

Je Woche

18. Jahrgang
ISSN 1862 – 1996



Kulturrexpress

Unabhängiges Magazin



Foto (c) Kulturrexpress

Kreuzfahrtterminal im Hafen von Tallinn gewinnt Architekturpreis 2021

Der Hafen von Tallinn hat ein neues und nachhaltiges Terminal eröffnet, das direkt mit neuen Unterhaltungsmöglichkeiten und touristischen Orten verbunden ist

Ausgabe 20

vom 15. – 21. Mai 2022

Inhalt

- Effizienter Windturbinen bauen
- Nachhaltige Zustellung: Neue Lastenräder für PostNord in Schweden und Dänemark
- Kreuzfahrterminal im Hafen von Tallinn gewinnt Architekturpreis 2021
- Statement zur Situation in der Ukraine
- Angst nach der Ahrflut - Neue Fehler beim Wiederaufbau?

Zeitschrift für Kunst, Kultur, Philosophie, Wissenschaft, Wirtschaft und Industrie

Kulturexpress verpflichtet sich unabhängig über wirtschaftliche, politische und kulturelle Ereignisse zu berichten. Kulturexpress ist deshalb ein unabhängiges Magazin, das sich mit Themen zwischen den Welten aus Wirtschaft und Kultur aber auch aus anderen Bereichen auseinandersetzt. Das Magazin bemüht sich darin um eine aktive und aktuelle Berichterstattung, lehnt jedoch gleichzeitig jeden Anspruch auf Vollständigkeit ab.

Impressum

Herausgeber Rolf E. Maass
Postfach 90 06 08
60446 Frankfurt am Main
mobil +49 (0)179 8767690

www.kulturexpress.de
www.kulturexpress.info
www.svenska.kulturexpress.info
www.engl.kulturexpress.info

Finanzamt IV Frankfurt a/M
USt-idNr.: DE249774430
redaktion@kulturexpress.de

Kulturexpress in gedruckter Form
erscheint wöchentlich



TeesideUnited-Kingdom, 2007, Foto (c) EDF EN

Effizienter Windturbinen bauen

City Wissenschaftler entwickeln rationalisiertes Verfahren, um Wirbelgeneratoren (VG) an Windturbinen zu verbessern. Die Forschungsarbeiten von Dr. Marinos Manolesos [2], Dozent für Luft- und Raumfahrttechnik an der City, University of London [3], zielen darauf ab, ein optimiertes Verfahren für die Entwicklung verbesserter Wirbelgeneratoren (VG) an Windturbinen und die

Optimierung ihrer Positionierung auf den Blättern zu entwickeln.

Das Forschungsprojekt wird vom Offshore Renewable Energy [4] (ORE) Catapult in Zusammenarbeit mit der Swansea [5] University, dem Beratungsunternehmen für grüne Energie Natural Power [6] und dem Entwickler von Windkraftanlagenkomponenten, Anakata [7], finanziert.

VG sind aerodynamische Vorrichtungen, die an Auftriebsflächen angebracht werden können, um Wirbel zu erzeugen und die Strömungsablösung zu verzögern. Dadurch wird die aerodynamische Leistung der Windturbinenblätter ver-

bessert, was zu einem größeren Drehmoment des Rotors und einer höheren Leistung der Turbine führt.

Strömungstrennung

Dr. Manolesos und sein Team hoffen, die Effizienz von Windturbinenrotoren zu verbessern, deren Effizienz abnimmt, wenn sich die Strömung um die Blätter herum aufteilt. Dies geschieht in der Regel im Fußbereich, wo das Blattprofil nicht aerodynamisch optimiert ist, da es sich verdicken muss, um mit der kreisförmigen Form des Fußes zu verschmelzen. Auch in der Nähe der Schaufelspitzen kann es zu einer Strömungsablösung kommen, die auf die Erosion der Vorderkante zurückzuführen ist. Dies hat erhebliche negative Auswirkungen auf die jährliche Energieproduktion (AEP) von Windturbinen, was zu einem geringeren Energieertrag führt.

