande uns beschäftigen, darf Ver-

antwortung für die "Dritte Welt" kein Fremdwort werden. Mit 3 Pfennig pro Tasse Kaffee kann jeder einen kleinen Beitrag zur Verbesserung der Situation der Menschen der "Dritten Welt" leisten.

Marktwirtschaft und Engagement für die "Dritte Welt" sind dabei kein Gegensatz: In Holland und der Schweiz verkaufen die Supermärkte schon länger solchen Kaffee. Sein Marktanteil ist hier bereits auf ca. 4,5

% gestiegen. Fair gehandelter Kaffee tut eben nicht nur gut, sondern schmeckt auch gut!

Weitere Informationen bei: TRANSFAIR e.V., Sülzburgstr. 144, 50937 Köln (bitte 2,00 DM in Briefmarken für Versand- und Portokosten beilegen).

N.K.

Aus dem Hiltruper Wirtschaftsleben:

König Kunde

Sie kennen das dumme Gefühl, wenn man ein Schnäppchen gemacht hat und sich hinterher reingelegt fühlt?

So ging's mir neulich, und im ersten frischen Zorn schrieb ich einen Brief: Habe in Ihrem Baumarkt ein Dingsda zum signalroten 'Sonderpreis' von 39,99 DM gekauft; und unter dem 'Sonderpreis' klebte ein zweites, normales Preisschild von 39,99 DM. Darf ich mich auf den Arm genommen fühlen oder haben Sie nur Sonderpreise?

Na, dachte ich mir, jetzt werden die den Brief entweder wegwerfen - paßt zum 'Sonderpreis' - oder dir mit einer doppelten Prise Bürokratendeutsch schreiben, daß alles schon in Ordnung ist und man das überhaupt nicht so eng sehen darf. So in zwei Wochen vielleicht.

Es kam aber ganz anders, und das noch vor Ablauf eines Tages: ein freudlicher Mensch rief an und erklärte. Dingsdas waren als Son-

derangebot eingekauft, versehentlich mit dem richtigen Sonderpreis normal ausgezeichnet, Preisschilder zu klebrig und Fingernägel nicht spitz genug - alles klar. Das Wichtigste aber: man gab sich Mühe, beim König Kunden um Verständnis zu werben. Ist das nicht ein extra gutes Gefühl?

H.K.

Alter Bekannter

Bis daß der TÜV uns scheidet - es tat schon weh, als wir uns von unserer alten Rostbeule trennen mußten. Nicht, daß wir ein familiäres Verhältnis zueinander hatten; ein wenig Distanz braucht so ein altes Auto schon, wenn man es ab und zu so richtig von Herzen verfluchen will. Aber wir hatten uns einfach an seine Eigenheiten gewöhnt, und das waren nicht wenige! Diese interessanten Warnlämpchen, die nicht immer ausgehen wollten und Unheil verkündeten, dies Poltern der Hinterachse, das oberhalb der Schrittgeschwindigkeit einen enormen Drang zur Richtungsänderung meldete, dies Zwinkern mit dem Scheinwerfer, den außer alter Gewohnheit nichts mehr an seinem Platz hielt, und vielerlei andere Charakterfehler. Der TÜV jedenfalls hatte kein Verständnis für so viel Ori-

ginalität und zog aus das Vehikel dem Verkehr. Der Rest war kurz und schmerzhaft. Für die geschätzten Reparaturkosten hätten wir 10 Autos dieser Art bekommen, also bekam der Vertragshändler die TÜV-Gebühr, das Auto, den Verschrottungsauftrag und 250 DM Entsorgungsgebühren.

Welche Freude am nächsten Tag, das Schätzchen wiederzusehen! Doch allzu einseitig war sie verteilt - da standen ein Auto, zwei rote Kennzeichen, ein Polizist und zwei fremdländische Männer bei Heithorn, aus der Weiterfahrt wurde nichts mehr. Freude wandelte sich in Staunen, Staunen wurde Zorn: allzu geschäftstüchtig war der seriöse Kaufmann gewesen. Entsorgungsgebühr von uns und Erlös aus dem Verkauf wären zusammen ein nettes

Geschäft gewesen, wenn uns nicht Kommissar Zufall zusammengeführt hätte.

Der Rest ist schnell erzählt. Selbstverständlich war alles nur ein Mißverständnis, ein bedauerliches Versehen; selbstverständlich war es reine Freundlichkeit, die unseren wackeren Autohändler bewog, TÜV-Gebühr, Entsorgungsgebühr und Erlös aus dem Weiterverkauf herauszugeben und selbstverständlich war es reine Bosheit, die uns längst vergessene schlechte Erfahrungen mit einem Gebrauchtwagen aus diesem Hause in Erinnerung rief. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt.

H.K.

Schlagwörter: Lean Management und Lean Production

Oder: Was machen die Japaner anders als wir?

Seit einiger Zeit geistern in unserer für Schlagwörter ja sehr empfänglichen Gesellschaft die Begriffe Lean Production und Lean Management. Da stellt sich für den betriebswirtschaftlichen Laien schnell die Frage: Was bedeuten diese Begriffe eigentlich?

