Berlin, 03. November 2025

Rede von Henrik Würdemann bei der Jubiläumsveranstaltung zum 25-jährigen Bestehen der GÜTERBAHNEN am Montag, dem 03. November 2025 in Hannover

Begrüßung

Lieber Herr Minister Tonne, liebe Frau Rippel, liebe Frau Zimmer, liebe Mitglieder des niedersächsischen Landtages, liebe Frau Dr. Niemann, lieber Herr Dr. Nagl, sehr geehrte Herren Reiß, Hauenstein und Jedinat, liebe Vorstandskolleginnen und -kollegen, Verbands- und Pressevertreter, sehr geehrte Gäste, herzlichen Dank für Ihre Teilnahme, ihren Zuspruch und ihre Ausblicke.

Rückblick

Vor 25 Jahren und einem Tag wurde unser Verband unter dem Namen „Netzwerk Privatbahnen“ in Berlin gegründet. Die formale Liberalisierung des Eisenbahnmarktes war da bereits sieben Jahre alt.

Ich selbst kann mich noch gut an diese – aus heutiger Perspektive würde ich sagen, Goldgräber - zeit erinnern. Vieles war nicht bis ins Letzte geklärt und geregelt, es herrschte irgendwie das Recht des Stärkeren – und vor allem Größeren. Gleichzeitig war manches möglich, was man sich heute kaum mehr vorzustellen traut: Ich war noch in meinen ersten Berufsjahren bei den Verkehrsbetrieben Peine Salzgitter beschäftigt und für die Steuerung des Baulokgeschäftes zuständig. Wir waren da „irgendwie so reingeschlittert“ und haben dann alles vermarktet, was gerade nicht anderweitig gebraucht wurde.

Wenn unsere Kunden wie z. B. die Schweerbau um 16 Uhr anriefen, dass sie um 19 Uhr in Hildesheim eine Lok bräuchten, dann haben wir das gemacht. Lokführer aktiviert, rauf auf die Lok, ab Richtung Salzgitter-Bad, dem Übergang zur DB. Vor dem Einfahrsignal stehend hat der Lokführer den dortigen Fahrdienstleiter angerufen und gesagt, wo er hinwill. Wenige Minuten später hatte er von ihm die dafür notwendige Zugnummer bekommen und ab ging es. Baustelle gerettet!

So einfach konnte es gehen, manchmal kam sogar nicht mal eine Trassenrechnung dafür… Paradiesisch unbürokratisch und einfach!

Doch auch das Gegenteil war allgegenwärtig: Private Züge, die an der Seite stehen bleiben mussten, damit rote vorbeikonnten. Kein Zugang zu relevanten Infrastrukturinformationen, prohibitive Preisbildung bei fast allen Monopolangeboten und, und, und.
Manches von oben bewusst gesteuert, manches auf Basis der Gefühlslage einzelner „Betriebsbeamter“, für die es manchmal unter ihrer Würde zu sein schien, sich mit anderen als „richtigen Eisenbahnern“ auseinander-zusetzen. Insbesondere dann, wenn die auch noch forsch auftraten und womöglich Flexibilität und Pragmatismus einforderten. „Wo kämen wir denn da hin?“

Unverhohlen wurden strukturelle Hindernisse beim Netzzugang, bei den Trassenentgelten, beim Bahnstrombezug und vielem mehr geschaffen. Die dazu bestehenden Hindernisse in den Köpfen und dem täglichen Doing vieler „echter“ Eisenbahner passten nur zu gut dazu.

