



Bundesnetzagentur

# Ergebnisse aus der Endkundenkonsultation Schienengüterverkehr 2025

Endkundenkonsultation 2025  
Abtl. 7 - Eisenbahnregulierung  
Bonn, 06.11.2025

# Inhaltsverzeichnis

- I. Allgemeine Daten
- II. Zugang/Markt- und Angebotsvielfalt
- III. Produktionsformen im SGV
- IV. Alternativen im Schienengüterverkehr
- V. Ausblick
- VI. Bewertung des Eisenbahnmarktes

An aerial photograph of a railway yard with multiple tracks and overhead power lines. The tracks are arranged in parallel lines, and the overhead power lines are supported by poles. The ground is covered with gravel and some small plants. The sky is clear and blue.

# I. Allgemeine Daten

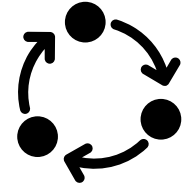


## *Vorgabe nach § 67 Abs. 3 ERegG*

*„Die Regulierungsbehörde konsultiert regelmäßig, mindestens alle zwei Jahre, Vertreter der Nutzer von Dienstleistungen in den Bereichen Schienengütertransport und -personenverkehr und berücksichtigt ihre Ansichten zum Eisenbahnmarkt im Rahmen ihrer Ermessensausübung. Insbesondere sind anerkannte Verbraucherverbände im Sinne von § 66 Absatz 2 zu konsultieren.“*

*Im Jahr 2025 wurden die Vertreter der Nutzer des Schienengüterverkehrs befragt.*

# Methodisches Vorgehen

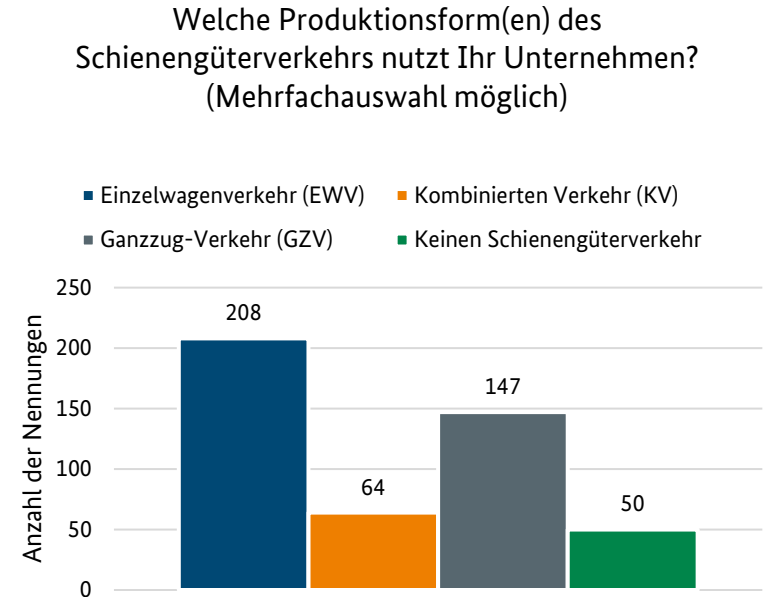
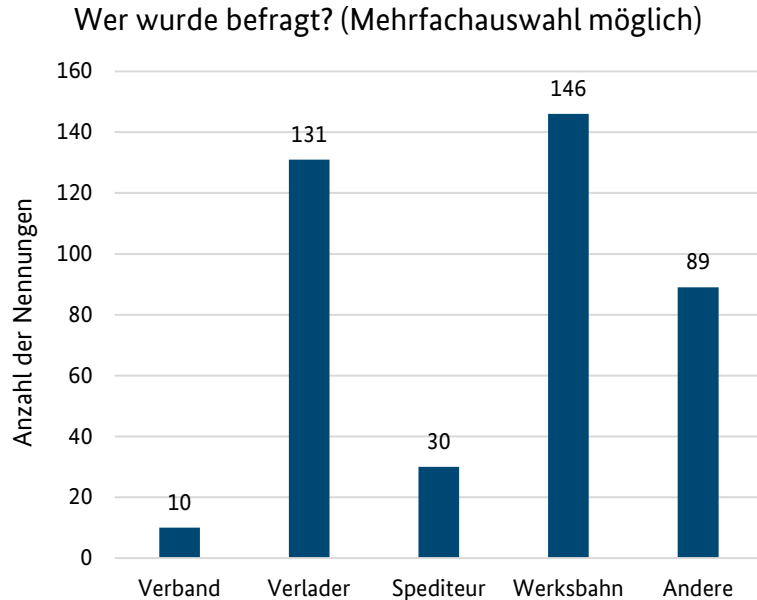


Die Befragung wurde onlinebasiert mit Hilfe von EU Survey der EU-Kommission im Zeitraum von April bis Juni 2025 durchgeführt. Insgesamt wurden 1.289 Unternehmen und Verbände in Deutschland zur freiwilligen Teilnahme an der Befragung eingeladen, von denen 336 eine Rückmeldung gegeben haben.

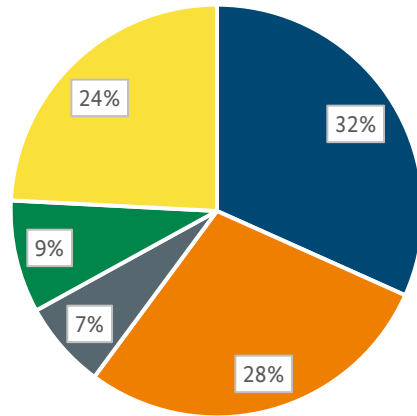
Die Fragen stellte die Bundesnetzagentur unabhängig auf Basis der von ihr beobachteten aktuellen Entwicklungen zusammen. Für die diesjährige Konsultation der Endkunden wurden die Themenfelder Markt und Angebotsvielfalt, Auswirkungen von Streiks und Alternativen im Schienengüterverkehr identifiziert. Zusätzlich wurden früher gestellte Fragen erneut aufgeworfen, um den Eisenbahnmarkt im Schienengüterverkehr zu bewerten und langfristige Entwicklungen zu erkennen.

Die Ergebnisse der Befragung geben einen guten Überblick über das aktuelle Geschehen und zeigen Möglichkeiten auf, bestimmte Themenfelder eingehender zu betrachten, um den Schienengüterverkehr attraktiver zu gestalten.

# Grundgesamtheit / Produktionsformen des SGV



# Wie häufig nutzt Ihr Unternehmen den Schienengüterverkehr?

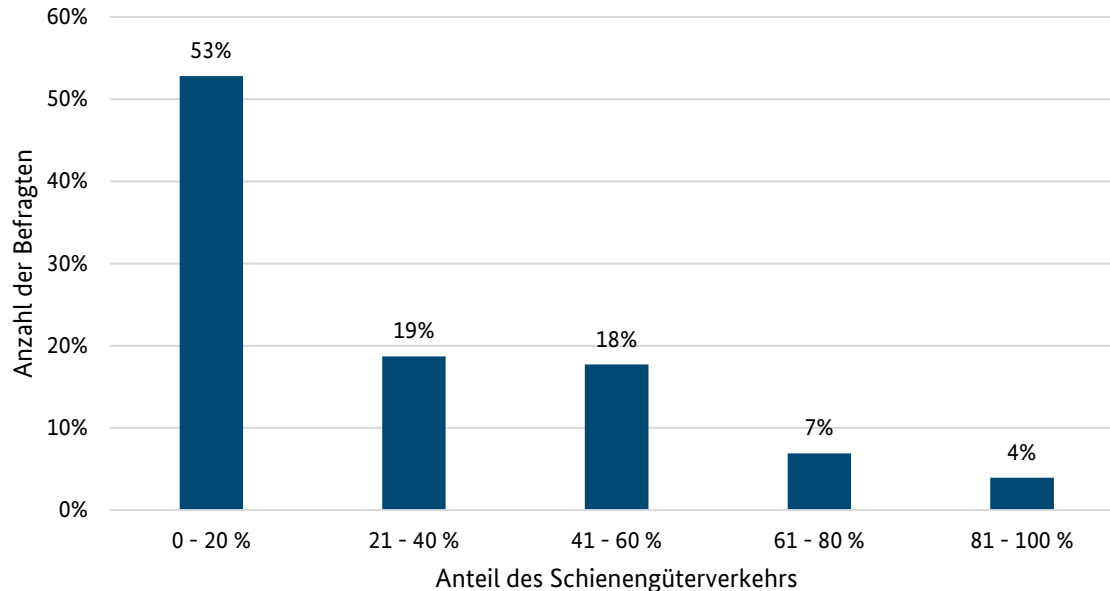


- Mehrmals pro Tag
- Mehrmals die Woche
- Einmal pro Woche
- Einmal pro Tag
- Monatlich oder seltener

## Bemerkung

60 % der Befragten gaben an, die Bahn mindestens mehrmals pro Woche zu nutzen.

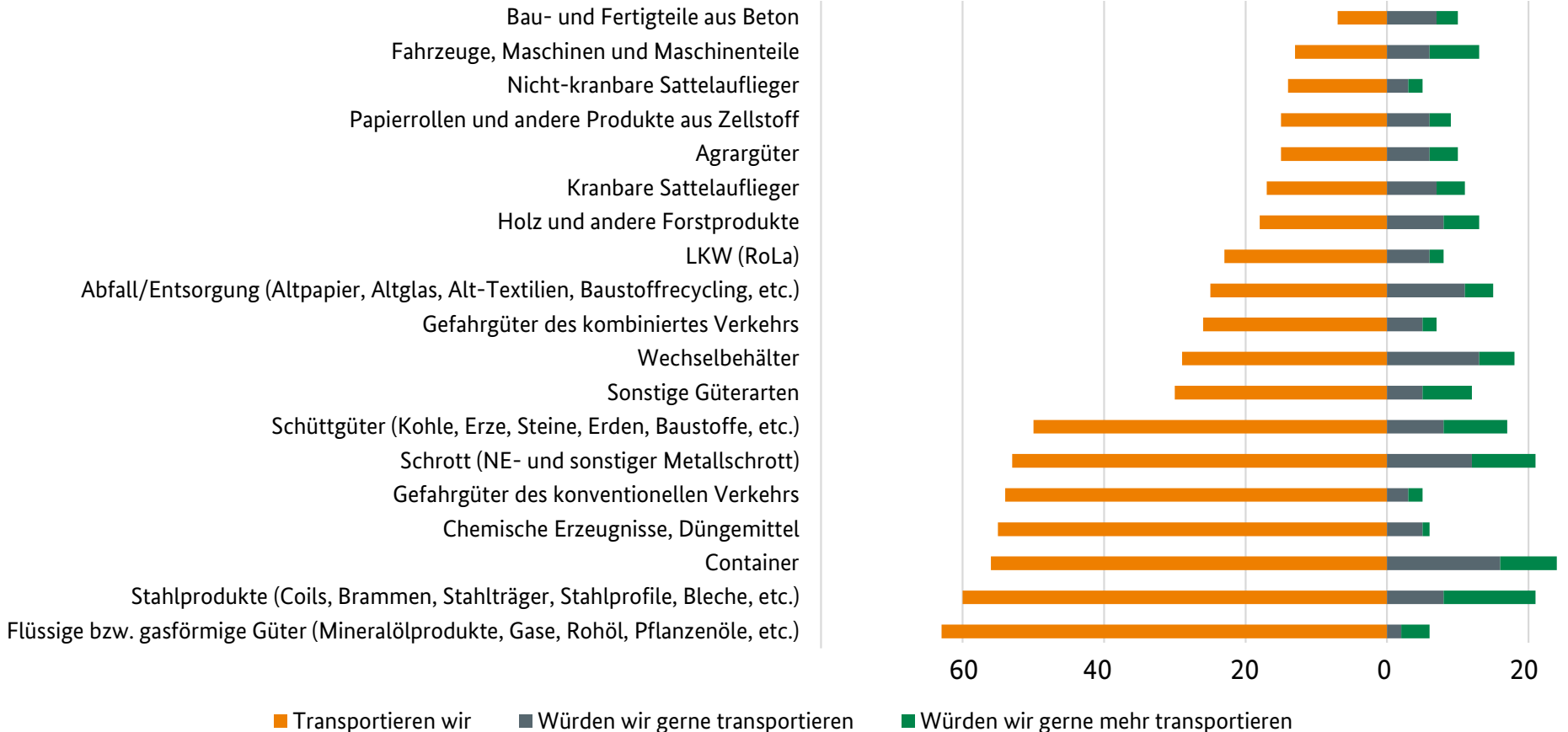
# Wie hoch ist der Anteil des Schienengüterverkehrs, gemessen am Gesamttransportaufkommen Ihres Unternehmens?



