



Bundesnetzagentur

# Ergebnisse der Endkundenbefragung 2021 im Schienengüterverkehr

Referat 702, Abteilung 7 - Eisenbahnregulierung  
Januar 2022



[www.bundesnetzagentur.de](http://www.bundesnetzagentur.de)

# Gesetzliche Vorschrift nach § 67 Absatz 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.“*

# Methodisches Vorgehen

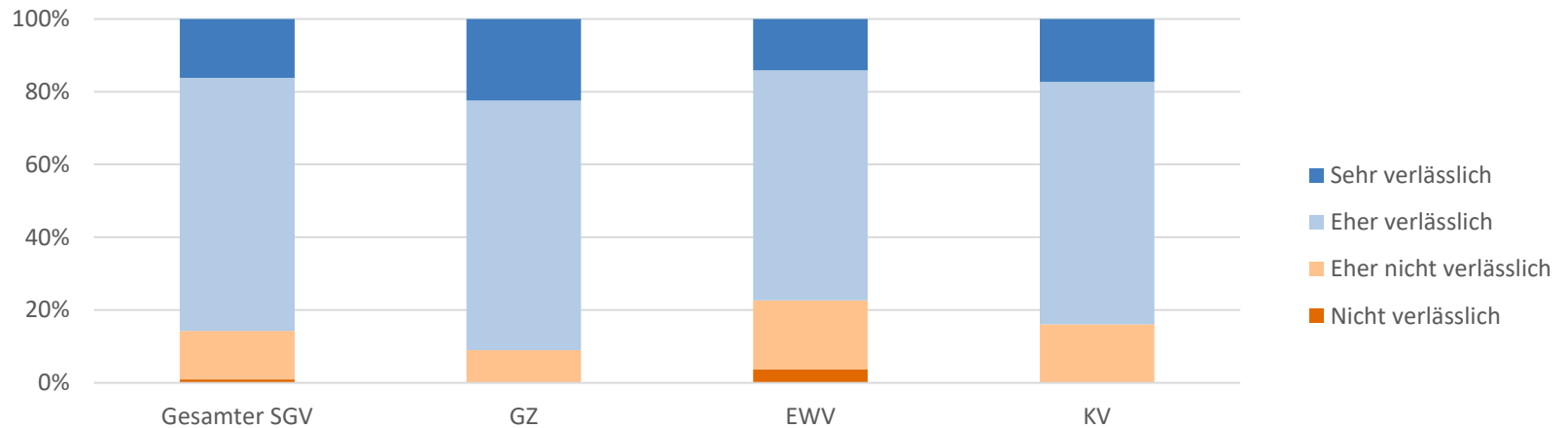
Die Befragung der Endkunden befasste sich im Jahr 2021 mit dem Schienengüterverkehr. Sie wurde onlinebasiert (EUSurvey der EU-Kommission) im Zeitraum von Juli bis August durchgeführt. Insgesamt wurden 29 Fragen zu den Themenfeldern Auswirkungen der Covid-19-Pandemie, Wirkung des Masterplanes Schiene (Digitalisierung der Buchung, Nachverfolgung der Güter, Trassenpreisförderung) und Deutschland-Takt/TTR gestellt. Hinzu kamen wiederholt gestellte Fragen zur Bewertung des Marktes, mit denen eine Analyse von zeitlichen Entwicklungen erfolgen kann.

Die folgenden Ergebnisse basieren auf den Antworten von 138 teilnehmenden Wirtschaftsverbänden und Unternehmen.

# Auswirkungen der Covid-19-Pandemie

Die Covid-19-Pandemie hat vielfältige Auswirkungen auf die Wirtschaft entfaltet, die teilweise noch andauern. Auch der Schienengüterverkehr war und ist betroffen. So konnte beobachtet werden, dass im April 2020 Lieferketten aufgrund des Herunterfahrens der Wirtschaft und Industrie stockten und Transporte ausfielen oder sich verzögerten.

Die Befragten bewerten die Eisenbahn im gesamten SGV überwiegend als eher verlässlich. Die größte Verlässlichkeit zeigte sich im Ganzzugverkehr. Der Einzelwagenverkehr wurde im Vergleich am wenigsten verlässlich eingeschätzt.