Alles zusammen diente dazu, den Willen der Politik, mit Hilfe des Wettbewerbs die Qualität und Preiswürdigkeit des Eisenbahnangebots zu steigern, zu unterlaufen.
Ja, aller Anfang ist schwer, nichts wird einem geschenkt. Der Marktanteil der privaten Bahnunternehmen lag noch fast unter der Nachweisgrenze. Doch es war eben auch Goldgräberzeit. Also eine Zeit voller neuer Chancen und Möglichkeiten, die ausprobiert und genutzt werden wollten. Eine Zeit, die Macher magisch anzieht, unerschrockene Typen, die mit einer besonderen Mischung aus Elan, Enthusiasmus, Idealismus und Geschäftssinn begannen, es einfach anders zu machen und ihr Ding durchzuziehen. Pragmatisch, zielorientiert, manchmal hemdsärmelig.

Aber nicht selten haben die alten Mächte wirksam den Wandel aufgehalten. Wie also weiter?

Gründung eines Netzwerkes Privatbahnen. Herr Minister Tonne hat es eben als „Selbsthilfegruppe“ bezeichnet. Ich vermute, das trifft es ganz gut. Einige der Gründerväter sind heute hier, ich begrüße Sie besonders herzlich!

Verband Status Quo
Heute, ein Vierteljahrhundert später, sind wir 120 Mitgliedsunternehmen im Verband. Und wir sind eine „Hausnummer“, wir werden wahrgenommen, unsere Meinung findet Gehör. Auch, wenn es manchmal unbequeme Wahrheiten waren und sind, die wir in die Debatte bringen. Dafür agieren wir über die Jahre immer professioneller und durchdachter. Gleichzeitig ist das Gründungsklima von damals auch heute noch präsent: Überzeugt, manchmal aufmüpfig, aber immer dynamisch, pragmatisch und zusammenstehend an einem Strang ziehen!

Für mich der richtige Moment, um ein ganz großes Dankeschön zu adressieren, an unsere mittlerweile 11 hauptamtlichen Mitarbeitenden der Geschäftsstelle und insbesondere an unsere gemeinsame Verbands-geschäftsführung mit Peter Westenberger und Neele Wesseln. Ihr verkörpert auf absolut authentische Art, wofür unsere Branche steht: Hart in der Sache, durchbeißen, nie verzagen und das Herz am richtigen Fleck! Danke, was von Euch und Euren Vorgängerinnen und Vorgängern in 25 Jahren aufgebaut und erreicht wurde!

Wie sich die Zeiten ändern und wie wir heute aufgestellt sind, sieht man im Übrigen auch daran, dass wir nicht nur die allermeisten der nicht zur Deutschen Bahn AG gehörenden Güterbahnen vertreten. Viele unserer Positionen entsprechen auch denen der DB-Güterbahnunternehmen. Doch kann gerade die DB Cargo, als durch interne Probleme geschwächtes und oftmals der Konzernräson unterworfenes Unternehmen, diese vielfach gar nicht vertreten. Dazu kommt: wer soll denn die Hochglanz-Darstellungen des

„Unternehmen Zukunft“ ernstnehmen, wenn doch alle tagtäglich erfahren, wie es bei der DB um die Basisanforderungen einer funktionierenden Logistik wie Planbarkeit, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit steht? Und gleichzeitig die Forderungen nach staatlicher Finanzhilfe immer größer und größer wurden?

Kunden, Politik und Bürger wollen Lösungen und nicht leere Versprechungen. Wir Wettbewerber der DB Cargo sind diejenigen, die glaubhaft vertreten können, dass SGV nicht Problem, sondern Lösung ist - nachhaltige Lösung für die logistischen Anforderungen unserer Zeit: Stetig wachsende Transportmengen sicher, ressourcen-schonend, zuverlässig, schnell und vor allem wirtschaftlich zu transportieren!

Deshalb sind wir es auch, die die Aufgabe haben, die geringe Bereitschaft in Politik und Öffentlichkeit, sich unter Schienengüterverkehr etwas anderes als die lahmende DB Cargo vorzustellen, aufbrechen müssen. Denn je besser uns das gelingt, desto mehr werden auch unsere Forderungen gegenüber der Politik verfangen, die Qualitäts- und Kapazitätsprobleme der Infrastruktur und die Problematik der intermodalen Wettbewerbs-verzerrungen endlich ernsthaft anzugehen.

