

## Mit dem Zug in die Zukunft

Durch den Ausbau der Eisenbahngleise will Bremerhaven die Konkurrenzfähigkeit des Hafens sichern

VON FRANK MIENER

**Bremerhaven.** Die Eisenbahn in Bremerhaven hat mehr Platz: Die Bauarbeiten für die Erweiterung und den Ausbau der Hafeneisenbahn sind am Kaiserhafen beendet. Etwa 8,3 Millionen Euro wurden verbaut, demnächst beginnt der nächste Bauabschnitt am Imsumer Deich. Hafensstaatsrat Heiner Heseler fordert weitere Investitionen und auch eine schnelle Entscheidung für die Entlastung des Hauptbahnhofs in Bremen.

Der Ausbau der Hafeneisenbahn in Bremerhaven kommt besser voran als geplant: Monate vor dem eigentlichen Ziel, wurde am Freitag der erste Umbauabschnitt am Bahnhof Kaiserhafen eröffnet. Bei der Feier vor geladenen Gästen, die zugleich einen Auftakt für den nächsten Teil am Imsumer Deich markierte, forderte Hafensstaatsrat Heiner Heseler allerdings schnellere Entscheidungen für den Hinterlandausbau und die Umgehung des Hauptbahnhofs in Bremen.

„Wir haben dort einen Flaschenhals, den wir angehen müssen“, sagte Heseler. Derzeit müssen alle Züge, die aus Bremerhaven und aus Wilhelmshaven kommen oder dorthin fahren durch die Engstelle an der

„Ich hoffe, dass die Sondervermögen so bestehen bleiben.“

Staatsrat Heiner Heseler

Bürgerweide. „Wenn die Nutzung wie prognostiziert steigt, muss hier etwas passieren“, betonte Heseler. Zwar seien unter anderem die Deutsche Bahn mit der Frage befasst, allerdings müsse es mehr Tempo geben.

Das belegen nach Ansicht des Ressorts und der stadtbremischen Hafengesellschaft Bremenports, die für den Ausbau der Anlagen verantwortlich ist, die Zahlen der vergangenen Jahre. Etwa 30.200 Güterzüge sind allein im vergangenen Jahr über die Schienen bewegt worden, umgerechnet etwa 581 Züge pro Woche. „Spitzenwert waren 660 Züge“, sagte der technische Bremenports-Geschäftsführer Robert Howe. Das sei eine Zunahme von 31 Prozent im Vergleich zu 2010. In Zukunft rechnen die Verantwortlichen mit bis zu 770 Güterzügen in der Woche, so Heseler. „Mit Blick auf den Containerverkehr ist Bremerhaven mit 47 Prozent Schienenanteil bereits heute der bedeutendste Hafen in Europa“, sagte Heseler. Ziel sei es, diesen Wert durch die Investitionen auf 55 Prozent zu erhöhen.

Grund genug für das Land, den insgesamt rund 40 Millionen Euro teuren Ausbau zu finanzieren; zehn Prozent kommen aus der Kasse der Europäischen Union. Mit



Monate vor dem eigentlichen Ziel wurde am Freitag der erste Umbauabschnitt der Hafeneisenbahn am Bahnhof Kaiserhafen in Bremerhaven eröffnet. FOTO: FRANK MIENER

dieser Förderung solle der Ausbau des transeuropäischen Fernnetzes forciert werden, sagte Heseler. Der erste Abschnitt hat 8,3 Millionen Euro gekostet. Dafür sind am Kaiserhafen 4,3 Kilometer Schienen ver-

legt, die sogenannte Vorstellgruppe erweitert und Sozialräume geschaffen worden. Zudem ist die gesamte Strecke jetzt elektrifiziert, Stellplätze für zwölf Rangierloks sind entstanden.

„Der Rangieraufwand wird durch die Elektrifizierung verringert“, sagte Howe. Andere Bereiche würden durch die neuen Vorstellgruppen entlastet. Hier stellen die Rangierer die Züge zusammen und parken sie zwischen – bis zu 700 Meter lang sind die Fuhrten dann. Besonders häufig sind dabei Autos auf den Waggons zu finden. 2014 zählte Bremenports auf der Eisenbahn 12.900 Autozüge. Das mache 248 in der Woche, rechnete Howe vor. Der Anstieg seit 2010 betrage 67 Prozent, im sogenannten Modal Split sind Autotransporte bei fast drei Viertel aller Fahrten zu finden. Dieser Split gibt die Aufteilung auf verschiedene Warengruppen an, die Tendenz zeigt nach oben.