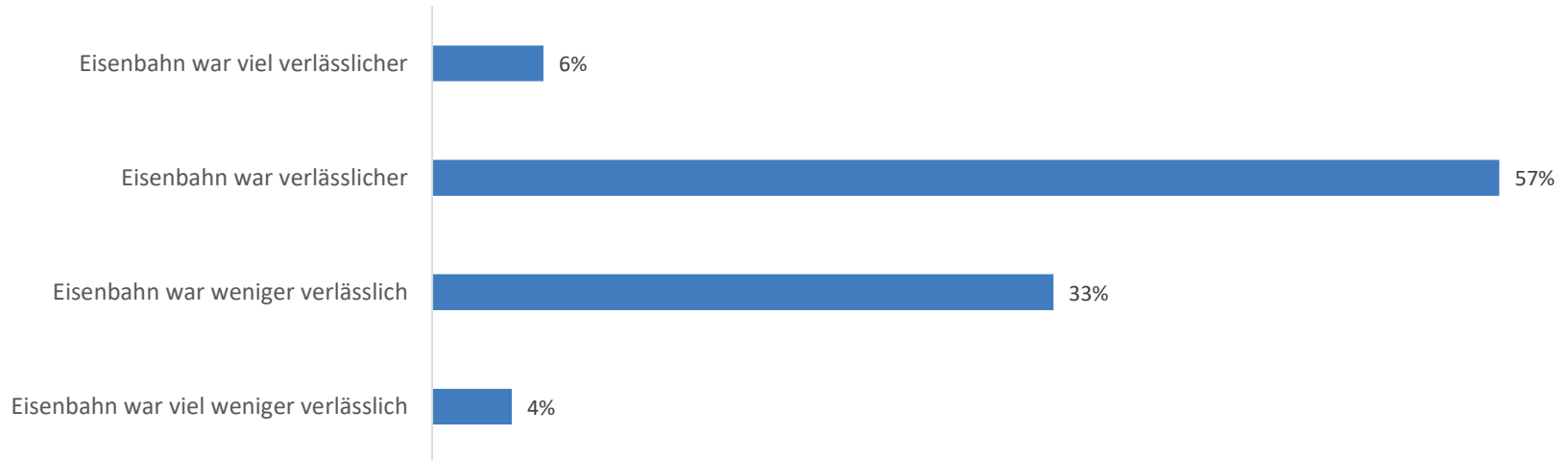


*SGV: Schienengüterverkehr GZ: Ganzzugverkehr EWW: Einzelwagenverkehr KV: Kombinierte Verkehr*

**Insbesondere im Frühjahr 2020 und auch später wirkten sich Grenzsicherungen und Unterbrechungen der Lieferketten stark auf Transport und Logistik aus. Wie sind Ihre Erfahrungen in Bezug auf den Schienengüterverkehr – war die Eisenbahn in der Krisensituation verlässlich?**



Mehr als die Hälfte der Befragten empfinden die Eisenbahn im Güterverkehr im Vergleich zum Straßengüterverkehr in der Krisensituation als verlässlicher. Gleichzeitig stufen jedoch ein gutes Drittel der Befragten die Eisenbahn als weniger verlässlich als den Straßengüterverkehr ein.



**Wie fällt der Vergleich des Schienengüterverkehrs zum Straßengüterverkehr in der Krisensituation aus?**



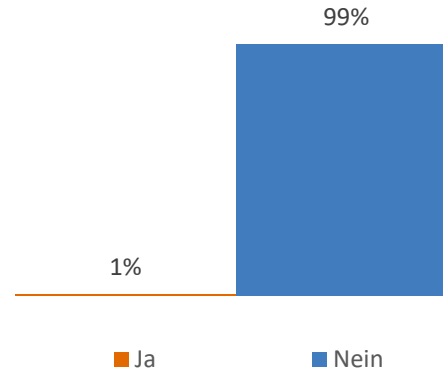
**Die Befragten beschreiben folgende Problembereiche beim SGV in der Krisensituation.**

- Personalengpässe (u. a. durch Infektionen, Quarantäne,...), folglich:
  - Verspätungen, Container-Rückstau, Züge konnten nicht gestellt werden
  - Zugausfälle
  - Auswirkungen auf vereinbarte Liefertermine
  - Ständiger Wechsel der Ansprechpartner/innen
- Unklare/unterschiedliche nationale Regelungen, was insbesondere bei grenzüberschreitenden Verkehren anfänglich zu Irritationen führte
- Zu lange Beschaffungszeiten zwischen Abruf und tatsächlicher Ankunft der Waggons
- Schlechte Verfügbarkeit der Waggons
- Weniger Planbarkeit
- Streckensperrungen wegen Baustellen
- Einige Befragten konnten in der Krisensituation jedoch keine Auswirkungen der Covid-19-Pandemie feststellen



Den Befragten sind fast keine Fälle bekannt, in denen Unternehmen im Bereich des Schienengüterverkehrs durch die Corona-Pandemie in wirtschaftliche Not geraten sind.

*Sind Ihnen Fälle bekannt, in denen Unternehmen im Bereich des Schienengüterverkehrs durch die Corona-Pandemie in wirtschaftliche und existenzielle Not geraten?*



Es wurden folgende Fälle mitgeteilt:

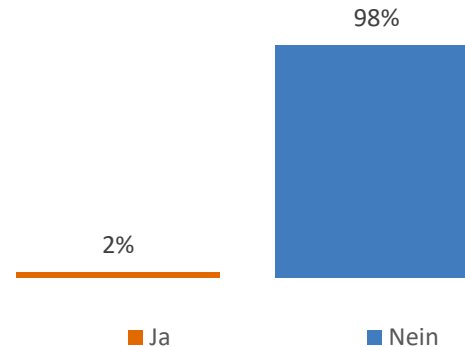
- Umsatzrückgang
- Spezialisierung auf wenige Produkte/Kunden





Den Befragten sind fast keine Fälle bekannt, in denen Unternehmen durch die Unzuverlässigkeit des SGV während der Pandemie in wirtschaftliche Probleme geraten sind.

*Sind Ihnen Fälle bekannt, in denen Unternehmen durch Unzuverlässigkeit des Schienengüterverkehrs in der Corona-Pandemie in wirtschaftliche Probleme geraten?*