Und das, meine Damen und Herren, dient dann sogar auch den Interessen der DB Cargo – sogar ohne, dass sie dafür Mitgliedsbeitrag oder Aufwandsentschädigung entrichten müsste.

Zukunftsaufgaben / solide Ausgangsbasis
Das Zukunftsbild eines fairen Wettbewerbs auf der Schiene ist weiterhin wichtig. Mit rasant abnehmender Bedeutung der DB Cargo oder anders ausgedrückt, mit noch schneller wachsender Bedeutung ihrer Wettbewerber, die kurzfristig vermutlich die Marke von zusammen 70% Marktanteil erreichen dürften, verliert es aber an Relevanz.

Aktuell fragen sich viele Betroffene, welche Rolle die DB Cargo zukünftig im Markt noch spielen wird. Nicht wenige fragen sich ernsthaft, ob sie überhaupt noch eine Rolle spielen wird. Während Gewerkschaften und Eigentümer öffentlich die Zukunftsfähigkeit in Frage stellen, schaffen die Kunden Fakten und setzen beschleunigt auf neue Lösungen. Das gilt auch für kleine Sendungsgrößen. Gerade hier kann der Wettbewerb mit seinen zeitgemäßeren Produktionssystemen noch besonders viele Impulse liefern.

In welcher Form auch immer, die Wettbewerbsbahnen stehen bereit, den Weg der DB Cargo in eine unternehmerisch orientierte Zukunft pragmatisch und ehrlich zu begleiten. Auch der Politik und dem neuen Vorstandsvorsitzenden der DB Cargo, Herrn Osburg, und seinem Team bieten wir an, an der Entwicklung von Modellen mitzuwirken, die die notwendige Transformation gesteuert und mit möglichst wenig negativem Einfluss auf den Marktanteil des Schienengüterverkehrs insgesamt gewährleisten.

Denn unsere Branche braucht <u>starke</u> Player, die sich in einem gesunden Wettbewerb gegenseitig immer noch weiter voranbringen. So kann der Schienengüterverkehr als Ganzes

am besten die Verantwortung für die Rolle wahrnehmen, die er spielen sollte: Ein Erfolgsfaktor und kein Dauerproblem für die Wirtschaft in unserem Land sein!

Umso mehr können wir uns dann auf das eigentlich – auch gesellschaftspolitisch - viel bedeutendere Thema des fairen Wettbewerbs mit den anderen Verkehrsträgern konzentrieren. Denn das war einem Verband, der elementare Hürden für neue Marktteilnehmer auf der Schiene aus dem Weg räumen sollte, nicht in die Wiege gelegt. Es ist aber notwendig in einem Land, das vom Straßennetz bis zu den Zugangsvoraussetzungen den Lkw deutlich bevorzugt behandelt, obwohl die negativen Konsequenzen dieser Politik auf Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft doch für jedermann und jedefrau offensichtlich sind!

Richtig ist: Der Güterverkehr auf der Schiene erfährt viel verbale Unterstützung – seit weit über 50 Jahren. Selbst noch, als in der Endzeit von Bundes- und Reichsbahn in den 90iger Jahren so manche Experten einen völligen Ersatz des Schienengüterverkehrs durch Lkw und Binnenschiff vorhersagten – oder vielleicht sogar vorherwünschten? Auch später noch, als sich die öffentliche Diskussion über den Schienengüterverkehr einseitig auf dessen Lärmbelastung fokussierte und großflächige Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht mehr bloße Fantasien waren, sondern realpolitische Forderungen wurden.

