

Ab in den Urlaub – wo man Bullis leihen kann

Ein **Hamburger Start-up** vermietet reisefertige Camper. 40 Fahrzeuge haben die Unternehmer im Angebot. Die Kunden kommen sogar aus der Schweiz und Österreich

HANNA-LOTTE MIKUTEIT

HAMBURG :: Seinen ersten VW Bulli fuhr Johannes Vieten mit 18, direkt nach der Führerscheinprüfung. Zu acht hatten sie damals für den Bus zusammengelegt. „Ein Jahr später habe ich mir alleine einen gekauft“, sagt Vieten und grinst. So groß war die Lust am Bulli-Fahren. Inzwischen ist der ehemalige Tourismus-Manager 37 Jahre alt, fährt den fünften VW-Bus und hat seine Leidenschaft zum Beruf gemacht: mit der Gründung des Campingbus-Verleihs Ahoi Bullis. Das Konzept kommt an. Das junge Unternehmen hat heute eine Flotte von 40 Fahrzeugen – alle brandneu.

Auf einem Gewerbehof unweit des Volksparkstadions rangiert Fuhrparkleiter Torben Germis routiniert einen der Camper, der gerade von einem Mieter zurückgekommen ist, in Parkposition. In der großen Halle werden die Busse gereinigt und für die nächste Tour vorbereitet. „Wir verleihen nur California der aktuellsten Baureihe, alle sind weiß“, sagt Jens Köhler, der in diesem Jahr als Partner bei Ahoi Bullis eingestiegen ist. Mit einem satten Schmatzen lässt er die Schiebetür zurückrollen.

Wir vermieten nicht nur die Wagen, sondern bieten einen Komplettservice

Johannes Vieten,
Gründer Ahoi Bullis

Blick frei in das Wohnmobil im Kompaktformat, das mit Küchenzeile, Schränken und natürlich dem charakteristischen Aufklappdach ausgestattet ist. Markise, Stühle und Tisch sind auch drin. Eigentlich schon ziemlich gut. Das Besondere bei den Hamburger Bulli-Vermietern: „Wir übergeben unsere Wagen reisefertig“, sagt Köhler. Das heißt: Geschirr und Töpfe, Grill, Hängematte, Bulli-Kochbuch, Campingführer und – ganz wichtig – Handfeger und Schaufel sind schon eingepackt – eben alles, was zur Grundausrüstung einer Bulli-Reise gehört.

Die Idee für den Verleih war vor einigen Jahren bei einer Australienreise entstanden, natürlich im Bulli. Johannes Vieten, begeisterter Surfer, war in seinem selbst ausgebauten Bus mehrere Monate lang unterwegs und begegnete auf dem Trip vielen Reisenden in Miet-Bullis. Dazu kam: „Als ich wieder zu Hause war, wollten Freunde immer wieder meinen Bus leihen“, erzählt er. 2015 kündigte er seinen Job bei einem Veranstalter für Sportreisen und machte sich mit Ahoi Bullis selbstständig.

Los ging es mit sechs Fahrzeugen, im zweiten Jahr waren es schon 23, und in dieser Saison sind es fast doppelt so viele. Trotzdem sind die Sommerwochen bis auf wenige Einzelzute ausgebuht. „Wir vermieten nicht nur die Wagen, sondern bieten einen Komplettservice an“, sagt Vieten. Surfbretter, Fahrräder, Kajaks lassen sich dazubuchen, genau wie Dachboxen, Vorzelte, Camping-Klos oder Bettensets. „Es gibt einen Einkaufsservice und einen



Vermieten Bullis zum Campen: Jens Köhler (l.), Johannes Vieten (M.) und Torben Germis von Ahoi Bullis in Hamburg

Klaus Bodig

deutschlandweiten Bringdienst“, erklärt der Bulli-Fan.

Meike und Michael Mertens gehören zu denen, die für den Juli einen Bulli ergattert haben. An diesem Nachmittag ist das Ehepaar aus Handorf (Landkreis Lüneburg) zur Tourenberatung angemeldet, die bei jeder Vermietung inklusive ist. „Wir haben sonst immer gezeltet. Jetzt wollen wir mal ausprobieren, wie es ist, mit dem Bulli unterwegs zu sein“, sagt Meike Mertens. Ziel der Urlaubs-

fahrt ist Skandinavien, drei Wochen haben die beiden Zeit. Johannes Vieten breitet eine Landkarte auf dem Tisch im Büro aus und fragt nach den Vorlieben. Es gibt Kaffee aus Bulli-Tassen, neben dem Sofa steht ein Kinderzelt in Form eines blau-weißen Retro-Bullis. Schnell ist klar, die Mertens sind eher an Natur-Campingplätzen statt am Fünf-Sterne-Segment interessiert. Vieten, der selbst oft im Norden unterwegs war, entwickelt einen Tourenplan mit Übernach-

ungsplätzen und Insidertipps. Die Mertens nicken, und man hat das Gefühl, am liebsten würden sie gleich einsteigen und losfahren.