## Bemerkung

Bei rund 50 % der Befragten macht der Anteil des SGVs am Gesamttransportaufkommen nur 0 bis 20 % aus. Nur etwa 10 % der Unternehmen setzen überwiegend oder ausschließlich auf den SGV, was darauf hindeutet, dass viele bereits auf eine alternative Lösung mit erheblichem Einfluss zurückgreifen.

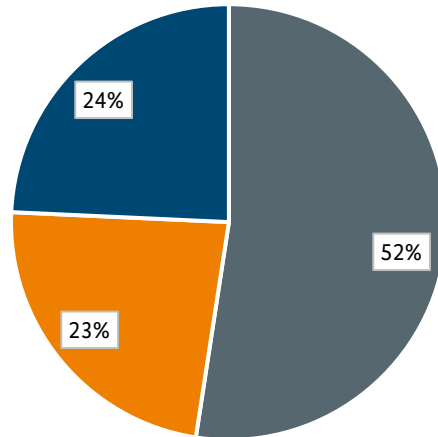
# Güterarten, die verladen werden:



## II. Zugang/Markt - und Angebotsvielfalt



# Würden Sie gerne mehr Güter auf die Schiene verlagern?

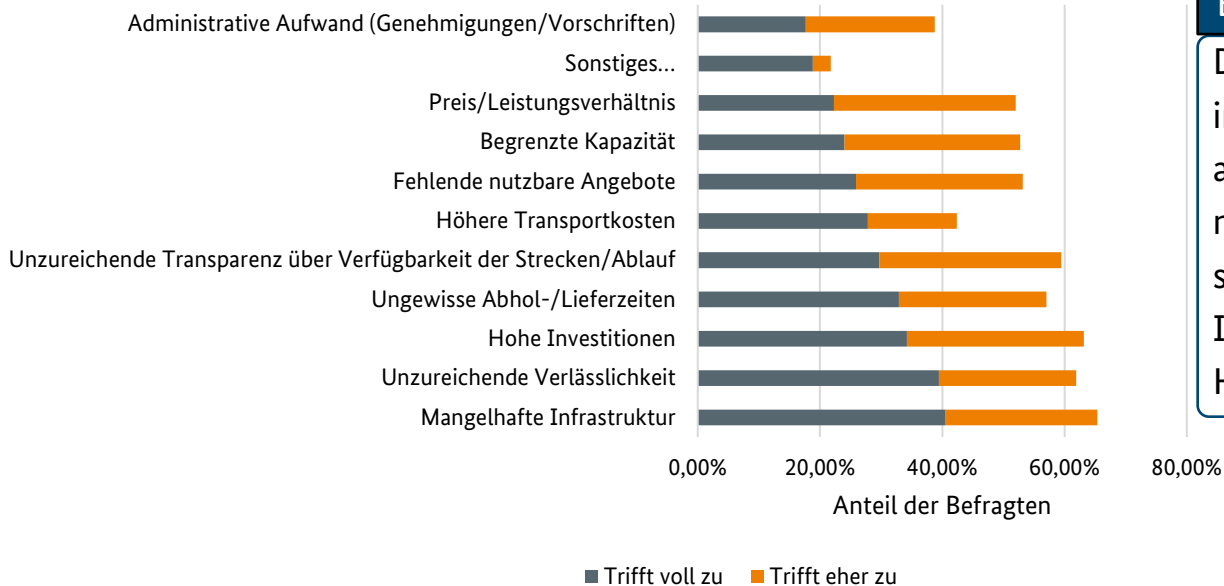


■ Ja, die Umsetzung ist jedoch herausfordernd ■ Ja, die Umsetzung wäre leicht realisierbar ■ Nein

## Bemerkung

Gut die Hälfte der Befragten würden gerne mehr Güter auf die Schiene verlagern – praktisch jedoch schwierig umzusetzen.

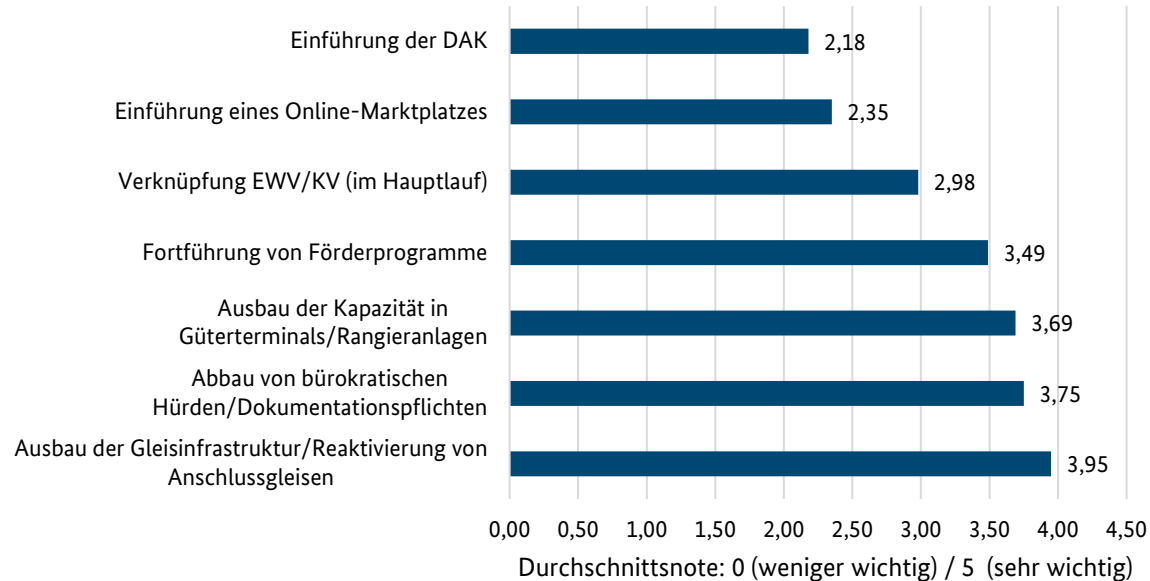
# Gerne würden Sie mehr auf die Schiene verlagern, stoßen jedoch auf Herausforderungen, die eine Umsetzung aktuell erschweren, wie zum Beispiel:



## Bemerkung

Die Befragten identifizieren insbesondere die unzureichend ausgebaute Infrastruktur, die mangelnde Verlässlichkeit sowie den hohen Investitionsbedarf als zentrale Hemmnisse

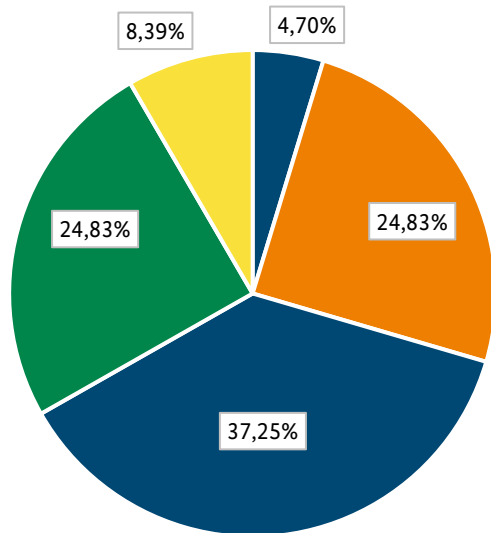
# Welche Maßnahmen sind aus der Sicht Ihres Unternehmens vorrangig umzusetzen, damit Sie mehr Güter über die Schiene transportieren?



## Bemerkung

Die Befragten identifizieren insbesondere die unzureichend ausgebaute Infrastruktur, die mangelnde Verlässlichkeit sowie den hohen Investitionsbedarf als zentrale Hemmnisse

# Wie bewerten Sie den Informationsfluss\* während des Transports, hinsichtlich der zu erwartenden Ankunftszeit?



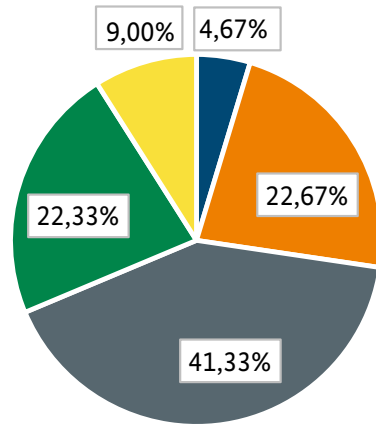
- sehr zufrieden
- eher zufrieden
- weder zufrieden noch unzufrieden
- eher unzufrieden
- sehr unzufrieden

## Bemerkung

Nur 29% aller Befragten sind zufrieden mit der proaktiven Info-Bereitstellung

\* proaktive Informationsbereitstellung durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

# Wie bewerten Sie die Möglichkeiten der Sendungsverfolgung\* während des Transports, insbesondere hinsichtlich der zu erwartenden Ankunftszeit?



- sehr zufrieden
- eher zufrieden
- weder zufrieden noch unzufrieden
- eher unzufrieden
- sehr unzufrieden

## Bemerkung

Hinsichtlich der Zufriedenheit mit der Sendungsverfolgung lässt sich kein eindeutiger Trend erkennen. 41% der Befragten zeigt sich neutral und ist weder zufrieden noch unzufrieden.

\* Möglichkeit sich selbst zu informieren

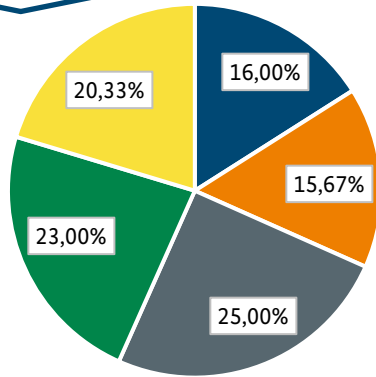
# Fazit-Infrastruktur, Kapazität und Verlässlichkeit



- Für viele befragte Unternehmen sind nicht fehlender Wille oder mangelnde Kapazität der Eisenbahnunternehmen das Haupthemmnis, sondern die begrenzte Leistungsfähigkeit und Unzuverlässigkeit der Infrastruktur. Engpässe auf Strecken, unkoordinierte Baustellen, fehlende Anschlussgleise und überlastete Knoten hindern eine großflächige Verlagerung von Transporten auf die Schiene.
- Besonders deutlich wird dies in der Priorisierung der Maßnahmen: „Harte“ Kapazitätshebel wie Ausbau von Gleisinfrastruktur und Reaktivierung von Anschlussgleisen (Ø 3,95), Ausbau der Kapazität in Terminals und Rangieranlagen (Ø 3,69) und der Abbau bürokratischer Hürden (Ø 3,75) liegen klar vorn. Technologische Weichensteller wie die Digitale Automatische Kupplung (Ø 2,18) oder digitale Marktplätze werden zwar als sinnvoll, aber deutlich nachrangig bewertet – vermutlich, weil sie Kapazität nicht unmittelbar erhöhen und ihr Nutzen als mittel-/langfristig wahrgenommen wird.
- Wer wirklich mehr Güter auf die Schiene bringen will, sollte daher vor allem die Eisenbahninfrastruktur ausbauen, Baustellen besser koordinieren, Anschlussmöglichkeiten schaffen und Trassenzugänge transparenter gestalten. Digitale und technologische Innovationen wie die DAK können diese Entwicklung flankieren, entfalten aber ihren vollen Effekt erst, wenn Kapazität und Prozesse stimmen.