Aus diesem Grund reagiere der Senat mit dem Ausbau und stelle den Unternehmen weitere Infrastruktur zur Verfügung, so Heseler. Diese werde eben in den kommenden Jahren benötigt, und man könne nicht erst reagieren, wenn der Bedarf da sei. Deshalb steht als nächstes der Ausbau der Vorstellgruppe Imsumer Deich auf der Agenda. Der wird bis 2017 um acht Gleise erweitert. Auch der Bahnhof Speckenbüttel soll in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn deutlich erweitert werden –

„Der Rangieraufwand wird durch die Elektrifizierung verringert.“

Bremenports-Geschäftsführer Robert Howe

hier sollen einige Gleise in der Verantwortung des Konzerns verbleiben, neue aber direkt der Hafeneisenbahn zugeschlagen werden so die Pläne. Darüber hinaus steht die Eisenbahnbrücke über die Cherbouger Straße ebenso für eine Sanierung auf dem Plan wie die Sanierung der Gleise, die durch die Stadt führen.

Heseler mahnte an, dass die Finanzen für die Ausbauten in den Häfen auch in der kommenden Legislaturperiode zur Verfügung stehen müssten. Das Thema Geld stehe im Rahmen des Koalitionsverhandlungen noch auf der Agenda. „Ich hoffe und möchte, dass auch künftig die Sondervermögen so bestehen bleiben wie bisher“, sagte Heseler. Damit lasse sich schnell und effektiv arbeiten. Die Häfen zählen unter anderem zum Sondervermögen, aus dem alle Bauarbeiten finanziert werden.

Für Bremerhaven sei das enorm wichtig. „Dieser Hafen ist der weltgrößte Autoumschlagshafen“, betonte Heseler. Aus einer Studie der Vereinten Nationen habe sich für das vergangene Jahr ergeben, dass die Seestadt-Häfen die produktivsten in Europa seien, ergänzt Howe. Deshalb müsse der Anschluss auch gehalten werden, das sei über diese Finanzierung schnell und flexibel möglich.

## Insolvente DLW findet Käufer

Niederländischer Investor steigt ein

VON ANDREAS BECKER

**Delmenhorst.** Der traditionsreiche Bodenbelagshersteller DLW Armstrong kann weitermachen. Am Freitag wurde der Investor, der das im Insolvenzverfahren steckende Unternehmen übernimmt, vorgestellt: die niederländische Fields Group. Die Nachricht wurde an den beiden Produktionsstandorten Delmenhorst und Bietigheim-Bissingen mit großer Freude von der Belegschaft aufgenommen – auch wenn die Übernahme mit zahlreichen Entlassungen verbunden war. Das Unternehmen heißt ab sofort „DLW Flooring“. Flooring ist das englische Wort für Bodenbelag.

100 Mitarbeiter wurden in den vergangenen Wochen entlassen – rund ein Viertel der Belegschaft. In Delmenhorst arbeiten jetzt noch 276 Menschen, in Bietigheim sind es 388, in 17 Auslandsvertretungen weitere 96. Als die Deutschen Linoleum-Werke 1998 von dem US-amerikanischen Bodenbelags-Riesen Armstrong übernommen wurde, zählten die DLW rund 4500 Beschäftigte. Damals gab es noch Werke in England und Schweden. In den vergangenen zehn Jahren haben die DLW laut Insolvenzverwalter Martin Mucha konsequent Verlust eingefahren, die durch Zahlungen des Mutterkonzerns aufgefangen wurden. Als dieser im Dezember des Vorjahres die Zahlungen einstellte, ging es in die Insolvenz. Zuletzt erwirtschafteten die DLW einen Umsatz von etwa 155 Millionen Euro – bei rund 20 Millionen Euro Verlust.

Bis Mittwoch dieser Woche liefen die Verhandlungen mit der Fields Group, sagte Mucha. „Es war hochspannend bis zum Schluss, aber wir wollten die große Lösung mit Erhalt beider Standorte.“ Delmenhorst ist dabei die einzige in Deutschland noch existierende Linoleum-Produktion. Die Fields Group übernimmt die DLW in einem Asset Deal, um schuldenfrei starten zu können. Aufgelöst wurde damit auch der Pensionsfonds für rund 4000 ehemalige Mitarbeiter, der das Unternehmen allein jährlich elf Millionen Euro gekostet habe. Fields-Chef René van der Velden sagte, dass durch die Entlassungen in den vergangenen Wochen beim jetzigen Auftragsvolumen sogar bereits ein Gewinn eingefahren werde. Drei Punkte sieht er als entscheidend an, um das Unternehmen wieder auf Erfolgskurs zu bringen. Zum einen ein neuer Linoleum-Belag namens Naturecore, bei dem Linoleum wie Klicklaminate verlegt werden kann. Dann neue LVT-Produkte sowie die Erschließung neuer Märkte. Unter Armstrong durften die DLW nur Europa, Afrika und den Mittleren Osten beliefern. „Unser Investmenthorizont beträgt fünf bis sieben Jahre, so lange werden wir auch bei DLW benötigen.“

## Verdi beklagt Rechtsverstöße

**Bremer-Hannover.** Der Tarifstreit bei der Deutschen Post weitet sich aus: Bei allen Betriebsräten der Post AG in Niedersachsen und Bremen seien inzwischen Verfahren wegen eklatanter Rechtsverstöße bei den Arbeitsgerichten anhängig, teilte Verdi-Fachbereichsleiter Jürgen Wolf am Freitag mit.