So sind Bulli-Fahrer. „Es ist ein Entdeckerausflug“, beschreibt Jens Köhler das, was für ihn das besondere Bulli-Feeling ausmacht. 70 Jahre, nachdem der niederländische VW-Importeur Ben Pon die Idee für den ersten VW-Bus (damals als Lieferwagen) in sein Notizbuch malte, ist die Fangemeinde größer denn je.

Volkswagen meldet für die Camper der aktuellsten Modellreihe T6 einen neuen Rekord. 12.887 California wurden 2016 produziert, ein Plus von 37 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Insgesamt verkaufte der Konzern in der T-Reihe 199.486 Fahrzeuge (plus 11,6 Prozent). Auch in diesem Jahr läuft es bestens. 28 Jahre nach dem Produktionsstart lief im Januar der 75.000ste California-Bus vom Band. In den ersten drei Monaten 2017 stiegen die Produktionszahlen erneut um fast 25 Prozent. Und das, obwohl man in der Preiskategorie auch Luxuskarossen fahren könnte. „Die Bullis, die wir stehen haben, kosten zwischen 65.000 und 80.000 Euro“, sagt Johannes Vieten.

Bei Ahoi Bullis gibt es drei Ausstattungstypen. Die Preisspanne reicht im günstigsten Fall von 85 Euro am Tag für eine Langzeitmiete des einfachen Modells „St. Pauli“ in der Nebensaison bis 140 Euro für den Typ „Blankese“ für einen Kurztrip in der Hochsaison. „Am beliebtesten ist das mittlere Niveau. Das haben wir „Eppendorf“ genannt“, sagt Jens Köhler, der bei Ahoi Bullis für die Finanzen zuständig ist. Der 39-Jährige, der vorher in einer Autovermietung und bei einer Leasingfirma gearbeitet hat, ist auch für das spezielle Leasing-Finanzierungskonzept des Start-ups verantwort-

70 Jahre Bulli – eine bewegende Geschichte

An der Idee für den VW-Transporter soll 1947 bei einem Werksbesuch in Wolfsburg der Niederländer Ben Pon beteiligt gewesen sein. Auf Basis eines Käfer-Fahrgestells tüfelten die Entwickler an einem neuen Lieferwagen. 1950 rollte mit dem T1 die erste Bulli-Generation vom Band. Höchstgeschwindigkeit: 75 km/h

Der Name Bulli leitet sich vermutlich aus Bus und

Lieferwagen ab. Verbrüht ist das allerdings nicht. Bisher hat VW etwa zwölf Millionen Bullis gebaut.

Der erste Camper mit Westfalia-Wohnmobilausbau hatte 1961 Premiere. Die aktuelle Baureihe heißt T6. Zum Jubiläum hat Volkswagen ein Sondermodell mit Retro-Zweifarbblackierung auf den Markt gebracht. Höchstgeschwindigkeit: 199 km/h. (mik)



Mit dem T1 fing die Geschichte des Bulli an. 1950 startete die Serienfertigung bei VW

Volkswagen

Bereits 76 Bestellungen für Concorde-Nachfolger Boom

LE BOURGET :: Über 13 Jahre nach dem Aus für die Concorde rückt eine mögliche Rückkehr des Überschallflugs im Passagierverkehr näher. Das US-Unternehmen Boom habe für seinen bis zu 55-sitzigen Überschalljet inzwischen 76 Bestellungen von fünf Fluggesellschaften gesammelt, sagte Boom-Gründer und Vorstandschef Blake Scholl auf der Luftfahrtmesse in Le Bourget. Mit „Mach 2,2“, also mehr als doppelter Schallgeschwindigkeit, soll der Jet noch schneller sein als die Concorde.

Erstkundin ist die britische Fluglinie Virgin Atlantic des Milliardärs Richard Branson. Weitere Auftraggeber will Scholl erst nach und nach vorstellen. Das erste Exemplar des Boom-Jets solle im Jahr 2023 in den Liniendienst starten. Die kleinere Testversion XB-1, genannt „Baby-Boom“, soll Ende 2018 zu ihrem Erstflug abheben. Bei der Entwicklung geht das Unternehmen schrittweise vor. „Sobald wir für den „Baby-

Boom“ die nötigen Zulassungen haben, machen wir uns an die große Maschine“, sagte Scholl. Weil der Boom-Jet wie schon die Concorde mehr als doppelt so schnell ist wie herkömmliche Passagierjets von Boeing und Airbus, soll sich die Reisezeit in etwa halbieren. „Die Strecke Paris-New York wäre dann statt in sieben Stunden in dreieinhalb Stunden zu schaffen“, sagte Scholl. Der Listenpreis liegt bei 179 Millionen Euro.