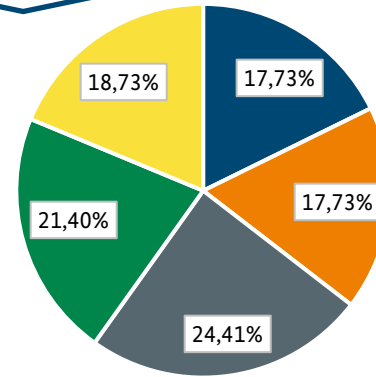
# Auswirkungen von Streiks

Trifft die Aussage zu? : „Unser Unternehmen hat in der Vergangenheit wirtschaftliche Schäden durch Streiks bei EVU erlitten.“



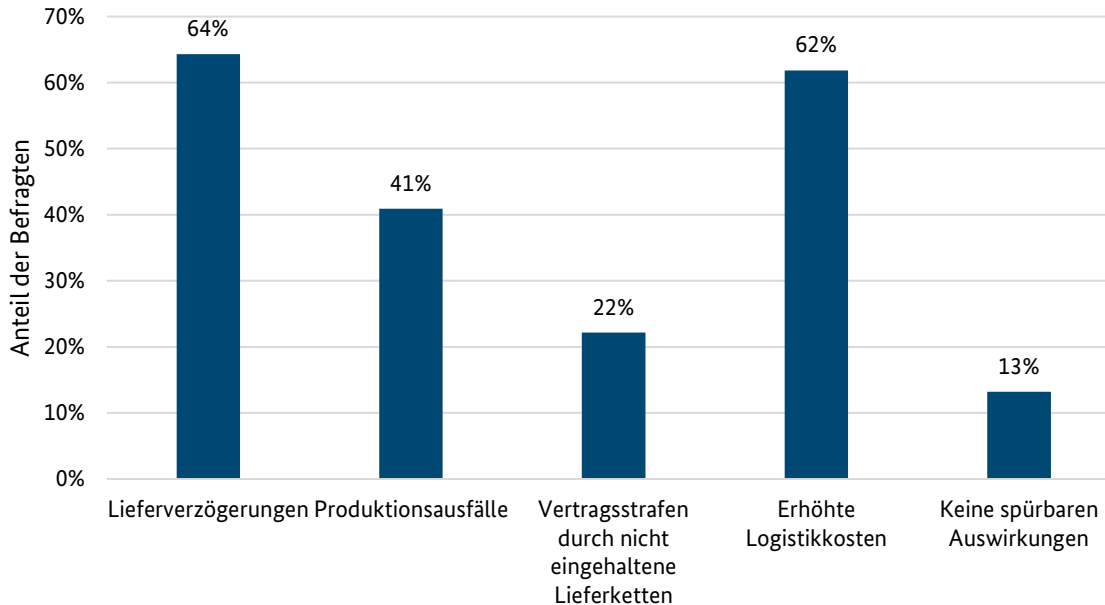
- trifft voll zu
- trifft teilweise zu
- trifft überhaupt nicht zu
- trifft eher zu
- trifft eher nicht zu

Bitte bewerten Sie die Aussage: „Vergangene Streiks haben Auswirkung auf die Wahl des Transportmittels.“



- trifft voll zu
- trifft teilweise zu
- trifft überhaupt nicht zu
- trifft eher zu
- trifft eher nicht zu

# Welche Auswirkungen haben Streiks typischerweise auf Ihr Unternehmen? (Mehrfachauswahl möglich)

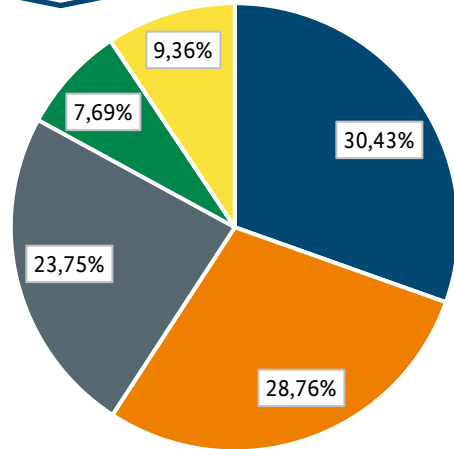


## Bemerkung

Streiks haben überwiegend negative Auswirkungen auf die Logistikkosten und führen häufig zu Lieferverzögerungen.

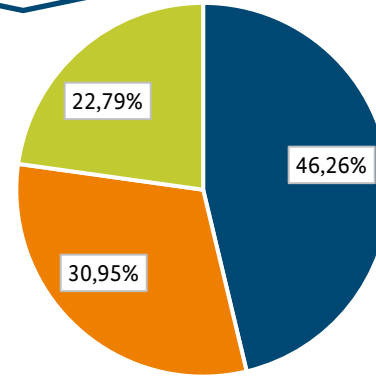
# Notdienst bei Streiks

Wie wichtig wäre ein Notdienst für den Schienengüterverkehr aus Sicht Ihres Unternehmens?



■ sehr wichtig ■ wichtig ■ neutral ■ weniger wichtig ■ unwichtig

Welche Art von Notdienst wäre aus Ihrer Sicht am dringendsten erforderlich?



■ Mindestversorgung für alle Transporte  
■ Notdienst für kritische Güter  
■ Keine Notwendigkeit für einen Notdienst

# Fazit-Streik



In der Befragung wurde häufig die Beeinträchtigung durch Streiks als eines der größten Probleme für Planungssicherheit und Zuverlässigkeit genannt – vor allem aus Sicht der verladenden Unternehmen. Rund 58 % der Befragten bewerten einen **Notdienst** während Streiks als wichtig oder sehr wichtig. Beschrieben werden vor allem praktische Auswirkungen: kurzfristige Umleitungen, Ausfälle und Verlagerungen auf andere Verkehrsträger, erheblicher organisatorischer Mehraufwand und eine spürbare Schwächung des Images der Schiene als verlässlicher Verkehrsträger. Bemerkenswert ist, dass etwa 41 % der Befragten sogar **Produktionsausfälle** infolge von Streiks angeben – ein deutliches Signal, dass es hier nicht nur um Verspätungen geht, sondern um **massive Eingriffe** in Lieferketten und Wertschöpfung.

Zwar liegen bislang keine belastbaren quantitativen Daten zu finanziellen Schäden vor, das Stimmungsbild der befragten Unternehmen fällt jedoch eindeutig aus. Auch wenn sich daraus noch kein unmittelbarer **gesetzgeberischer Handlungsauftrag** zur Einführung eines verpflichtenden Notdienstes ableiten lässt, besteht ein erheblicher Bedarf an weiterführender Diskussion und vertiefter Prüfung, wie im System Schiene während Arbeitskämpfen zumindest ein Mindestmaß an Transportleistungen und Planungssicherheit gewährleistet werden kann.

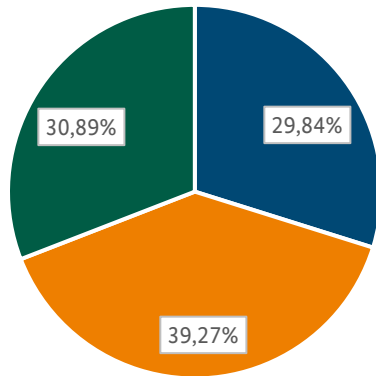


Streiks bremsen die Verlagerung auf die Schiene deutlich aus!

# III. Produktionsformen im SGV

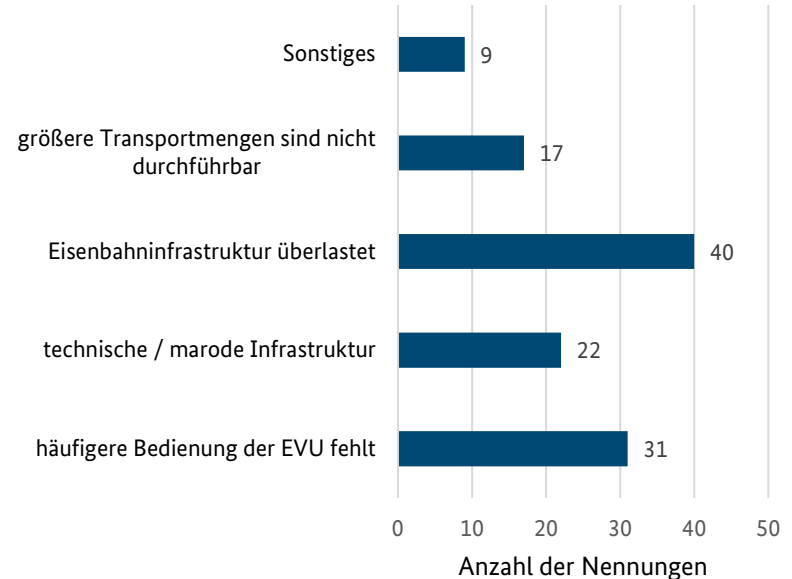
An aerial photograph of a massive railway yard, likely a freight terminal. The yard is filled with hundreds of parallel tracks, many of which are occupied by long freight trains. The trains consist of various types of cargo, including colorful intermodal containers and bulk goods. The tracks are organized into several large, curved sections, possibly for sorting or staging. In the background, there are green fields and a road, suggesting the yard is located in a rural or semi-rural area. The overall scene depicts a highly organized and active industrial infrastructure.

# Gibt es für Ihre Transportbedarfe im Einzelwagenverkehr genügend Angebote von Transportunternehmen?

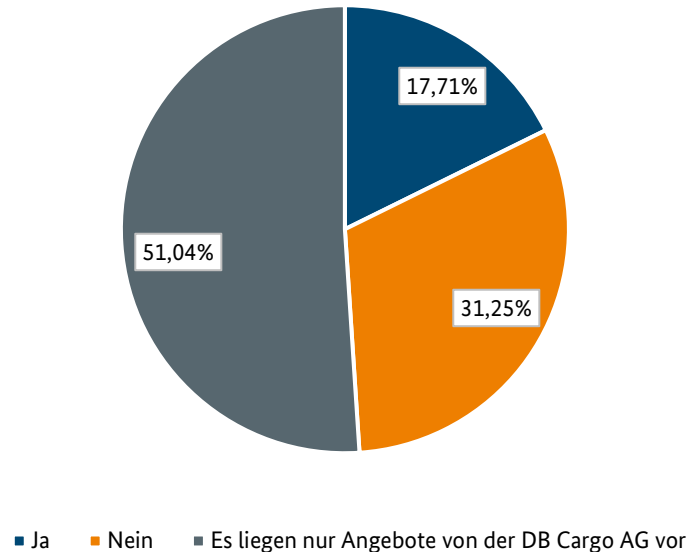


- Ja, für alle Transportbedarfe
- Es sind nur teilweise genügend Angebote vorhanden
- Nein, es gibt nicht genügend Angebote für unsere Transportbedarfe

Begründung warum nur teilweise genügend Angebote vorliegen:



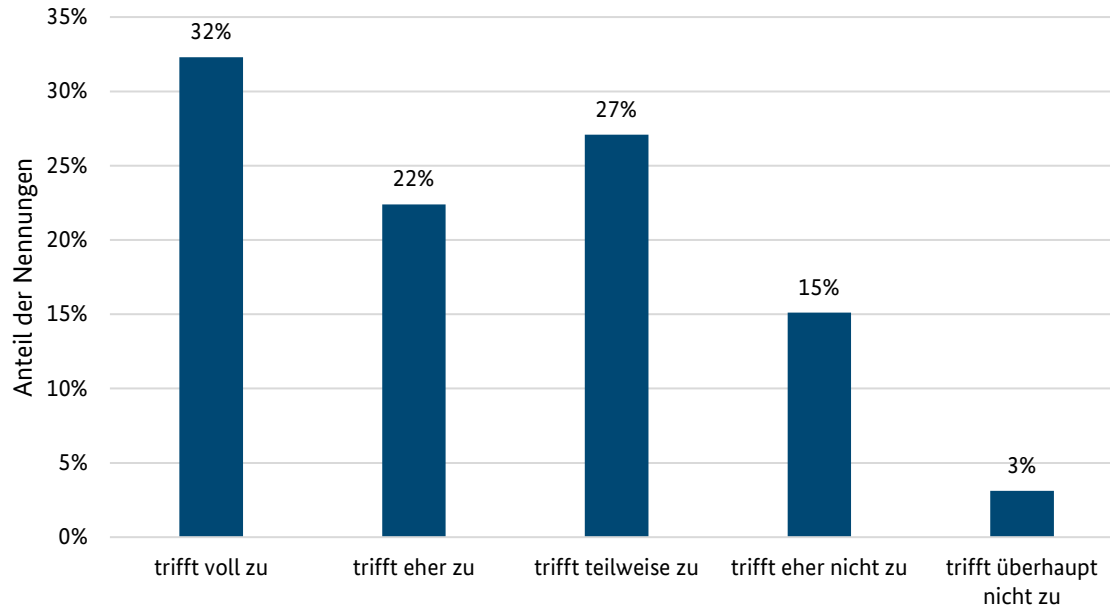
# Gibt es genügend Transportunternehmen, die Angebote im Einzelwagenverkehr (EWW) unterbreiten?