VGs sollen die AEP von Windturbinen um mindestens 3 Prozent verbessern, mit verbesserten VG-Designs und optimierter Standortwahl. Auf alle Windkraftanlagen im Vereinigten Königreich angewendet, würde dies den Strombedarf von zusätzlichen 800.000 Haushalten auf der Grundlage der Erzeugungszahlen für 2020 darstellen. Dieses Projekt wird dazu beitragen, die AEP-Bereitstellung voranzutreiben und genaue Messungen für die erzielten Verbesserungen bereitzustellen. Die Technologie kann sowohl bei neuen Anlagen als auch bei der Nachrüstung bestehender Windturbinen eingesetzt werden, um deren Ertrag zu verbessern. Das bedeutet, dass sie ein äußerst kosteneffizientes Mittel sein könnte, um die Erträge von Windparks zu steigern und mehr Strom aus erneuerbaren Energien zu erzeugen.

Im Rahmen des Marine Energy Engineering Centre of Excellence (MEECE [8]) des ORE

Catapult können die Projektpartner das Potenzial der VG demonstrieren, indem sie sie auf der 7-MW-Levenmouth-Demonstrationsturbine (LDT) des Catapult installieren, der weltweit fortschrittlichsten frei zugänglichen Forschungsturbine. Während dieser Demonstration werden die Auswirkungen der VGs auf die Leistung mit Hilfe der vorhandenen Sensoren der Turbine gemessen. Diese Messungen werden mit denen verglichen, die an der Turbine vor der Installation der VGs vorgenommen wurden, sowie mit den Vorhersagen eines numerischen Modells.

Neben den Tests und der Validierung wird ORE Catapult eine Strömungsvisualisierungskampagne am LDT durchführen, um das Strömungsverhalten um die Turbinenschaufeln herum zu messen und festzustellen, wo Strömungsablösungen auftreten.

Die ersten Tests werden im Windkanal der Swansea University durchgeführt, wo ein physikalisches Modell eines Abschnitts der LDT installiert wird, um detaillierte Strömungsmessungen durchzuführen. Die Swansea University wird mithilfe von 3D-Computational Fluid Dynamics (CFD) ein numerisches Modell der LDT erstellen, das anhand der Strömungsvisualisierung und der Windkanal-Testdaten validiert wird. Das numerische Modell wird dann verwendet, um VGs für die LDT zu entwerfen, um die Strömungsablösung zu reduzieren und die AEP zu erhöhen.

[1] <https://www.city.ac.uk/news-and-events/news/2022/04/creating-more-efficient-wind-turbines>

[2] <https://www.city.ac.uk/about/people/academics/marinos-manolesos>

[3] <https://www.city.ac.uk/>

[4] <https://ore.catapult.org.uk/>

[5] <https://www.swansea.ac.uk/>

[6] <https://www.naturalpower.com/uk>

[7] <https://anakatawindpower.com/>

[8] <https://www.meece.org.uk/resources/demonstration-of-enhanced-vortex->

generators/?utm_campaign=ME-ECE&utm_content=205153072&utm_medium=social&utm_source=linkedin&utm_channel=lcp-3318975

Meldung: Ida Junker, Agentur PPOOL, Paris



Nachhaltige Zustellung: Neue Lastenräder für PostNord in Schweden und Dänemark

Bis 2027 alle Transporte auf der letzten Meile emissionsfrei zustellen – dieses Ziel hat sich das skandinavische Postunternehmen PostNord auf die Fahnen geschrieben. PostNord ist ein Zusammenschluss aus der schwedischen „Posten“ und der dänischen Post. Als ein führendes, nachhaltiges Logistikunternehmen besitzt PostNord mit ungefähr 5000 elektrischen Fahrrädern, Mopeds

und Kleinfahrzeugen eine der größten elektrischen Transportflotten in Europa, zu welcher jetzt auch E-Lastenräder von VSC.Bike gehören. Acht Räder des Modells VS3E sind schon auf ihrem Weg nach Schweden und für 2022 bis 2023 sind weitere Lieferungen geplant. Auch für Dänemark sollen Lastenräder bestellt werden; hier entwickelt VSC.Bike gerade ein Testmodell. Die

Zusammenarbeit kam durch eine internationale Ausschreibung im Jahr 2020 zustande, bei der sich VSC.Bike als ein bevorzugter Lieferant positionieren konnte.

