



Der Streik der Schleusenwärter stellt die im Stadthafen ansässigen Firmen vor Probleme. Ulrich Köllmann (l.), Geschäftsführer von Gelsen-Log, Ullrich Finger (4.v.l.), Vorsitzender der Geschäftsführung von Arsol Aromatics, weitere Firmenvertreter sowie Rainer Schäfer (3.v.r.), Präsident des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen, erläuterten die Auswirkungen. —FOTO: NBM

Streik drosselt Produktion

Im Hafen ansässige Firmen klagen über Auswirkung des Arbeitskampfs der Schleusenwärter

GELSENKIRCHEN. (nbm) Der Streik der Schleusenwärter hat die im Stadthafen ansässigen Firmen hart getroffen. „Wir mussten unsere Produktion bereits um 40 Prozent zurückfahren, weil unsere Lagerkapazität begrenzt ist“, sagt Ullrich Finger, Geschäftsführer der Arsol Aromatics. Sollte der für die nächste Woche angekündigte Streik noch ausgeweitet werden, droht gar ein Produktionsstopp.

„Ein Ausweichen auf die Straße oder die Schiene ist kurzfristig nicht möglich und zusätzliche Tankkapazitäten können nicht geschaffen werden“, erläuterte Ullrich Finger. Arsol Aromatics verarbeitet Rohbenzol, das in Kokereien anfällt und weltweit eingekauft wird. Lieferungen aus Übersee werden in Rotterdam in einem Tanklager umge-

schlagen und gelangen per Binnenschiff über den Rhein und den Rhein-Herne-Kanal zum Stadthafen. Das Rohbenzol wird zu Basischemikalien verarbeitet und an Chemieunternehmen verkauft. Etwa 200 000 Tonnen werden jährlich über den Wasserweg transportiert.

„Das treibt uns zum Wahnsinn“

Ulrich Köllmann, Geschäftsführer der Gelsenkirchener Logistik-, Hafen- und Servicegesellschaft mbH, die den Stadthafen betreibt, hatte am Freitag zu einer Pressekonferenz eingeladen, um die Auswirkungen des Streiks der Schleusenwärter, der die Binnenschifffahrt lahmlegt, darzustellen. Der Ausstand habe „dramatische Konsequenzen“, so Köllmann.

Etwa fünf Millionen Ton-

nen Güter werden jährlich über den Hafen transportiert, darunter eine Million Tonnen per Schiff. Müssten diese Güter wegen des Streiks auf der Straße transportiert werden, würden geschätzt ca. 60 000 Lkw zusätzlich die Straßen benutzen.

Wobei die „Umleitung“ vom Kanal auf die Straße die Firmen vor große Probleme stellt. „Das treibt uns zum Wahnsinn“, so Matthias Syben, Qualitätsbeauftragter der Südhannoverschen Mühlenwerke. Er habe am Donnerstag den ganzen Tag telefoniert, um den Lkw-Transport sicherzustellen. Schließlich ist jetzt Erntezeit, da wird in der Mühle täglich Getreide zu ca. 500 Tonnen Mehl verarbeitet.

Auch Barbara Guthardt, Logistikleiterin von Müller's Mühle, hat angesichts des Streiks Lkw geordert. Das Unternehmen kauft weltweit Reis und Hülsenfrüchte ein,

die auf dem Seeweg Antwerpen erreichen und dort von Containern als lose Ware in Binnenschiffen umgeladen werden.

Der Schrotthandel Mandel beliefert seine Kunden zum Teil per Schiff. „Am heutigen Samstag machen wir Überstunden, um unsere Lager vor dem Streik zu leeren“, sagt Geschäftsführer Klaus Waschkowitz. Es sei eine „logistische Herausforderung“, die Exportaufträge pünktlich erfüllen zu können.

Transport per Lkw wesentlich teurer

Die Verlagerung vom Schiff auf die Straße ist für die Unternehmen auch mit höheren Kosten verbunden. So kostet der Transport per Binnenschiff etwa acht bis zehn Euro pro Tonne, per Lkw verdoppeln sich die Kosten.

Die Unternehmen appellieren daher an die Gewerkschaft verdi und das Bundesverkehrsministerium, an den Verhandlungstisch zurückzukehren. „Das Streikrecht hat einen hohen Stellenwert, aber es entbindet nicht die Beteiligten von der Verantwortung für die Folgen bei Betroffenen. Die Streiks dürfen nicht die logistische und wirtschaftliche Grundlage von Unternehmen, Häfen und Binnenschiffen im Ruhrgebiet beschädigen“, so Ullrich Finger, Geschäftsführer von Arsol Aromatics.

„Unsere Kunden verlassen sich auf die Schifffahrt. Der Streik schädigt die Wirtschaft und ist für uns nicht nachvollziehbar“, sagte Rainer Schäfer, Präsident des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen. Er befürchtet durch den Arbeitskampf „einen Rückschlag, den wir nicht aufholen können“.