## Bemerkung

Etwa 51 % der Befragten geben an, dass nur Angebote ausschließlich von der DB Cargo AG vorliegen. Das unterstreicht die Bedeutung der DB Cargo AG im EWW. Die Verbände üben insbesondere Kritik an den teils erheblichen Qualitäts-unterschieden zwischen den EVU. Die marktbeherrschende Stellung einzelner Akteure, wird dabei als ursächlich für strukturelle Defizite im SGV identifiziert.

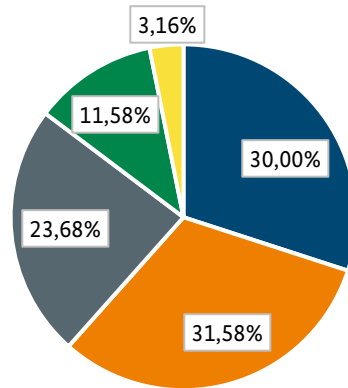
# Ist Ihnen ein Wettbewerb zwischen verschiedenen Anbietern für Ihre Transporte im Einzelwagenverkehr (E WV) wichtig?



## Bemerkung

Für mehr als die Hälfte der Befragten ist ein Wettbewerb zwischen verschiedenen Anbietern für Ihre Transporte im E WV wichtig.

# Sollte in der Branche ein neues Wettbewerbsmodell im EWW, eventuell in Kombination mit dem Containerverkehr, in Erwägung gezogen werden?



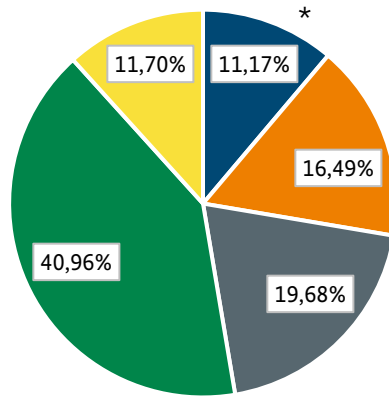
■ trifft voll zu ■ trifft eher zu ■ trifft teilweise zu ■ trifft eher nicht zu ■ trifft überhaupt nicht zu

## Bemerkung

Ein neues Wettbewerbsmodell im Einzelwagen- und Containerverkehr sollte geprüft werden, um den Wettbewerb über den Ganzzugverkehr hinaus zu stärken.

# Wie beurteilen Sie im EWB die Pünktlichkeit der erbrachten Lieferleistung im Hinblick auf den Produktionsprozess?

Pünktlich im Rahmen des Liefervertrags



■ 0 - 20 % (selten) ■ 21 - 40 % ■ 41 - 60 % ■ 61 - 80 % ■ 81 - 100 % (häufig)

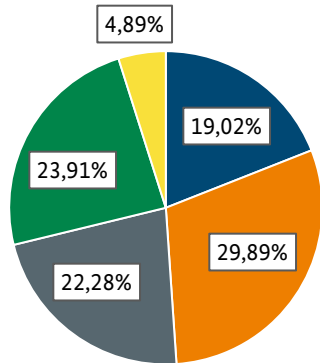
## Bemerkung

Die Pünktlichkeit im EWB wird von der Mehrheit noch akzeptiert, aber das Niveau ist insgesamt nicht zufriedenstellend.

\* 11,17 % der Befragten geben an, dass die erbrachte Lieferleistung nur in sehr wenigen Fällen (0-20 %) pünktlich ankommt.

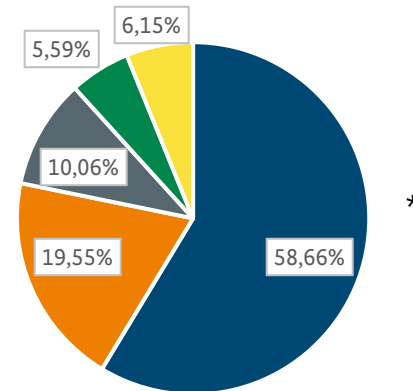
# Pünktlichkeit der erbrachten Lieferleistungen (EWW)

## Verspätet aber nicht produktionsgefährdet



■ 0 - 20 % (selten)   ■ 21 - 40 %   ■ 41 - 60 %  
■ 61 - 80 %   ■ 81 - 100 % (häufig)

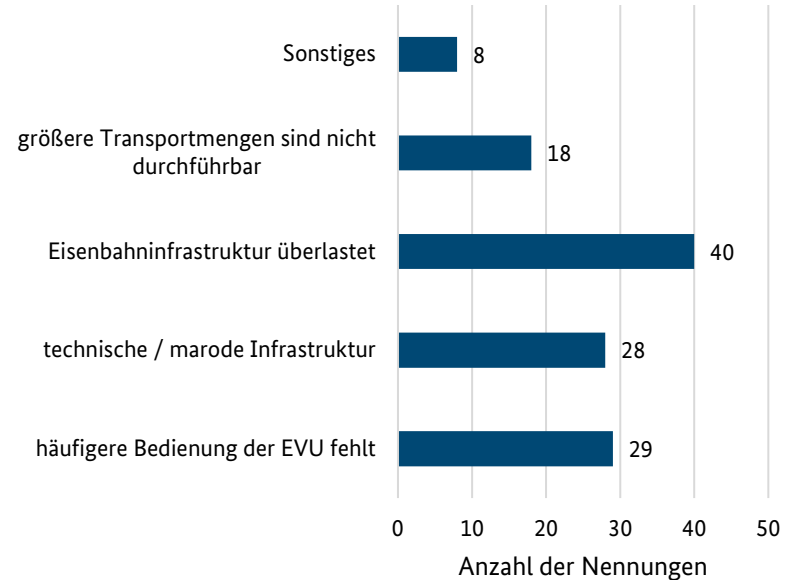
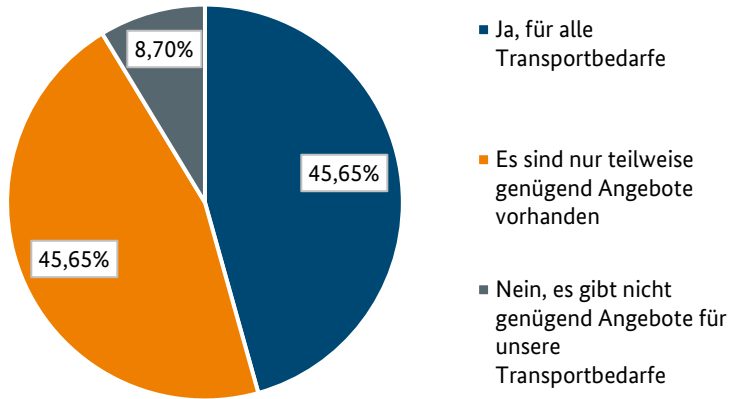
## Verspätet aber produktionsgefährdet



■ 0 - 20 % (selten)   ■ 21 - 40 %   ■ 41 - 60 %  
■ 61 - 80 %   ■ 81 - 100 % (häufig)

\* 58,66 % der Befragten geben an, dass die Lieferleistung in der Regel zuverlässig ankommt und nur in sehr wenigen Fällen (0–20 %) eine Gefährdung der Produktion darstellen.

# Gibt es für Ihre Transportbedarfe im Ganzzugverkehr (GZV) genügend Angebote von Transportunternehmen?

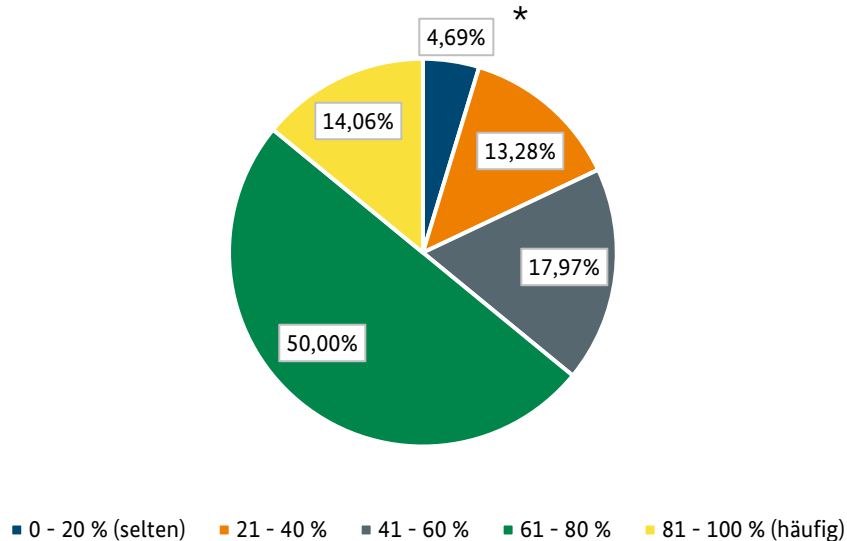


Begründung warum nur teilweise genügend Angebote vorliegen:



# Wie bewerten Sie die Pünktlichkeit der Lieferleistung im GZV im Hinblick auf den Produktionsprozess?“

Pünktlich im Rahmen des Liefervertrags



## Bemerkung

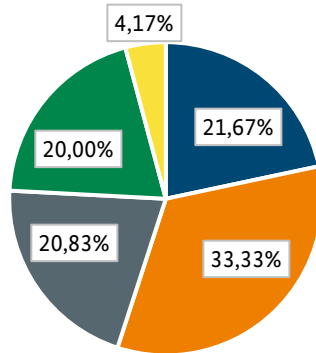
Rund 50 % der Befragten geben an, dass ihre Waren in 61 bis 80 % der Fälle pünktlich geliefert werden. Gleichzeitig berichten etwa 75 % der Befragten, dass verspätete Lieferungen nur sehr selten auftreten und somit kaum zu einer Gefährdung der Produktionsabläufe führen.

\* 4,69 % der Befragten geben an, dass die erbrachte Lieferleistung nur in sehr wenigen Fällen (0-20 %) pünktlich ankommt.

# Pünktlichkeit der erbrachten Lieferleistungen (GZV)

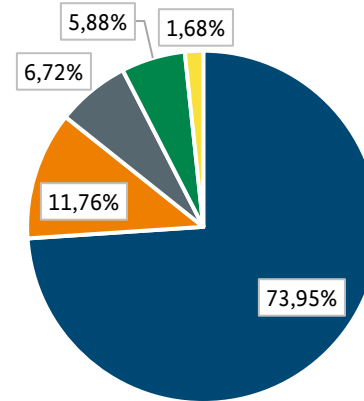
Diese Ergebnisse deuten darauf hin, dass trotz gelegentlicher Lieferverzögerungen die Lieferzuverlässigkeit in der Mehrheit der Fälle als ausreichend eingeschätzt wird, um den Produktionsprozess weitgehend stabil zu halten.