Besonderheiten der Modelle „Kopenhagen“ und „Stockholm“

Bei der Entwicklung von passenden Zustellrädern mussten die besonderen klimatischen Bedingungen der nordischen Länder beachtet werden. Die längere Dunkelheit beispielsweise erfordert zusätzliche Beleuchtung, um gute Sichtbarkeit im Winter zu gewährleisten: Geografisch gesehen, müssen die VS3E-Versionen „Kopenhagen“ und „Stockholm“ bis zum 59. Breitengrad einsetzbar sein. Das entspricht etwa der Lage der Stadt Stockholm. Außerdem besitzen die gelieferten Ausführungen zwei Hinterreifen und bieten somit als Trike bei Schnee und Glätte den Vorteil der Standsicherheit. Dank der zusätzlichen Stabilität können so auch Pakete mit mehr Gewicht sicher transportiert werden.

Lastenräder: Auch für die Paketzustellung geeignet

Die Möglichkeit, Distanzen mit schwereren und größeren Ladungen überbrücken zu können, war ein wichtiges Kriterium für PostNord. Während die Anzahl an klassischen Briefen immer weiter zurückgeht, steigt das Volumen an Kleinsendungen – von Paketsendungen ganz zu schweigen. In Deutschland ist die Briefmenge von 2000 bis 2017 um 18 Prozent gesunken, rund drei moderate Prozent pro Jahr. In

Dänemark hingegen sank das Briefvolumen im gleichen Zeitraum um insgesamt 82 Prozent. Briefzusteller- und Zustellerinnen transportieren jedoch nicht nur Postkarten, Briefe und Großbriefe, sondern auch kleinformige Warensendungen und kleinere Päckchen. Dafür benötigen sie zusätzlichen Platz auf dem Zustellrad: Deshalb wurden die VSC-Trikes hinten mit einer großen, wetterfesten Transportbox von 1,53 m² ausgestattet. Durch die Mitnahme von Paketen steigt oftmals auch das Transportgewicht und die Räder sind schwerer zu manövrieren. Hier bieten motorisierte Lastenräder wie das VS3E einen erheblichen Vorteil gegenüber klassischen Zustellfahrrädern: Anfahr- und Schiebehilfe entlasten die Zusteller und Zustellerinnen.

VSC.Bike: Partner für Europas nachhaltige Postzustellung

Um den Klimawandel aufzuhalten, muss die Logistikbranche eine erhebliche Transformation durchmachen. Für Postzusteller bieten Lastenräder in der Stadt bei hohem Verkehrsaufkommen und vielen Zwischenstopps eine preiswerte und praktikable Alternative zum Kraftfahrzeug. Bereits jetzt werden Lastenräder von VSC.Bike bei der Deutschen Post und vielen privaten Postdienstleistern wie PostNord tagtäglich eingesetzt. Auch wenn der Fokus weiterhin auf Deutschland liegt, wird VSC.BIKE im Bereich der Postzustellung zukünftig auch den europäischen Markt aktiv mitgestalten.

www.vsc.bike



Kreuzfahrtterminal im Hafen von Tallinn gewinnt Architekturpreis 2021

Im geschäftigen Treiben der größten Hafenbehörde Estlands gelegen, wurde im der Hafen von Tallinn das modernste und multifunktionalste Terminal der Region eröffnet. Das nachhaltige Kreuzfahrtterminal kann auch außerhalb der Kreuzfahrtsaison betrieben werden, wodurch die Hauptstadt besser zugänglich wird und gleichzeitig der ökologische Fußabdruck verringert wird. Ein auffälliges Merkmal des von Salto Architects entworfenen Terminals ist die großzügige Verwendung von Kebony, einem führenden Unternehmen in der Produktion von nachhaltigem Holz, das für die umliegenden Wege und die phantasievolle Holzfassade des Gebäudes

ausgewählt wurde. Der Entwurf wurde nun mehrfach ausgezeichnet, unter anderem mit dem Hauptpreis des Estnischen Architektenverbands.