Dieses gesellschaftliche Imagetief hat der Schienengüterverkehr überwunden. Spätestens seitdem alle Akteure begriffen hatten, beim Lärmthema an einem Strang ziehen zu müssen und dann auch abgeliefert haben. Das Bewusstsein für die systemimmanent unschlagbar positive Umwelt- und Energieeffizienz und für seine hohe Sicherheit haben die Oberhand behalten. Der Fahrermangel beim Lkw, aber allem voran die zunehmende Sichtbarkeit der Zuverlässigkeit, Leistungsfähigkeit und Innovationskraft der Neuen in der Branche haben die Schiene als Transportmittel durch diese düstere Zeit gerettet.

Auch der Güterstruktureffekt hat uns nicht geschreckt und wird uns auch zukünftig nicht schrecken: – seit mindestens 50 Jahren wird den Güterbahnen regelmäßig durch alle möglichen Expert:innen immer wieder das Aus durch untergehende Industriezweige vorhergesagt. Doch das mit der Marktöffnung einhergehende, Mengenwachstum hält nunmehr seit 25 Jahren an und wurde nur selten krisenbedingt kurz unterbrochen. Mengenwachstum, das die Wettbewerbsbahnen für die Schiene organisiert haben. Dieses Wachstum hat alle Zweifler Lügen gestraft. Es zeigt die Kraft der Orientierung an Kundenbedürfnissen. Es wurde mehr akquiriert als wegfiel und es fiel weniger weg als prognostiziert!

Mangelnde Wahrnehmung der SGV-Bedeutung

Das gelang, obwohl - oder vielleicht gerade weil – in unseren Unternehmen die folgenden drei „P“ weniger wichtig sind:

- Positionspapiere
- PR-Konzepte
- Power-Point-Folien.

Stattdessen zeichnen die Wettbewerbsbahnen:
- Fachkompetenz – auch wenn der ein oder andere es abschätzig als „Detailverliebtheit“ bezeichnen mag,
- Kundenorientierung,
- Kooperationsbereitschaft sowie
- erhebliche Zähigkeit und Durchhaltevermögen

besonders aus.

Aber Achtung, so sehr ich mich auch persönlich mit diesen Attributen identifizieren kann, so sehr muss ich eines feststellen: Vor allem in der Politik gewinnt Schein zu oft gegen Sein. Soll heißen, weder die Leistungen noch die Sorgen der Wettbewerbsbahnen werden dort ausreichend wahrgenommen. Verbale Unterstützung fühlt sich immer gut an. Doch wie die gesamte deutsche Wirtschaft brauchen auch wir ein echtes Anpacken und kein weiteres in warme Worte verpacktes Durchwurschteln mit immer neuen Ausflüchten.

Ich frage mich, woran liegt es, dass die Randbedingungen für den Schienengüterverkehr in den letzten 2 Jahren in nie dagewesener Art und Weise verschlechtert wurden und Herrn Schnieders „Agenda für zufriedene Kunden“, trotzdem nicht eine einzige konkrete Maßnahme zur Verbesserung der Situation enthält?

Und warum redet eigentlich niemand über die fatalen Auswirkungen dieses Desinteresses für unsere Wirtschaft? Gibt es den „Standortfaktor Schienengüterverkehr“ in Deutschland womöglich gar nicht? Sind wir Güterbahnen vielleicht doch nicht so bedeutsam, wie unsere Selbstwahrnehmung glauben lässt?

Ich bin ein Freund von Zahlen. Am liebsten von einfachen Zahlen, die man leicht herleiten und begreifen kann.

5 Positionen reichen dabei aus, um auf eine dreiviertel Milliarde Euro zu kommen.
Auf eine Zusatzbelastung in dieser Höhe für die gesamte Schienengüterverkehrsbranche summieren sich die Folgen der in den letzten zwei Jahren politisch indizierten Entscheidungen!