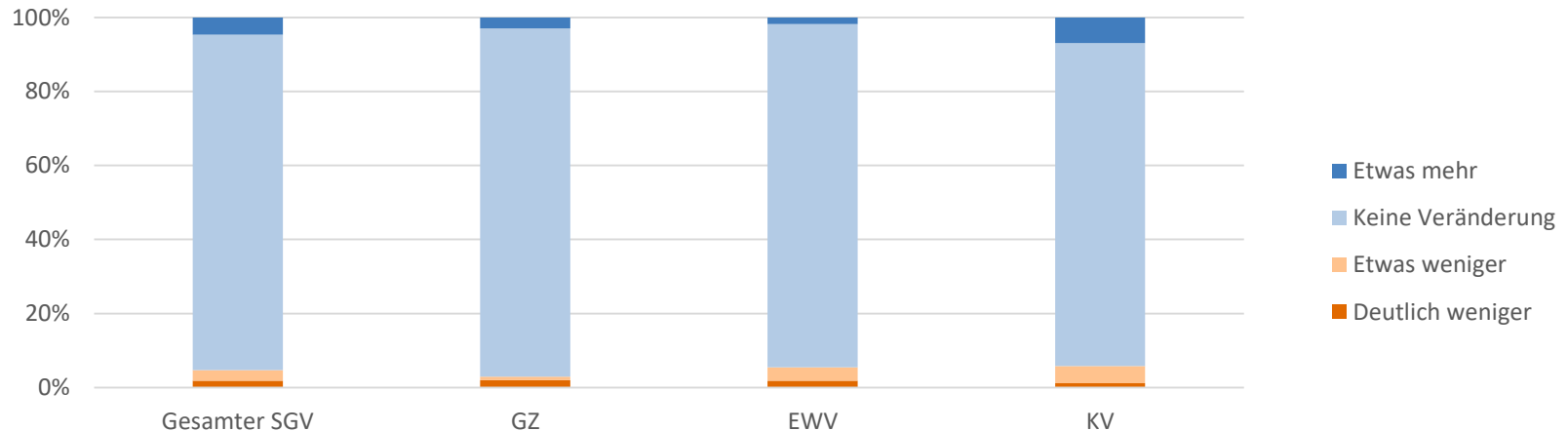


Es wurden folgende Fälle mitgeteilt:

- Wegen Lieferverzögerungen einige Ausfallfrachten und außerordentliche Lieferungen mit damit verbundenen Frachtpreis, folglich: Produktionsverschiebungen und ungeplante Verspätungen

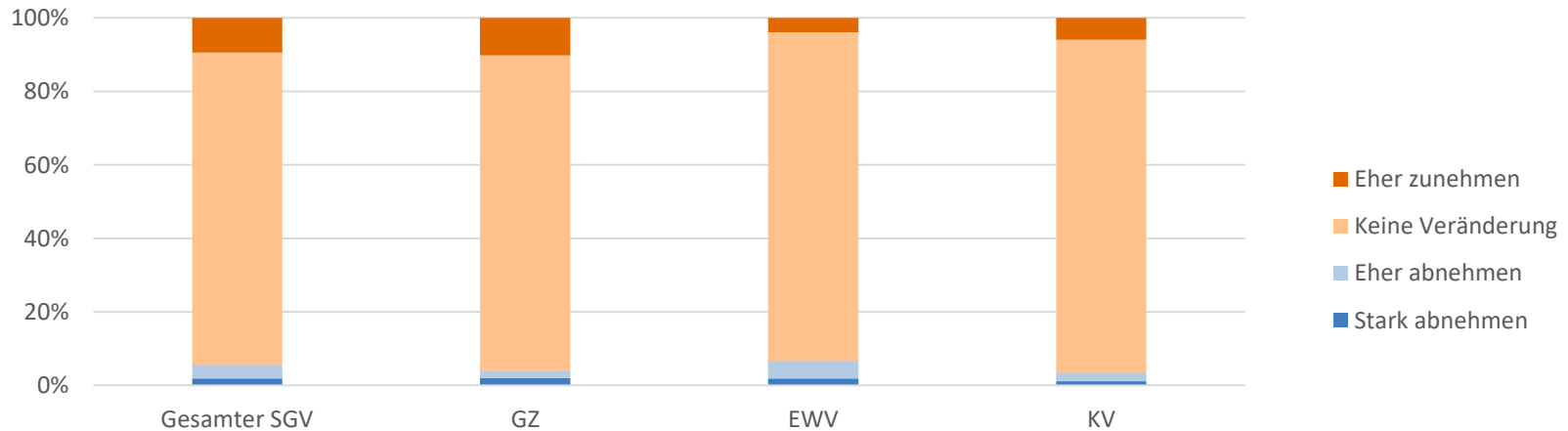


Die Corona-Pandemie hatte keine großen Auswirkungen auf die langfristige Verkehrsmittelwahl im Güterverkehr. Etwa 90% der Befragten nutzen den SGV im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern während der Pandemie unverändert weiter. Im Einzelwagenverkehr und Kombinierten Verkehr nutzen rund 6% der Befragten den SGV infolge der Pandemie weniger. Gleichzeitig nutzen fast 7% der Befragten den SGV im Kombinierten Verkehr etwas mehr.



**Nutzt Ihr Unternehmen bzw. nutzen Ihre Mitgliedsunternehmen infolge der Pandemie den Schienengüterverkehr eher mehr oder weniger im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern?**

Fast 90% der Befragten können keine Veränderungen im Wettbewerb um die SGV-Kunden zwischen den EVU feststellen. Im gesamten SGV und im Ganzzugverkehr nehmen rund 10% der Befragten einen stärkeren Wettbewerb infolge der Pandemie wahr. Im Einzelwagenverkehr empfinden rund 7 % der Befragten den Wettbewerb hingegen als abnehmend.



**Nimmt Ihr Unternehmen bzw. nehmen Ihre Unternehmen infolge der Pandemie einen stärkeren oder schwächeren Wettbewerb zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr um Sie als Kunde wahr?**



**Welche Auswirkungen wird die Covid-19-Pandemie langfristig auf Güterstrukturen und Verkehrsströme im Gütertransportbereich haben? Wie beeinflussen diese aus Ihrer Sicht den Schienengüterverkehr?**

- ✓ Verkehrsströme werden sich weiterhin reduzieren, insbesondere im Straßengüterverkehr, weshalb Befragte eine Zunahme des SGV sehen (benötigt jedoch zusätzliche Transportkapazitäten)
- ✓ Digitalisierung wird vorangetrieben, wodurch das Schienennetz schneller ausgebaut wird
- ✓ EU-Produktion wird gestärkt
- ✓ Pandemie hat einen positiven Einfluss auf den SGV, da sich gezeigt hat, dass der Markt von der laufenden Logistik abhängig ist (es müssen hierzu nötige Änderungen vorangebracht werden und bspw. neue Synergien geschaffen werden)
- Jedoch sind viele Unternehmen vom Einzelwagen abgeschnitten und steigen auf den Straßengüterverkehr um
- Zukünftig noch weniger Zeitfenster für Schwerlasttransporte verfügbar
- Notstand bei den Waggonen behindert Eisenbahnnutzung
- Just-In-Time-Lieferungen werden zunehmend zum Problem
- Andere Aspekte (CO<sub>2</sub>-Ziele, LKW-Verfügbarkeit) beeinflussen die langfristige Entwicklung stärker