Auszeichnungen

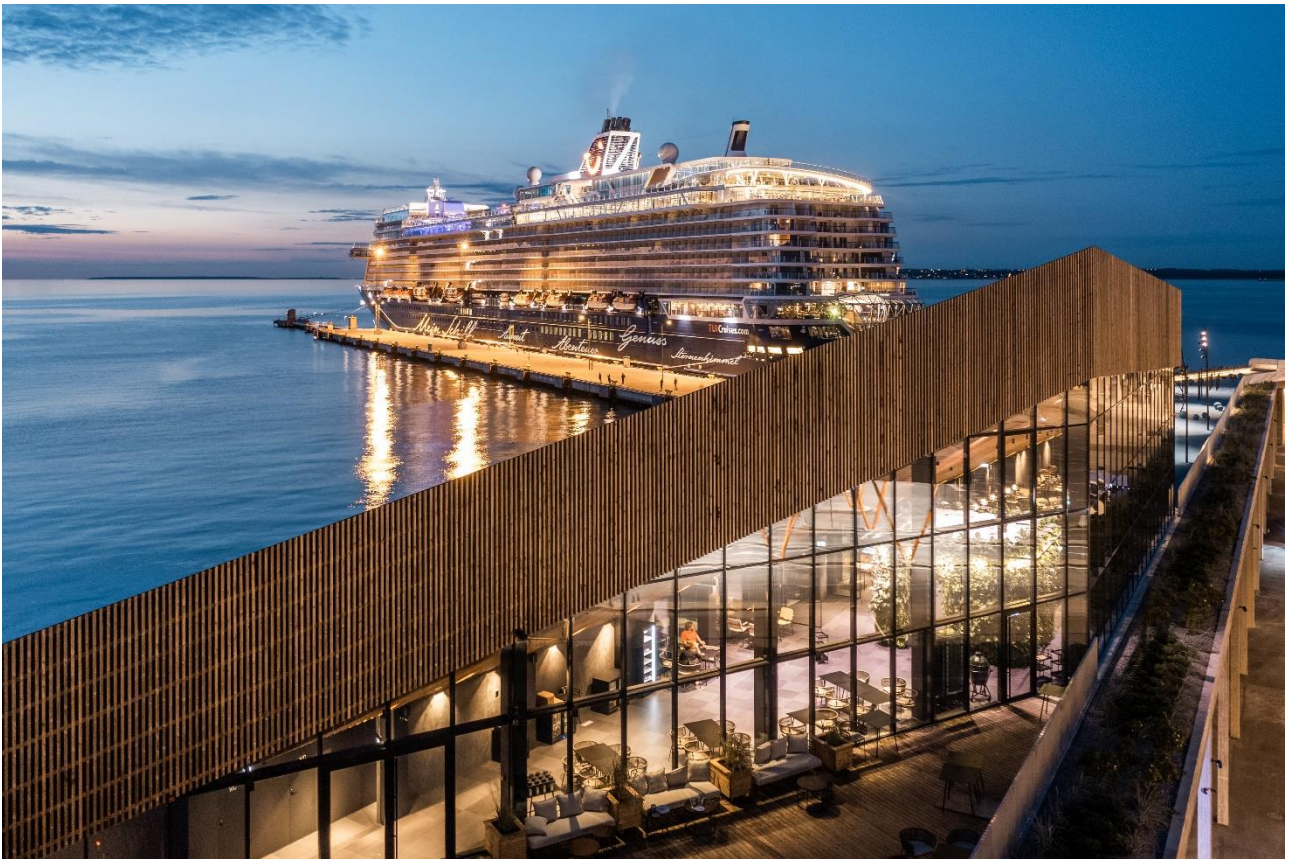
Estnischer Architektenverband / Gewinner des Architektenpreises 2021

