

Nadelöhr für den Bremer Güterverkehr

Kritiker der geplanten Bahnwerkstatt in Oslebshausen befürchten das Schlimmste für die Hütte und den Hafen

VON CHRISTOPH BARTH

Bremen. Die Güterzüge rattern Tag für Tag durch Oslebshausen, schwer beladen mit Koks- und Kohle für die Hochöfen der Bremer Hütte, Getreide für die Rolandmühle oder Kaffeebohnen für die Röstereien im Binnenland. Im Eisenbahnerdeutsch trägt das Bahngleis Richtung Hafen die Bezeichnung „Strecke 1422“. Mittlerweile kennen nicht nur ortskundige Lokführer den Abzweig: Der Streit um die geplante Bahnwerkstatt in Oslebshausen hat der Nebenstrecke zu ungeahnter Prominenz verholfen – und jetzt sogar zu einem Auftritt in der Bürgerschaft. Für die Kritiker geht's ums Ganze, zum Beispiel um die Frage: Gehen auf der Hütte die Öfen aus, wenn der zunehmende Bahnverkehr die einzige Zufahrt verstopft? Drei Kilometer lang ist das Gleis. Kurz vor dem Bahnhof Oslebshausen löst es sich aus dem breiten Bündel der Rangiergleise des

30

Güterzüge auf dem Weg zur Bremer Hütte fahren täglich durch Oslebshausen.

Bremer Güterbahnhof, führt noch ein Stück neben der Hauptstrecke nach Bremerhaven entlang und schwingt sich dann in einem weiten Bogen um Gewerbegebiete herum und unter der A 281 hindurch in Richtung Häfen, wo es in einen Fächer von Rangiergleisen der Bremischen Hafenbahn mündet. Zwei Großkunden hängen an der einspurigen Strecke: die Häfen mit ihren Kaffeesilos, Tanklagern und Getreidemühlen – und das Stahlwerk von Arcelor-Mittal, dessen Hochöfen unablässig mit frisch gebackenem Koks aus dem Ruhrgebiet gefüttert werden müssen.

Mit der Bahnwerkstatt, in der der Hersteller Alstom künftig die neuen Doppelstockwagen für den Regionalexpressverkehr rund um Bremen warten will, käme ein dritter Nutzer hinzu. Die Gegner des Projekts, von denen es in Oslebshausen viele gibt, sehen den Bahnverkehr auf der eingleisigen Strecke dadurch kurz vor dem Kollaps. Sie fürchten zwar vor allem den Lärm, der von der Bahnwerkstatt – offiziell: EBN-Servicecenter – und dem Rangierverkehr auf den Abstellgleisen ausgeht. Doch mit ihrer Warnung vor möglichen Engpässen auf der Strecke 1422 sucht die Bürgerinitiative nach Verbündeten in der Wirtschaft.

„Die Ansiedlung des EBN-Servicecenters bedroht die Zukunft der Hütte“, warnt etwa Rolf Vogelsang, langjähriger Vorsitzender des SPD-Ortsvereins Oslebshausen und ehemaliges Mitglied der Bremischen Bürgerschaft. Mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen der Bahnwerkstatt werde die Strecke zum Nadelöhr, zeitkritische Transporte würden „nahezu unmöglich gemacht“.

Die Verantwortlichen der Hütte sehen das offenbar weniger dramatisch. Dabei werden in den kommenden Jahren tatsächlich mehr Güterzüge die Strecke befahren:



Im Rahmen der milliardenteuren Umrüstung der Hütte auf die Produktion von „grünem Stahl“ wird mehr Schrott für die Schmelzöfen benötigt; zudem soll Eisenschwamm aus Bremen in das Schwesterwerk nach Eisenhüttenstadt transportiert werden. Durch den Parallelbetrieb der alten und neuen Anlagen werde sich der Bahnverkehr vorübergehend erhöhen, bestätigt Frank Hohlweg, Chef der Rohstahlerzeugung im Werk – nach Abschluss der Umrüstung aber wieder „ein ähnliches Aufkommen wie heute haben“.

Zahlen nennt Arcelor-Mittal nicht. Die Planer der Bahnwerkstatt gehen internen Unterlagen zufolge von zurzeit 30 täglichen Fahrten für die Hütte aus, in den kommenden Jahren sollen es 40 sein. Für eine reibungslose Produktion sei ein „gut funktionierender und flexibler Bahnverkehr“ notwendig, betont Produktionschef Hohlweg. Einwendungen gegen den Bau der Bahnwerkstatt hat Arcelor-Mittal im laufenden Planfeststellungsverfahren jedoch nicht erhoben.