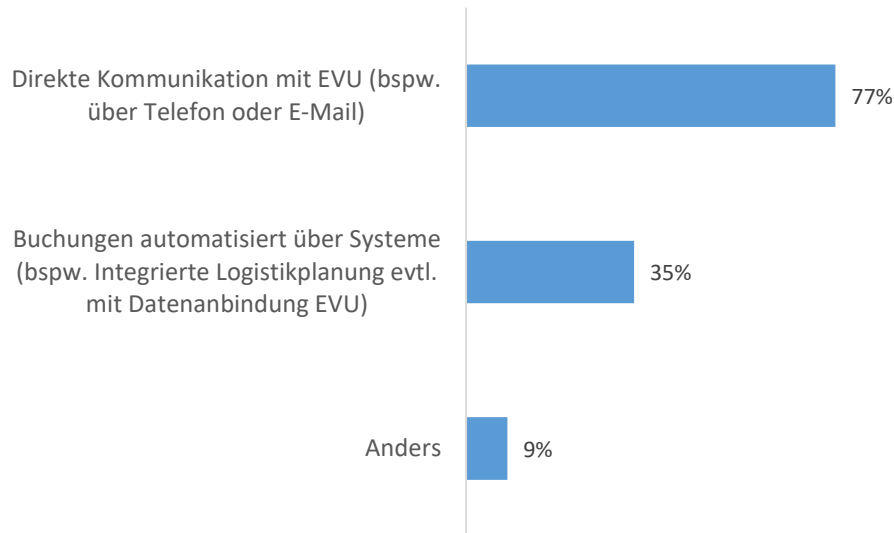
# Masterplan Schienengüterverkehr

## Digitalisierung der Buchung

Der Masterplan Schienengüterverkehr wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur unter Branchen- und Wissenschaftsbeteiligung entwickelt im Jahr 2017 veröffentlicht. Er enthält ein Leitbild für einen zukunftsfähigen Schienengüterverkehr und verschiedene Handlungsfelder und Meilensteine zur Erreichung der Zielsetzung. Im Folgenden soll auf einzelne Handlungsfelder eingegangen werden.

Durch den digitalen Austausch von Transport-vorauselenden und Echtzeitdaten zwischen EVU und Kunden des Schienengüterverkehrs sollen die gegenseitige Transparenz gewährleistet und Optimierungspotenziale bei der Planung und Durchführung der schienengebundenen Logistik erschlossen werden.

Bei fast 80% der Befragten läuft die Disposition im SGV über direkte Kommunikation mit dem EVU. Nur rund ein Drittel der Befragten gaben an, dass die Buchungen automatisiert laufen. Die Befragten hatten hierbei die Möglichkeit einer Mehrfachauswahl.



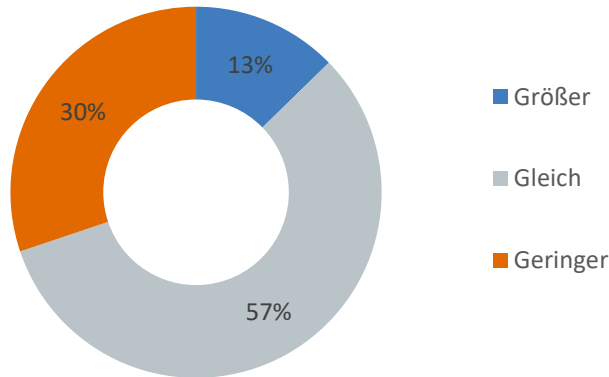
Anders, und zwar:

- Disposition durch Abnehmer
- Buchung durch Lieferanten
- Buchung durch Spediteur
- ...

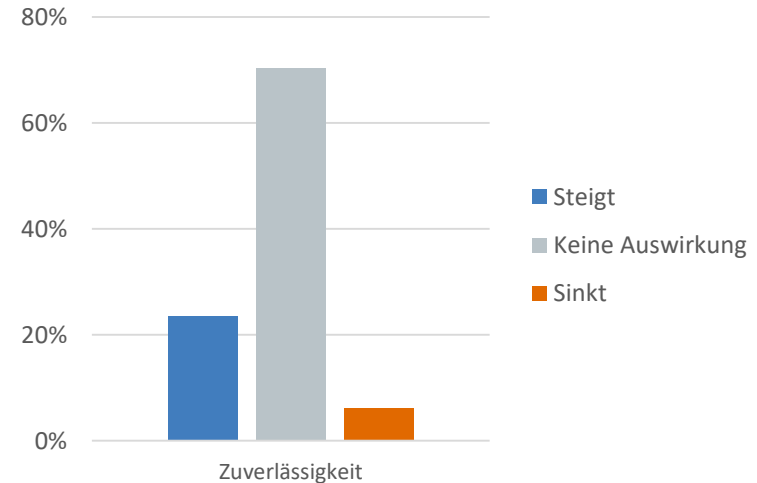
**Wie läuft die Disposition/Buchung von Logistikdienstleistungen im Schienengüterverkehr in Ihrem Unternehmen / in Unternehmen Ihres Verbandes ab? (Mehrfachauswahl möglich)**

Rund 57% der Befragten schätzt die Zuverlässigkeit der Buchungszusagen im Vergleich zu den anderen Verkehrsträger ähnlich ein. Fast ein Drittel bewertet die Buchungszusagen im Vergleich als unzuverlässiger. Die Digitalisierung habe laut der deutlichen Mehrheit keine Auswirkungen auf die Zuverlässigkeit. Fast ein Viertel schätzen die Effekte der Digitalisierung auf die Zuverlässigkeit jedoch positiv ein.