Derzeit haben die Flugzeugbauer Boeing und Airbus in Le Bourget am zweiten Tag der Luftfahrtmesse einige Großaufträge gesammelt. Fast alle Bestellungen entfielen dabei auf die Mittelstreckenjets Boeing 737-MAX und Airbus A320neo-Modelle. Aber auch für die Langstreckenflieger Boeing 787 und 777 sowie den Airbus A350 gingen Aufträge ein. Insgesamt hoben Fluggesellschaften für über 260 Boeing-Maschinen die Hand. Airbus sammelte hingegen Bestellungen über 115 Stück ein. (dpa/HA)

Stauerei Carl Tiedemann zahlt Löhne verspätet

Gewerkschaft spricht von Liquiditätsproblemen. Chefin: „Wir haben überfällige Überweisungen nun getätigt“

MARTIN KOPP

HAMBURG :: Das 1879 gegründete Hamburger Hafenunternehmen Carl Tiedemann mit seinen rund 330 Mitarbeitern ist mit der Zahlung von Löhnen im Rückstand geraten. Die Stauerei verdient ihr Geld unter anderem mit der ältesten Tätigkeit im Hafen: dem Verstauen von Ladung sowie deren Befestigung an Deck (Laschen). Zuständig dafür in der Unternehmensgruppe Carl Tiedemann ist die Hamburg Laschcompany (LCH). Doch gerade dieses Geschäft ist sehr konjunkturabhängig.

„Bereits im Februar hat das Unternehmen die LCH schließen wollen. Daraufhin hat sich die Belegschaft zu Beschäftigungssicherungsmaßnahmen bereit erklärt“, sagt der für den Hamburger Hafen zuständige Fachbereichssekretär der Gewerkschaft Ver.di, Marco Otten, dem Abendblatt. Auf etwa zwölf Prozent

ihrer Jahresgehälter müssen die Mitarbeiter deshalb nun verzichten. Doch nach den Ergebnissen einer Mitgliederversammlung am Montag gebe es eine neue Problematik. Nun würde das Unternehmen mit den ganz normalen Lohnzahlungen im Rückstand sein, sagt Otten. „Die Situation ist hochdramatisch. Bei einigen Mitarbeitern geht es um die Existenz.“ Das Unternehmen leide offenbar unter Liquiditätsproblemen, vermutet Otten.

Nicht nur die aktiven Mitarbeiter warten auf ihr Geld. Auch bei Pensionären ist Carl Tiedemann im Zahlungsverzug. „Ich habe zuletzt meine Betriebsrente im April bekommen. Für Mai ist noch kein Geld auf dem Konto“, sagt etwa Klaus-Dieter Bott. Er hat 37 Jahre bei der Stauerei Carl Tiedemann gearbeitet. 1963 hatte Bott als Schauermeister bei dem Familienunternehmen begonnen, später seinen Hafencollegen gemacht, und bis zum Ausscheiden im Jahr

2000 war er schließlich als Gabelstaplerfahrer tätig.

Exakt 169 Euro bekommt Bott monatlich aus der betrieblichen Altersversorgung des Unternehmens zusätzlich zu seinem gesetzlichen Rentenanspruch. Es sei in der Vergangenheit häufiger zu Verspätungen bei der Auszahlung gekommen, sagt Bott. „Dass das Unternehmen aber überhaupt nicht zahlt, das hat es bisher noch nicht gegeben.“ Dazu werde es auch nicht kommen, sagt die geschäftsführende Gesellschafterin von Carl Tiedemann, Carola Zehle. „Die Zah-

lungen wurden inzwischen vom Unternehmen angewiesen“, so Zehle. Sie räumte im Gespräch mit dem Abendblatt allerdings ein, dass es bei Löhnen und Betriebsrenten zu Verzögerungen gekommen sei. „Dies ist im Wesentlichen dem erheblichen Mengenrückgang im Hafen im Jahr 2015 geschuldet. Dieser hat uns Verluste beschert.“ Diese Defizite müssten nun durch den Verkauf von Anlagevermögen und Umschuldungen ausgeglichen werden. „Inzwischen läuft das Geschäft aber wieder stabil und profitabel“, so Zehle.

Die Vorwürfe von Ver.di weist die Unternehmerin entschieden zurück. Die Betriebsschließung bei der LCH sei nur ins Gespräch gekommen, weil es selbst nach eininhalb Jahren Verhandlungen nicht möglich gewesen sei, sich mit Ver.di auf einen Haustarifvertrag zu einigen, so Zehle. „Inzwischen haben wir einen Vertrag.“ Die Mehrheit der Mitarbeiter stehe fest zur Firma.



Carola Zehle leitet den Familienbetrieb Carl Tiedemann im Hafen

Jürgen Joost