## Verspätet aber nicht produktionsgefährdet



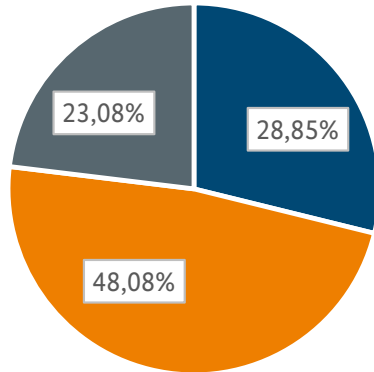
- 0 - 20 % (selten)
- 21 - 40 %
- 41 - 60 %
- 61 - 80 %
- 81 - 100 % (häufig)

## Verspätet und produktionsgefährdet



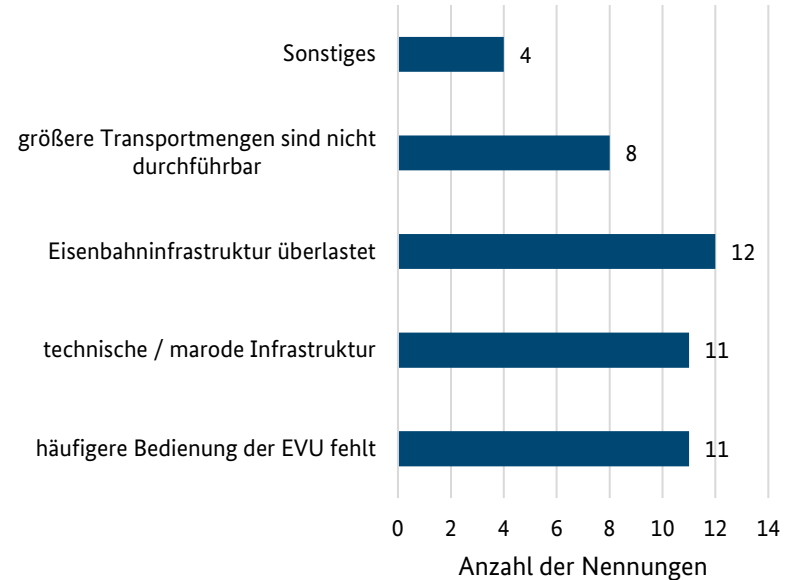
- 0 - 20 % (selten)
- 21 - 40 %
- 41 - 60 %
- 61 - 80 %
- 81 - 100 % (häufig)

# Gibt es für Ihre Transportbedarfe im Kombinierten Verkehr (KV) genügend Angebote von Transportunternehmen?



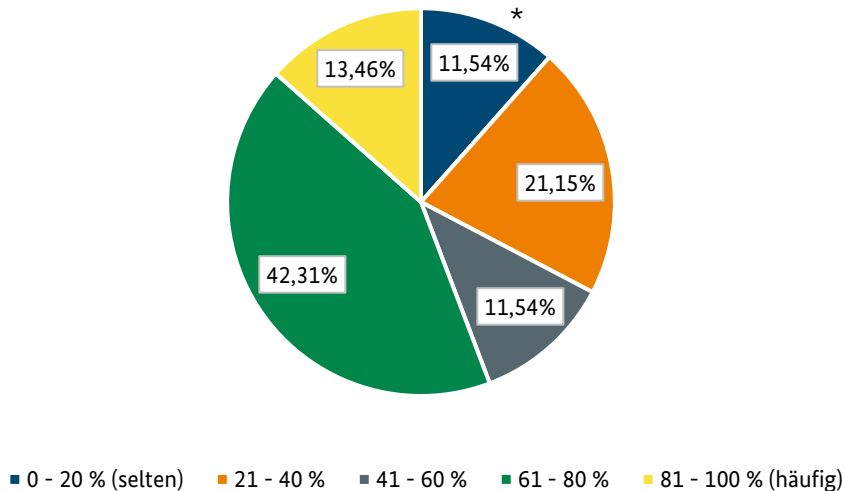
- Ja, für alle Transportbedarfe
- Es sind nur teilweise genügend Angebote vorhanden
- Nein, es gibt nicht genügend Angebote für unsere Transportbedarfe

Begründung warum nur teilweise genügend Angebote vorliegen:



# Wie beurteilen Sie die Pünktlichkeit der erbrachten Lieferleistung im KV in Hinblick auf den Produktionsprozess?

Pünktlich im Rahmen des Liefervertrags



## Bemerkung

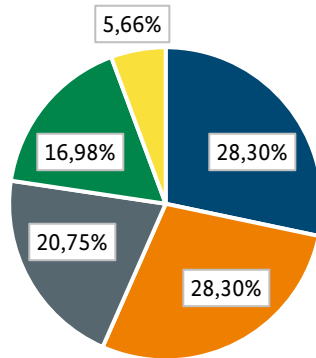
Im KV liegt die Pünktlichkeit bei etwa 42 % der Befragten nur in 61-80 % der Fälle im gewünschten Rahmen, was insgesamt ein mittleres bis niedriges Niveau zeigt. Dennoch berichten 60 % der Befragten, dass verspätete Lieferungen selten produktionsgefährdend sind.

\* 11,54 % der Befragten geben an, dass die erbrachte Lieferleistung nur in sehr wenigen Fällen (0-20 %) pünktlich ankommt.

# Pünktlichkeit der erbrachten Lieferleistungen (KV)

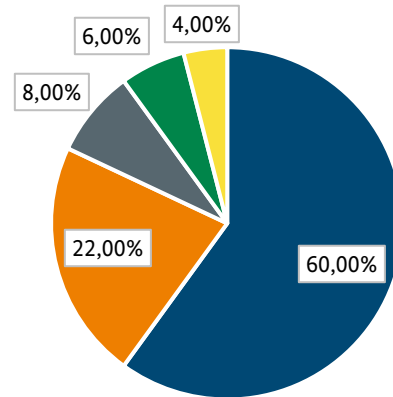
Der KV ist zwar häufig mit Verspätungen verbunden, doch diese lassen sich in der Praxis oft durch Maßnahmen wie Flexibilität bei Containern oder die Möglichkeit, auf andere Verkehrsträger auszuweichen, gut abfedern

Verspätet aber nicht produktionsgefährdet



- 0 - 20 % (selten)
- 21 - 40 %
- 41 - 60 %
- 61 - 80 %
- 81 - 100 % (häufig)

Verspätet und produktionsgefährdet

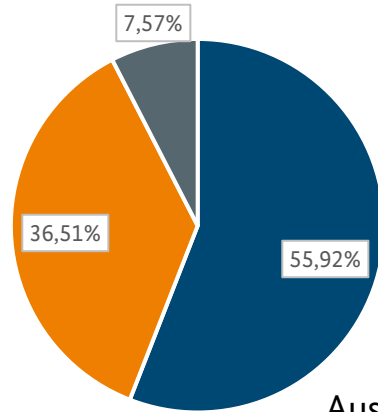


- 0 - 20 % (selten)
- 21 - 40 %
- 41 - 60 %
- 61 - 80 %
- 81 - 100 % (häufig)

# IV. Alternativen im Schienengüterverkehr



# Können Sie alternativ zum Schienenverkehr andere Verkehrsarten nutzen?



- Ja, für alle Transporte
- Nur für einen Teil der Transporte
- Nein, wir sind auf den Schienenverkehr zwingend angewiesen (Begründung)

Auswahl an Begründungen:



## Bemerkung

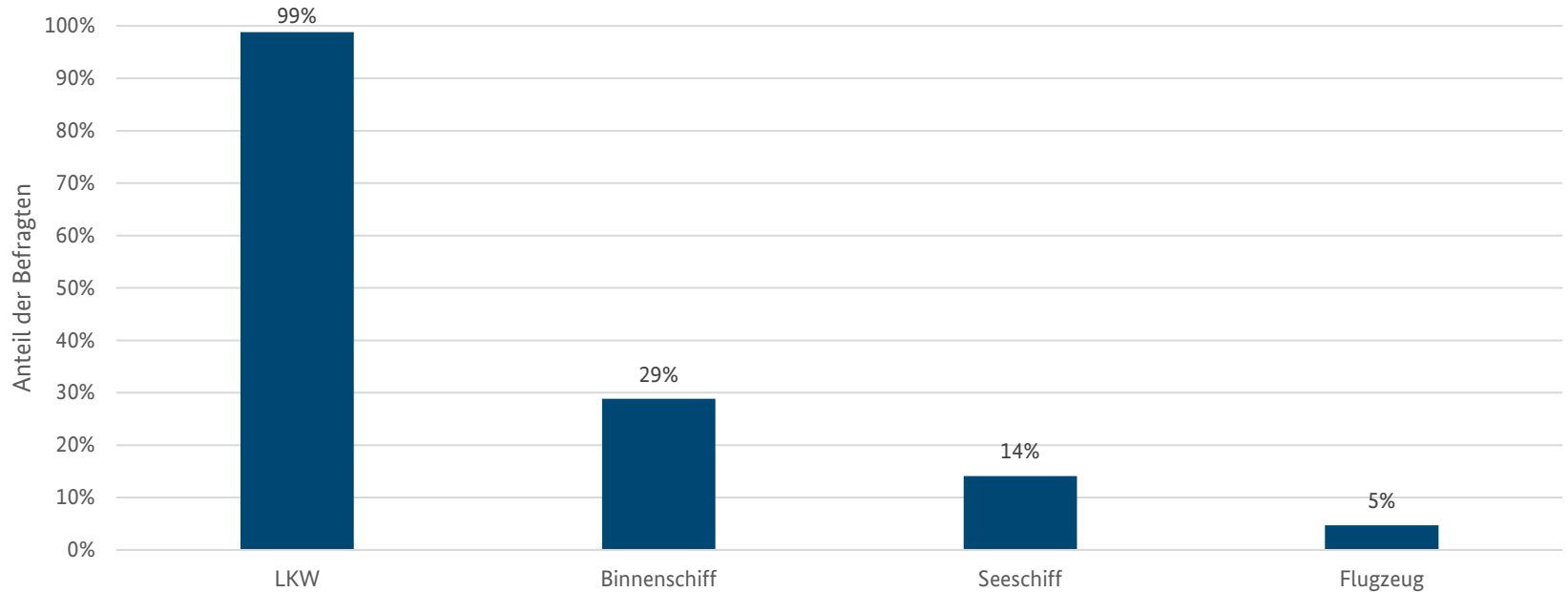
Nur rund 10% der eingegangenen Antworten sind auf den Schienenverkehr zwingend angewiesen.

Lange Distanzen via Schiene wirtschaftlicher

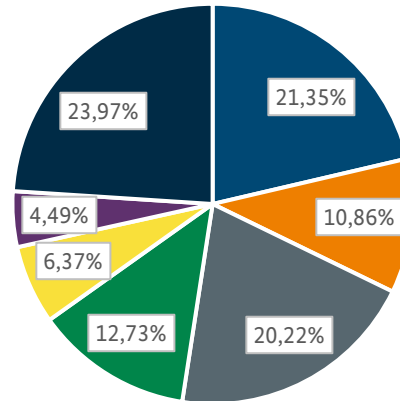
Gefahrgut nur per Schiene zu transportieren

Große Tonnage (Massengüter)

Bitte geben Sie an, welche Verkehrsarten Sie alternativ nutzen.  
(Mehrfachauswahl möglich)