Kulturstiftung Estlands in der Architektur / Hauptpreis 2021

Estnischer Innenarchitektenverband / Jahrespreis 2021 nominiert

Der enorme Umfang des Objektes ermöglicht es, das Terminal für Veranstaltungen wie Konzerte und Konferenzen mit Platz für bis zu 2.000 Personen zu nutzen. Die Größe bedeutet auch, dass selbst während der Hauptkreuzfahrtsaison ein gewisses Maß an sozialer Distanzierung möglich ist, falls dies z.B. aufgrund von Covid-19 erforderlich ist. Die Anlage zeichnet sich auch durch eine 850 Meter lange Promenade aus, die die jährlich über zehn Millionen Passagiere des Hafens mit den neuen Freizeitbereichen verbinden soll. Mit abgestuften Sitzgelegenheiten im





Freien können die Besucher die malerische Aussicht auf das Meer am höchsten Punkt des Terminals genießen.

Kebony Holz: haltbar und nachhaltig

Kebony mit Sitz in Norwegen, ist ein führendes Unternehmen in der Herstellung nachhaltiger Holzmaterialien, was es zur perfekten Lösung für dieses innovative Projekt machte. Es schuf ein elegantes Äußeres, das sowohl das strukturelle Design als auch die ozeanische Umgebung ergänzt. Kebony Holz entwickelt im Laufe der Zeit eine einzigartige silbergraue Patina und ergänzt auch die Silbertöne des umgebenden Meeres, während es wenig bis gar keine Pflege erfordert. Die innovative Technologie von Kebony ist ein umweltfreundlicher Prozess, der nachhaltig gewonnene Weichhölzer mit Hitze modifiziert, sodass sie dauerhaft die Eigenschaften von

tropischem Hartholz annehmen können, einschließlich hoher Haltbarkeit, Härte und Dimensionsstabilität. Dieser einzigartige Prozess verleiht Kebony auch sein charakteristisches Aussehen.

Viele Wünsche – ein Terminal

Der Planungs- und Bauprozess des Kreuzfahrtterminals war eine Herausforderung für alle Projektbeteiligten. Allein das Ziel, ein großes, ganzjährig multifunktionales und nachhaltiges Kreuzfahrtterminal zu bauen und das geschlossene Areal des Altstadthafens in einen teilweise öffentlichen Stadtraum zu verwandeln, ohne dabei die Funktionalitäten eines Hafens zu beeinträchtigen, war umstritten und ambitioniert. Die Architekten von SALTO und Studio Tallinn machten einen mutigen Vorschlag: Die Promenade als öffentlichen Stadtraum auf dem Dach des Terminals platzieren und sie bis zum Ende

des Piers zu verlängern. Für den Hafen von Tallinn ist es von großer Bedeutung, dass das Terminalgebäude neben der saisonalen Nutzung des Kreuzfahrttourismus auch außerhalb der Sommersaison für verschiedene Veranstaltungen genutzt werden kann. Und die komplexe Aufgabe wurde sehr gut gelöst.

Ebenso wichtig ist es heute, bei technischen Lösungen auch die Energieeffizienz und Umweltaspekte zu berücksichtigen. Bemerkenswert ist hier das innovative Heiz- und Kühlsystem auf Meeresenergiebasis, das auf der einzigartigen technischen Lösung des Plattenwärmetauschers in der Stahlbetonkonstruktion beruht. Auch der Wunsch nach möglichst vielen Grünflächen auf

dem ansonsten asphaltierten Hafengelände wurde hervorragend gelöst. Sie befinden sich auf der Promenadenebene auf dem Dach, in Form verschiedener Landformen mit Bäumen im Erdgeschoss und im Inneren des Terminalgebäudes. Das Kreuzfahrtterminal mit der Dachpromenade ist zudem das erste Bauwerk des Hafens von Tallinn, das die BIM-Anforderungen sowohl für die Infrastruktur als auch für die Gebäude des Hafens erfüllt. Die gesamte Dokumentation der fertiggestellten Gebäude wurde zusammen mit dem jeweiligen Bestandsmodell einschließlich der für die Wartung und Verwaltung des Terminals erforderlichen Informationen eingereicht. Alles in allem hat die Tallinner Innenstadt neben dem großen multifunktionalen Gebäude



auch einen urbanen Raum von völlig neuer Qualität gewonnen.