Auch in der Hafenvirtschaft verfolgt man das Thema. Auf einer Sitzung der Initiative Stadtbremische Häfen (ISH) Ende Oktober seien durchaus einige Besorgnisse geäußert worden, bestätigt ISH-Geschäfts-

70

Prozent des Getreides, das in der Rolandmühle vermahlen wird, kommt per Bahn.

führer Heiner Hesel. „Insgesamt schätzen wir das aber nicht so dramatisch ein.“ Zurzeit rollt offenbar nur ein halbes Dutzend Züge am Tag auf der Strecke 1422 Richtung Hafen oder zurück. Im Wirtschaftsressort hofft man, wieder mehr Betriebe im Hafen für den Bahnverkehr begeistern und die Zugfrequenz in den kommenden zehn Jahren verdoppeln zu können.

Eine Alternative zur Strecke 1422 gibt es nicht: Die Verbindung nach Süden zur Oldenburger Bahnlinie ist schon lange gekappt. Selbst die Getreidezüge zur Rolandmühle im Waller Holz- und Fabrikenhafen müssen den weiten Weg über Oslebshausen nehmen. Vier bis fünf Züge erwartet Betriebsleiter Andreas Heyl jede Woche; 70 Prozent des Getreides, das in der Mühle vermahlen wird, kommt per Bahn. Dass es künftig verspätet auf die Förderbänder rieselt, erwartet er nicht. „Bis jetzt bin ich da nicht in Panik verfallen“, sagt Heyl.

Die FDP will es nun ganz genau wissen. In einer Großen Anfrage verlangt sie detailliert Auskunft vom Senat, wie der die Auswirkungen des künftigen Pendelverkehrs zur Alstom-Werkstatt auf den ohnehin schon belasteten Bahnverkehrsknoten Bremen bewertet. Im laufenden Genehmigungsverfahren für das EBN-Servicecenter spielt das Thema formal keine Rolle – sehr zum Ärger der Bürgerinitiative. Die hat bereits eine Klage vor Gericht angekündigt, sollte die Bahnwerkstatt gebaut werden.

Telekom vermutet hohe Zahl von „Schwarzsehern“

Seit Juli müssen Mieter Kabelverträge selbst abschließen – doch das erwartete Kundenplus für „Magenta TV“ bleibt aus

VON WOLF VON DEWITZ

Bonn. Im Ringen um TV-Kunden hat die Deutsche Telekom an den Konkurrenten Vodafone appelliert, stärker gegen „Schwarzseher“ vorzugehen – also Menschen, die in ihrer Wohnung ein Fernsehsignal nutzen, dafür aber nicht bezahlen. Telekom-Finanzvorstand Christian Illek wies bei der Vorstellung von Geschäftszahlen in Bonn darauf hin, dass solche Nutzer keinen Impuls hätten, sich für andere Produkte wie Magenta TV von der Telekom zu entscheiden. „Daher haben wir natürlich ein Interesse daran, dass das am Ende des Tages abgeschaltet wird.“

Die Geschäftszahlen der Telekom zum dritten Quartal fielen positiv aus, der Konzernumsatz zog um rund drei Prozent auf 28,5 Milliarden Euro an und das Betriebsergebnis (Ebitda AL) kletterte um rund sechs Prozent auf 11,1 Milliarden Euro. In Deutschland konnte der Konzern sein Kundenwachstum im Glasfaser-Festnetz und im Mobilfunk beschleunigen. Als Reaktion auf die Zahlen stieg der Aktienkurs an der Börse.

Im Fernsehgeschäft hingegen, das die Telekom umfangreich beworben hatte, fiel der Kundenzuwachs mickrig aus: Die Zahl

der Telekom-Vertragskunden mit Magenta TV stieg nur um 76.000. Zeitgleich hatte Vodafone ein herbes Minus von 2,2 Millionen verbucht.

Grund war das Ende des „Nebenkostenprivilegs“: Seit Juli dürfen Vermieter die

TV-Gebühren nicht mehr auf die Nebenkosten umlegen. Von dieser Regelung hatte Vodafone jahrzehntelang profitiert, weil es dadurch rechtlich massenhaft Kunden hatte – die Mieter mussten zahlen, ob sie wollten oder nicht. Inzwischen

müssen die Mieter andere vertragliche Wege gehen, die auf Freiwilligkeit basieren.

Auf die Frage, warum das Neukundenplus bei Magenta TV so schwach ausfalle, sagte Finanzvorstand Christian Illek, dass das teilweise möglicherweise an „Schwarzsehern“ liege – „also Kunden, die die Vodafone nicht mehr fakturieren darf, die aber nicht abgeschaltet sind“. Außerdem gebe es Menschen, die gar keinen Fernsehvertrag mehr haben wollten und stattdessen auf Internet-Inhalte setzten.

Im Netz kann man öffentlich-rechtliche Sender gratis sehen, etwa über die ARD Mediathek. Außerdem kann man Streamingdienste wie Netflix selbst buchen. Bei Magenta TV ist das auch möglich, bei solchen Kunden legte die Telekom etwas zu. Der Nachteil für die Firma: Solche Kunden haben keinen langfristigen Vertrag, sie sind häufig nur kurz dabei.