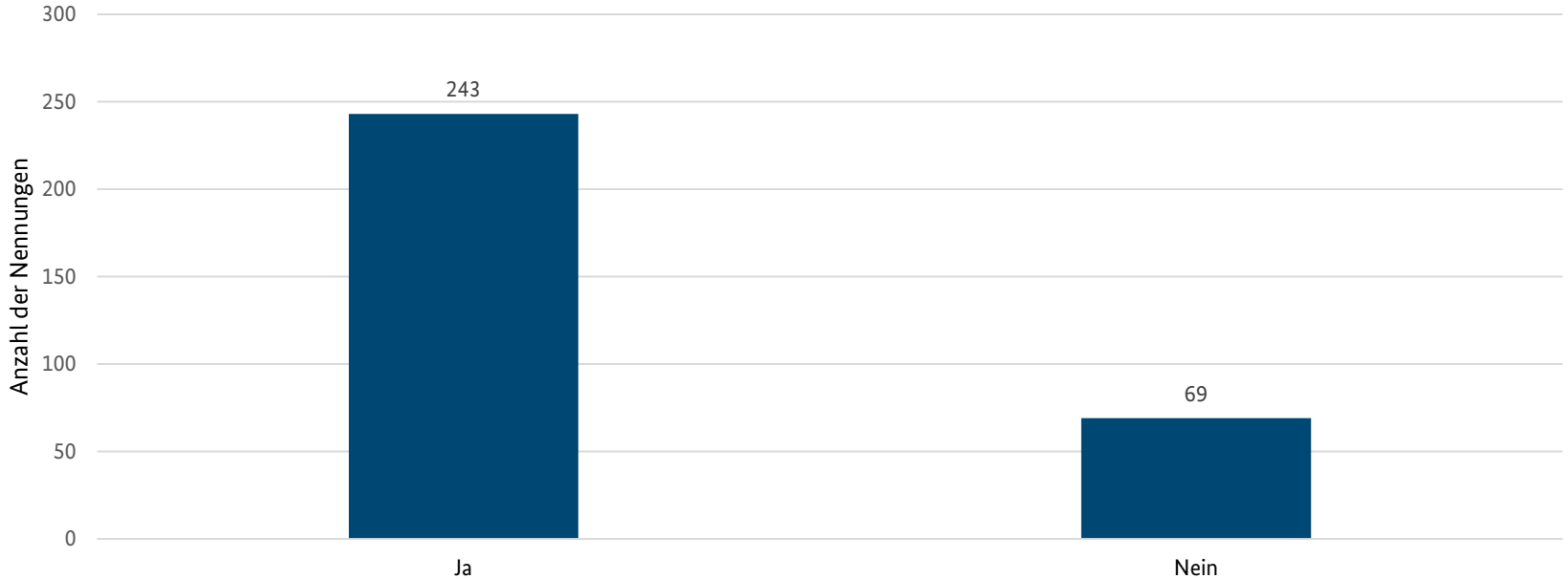


# Wie viel Zeit brauchen Sie in der Regel, um sich auf die Nutzung der Alternative vorzubereiten?



■ weniger als einen (1) Tag   ■ einen (1) Tag   ■ zwei (2) Tage   ■ drei (3) Tage   ■ vier (4) Tage   ■ fünf (5) Tage   ■ mehr als fünf (5) Tage

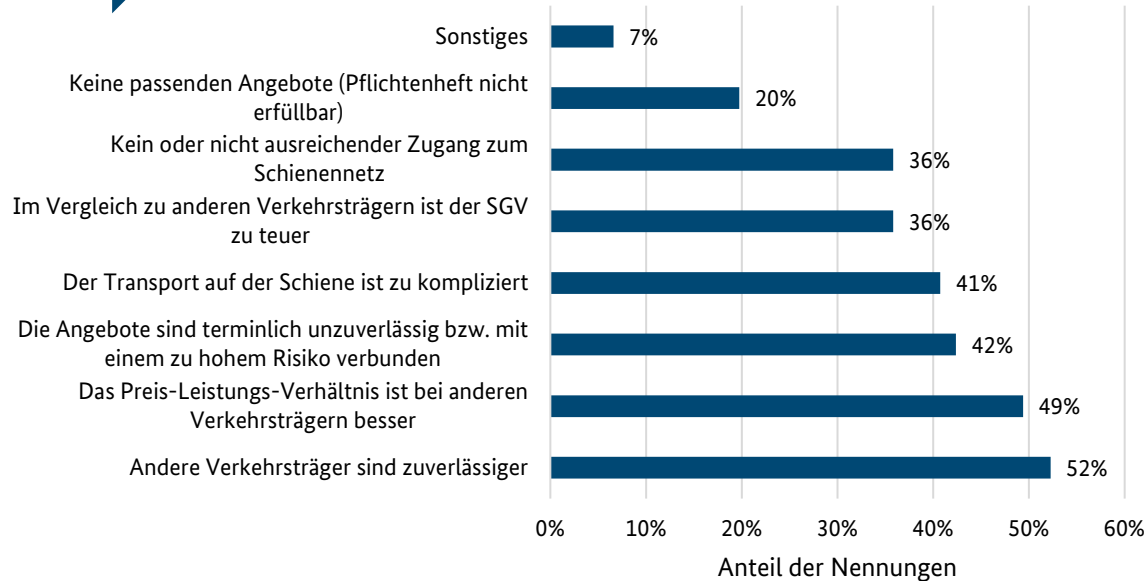
# Haben Sie in der Vergangenheit andere Verkehrsträger genutzt, obwohl der Transport auch über die Schiene möglich gewesen wäre?



# Bitte begründen Sie, warum in der Vergangenheit auch andere Verkehrsträger genutzt wurden.



Ja wir haben andere Verkehrsträger genutzt....



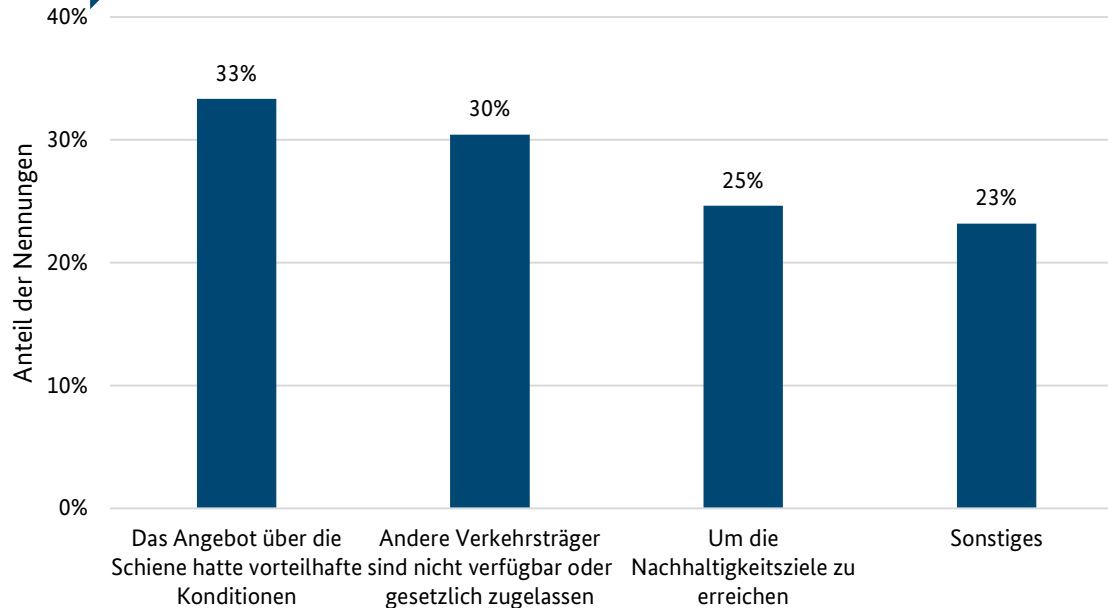
## Bemerkung

Ein Großteil der Befragten gab an, dass alternative Verkehrsträger als zuverlässiger wahrgenommen werden. Zudem wurde das Preis-Leistungs-Verhältnis als entscheidender Faktor genannt, das bei anderen Verkehrsträgern häufig als vorteilhafter eingeschätzt wird.

# Bitte begründen Sie, warum Sie in der Vergangenheit keine anderen Verkehrsträger genutzt haben. (Mehrfachauswahl möglich)



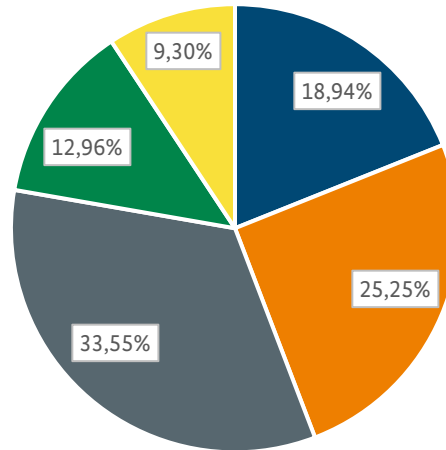
Nein wir haben nur die Bahn genutzt, weil...



## Bemerkung

Die Einschätzung stützt sich auf die Kosteneffizienz und die gute Erreichbarkeit großer Mengen über weite Distanzen. Für bestimmte Güter, wie Gefahrgut oder Schwertransporte, sind alternative Verkehrsträger entweder nicht verfügbar oder aufgrund gesetzlicher Vorgaben nicht zulässig. In solchen Fällen stellt der Schienentransport eine erforderliche und häufig bevorzugte Transportalternative dar.

# Würden Sie noch mehr Verkehre auf die Schiene verlagern, um Ihre Nachhaltigkeitsziele schneller zu erreichen?



■ trifft voll zu   ■ trifft eher zu   ■ trifft teilweise zu   ■ trifft eher nicht zu   ■ trifft überhaupt nicht zu

# Fazit - Alternativen im Schienengüterverkehr



Die Auswertung zeigt, dass der Schienengüterverkehr für die meisten Unternehmen zwar wichtig, aber nicht alternativlos ist. Über 90 % der Befragten können zumindest teilweise auf andere Verkehrsträger ausweichen, vor allem auf den Lkw, gefolgt von Binnen- und Seeschiffen. Nur rund 8 % sind vollständig auf die Schiene angewiesen. Dabei unterscheiden sich die Vorlaufzeiten erheblich: Während ein Fünftel der Unternehmen innerhalb eines Tages auf Alternativen umstellen kann, benötigt fast ein Viertel mehr als fünf Tage.

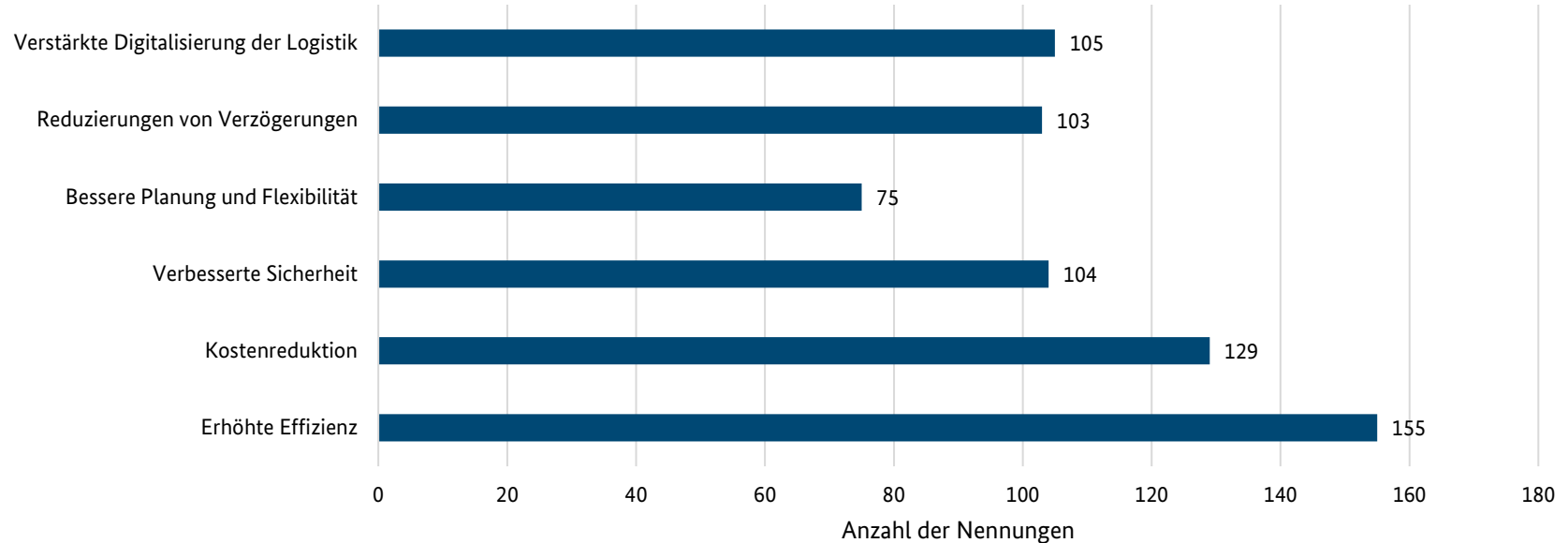
Als Gründe für die Nutzung alternativer Verkehrsträger nennen die Unternehmen vor allem eine höhere Zuverlässigkeit und ein günstigeres Preis-Leistungs-Verhältnis. Wer dagegen bei der Schiene bleibt, verweist auf vorteilhafte Konditionen, fehlende Alternativen oder die Erreichung eigener Nachhaltigkeitsziele.