„Streikende werden mal schriftlich, mal telefonisch von Führungskräften drangsaliert“, kritisierte Wolf. Befristet Beschäftigten würde bei Streikteilnahme mit Job-Verlust gedroht, arbeitende Kollegen würden aufgefordert, auch ihre Kinder zum Aushelfen mitzubringen. „Versandhäuser und Versicherungen sollen mit ihrem Personal in den Postbetrieben aushelfen dürfen“, erklärte Wolf. In der Nacht zu Freitag traten auch die Beschäftigten des Paketzentrums der Post in Hannover-Anderten in den unbefristeten Streik. Bundesweit seien damit inzwischen über 25.000 Post-Mitarbeiter im unbefristeten Ausstand.

Hintergrund des Konflikts zwischen Gewerkschaft und der Post AG ist die Gründung von 49 regionalen Gesellschaften im Paketgeschäft. Dort sind inzwischen etwa 6000 Menschen beschäftigt, die nicht nach dem Haustarifvertrag bezahlt werden, sondern nach den schlechteren Bedingungen des Speditions- und Logistikgewerbes. Verdi wirft der Post deshalb einen Bruch tarifvertraglicher Vereinbarungen vor. Das Unternehmen weist dies zurück und verweist auf seine hohe Kostenstruktur.

## Strauss Innovation stellt Insolvenzantrag

**Düsseldorf-Bremen.** Die Handelskette Strauss Innovation mit rund 1100 Beschäftigten hat beim Amtsgericht Düsseldorf Insolvenz angemeldet. Das teilte das Unternehmen am Freitag mit. Nach zwei schwachen Monaten im März und April hätten die Mittel für die Finanzierung der Winterkollektion nicht mehr ausgereicht. Deshalb sei ein Insolvenzantrag unvermeidbar gewesen. Strauss Innovation suche eine neue Perspektive, um sich wieder erfolgreich im Markt zu positionieren, erklärte der bisherige Geschäftsführer Hans Peter Döhmen. Das Unternehmen mit bundesweit 77 Filialen – eine davon in der Bremer Innenstadt – und einem Onlineshop hatte bereits Ende Januar 2014 wegen Zahlungsschwierigkeiten ein sogenanntes Schutzschirmverfahren beantragt, um die drohende Insolvenz abzuwenden. Später stieg ein neuer Investor ein. Danach versuchte das Management, mit qualitativ höherwertigen Produkten und einer Neugestaltung der Filialen neue Kunden anzulocken.

## Biofleisch-Affäre erreicht Edeka

**Hamburg-Schwerin.** Vom mutmaßlichen Betrug mit Bio-Schweinefleisch in Mecklenburg-Vorpommern ist auch Deutschlands größter Einzelhändler Edeka betroffen. Wie das am Sonnabend erscheinende Nachrichtenmagazin „Der Spiegel“ berichtet, hat ein unter Betrugsverdacht stehender Landwirt aus dem Landkreis Ludwigslust-Parchim Edeka beliefert. Er soll konventionell aufgezogene Schweine als Bio-Tiere verkauft haben. Die Staatsanwaltschaft Schwerin ermittelt gegen den Mann. Ein Edeka-Sprecher erklärte am Freitag in Hamburg, ein Verarbeitungsbetrieb in Niedersachsen, der zum regionalen Großhandelsbetrieb Edeka Minden-Hannover gehöre, scheine zeitweise Schweine aus dem genannten Betrieb bezogen zu haben. „Wir haben die Ware unmittelbar und vorsorglich gesperrt.“

## Streit in Hamburgs Handelskammer

Oppositionsgruppe kämpft bisher vergeblich für mehr Transparenz und Teilhabe

VON MARKUS LORENZ

**Hamburg.** Eine sonst so diskrete Hamburger Institution öffnet sich der Stadt – zumindest am Sonnabend und Sonntag. Die ehrwürdige Handelskammer lädt zum „Tag der offenen Tür“ in ihren imposanten Sitz am Adolphsplatz – das allererste Mal in 350 Jahren.

