

Stehende Loks brächten Lkw auf Tour

 Lünen, 23.07.2007, Von Katja Sponholz

Lünen. Die beiden Wirtschaftsverbände BDI und DIHK haben gestern davor gewarnt, dass ein Lokführer-Streik erhebliche Auswirkungen auf die deutsche Wirtschaft hätte. Auch für Lünener Betriebe hätten Störungen beim Güterverkehr Konsequenzen.

Vor allem der Entsorgungsbetrieb RVE ist in vielerlei Hinsicht auf die Bahn angewiesen: 30 bis 35 Prozent des Materials - überwiegend Gleisschotter - kommen über die Schiene. "Die Bahn ist bei uns Auftraggeber. Wenn dort gestreikt wird, schwenken die um und holen das Material mit dem Lkw ab", prophezeite Geschäftsführer Ulrich Kubitza. Die Folge: "Je weniger Loks sich bewegen, umso mehr Lkw-Verkehr kommt hier an." Pro Tag sind es derzeit 1 000 bis 2 000 Tonnen per Zug - das wären umgerechnet 40 Lkw, die über den Buchenberg rollen. Nach der Aufbereitung ginge dann mindestens die Hälfte wieder nach draußen. Und auch die Abwicklung im Betrieb selbst laufe natürlich anders, wenn "Riesen-Kohorten von Lkw" auf dem Gelände ständen; zudem gebe es Auswirkungen im Vertragsverhältnis Stadthafen: "Dort muss ich im Jahr hohe Tonnen-Zahlen über den Umschlag machen - und ein solcher Ausfall ist in der Kalkulation nicht drin."

Auch der Stadthafen selbst würde die Auswirkungen eines Bahn-Streikes zu spüren bekommen: Rund 30 Prozent der Stoffe (neben Gleisschotter auch Walzdraht und Gips) für den Stadthafen kommen per Bahn in Lünen-Süd an - etwa 300 000 Tonnen im Jahr. "Wenn die Lokführer nur bis Lünen-Süd fahren, müssten wir eine Privatbahn finden, die die Sachen in den Stadthafen bringt", so Betriebsleiter Wilfried Weineck. "Wenn die aber erst gar nicht so weit fahren, haben wir eh keine Chance, das Material von weiter außerhalb hierhin zu bekommen." Der Stummhafen ist übrigens nicht betroffen: Die 286 000 Tonnen, die hier pro Jahr über die Schiene ankommen, werden ohnehin von einer Privatbahn transportiert.

Allenfalls indirekte Folgen für die Glashütte erwartet Ardagh-Sprecher Patric Edel: "Massive Auswirkungen könnte ein Streik haben, wenn der Güterverkehr zum Erliegen kommt und dann der Laderaum im Straßenverkehr besetzt ist. Das würde dann zu steigenden Kosten führen." Nicht immer könnte man die dann an die Kunden weitergeben: "Je nach Vertragsgestaltung müssen wir die Transportkosten zahlen - und dann hätte auch ein Lokführer-Streik direkte Auswirkungen auf uns."

Bei den Hüttenwerken Kayser würden "nahezu überhaupt keine Beeinträchtigungen" entstehen", sagte Felix Seibel, Sprecher der Norddeutschen Affinerie. "Nur Kleinstmengen werden mit der Deutschen Bahn transportiert - und die könnten leicht und flexibel auch kurzfristig durch andere Optionen ausgeglichen werden." Allenfalls indirekte Auswirkungen gäbe es bei der DBT GmbH, denn: Einige Frachten gehen per Lkw nach Dortmund, um von dort aus mit Bahncontainern zum Hamburger Hafen transportiert zu werden. "Falls diese Güterzüge aufgrund des Streiks ausfallen würden", so Guido Schawohl (Marketing), "müssten die Container mit dem Lkw nach Hamburg gefahren werden." Und das wiederum würde Mehrkosten verursachen.

Im Steag-Kraftwerk, das seine Kohle fast ausschließlich über die Bahn bekommt, sieht man die Situation gelassen: Zum einen, so Steag-Pressesprecherin Sandra Kühberger, habe man einen Vertragspartner, "der nicht in diesen Tarifkonflikt involviert ist", zum anderen habe man eine "gesicherte Bevorratungsstrategie am Standort".