Verglichen mit anderen Verkehrsträgern (bspw. LKW, Binnenschiff), wie schätzen Sie die Zuverlässigkeit (der Zusage) der Buchung der Schienengüterverkehre ein?

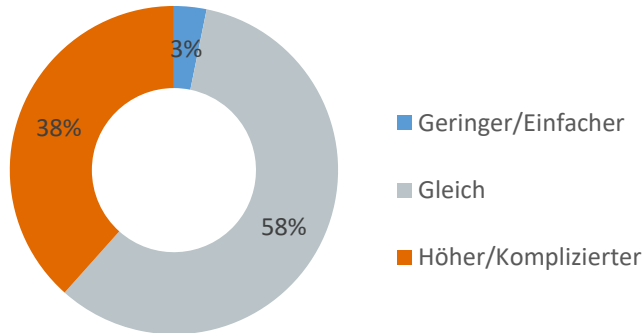


Bitte bewerten Sie den Nutzen der Digitalisierung für Buchungen im SGV.

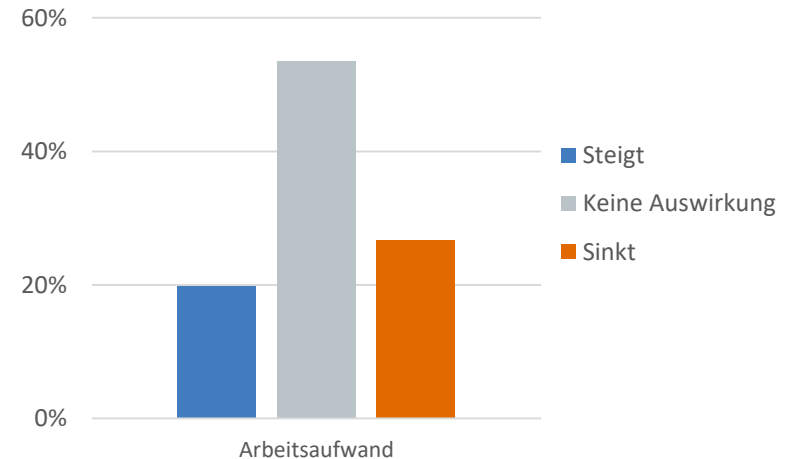


Mehr als ein Drittel der Befragten schätzt den Arbeitsaufwand für Buchungen im Schienengüterverkehr höher ein als bei anderen Verkehrsträgern. Die Mehrheit der Befragten erwarten durch die Digitalisierung zudem keinen Rückgang des Arbeitsaufwandes.

Verglichen mit anderen Verkehrsträgern (bspw. LKW, Binnenschiff), wie schätzen Sie den Arbeitsaufwand bei der Buchung der Schienengüterverkehre ein?



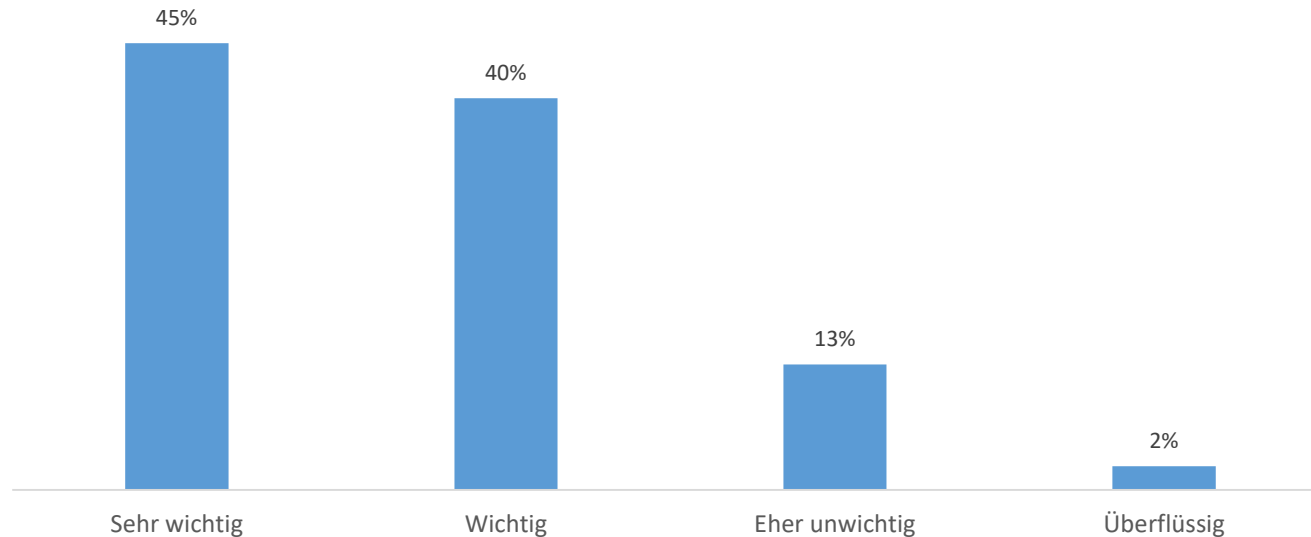
Bitte bewerten Sie den Nutzen der Digitalisierung für Buchungen im SGV.





# Masterplan Schienengüterverkehr Nachverfolgbarkeit der Güter

Für die deutliche Mehrheit der Befragten ist die Nachverfolgbarkeit der Güter im Schienengüterverkehr unabdingbar. Nur für wenige ist es eher unwichtig.