Das Tor zum Meer

Das Kreuzfahrtterminal befindet sich an der nordwestlichen Mole des Vanasadam (Altstadthafen), der sich von der Logi Street bis zur Spitze der Mole erstreckt. Der größte Teil des Bauwerks ist ein zweistöckiger, 860 Meter langer Stadtpark am Meer, an dessen Ende sich eine Mehrzweckhalle befindet. Das Gebäude des Kreuzfahrtterminals hat zwei Funktionen – den Teil des Terminals, der für Kreuzfahrttouristen und die Organisation von Veranstaltungen mit seinem Haupteingang von der unteren Ebene

der Promenade geschaffen wurde, und den Restaurantteil, der für die Öffentlichkeit zugänglich ist und seinen Haupteingang von hat die obere Ebene.

Das Terminal wurde unter der Überlegung geplant, dass das Gebäude auch außerhalb der Kreuzfahrtsaison genutzt werden kann. Jetzt können dort verschiedene Veranstaltungen von Konzerten bis zu Konferenzen durchgeführt werden. Der Hauptraum im Terminal lässt sich durch schalldichte Stellwände in drei kleinere Säle unterteilen, so dass hier mehrere Veranstaltungen gleichzeitig stattfinden können. Diese Option zahlte sich während der Pandemie aus, als der Kreuzfahrttourismus litt. Die Innenräume des



Kreuzfahrtterminals sind fließend und natürlich mit den Außenräumen verbunden – der Innenraum unterstützt das Gesamtkonzept des Gebäudes in Form und Materialwahl. Ziel war es, für Tallinn ein prestigeträchtiges, aber auch freundliches und intimes Tor zum Meer zu schaffen. Überall – von der Fassade bis zum Innenraum – wurden Holz und Beton verwendet, ergänzt durch Stahldetails. Hinter den Innenwänden installierte Wollpaneele und die Holzrippen

der Decke tragen dazu bei, einen kleinen Raum mit hervorragender Akustik zu schaffen.

<https://salto.ee/projects/tallinn-cruise-terminal/>

Meldung: Kebony Deutschland, 28844 Weyhe

Der Hafen von Tallinn hat ein neues und nachhaltiges Terminal eröffnet, das direkt mit neuen Unterhaltungsmöglichkeiten und touristischen Orten verbunden ist

Während der Kreuzfahrtsaison 2021 wird der Hafen von Tallinn Gäste und Betreiber mit einem neuen hochmodernen Kreuzfahrtterminal begrüßen. Es ist das modernste und multifunktionalste Terminal der Region, das gebaut wurde, um die negativen Auswirkungen auf die Umwelt zu reduzieren.

Laut Valdo Kalm, Vorsitzender der Geschäftsführung des Hafens von Tallinn, erholt sich der Kreuzfahrttourismus nach der Lockerung der Beschränkungen im Zusammenhang mit Covid-19 schnell und der Hafen von Tallinn hat gründliche Vorbereitungen getroffen, um es für alle einen Besuch in Tallinn sicher und bequem zu machen. „Darüber hinaus helfen wir Kreuzfahrtanbietern, ihren Passagieren einen umweltbewussten

Service zu bieten und den Besuch von Tallinn so reibungslos wie möglich zu gestalten.“

Der Hafen Tallinn hat während des Baus zahlreiche Maßnahmen ergriffen, um die Umweltverträglichkeit des neuen Terminals zu gewährleisten. Der Energiebedarf wird durch auf das nordische Klima abgestimmte Sonnenkollektoren gedeckt und die Anlage wird mit Meereskraft über eine Wärmepumpe beheizt. Diese Entscheidungen ermöglichen es der Einrichtung, außerhalb der Kreuzfahrtsaison zu arbeiten und Veranstaltungen, Konzerte und Konferenzen zu veranstalten. Das neue Terminal macht die Hauptstadt Estlands und alles, was die Stadt zu bieten hat, zugänglicher – das Ziel ist, dass alle Touristen mit einem sicheren und unvergesslichen Reiseerlebnis abreisen und Kreuzfahrtschiffe ihren ökologischen Fußabdruck durch die Nutzung umweltfreundlicher Hafenanlagen reduzieren können.