Vodafone wollte auf Anfrage nicht sagen, wie viele Schwarzseher es schätzungsweise noch gibt. Ursprünglich hatte Vodafone etwa 8,5 Millionen TV-Kunden, die von dem Nebenkostenprivileg betroffen waren. Von dieser Kundengruppe sind nur etwa vier Millionen über andere Vertragsregelungen bei Vodafone geblieben.



Das Neukunden-Plus bei Magenta TV ist laut Telekom-Finanzvorstand Christian Illek möglicherweise durch sogenannte Schwarzseher des Konkurrenten Vodafone schwach ausgefallen.

FOTO: ROBERT MICHAEL/DPA

Lieferdienst Flink startet in Bremen

Einkaufen in der App

Bremen. Mit ein paar Klicks in der App Lebensmittel bestellen und diese innerhalb weniger Minuten nach Hause geliefert bekommen – das ist das Konzept von „Flink“, einem Lebensmittellieferdienst, der bereits in mehr als 100 Städten ausliefert. Ab dem 18. November startet Flink nun auch in Bremen.

Für Bremer bedeutet der Launch die Möglichkeit, ihren Einkauf bequem von zu Hause aus in der App erledigen zu können. Dabei kann aus einem Sortiment von mehr als 3000 Produkten – darunter frische Lebensmittel, Obst und Gemüse, Getränke und Haushaltsartikel – ausgewählt werden. Für die angebotenen Produkte arbeitet der Lieferdienst mit Partnern wie Rewe oder auch der Bäckerei Kamps zusammen.

Das Liefergebiet umfasst die Bremer Innenstadt, die Stadtteile Mitte, Findorff, Schwachhausen, Östliche Vorstadt sowie große Teile von Woltmershausen und der Neustadt und erstreckt sich darüber hinaus auch auf umliegende Bereiche.

Neue Bestellmöglichkeit

„Wir sind sehr glücklich, nun endlich auch in Bremen zu starten und unser Angebot im Norden weiter auszubauen“, sagt Fabian von Hardenberg, Deutschland-Chef von Flink. Neben der neuen Bestellmöglichkeit schafft der Markteintritt des Unternehmens in Bremen laut Pressemitteilung auch rund 50 neue Jobs – zum Beispiel als sogenannter „Rider“, das heißt als Lieferant, als Lagerarbeiter oder auch als Schichtleiter.

Der Start der App in Bremen ist Teil von Flinks Expansionsstrategie. Zuvor gab es bereits Erweiterungen nach Augsburg und Fürth sowie eine Ausweitung der App in Berlin. Auch im Jahr 2025 plant der Lieferdienst, seine Präsenz in Deutschland kontinuierlich weiter auszubauen. TBE

Mehr Schulden bei Online-Händlern

Wiesbaden. Die Menschen in Deutschland verschulden sich zunehmend auch bei Online-Händlern. Das zeigen Auswertungen der Schuldnerberatungsstellen, über die das Statistische Bundesamt berichtet. Danach standen im vergangenen Jahr 30 Prozent der überschuldeten und ratsuchenden Menschen auch bei Onlinehändlern in der Kreide. Durchschnittlich waren sie mit 650 Euro im Rückstand.

Fünf Jahre vorher waren es im Schnitt 527 Euro und nur 26 Prozent der Betroffenen waren auch wegen ihrer Einkäufe im Netz verschuldet. Die Online-Schulden machten 2023 aber nur zwei Prozent der durchschnittlichen Gesamtschulden in Höhe von 31.565 Euro aus.

Unter den fast 595.000 beratenen Personen haben Frauen und jüngere Menschen durchschnittlich besonders häufig Schulden bei Internethändlern. Das trifft auf 37 Prozent der Frauen und 40 Prozent der Menschen im Alter zwischen 20 und 24 Jahren zu. Männer haben sich zu 23 Prozent im Online-Handel verschuldet. Ihre durchschnittliche Schuldenlast im Netz war mit 477 Euro auch deutlich geringer als bei den Frauen mit 847 Euro. DPA

REFORM

Neue Regeln für Erben von Bauernhöfen

Berlin. Der Bundestag hat das Vererben von Bauernhöfen in vier deutschen Bundesländern auf eine neue rechtliche Grundlage gestellt. Das Parlament verabschiedete eine Reform der sogenannten Höfeordnung, die die Übergabe von land- und forstwirtschaftlichen Betrieben regelt. Damit wird die Abfindung jener Erben reformiert, die bei einer Hofübergabe leer ausgehen. Die Berechnung der Summe beruhte bislang auf dem sogenannten Einheitswert, der vom Bundesverfassungsgericht beanstandet worden war und deshalb bei der Reform der Grundsteuer abgeschafft wurde. Mit der Neuregelung beträgt die Mindestabfindung künftig das 0,6-Fache des Grundsteuerwerts A. Die Höfeordnung soll grundsätzlich eine Zerschlagung von familiengeführten Bauernhöfen verhindern. DPA

REDAKTION WIRTSCHAFT

Telefon 0421 / 36 71 36 90

Mail: wirtschaft@weser-kurier.de