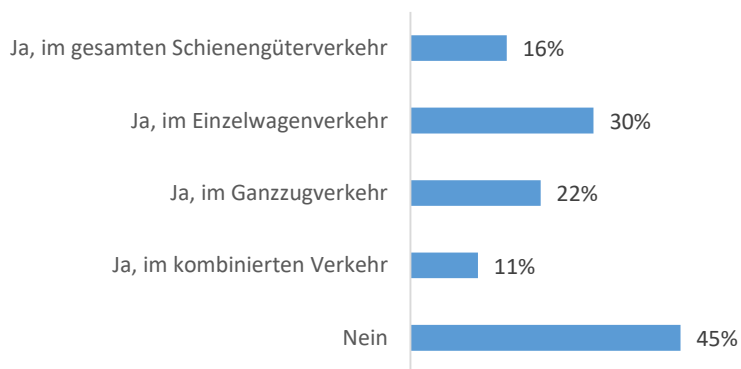
**Wie bedeutsam ist die Nachverfolgbarkeit von Gütern im Schienengüterverkehr für Ihr Unternehmen bzw. Ihre Mitgliedsunternehmen?**

# Fast die Hälfte der Befragten haben keine Möglichkeit die Güter nachzuverfolgen

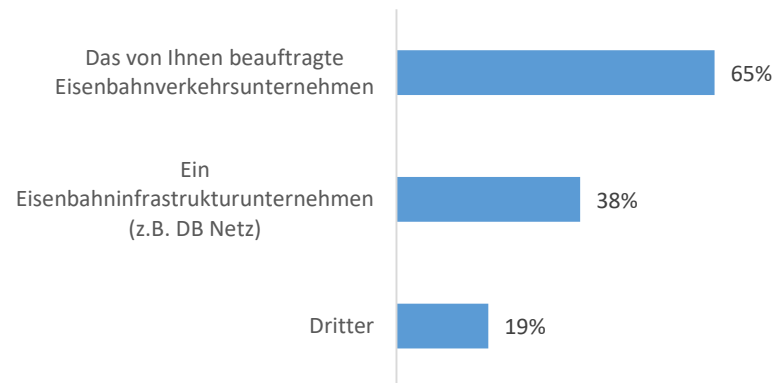


Rund 45% der Befragten haben keine Möglichkeit die Güter auf der Schiene nachzuverfolgen, während die restlichen Befragten insbesondere im Einzelwagenverkehr die Möglichkeit zur Nachverfolgung besitzen. Die Daten werden hierbei meistens von dem beauftragten EVU bereitgestellt. Die Befragten hatten die Möglichkeit zur Mehrfachauswahl.

## Haben Sie/Unternehmen Ihres Verbandes die Möglichkeit zur Nachverfolgbarkeit von Gütern auf der Schiene?



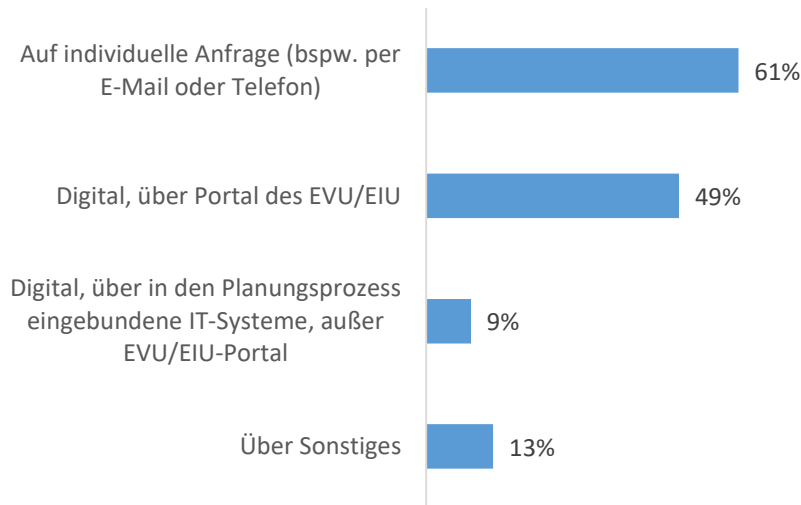
## Wer stellt Ihnen diese Angaben bereit?



U. a. wurden als Dritte genannt: Abnehmer, Lieferant, Vermieter der Kesselwagen/Waggonvermieter, GPS-Daten vom Provider,...

Die Befragten fragen am häufigsten die Daten individuell an sowie digital über ein Portal der EVU/EIU. Darüber hinaus wurde eine Reihe weiterer Informationsmöglichkeiten genannt.

## Über welches Medium greifen Sie auf die Daten zu?



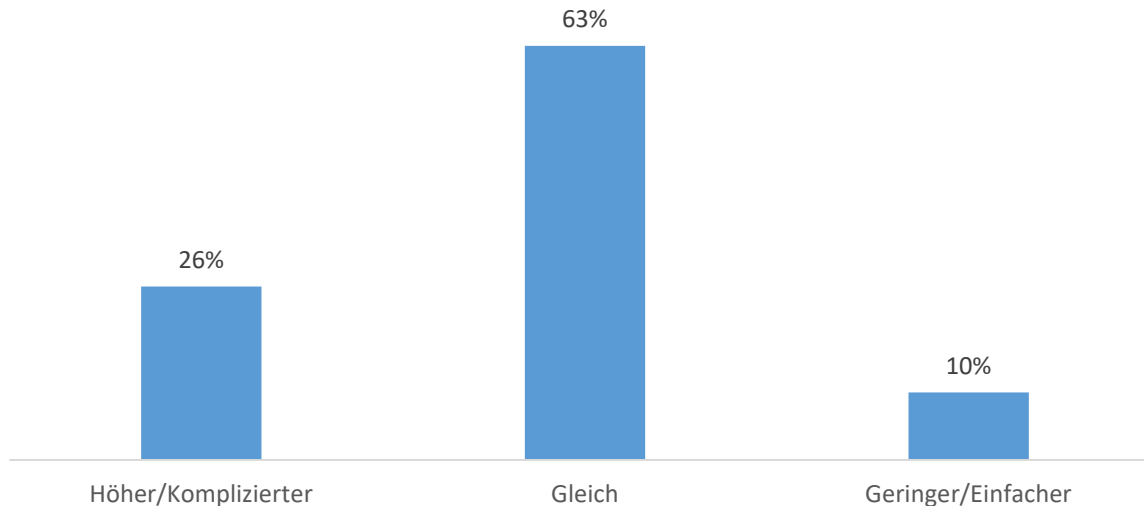
*Digital, über in den Planungsprozess eingebundene IT-Systeme:*