Neben der Verbesserung der Nachhaltigkeit wurde eine neue Promenade eröffnet, die

Kreuzfahrtgäste vom Terminal zum „Kulturkilometer“ bringt – ein direkter Gehweg zwischen dem Hafengebiet und zahlreichen neuen Freizeitbereichen. Diese Entwicklung ermöglicht es Touristen, sowohl das UNESCO-Weltkulturerbe in der Altstadt zu erkunden, als auch frische Restaurants und Getränke entlang der Strandpromenade zugänglicher zu erreichen.

Besucher haben Zugang zu drei neuen Hauptattraktionen. Erstens die „Patarei Sea Fortress“, eine große historische Festung, die heute Bars, Food Trucks und Open-Air-Events beherbergt. Zweitens der „Seaplane Harbour“, ein dreistöckiges Marinemuseum in einem 8000 qm großen Hangar mit historischen Schiffen und U-Booten, und drittens „Noblessner“, ein beliebtes Kulturviertel am Meer mit gehobenen Restaurants, Museen und zahlreichen Bars. Der

Abschluss dieses Projekts diversifiziert das touristische Potenzial kurzfristiger Besuche in der Stadt Tallinn weiter.

Der Hafen Tallinn, der jedes Jahr mehr als zehn Millionen Passagiere abfertigt, will den Weg zu den nachhaltigen Terminals von morgen weisen und verbessert seine Geschäfts- und Entwicklungsaktivitäten konsequent, um die negativen Auswirkungen der Hafenaktivitäten auf die Umwelt zu verringern. Für die Kreuzfahrtsaison 2021 hat Port of Tallinn das Versprechen „Nachhaltiger und sicherer Hafen“ zusammengestellt.

www.ts.ee/en/rules-rates/

Meldung: Port of Tallinn (aus dem Englischen übersetzt)



Nemetschek Haus in München

STATEMENT

Statement zur Situation in der Ukraine

Wir sind schockiert und traurig zugleich über die aktuelle Lage und humanitäre Katastrophe, die die russische Invasion in der Ukraine ausgelöst haben. Unsere Gedanken und unser tiefes Mitgefühl sind bei der lokalen Bevölkerung, unseren Kolleg*innen und unserer Community in den betroffenen Regionen.

Unsere Marken haben sofortige Maßnahmen zum Schutz unserer Mitarbeiter*innen vor Ort ergriffen, von der Organisation von Visa über die Bereitstellung von Flüchtlingsunterkünften bis hin zu finanzieller Unterstützung. Auf Konzernebene hat die Nemetschek Group ein sog. „Match-Donation-Programm“ eingeführt, das im Zusammenhang mit der humanitären Krise in der Ukraine steht.

Da Wirtschaftssanktionen gegen Russland ein wichtiges Instrument zur Wiederherstellung des Friedens sind, hat die Nemetschek Group beschlossen, das Neugeschäft in Russland sowie alle Geschäfte mit den sanktionierten Personen, Organisationen oder Regionen bis auf weiteres auszusetzen.

Die Nemetschek Familie steht an der Seite aller, die von der Krise in der Ukraine betroffen sind.

Wir wünschen allen unseren Kund*innen, Geschäftspartner*innen und Stakeholdern, dass sie diese schwierigen Zeiten gut und gesund überstehen.