"Lean Management" oder "Lean Production" sind - entgegen landläufiger Meinung - zunächst einmal keine japanische Erfindung. Der Begriff "Lean Production" wurde erstmals von John F. Krafcik, einem Mitarbeiter des berühmten Massachusetts Institute of Technology (MIT), geprägt. Anlaß war die Ausarbeitung einer nicht minder bekannt gewordenen Studie mit dem Namen "Die zweite Revolution in der Autoindustrie" vor dem Hintergrund der großen Krise der amerikanischen Autohersteller während der siebziger und achtziger Jahre und der gleichzeitigen großen Erfolge der japanischen Konkurrenten in den USA.

Die japanische Industrie, allen voran die Firma Toyota, hat jedoch als erste dieses System als Synthese aus eigenen (wie z.B. Kaizen = ständige Verbesserung) und fremden Ideen bis zur Perfektion entwickelt und konsequent umgesetzt. Bis heute sind japanische Unternehmen führend in der Weiterentwicklung und Anwendung dieser Techniken. So ist es zu erklären, daß die besten Beispiele für Lean Production bis dato in japanischen Unternehmen zu finden sind. Dennoch sind "Lean Management" und "Lean Production" bis heute in Japan weitgehend unbekannte Begriffe, dort ist eher der Begriff "Toyota-Produktionssystem" gebräuchlich.

Was ist nun "Lean Management/Production"? Das englische Wort "lean" bedeutet zunächst einmal schlank, fit, Lean Production heißt demnach also "schlanke Produktion". Schlank deshalb, weil Massenprodukte und Dienstleistungen mit mini-

malem Aufwand in höchster Qualität hergestellt werden. Dabei ist Lean Management als umfassenderer Begriff ein komplexes, das ganze Unternehmen und oft auch die Zulieferer umfassendes System, welches das volle Arbeitspotential sämtlicher Mitarbeiter zu nutzen versteht. Gleichzeitig ist dieses System dezentral organisiert, um ein Höchstmaß an Flexibilität zu erreichen und basiert auf anderen modernen Fertigungstechniken wie "Just in Time"-Fertigung und Logistik, "Simultaneous Engineering" und "Total Quality Management".

Einige Beispiele, was das in der Praxis bedeuten kann:

1. Ein Autozulieferer siedelt sich in unmittelbarer Nähe des von ihm belieferten Betriebes an. Dies ermöglicht einen intensiven Kontakt mit seinem Kunden, Transportprobleme entfallen fast völlig. Dies unterstützt den allgemeinen Trend, die Fertigungstiefe (=Anzahl der von dem Unternehmen selbst produzierten Teile) des Autoherstellers zu verringern und Teile der Produktion als Fremdaufträge zu vergeben, sowie zur Dezentralisation der Produktion, ohne die damit verbundenen Nachteile einer komplizierteren Logistik durch die Verteilung der Fertigung auf verschiedene Unternehmen.

2. Die Arbeiter eines Automobilherstellers arbeiten in Teams, die über eine gewisse unabhängige Entscheidungskompetenz bezüglich ihres Arbeitsablaufs verfügen. Sie können so eigene Verbesserungsvorschläge schnell und unbürokratisch einbringen und ihrerseits schnell auf Veränderungen reagieren, die Produktionsqualität und die Motivation der Mitarbeiter steigt. Dabei wird von Anfang an höchster Wert auf die Vermeidung von Fehlern und die Produktion auf höchstem Qualitätsniveau gelegt, anstatt die bereits gemachten Fehler

später im Rahmen einer aufwendigen Endkontrolle zu beheben.

3. Anstatt weitläufiger Produktionshallen mit viel Platz für jeden Mitarbeiter, werden (nicht zuletzt wegen des Flächenmangels in Japan) platzsparende Arbeitsplätze mit hohem ergonomischen Standard in mehrgeschobigen Produktions-Gebäuden geschaffen. Vorteil: Neben der Flächenersparnis wird die Kommunikation zwischen Kollegen durch die geringere Entfernung zwischen den Arbeitsplätzen gefördert und Transportentfernungen werden verringert.

Für diejenigen Leser, die sich für weitere Informationen über dieses Thema interessieren, hier einige Literaturhinweise:

Bösenberg, Dirk u. Metzen, Heinz:
Lean Management - Vorsprung durch schlanke Konzepte,
2. Auflage, Verlag Moderne Industrie, Landsberg/Lech 1992

Krafcik, John F.:
Comparative Analysis of Performance Indicators at World Auto Assembly Plants, Cambridge: MIT 1988

Töpfer, Armin u. Mehdorn, Hartmut:
Total Quality Management - Anforderungen und Umsetzung im Unternehmen, 2. Auflage, Luchterhand Verlag, Neuwied 1993

G. S.

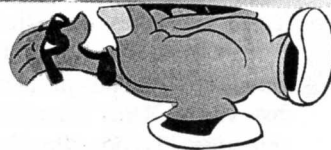
Für sie gelesen: die kurze Meldung

Kreiszeitung Wesermarsch: Auto fuhr in Hecke - kein Sachschaden.

" UNSER DORF SOLL SCHÖNER WERDEN !!!



KINDERLEICHT



So einfach wird aus dem
Bahnhofsumfeld ein Slum



5 ZÄHLEN SICH AUS

An der Hohen Geest verfällt
ein Haus systematisch