- Internes Buchungsprogramm
- DB Cargo Link 2Rail
- Tracking System Waggonvermieter
- ECHO-Datenbank
- TMS
- ...

*Über Sonstiges:*

- Zeus Portal
- GPS
- Telematikportal
- Rückschnittstelle eigenes ERP
- EDI Verbindung
- Push Mail durch das EVU
- ...

Im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern schätzen etwas mehr als 60% der Befragten den Arbeitsaufwand der Nachverfolgbarkeit als ähnlich ein. Fast ein Viertel stuft den Aufwand jedoch als höher ein, während rund 10% die Arbeit als einfacher empfinden.



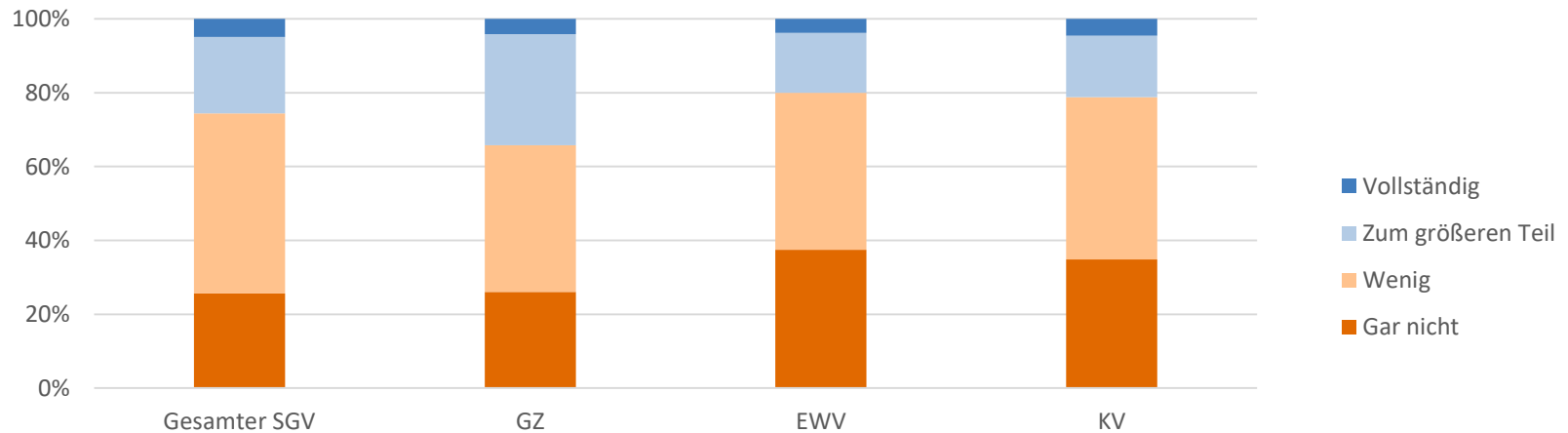
**Verglichen mit anderen Verkehrsträgern (bspw. LKW, Binnenschiff), wie schätzen Sie den Arbeitsaufwand der Nachverfolgbarkeit von Gütern auf der Schiene ein?**

# Masterplan Schienengüterverkehr

## Trassenpreisförderung

Um den Schienengüterverkehr im verkehrsträgerübergreifenden Wettbewerb aus wirtschaftlicher Sicht zu unterstützen, sollen die Infrastrukturentgelte und damit die Produktionskosten gesenkt werden. Ein wesentlicher Baustein dafür ist die Fördermaßnahme Trassenpreisförderung im Güterverkehr, die seit Mitte 2018 auf Antrag eine etwa hälftige Rückerstattung von Trassenentgelten der DB Netz AG aus Bundesmitteln vorsieht.

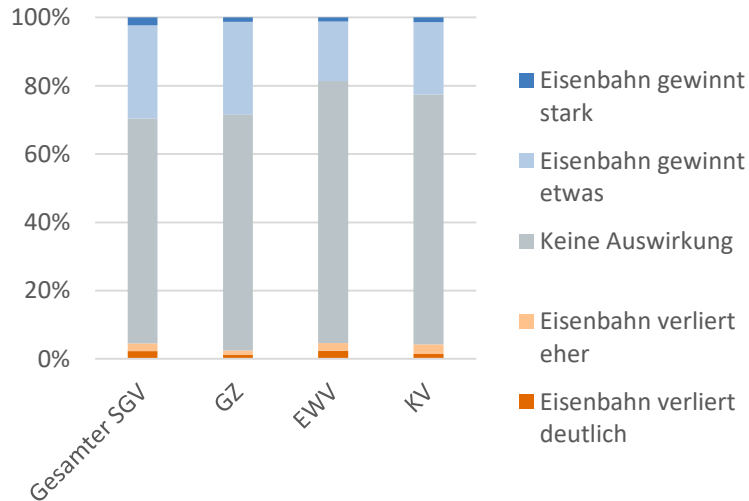
Im gesamten Schienengüterverkehr ist für fast 75% der Befragten die Weitergabe der Kostenersparnisse an den Kunden eher wenig spürbar. Im Vergleich schneidet der Ganzzugverkehr bei der Befragung noch am besten ab: hier schätzen etwa ein Drittel der Befragten ein, dass die Einsparungen zum größten Teil bis zum Kunden durchgereicht werden.