Mehr als die Hälfte davon geht auf das Konto Trassenpreiserhöhung und Kürzungen von Trassen- und Anlagenpreisförderung. Der Rest auf die Umleiterkosten der Netzsanierung und auf die Folgen der Beendigung der Verlustübernahme der DB Cargo durch die DB AG. Ja, auch letztgenannte Maßnahme gehört da hinein gerechnet, denn auch sie macht die Schiene kurzfristig erstmal teurer. Was nichts daran ändert, dass sie unausweichlich ist, wenn Wettbewerb ohne die hässlichen Begleit-erscheinungen zweifelhafter Preisbildung dauerhaft funktionieren soll.

Bezogen auf ungefähr 5 bis 6 Milliarden jährliches Umsatzvolumen des Schienengüterverkehrs in Deutschland bedeutet eine dreiviertel Milliarde Mehrkosten eine Erhöhung

von ca. 14 %. Zu tragen am Ende von unseren Kunden, den Verladern und Empfängern in der deutschen Wirtschaft. Denn dort wird es am Ende ankommen.

Wird es uns als Branche gleichwohl in der Existenz bedrohen? Ich denke, so schnell nicht. Ich setze das Gedankenspiel fort. Es gibt einen intensiven Wettbewerb zwischen Schiene und der Straße. Könnten LKW die Leistung der Schiene zusätzlich abfahren, wie es einige der Expert:innen immer wieder behaupten? Vermutlich. Aber ich habe mal schnell gerechnet. Den Standort Deutschland würde, das rund 5 Mrd Euro jedes mehr Jahr kosten.
Die Zahl habe ich mir abgeleitet von der Transportleistung unserer Gesamtbranche in Deutschland.

Der gesamte Schienengüterverkehr leistet rund 130 Mrd tkm im Jahr und mein Fazit ist klar. So ganz unbedeutend für den Standort Deutschland können wir nicht sein.
Dass Wahrheit und Wahrnehmung – insbesondere der Wettbewerbsbahnen – jedoch noch so weit auseinanderklaffen, sollte beunruhigen!

So appelliere ich an die Politik, schaut bitte genau hin, von wo schon seit langem die Lösungen kommen. Nehmt bitte wahr, was die Unternehmerbahnen seit 25 Jahren auf die Beine gestellt haben. Und die Vertreterinnen und Vertreter der Wirtschaftsverbände hier im Raum bitte ich, helft uns dabei, diese Wahrnehmung endlich zu erreichen! Denn wenn das nicht gelingt und wenn der Druck nicht ausreicht, die Randbedingungen des Schienengüterverkehrs zu verbessern, damit die agilen Unternehmerbahnen auch morgen noch ihre Lust auf und ihren Glauben an die Zukunft behalten, dann kostet das viel Geld. Geld, das am Ende die in Deutschland und Europa produzierenden Unternehmen werden bezahlen müssen!

Appell an die Mitglieder
Eines will ich aber auch ganz deutlich zum Ausdruck bringen. Viel rumjammern und Erwartungen ausschließlich an andere richten, taugt als Erfolgsstrategie natürlich gar nicht. Ohne das eigene Schicksal mutig selbst in die Hand zu nehmen, würden selbst die besten Randbedingungen keinen Erfolg liefern.

Es ist daher an der Zeit, dass unsere Branche – vertreten durch unseren Verband – zusammen mit der verladenden Wirtschaft proaktiv Zukunftsbilder entwickelt, die Industrie und Handel dazu bewegen, noch stärker als heute auf die Schiene zu setzen und die auch von der Politik aufgegriffen werden.

Was haben wir als Schienengüterverkehr dafür zu bieten?

Als solide Basis ein erprobtes System, in dem viele Dinge transportiert werden. Das, was wir alle so täglich brauchen, genauso wie das, was unsere Industrie am Laufen hält. Ob nun Kaffee, Nudeln, Amazon-Pakete, Stahlrollen oder fertige Autos, alles fährt auf der Bahn. Rund eine Million Tonnen allein in Deutschland jeden Tag.

Dabei läuft das Ganze auf einer für Mensch und Umwelt hoch sichere Weise mit nachhaltigen Arbeitsbedingungen.