Yves Padrines
CEO
Nemetschek Group

München, 07. März 2022

Meldung: Nemetschek Group, München

Die Nemetschek SE ist ein Anbieter von Software für Architekten, Ingenieure und die Bauindustrie. Das Unternehmen entwickelt und vertreibt Lösungen für das Planen, Designen, Bauen und Nutzen von Bauwerken und Immobilien sowie für die Media- und Entertainment-Industrie. Nemetschek hat nach eigenen Angaben mit allen Tochterunternehmen über 6 Mio. Nutzer in 142 Ländern.

Das Unternehmen wurde 1963 von dem deutschen Bauingenieur Georg Nemetschek unter dem Namen Ingenieurbüro für das Bauwesen mit dem Schwerpunkt auf Tragwerksplanung gegründet. Dabei setzte das Ingenieurbüro als eines der ersten Unternehmen der Branche Computer ein und entwickelte Software für den Eigenbedarf. 1977 begann Nemetschek mit dem Vertrieb seines Programmsystems Statik 97/77 für den Ingenieurbau. Quelle: Wikipedia

WIEDERAUFBAU



Zerstörtes Gebäude nach der Flutkatastrophe im Ahrtal, "Neue Fehler beim Wiederaufbau?", Sendung vom Di 17.05.22 um 21:45, Der Wiederaufbau kommt im Ahrtal nur schleppend voran, Foto (c) Bild: SWR" (S2+)

Angst nach der Ahrflut – Neue Fehler beim Wiederaufbau?

Wie sicher ist das Ahrtal? Wurden beim Wiederaufbau Fehler gemacht? Ein Film aus der „Report Mainz“-Redaktion geht diesen Fragen nach am Dienstag, 17.5., 21:45 Uhr im Ersten.

In der Nacht zum 15. Juli 2021 erlebten die Bewohner des Ahrtals eine gewaltige Flutkatastrophe; Menschen starben, tausende verloren ihr Hab und Gut. Nach den Monaten der ersten unmittelbaren Hilfe herrschen nun Angst und Stillstand. Viele fragen sich: Wie soll es weiter gehen? Und wie sicher ist das Ahrtal überhaupt?

Hochwasserkonzept gegen künftige Überschwemmungen gefordert

Tino R. ist Besitzer eines 350 Jahre alten Fachwerkhauses direkt an der Ahr. In der Flutnacht stand das Wasser bis unter das Dach. Jetzt hat er große Angst, dort weiter zu wohnen; er hängt aber an dem Haus, in dem seine Familie bereits seit 100 Jahren lebte. Er fordert für das Ahrtal ein Hochwasserkonzept zum Schutz vor künftigen Überschwemmungen. Doch wird das reichen bei einer Jahrhundertflut wie im Sommer 2021?

Wie sicher ist das Ahrtal?

Viele Menschen im Ahrtal leiden noch unter dem Trauma der Flutnacht und der Hilflosigkeit danach. Sie beklagen, dass es seit Monaten nur schleppend voran gehe; sie fühlen sich von den Behörden im Stich gelassen. Viele haben immer noch kein Geld für den Wiederaufbau gesehen. Und über allem steht für viele Flutopfer die entscheidende Frage: Sollen sie überhaupt an alter Stelle wiederaufbauen? Wie sicher ist das Ahrtal für seine Anwohner:innen überhaupt?

Besondere Gefahrenbereiche ausgewiesen

Die Landesregierung hat nun an der Ahr vorläufige „besondere Gefahrenbereiche“ ausgewiesen, in denen betroffene Anwohner ihre Häuser nicht wieder aufbauen dürfen. Das betrifft aber nur 34 Gebäude. Angesichts des Ausmaßes der Zerstörung eine überraschende Zahl, sagen Experten. Sie warnen davor, der Ahr zu viel von der Fläche zu nehmen, die im Juli 2021 überflutet wurde. Werden hier alte Fehler erneut gemacht? Eine Spurensuche im Ahrtal von den „Report Mainz“-Autoren Niklas Maurer und Sara Rainer-Esderts.

Meldung: SWR - Südwestrundfunk, Mainz

[swr.li/report-mainz-angst-nach-der-ahrflut](https://www.swr.li/report-mainz-angst-nach-der-ahrflut)