Hinter den Kulissen freilich sei die mächtigste Kammer Deutschlands weiterhin allzu verschlossen, kritisiert das Bündnis „Die Kammer sind Wir“. Seit anderthalb Jahren dringt die Oppositionsgruppe auf mehr Transparenz und Teilhabe. Doch inzwischen ist klar: Die Zusammenarbeit mit der Kammer Spitze um Präses Fritz Horst Melsheimer ist gescheitert. „Präses Melsheimer zerschneidet das Tisch Tuch“, verkündet das Bündnis via Twitter – und konstatiert finster: „O.k., Herr Melsheimer, wir haben verstanden.“

Die „Rebellen“ um Unternehmensberater Tobias Bergmann halten die einflussreichste Wirtschaftsvertretung der Hansestadt mit 150.000 Mitgliedsfirmen für eine unzeitgemäße Black Box althanseatischen Unternehmertums. Das zu ändern und die Kammer durchzulüften, waren Bergmann und seine Mitstreiter angetreten. Im Januar 2014 schaffte es „Die Kammer sind Wir“ ins Parlament der Institution, das Plenum.

13 von 66 Sitzen gingen an die Reformbewegung, womit erstmals eine Opposition in dem Gremium vertreten ist. Politisch haben die meisten der Neulinge ihre Wurzeln bei SPD und Grünen.

Voller Lust, Energie und Hartnäckigkeit legen sich die Rebellen seither mit den Etablierten an. Hauptforderungen: öffentliche Plenarsitzungen, Bekanntgabe der Stimmresultate für Melsheimer und seine Präsidiumscollegen, Rückzahlung der 50-Millionen-Euro-Rücklagen an die Mitglieder sowie die Offenlegung des Gehalts von Hauptgeschäftsführer Hans-Jörg Schmidt-Trenz. Erreicht haben sie von alledem bislang – nichts.

Dafür ist jetzt regelmäßig Streit an der Tagesordnung, wenn die Plenarmitglieder zusammenzutreten. Dies zwar stets hinter verschlossenen Türen, doch die Verbalgefechte landen meist ohne Umwege in Ham-



Hamburgs Handelskammer öffnet sich – zumindest beim „Tag der offenen Tür“. FOTO: DPA

burger Redaktionen. Konflikte und abweichendes Stimmverhalten freilich sind völlig ungewohnt für eine Einrichtung, die seit Jahrhunderten nach dem Konsensprinzip beraten und entschieden hat. Motto: Intern können wir uns die Meinung sagen, nach außen sprechen wir mit einer Stimme für Hamburgs Wirtschaft.

Schon zur Hälfte der dreijährigen Wahlperiode ist unübersehbar, dass Kammer-Rebellen und Führungsspitze keine Freunde mehr werden. Zum bisher letzten großen Knall war es in der Mai-Sitzung gekommen, in der die Kritiker diverse Satzungsänderungen der Kammerführung durchfallen ließen. Als noch während der Sitzung Einzelheiten nach außen drangen, sah Melsheimer das ehrliche Prinzip der Vertraulichkeit grob verletzt. In der Juni-Sitzung konterte er mit scharfen Angriffen auf seine Kritiker.

Offiziell wollen Kammerchef und Hauptgeschäftsführer von einem Ende der Zusammenarbeit mit „Die Kammer sind Wir“ nichts wissen. „Es gibt selbstverständlich weiterhin Gespräche“, sagt Kammer Sprecher Jörn Arfs. Auch verweist er auf begonnene Reformen, etwa eine besseres Internetangebot für Unternehmen und stärkere Präsenz in den Bezirken.

Überdies kündigt Kammer Sprecher Arfs an: „Im Herbst wird der Hauptgeschäftsführer sein Gehalt veröffentlichen.“ Gleichwohl heißt es hinter vorgehaltener Hand, die Kammerführung sehe das Verhältnis zur Oppositionsgruppe für irreparabel zerrüttet.

Das öffentlich ausgetragene Zerwürfnis kommt in doppelter Hinsicht zur Unzeit. Gerade im Jahr ihres 350. Geburtstages möchte sich die Handelskammer als Vertreter ehrbaren Hamburger Unternehmertums und Garant des Wohlstands in der Hansestadt präsentieren. Zudem ist die Kammer eine Säule der Hamburger Olympia-Bewerbung. Vorwürfe, am Adolphsplatz seien Ewig-Gestrige am Werk, können die Olympia-Werber im Vorfeld des Referendums kaum gebrauchen.

**WESER KURIER**

Eine Auswertung dieser Messfahrt ermöglicht es uns, täglich die Druckqualität der Zeitung zu überprüfen.