Und zu guter Letzt bieten wir eine sensationelle Klima- und Energieeffizienz.
Mindestens die beiden letztgenannten Punkte muss sich der Lkw erst noch mühsam erarbeiten – viele Ankündigungen blieben bislang Ankündigungen, halten die Politik aber immer wieder von „Schiene first“ ab. Darauf sollten wir noch mehr hinweisen.

Doch gibt es natürlich keinen Grund zu glauben, dass das alleine reichen würde. Im Dialog mit Verladern, Bahnindustrie, Forschung und begleitet von interessierten staatlichen Stellen müssen wir selbst die bekannten eigenen Problemzonen angehen:

- Den Schienengüterverkehr international durchlässiger machen: Beim Informationsfluss genauso wie mit einheitlicher Betriebssprache.
- Digitalisierung und Automatisierung mit zwei klaren Zielen: Kosten senken und Kundennutzen stiften.
- Logistische Bedürfnisse noch deutlich besser befriedigen: Egal ob direkt aus dem Gleisanschluss oder in Kombination mit anderen Verkehrsträgern, auf die beste Lösung im Sinne der Kunden kommt es an!
- Und wir müssen die Beratung am Kunden stärken. Viele wollen Schiene, aber wissen gar nicht, wie sie es anpacken sollen.
- Schließlich müssen wir moderne Ausbildung gewährleisten, um unseren Nachwuchs zu sichern.

Zum Glück haben wir noch viel Potenzial, das wir heben können: KI-gestützte Disposition, Automatisierung in der Be- und Entladung oder bei der Zugbildung, neue Antriebe, Fahrerassistenzsysteme usw usw. Ich bin sicher, dass es uns gelingen kann, deutlich zu wachsen – auch überproportional in einem in Summe sowieso immer noch weiterwachsenden Logistikmarkt.

Appell an die Politik
Ich komme abschließend noch einmal auf die Rolle der Politik zurück. Wir erwarten keine Wohlfühlpolitik. Wir wollen auch nicht für alles und jedes Zuschüsse haben. Denn sie sind meist mit viel unproduktivem Aufwand verbunden. Vor allem wirken sie wie eine Droge: Machen schnell abhängig und rauben einem die eigene Lebensfähigkeit.
Und vor allem <u>brauchen</u> wir sie auch eigentlich nicht. Denn das System Eisenbahn ist grundsätzlich sowas von überzeugend stark, dass wir gar keine Aufputschmittel benötigen.

Was wir stattdessen brauchen, sind: Echtes Interesse, faire Wettbewerbsbedingungen, eine engagierte staatliche Infrastrukturpolitik und eine leistungsfähige Forschungsförderung. Staatliche Beihilfen für den Regelbetrieb können dann auf ein Minimum beschränkt werden. Mit genauer Dosierung und nur dort, wo sie mehr Wirkung als Nebenwirkung erzielen.

Lassen Sie mich abschließend deutlich machen, dass unser Verband auch in Zukunft alle Hände voll zu tun haben wird, um seinen Mitgliedsunternehmen die stabilen und guten Existenz- und Wachstumsbedingungen in Politik und Gesellschaft zu schaffen, die es braucht, damit wir unsere Rolle mit maximalem Nutzen für Wirtschaft und Gesellschaft erfolgreich wahrnehmen können.

Sie und Euch, liebe Mitglieder bitte ich weiterhin um eine ganz aktive Beteiligung. Geschäftsführung und Team wünsche ich – stellvertretend für den gesamten Vorstand - allzeit eine gute Hand.

Nach 25 Jahren Erfolgsgeschichte haben wir nun heute Abend aber erstmal allen Grund zum Feiern!

Für das große Engagement und all die tollen Leistungen - inkl. der Vorbereitung der heutigen Feier - bedanke ich mich bei Neele, Peter, Katharina und dem ganzen Team! Das Buffet der Zukunft ist eröffnet.