

Berlin, 27. Januar 2024

## Streik und Schienengüterverkehr: Er läuft und läuft und läuft

Der Eindruck, in ganz Deutschland ginge auf der Schiene gar nichts mehr, ist falsch. Die für 60 Prozent des Schienengüterverkehrs verantwortlichen Güterbahnen jenseits der DB fahren ihr geplantes Programm, so dass dort ebenso wie im Regional- und im Personenfernverkehr Fahrgäste und Waren sicher ans Ziel kommen. Eine Zwischenbilanz.

DIE GÜTERBAHNEN blicken nach der vierten Streiknacht positiv-optimistisch auf ihre eigene Transportbilanz. „Unsere Mitgliedsunternehmen werden nicht bestreikt und fahren wie üblich beziehungsweise sogar zuverlässiger, da das Netz leerer als sonst ist. Den anfangs auch von der DB geschürten Alarmismus mancher Beobachter:innen, die Lieferketten und Versorgung durch den Streik in Gefahr sahen, teilen wir ausdrücklich nicht. Auf die privaten GÜTERBAHNEN ist Verlass“, kommentiert Peter Westenberger, Geschäftsführer der GÜTERBAHNEN.

Das Wichtigste für die kommenden Tage ist und bleibt, dass die DB InfraGO ihrer Verantwortung nachkommt, die Infrastruktur für nicht bestreikte Unternehmen offenzuhalten. In den letzten Tagen waren auf einigen Strecken Stellwerke wegen des Streiks unter- oder unbesetzt – beispielsweise in Regensburg und Karlsruhe. Wegen des über viele Jahre ausgedünnten Netzes können schon einzelne unbesetzte Stellwerke ganze europäische Güterverkehrskorridore blockieren und zur chaotischen Abstellung von vielen Güterzügen führen. „Alles in allem ziehen wir aber eine positive Bilanz. Die InfraGO scheint aus früheren Streiksituationen gelernt zu haben. Personalausfälle durch Streiks werden früher kompensiert und gegenüber den Unternehmen informiert.“ Natürlich spielt auch eine wichtige Rolle, dass nur wenige Fahrdienstleiter:innen bei der GDL organisiert sind.

Es gibt mehrere Gründe, weshalb selbst sechs Tage Streik die meisten Lieferketten nicht zum Zerreißen spannen. Zum einen wird lediglich die DB Cargo bestreikt, die 40 Prozent Marktanteil hält. Zum anderen werden auf der Schiene wenige sehr zeitkritische Güter transportiert. Lagerflächen puffern je nach Risikobereitschaft der verladenden Wirtschaft nicht nur Streiks-, sondern auch Witterungs- und andere Risiken für kurze Zeit. Schließlich werden im Januar auch insgesamt die geringsten Warenmengen transportiert.

Nach einem Streik dauert es in der Regel noch einige Tage, bis der Warenrückstau aufgelöst wurde. „Auch beim so genannten Nachfahren werden die privaten GÜTERBAHNEN Verkehre übernehmen. Sie sind die stillen Helden, die den Laden am Laufen halten. Ein schnelles Ende der Streiks ist dennoch wünschenswert, damit die Branche nicht noch mehr Imageschäden verbuchen muss“, schließt Westenberger.