Insgesamt zeigt sich: Eine stärkere Verlagerung auf die Schiene ist möglich, setzt jedoch spürbare Verbesserungen bei Verlässlichkeit, Kostenstrukturen und Infrastruktur voraus.

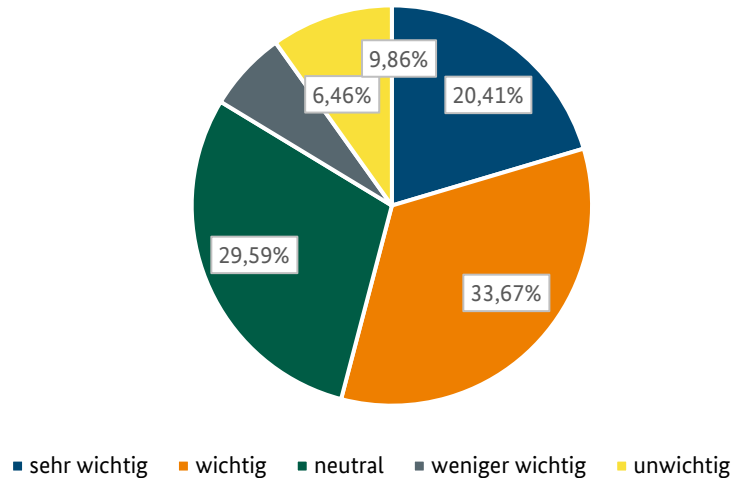
# V. Ausblick



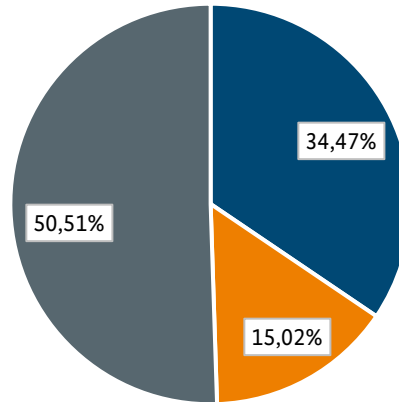
# Welche Effekte bzw. Vorteile erhoffen Sie sich von der Einführung der Digitale Automatische Kupplung (DAK) ? (Mehrfachauswahl möglich)



# Wie wichtig sind für Sie die einheitliche IT-Schnittstelle und herstellerübergreifende kompatible Cloudlösungen für die Informationsweitergabe und das Auslesen von Daten?

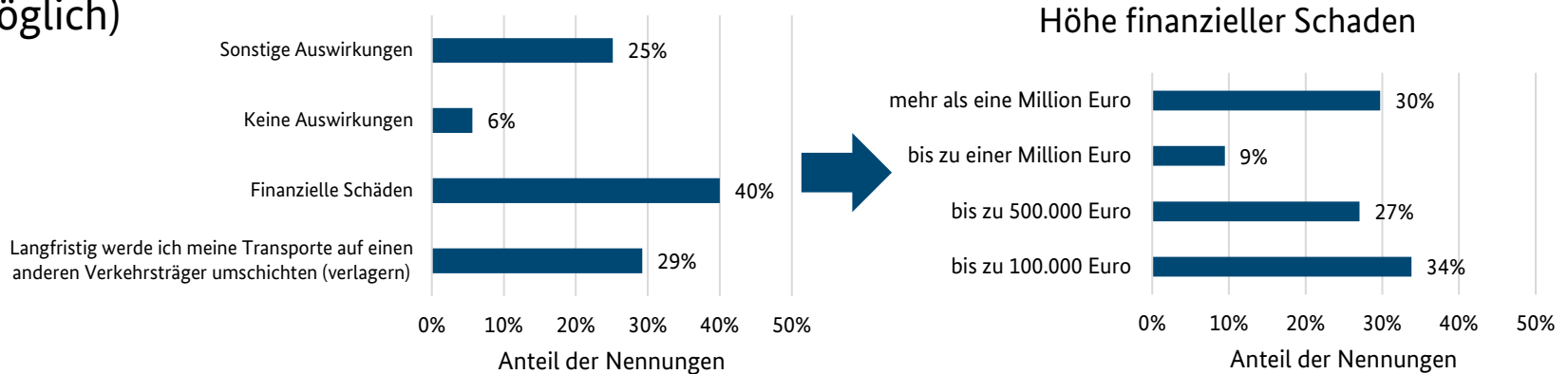


# Sind Sie von der Generalsanierung der Eisenbahninfrastruktur betroffen?



- Ja wir sind betroffen und wurden rechtzeitig informiert
- Ja wir sind betroffen und wurden nicht informiert
- Nein wir sind nicht betroffen

# Sofern Ihr Unternehmen von der Generalsanierung der Eisenbahninfrastruktur betroffen ist, wie wirkt sich die mehrmonatige Sperrung auf Ihren Transport aus? (Mehrfachauswahl möglich)

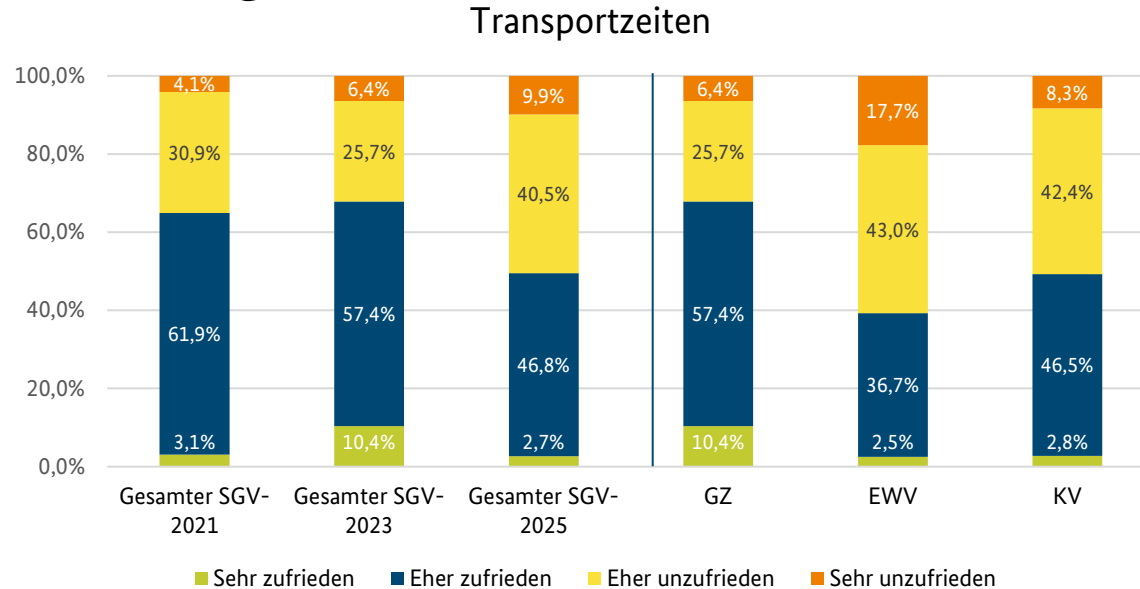


Etwa 40 % der befragten Unternehmen gehen davon aus, dass die Generalsanierung zu finanziellen Nachteilen führen wird. Zudem gaben 29 % der Befragten an, beabsichtigen zu wollen, ihre Transporte auf alternative Verkehrsträger umzuleiten.

# VI. Bewertung des Eisenbahnmarktes



# Wie zufrieden ist Ihr Unternehmen bzw. sind Ihre Mitgliedsunternehmen mit den Transportzeiten im Schienengüterverkehr?

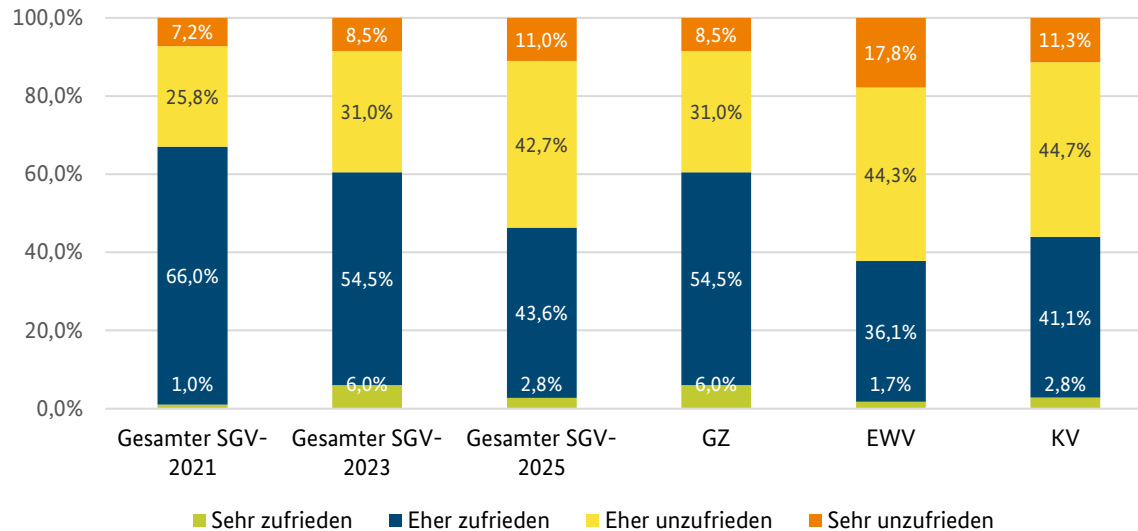


## Bemerkung

Die Zufriedenheit innerhalb des gesamten SGV hat im Zeitverlauf abgenommen. Im Bereich des Ganzzugverkehrs (GZ) zeigt sich hingegen die höchste Zufriedenheit hinsichtlich der Transportzeiten.

# Wie zufrieden ist Ihr Unternehmen bzw. sind Ihre Mitgliedsunternehmen mit der Pünktlichkeit im Schienengüterverkehr?

## Pünktlichkeit

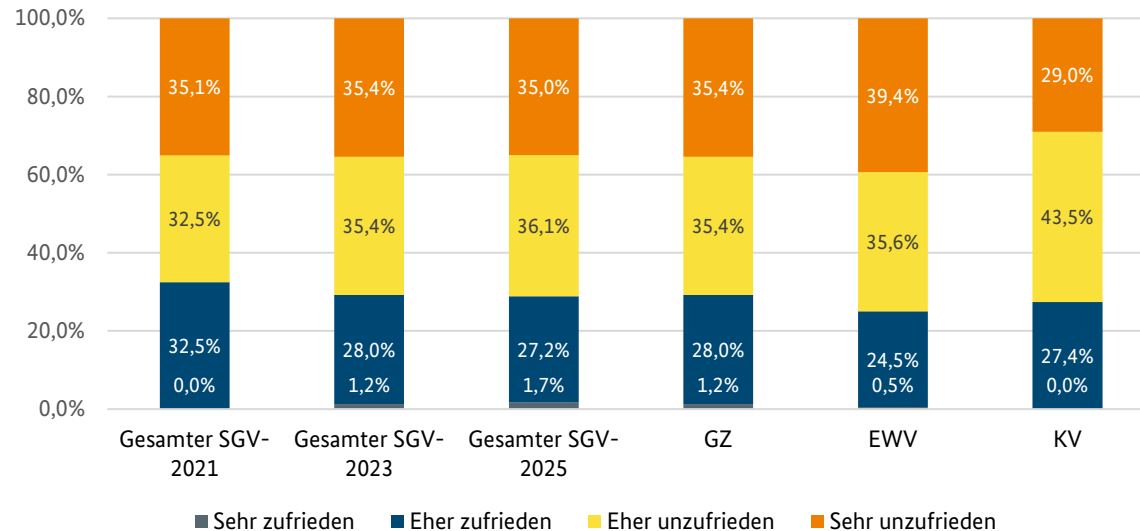


### Bemerkung

Im Zeitverlauf ist ein Rückgang der Zufriedenheit zu beobachten. Insbesondere im Bereich des EWW werden vergleichsweise niedrige Zufriedenheitswerte erzielt. Die höchste Zufriedenheit zeigt sich hingegen im GZ-Verkehr.

# Wie zufrieden ist Ihr Unternehmen bzw. sind Ihre Mitgliedsunternehmen mit den geleisteten Entschädigungen?

## Zufriedenheit mit geleisteten Entschädigungen

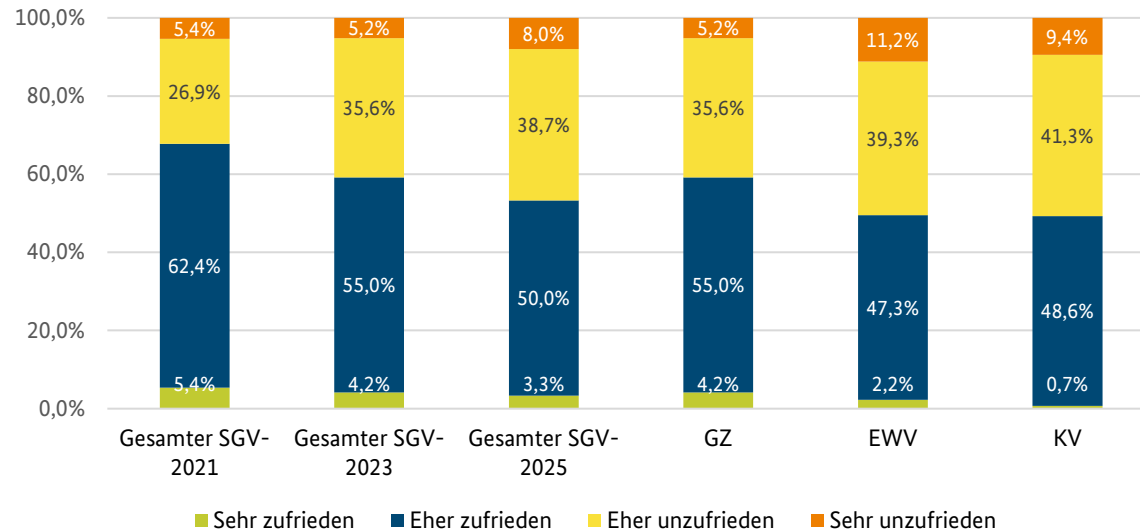


### Bemerkung

Die Verteilung der Zufriedenheitswerte zeigt im Vergleich zu den Vorjahren eine relative Konstanz. Analog zu den zuvor betrachteten Parametern weist der EWW erneut die geringsten Zufriedenheitswerte auf.

# Wie zufrieden ist Ihr Unternehmen / Mitgliedsunternehmen mit den Daten, die im Rahmen des Gütertransportes im SGV zur Verfügung gestellt werden?

## Datenbereitstellung

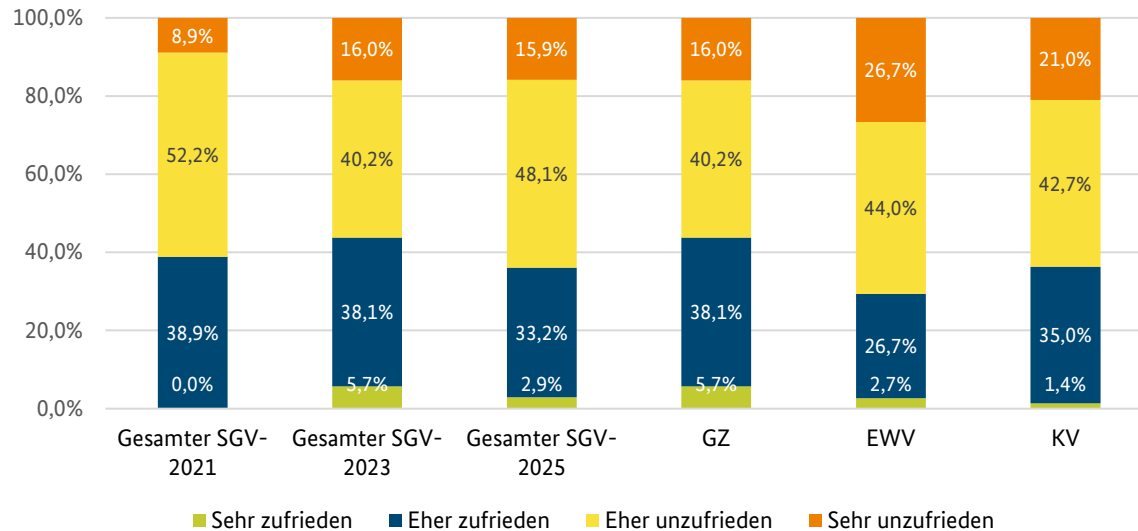


### Bemerkung

Im Zeitverlauf ist ein Rückgang der Zufriedenheit zu beobachten, wobei die Unzufriedenheit insbesondere in den Bereichen EWW und KV am ausgeprägtesten ist und dies trotz verschiedenster Digitalisierungsmaßnahmen.

# Wie zufrieden ist Ihr Unternehmen bzw. sind Ihre Mitgliedsunternehmen mit den Transportkosten im SGV, insbesondere im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern?

## Transportkosten

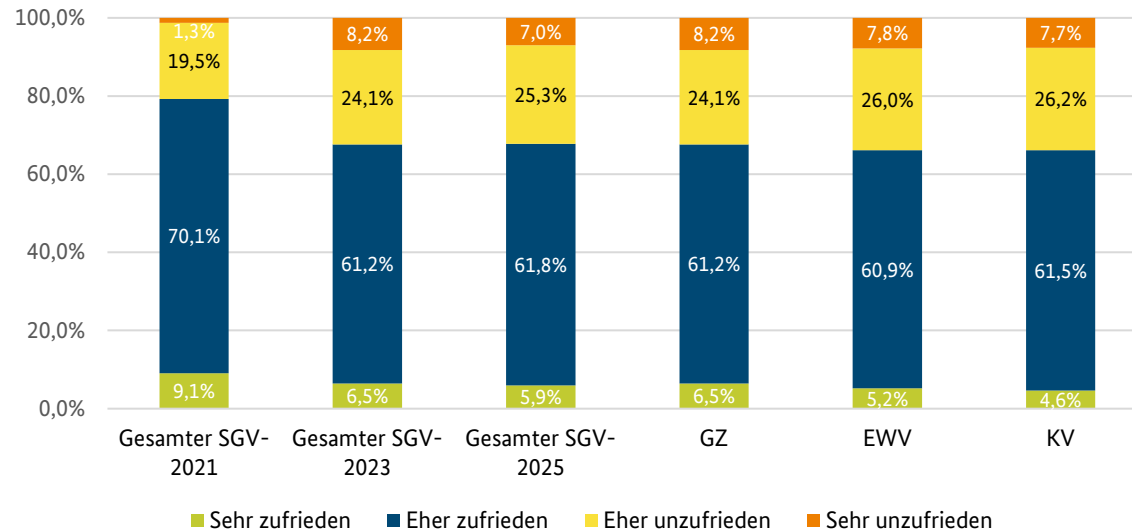


### Bemerkung

Im Zeitverlauf wurden im Jahr 2023 die höchsten Zufriedenheitswerte verzeichnet. Die Unternehmen im Bereich des Ganzzugs (GZ) weisen dabei die größte Zufriedenheit auf.

# Wie zufrieden ist Ihr Unternehmen bzw. sind Ihre Mitgliedsunternehmen mit dem Güterschutz bei Schäden, Verlust, Diebstahl usw. im SGV?

## Güterschutz



### Bemerkung

Die Zufriedenheit verteilt sich über die verschiedenen Produktionsformen hinweg relativ gleichmäßig. Im Vergleich zu den übrigen Eigenschaften wird der Güterschutz als relativ zufriedenstellend bewertet.

# Meinungen der Verbände zum Eisenbahnmarkt

- **Verlagerungswille trifft auf strukturelle Hemmnisse:** Trotz eines ausgeprägten Interesses an der stärkeren Nutzung des Schienengüterverkehrs sehen die Unternehmen vielfältige Hürden, insbesondere in der unzureichenden Qualität (z. B. Unpünktlichkeit, mangelnde Zuverlässigkeit), häufigen Betriebsstörungen, unzureichender Kommunikation, bürokratischen Belastungen und zu wenigen Angeboten im Einzelwagenverkehr.
- **Strukturelle Reformen gefordert:** Die Trennung von Netz und Betrieb sowie eine optimierte Planung von Baumaßnahmen durch DB InfraGO werden von den Verbänden als zentrale Voraussetzung genannt, um die Effizienz im Schienengüterverkehr signifikant zu steigern.
- **Bessere Nutzung vorhandener Infrastruktur:** Serviceeinrichtungen werden unzureichend kontrolliert und genutzt; dadurch bleiben bestehende Potenziale unerschlossen.
- **Wettbewerbs- und Qualitätsprobleme:** Die Verbände kritisieren erhebliche Qualitätsunterschiede zwischen EVU und sehen in der marktbeherrschenden Stellung einzelner Akteure eine zentrale Ursache für strukturelle Defizite, insbesondere im Einzelwagenverkehr.

# Schlussfolgerungen (1/2)

- Um das von den Endkunden deutlich gezeigte Verlagerungspotenzial auf die Schiene zu heben, muss vor allem an zwei Stellschrauben gedreht werden: Kapazität und Verlässlichkeit. Notwendig sind ein **beschleunigter Ausbau und die Modernisierung von Knoten, Terminals und Anschlussgleisen** sowie eine deutlich bessere **Koordination von Baustellen**, damit die vorhandene Kapazität nicht zusätzlich blockiert wird. Kurz- und mittelfristig gilt es, die bestehende Infrastruktur effizienter zu nutzen – durch optimiertes Fahrplan- und Trassenmanagement und ein stärkeres Engpassmanagement. Parallel muss die **Betriebsqualität verbessert** werden: verlässlichere Transportzeiten, höhere Pünktlichkeit, transparente Entschädigungen und Regeln, die auch während Arbeitskämpfen ein Mindestmaß an Transporten und Planungssicherheit gewährleisten.
- Die Mehrheit der befragten Unternehmen nutzt auch den **Einzelwagenverkehr**. Allerdings wird die Angebotsvielfalt eher schlecht bewertet. Die Unternehmen wünschen sich ein Konzept mit **mehr Wettbewerb** im EWV, um diesen langfristig zu stärken.

## Schlussfolgerungen (2/2)

- In der Befragung wurde die Beeinträchtigung durch **Streiks** als gravierendes Problem für Planungssicherheit und Zuverlässigkeit identifiziert, wobei verladende Unternehmen vor allem die praktischen Folgen wie Umleitungen, Ausfälle und steigenden organisatorischen Aufwand hervorhoben. Es besteht daher dringender Handlungsbedarf. Es sollte ein Notdienst eingerichtet werden, um während Arbeitskämpfen ein Mindestmaß an Transportleistungen und Planungssicherheit zu gewährleisten.
- Die **Zufriedenheit der Endkunden** mit dem Schienengüterverkehr **nimmt weiter ab**. Besonders in den Bereichen Transportzeiten, Pünktlichkeit und von den Eisenbahnverkehrsunternehmen geleistete Entschädigungen. Dieser Trend ist bei allen Produktionskonzepten erkennbar, wobei der Ganzzugverkehr tendenziell am besten und der Einzelwagenverkehr am schlechtesten bewertet wird.

# Kontakt

Bundesnetzagentur – Abteilung 7  
Referat 702 - „Technische Grundsätze der  
Eisenbahnregulierung, Digitalisierung im  
Eisenbahnbereich; Marktbeobachtung, Statistik“  
[www.bundesnetzagentur.de](http://www.bundesnetzagentur.de)



Bundesnetzagentur