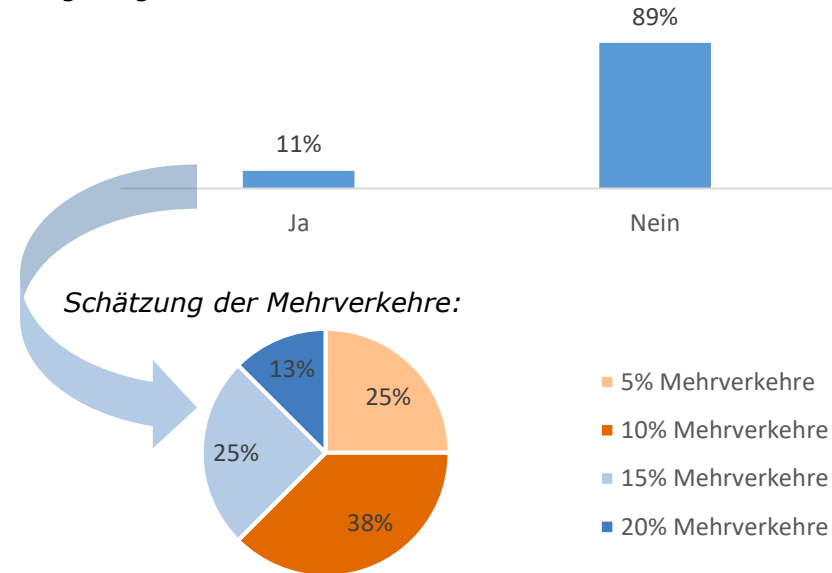
**Geben Ihrer Einschätzung nach die Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre durch die Trassenpreisförderung eingesparten Produktionskosten an ihre Kunden weiter?**

Fast ein Viertel der Befragten sieht in der Förderung eine Chance für den Eisenbahnmarkt. Eine deutliche Mehrheit geht allerdings davon aus, dass die Trassenpreisförderung auf die Verkehrsmittelwahl keine Auswirkungen hat.

*Welche Auswirkungen hat die Trassenpreisförderung auf die Verkehrsmittelwahlentscheidung Ihres Unternehmens/Ihrer Mitgliedsunternehmen?*



*Hat die Trassenpreisförderung für Mehrverkehre im SGV gesorgt?*

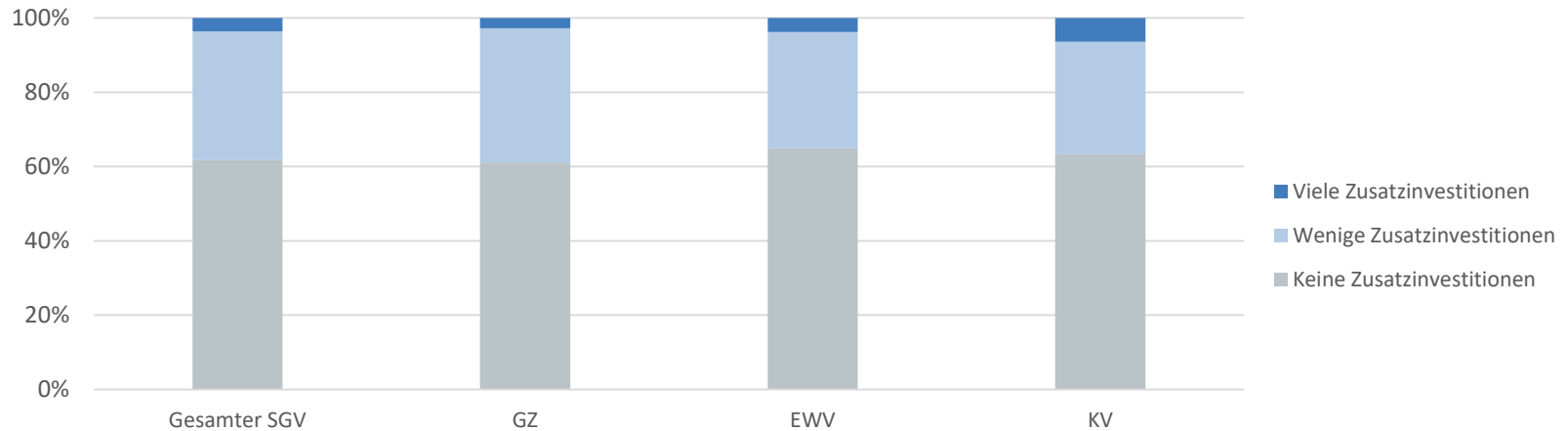




# Trassenpreisförderung ist für rund 1/3 der Befragten ein Anstoß für Zusatzinvestitionen



Zusatzinvestitionen im SGV aufgrund der Trassenpreisförderung werden von einem guten Drittel der Befragten erwartet, allerdings meist nur in geringem Umfang. 60% der Befragten erwarten, dass keine zusätzlichen Investitionen im SGV durch die Trassenpreisförderung angestoßen werden.



**Werden Ihrer Meinung nach durch die Trassenpreisförderung zusätzliche Investitionen im Bereich angestoßen?**



**Wären Ihrer Meinung nach andere Maßnahmen effektiver als die Trassenpreisförderung, um Verkehrsmittelwahlentscheidungen im Güterverkehr zugunsten des Verkehrsträgers Schiene zu beeinflussen?**

- Trassenpreisförderung hätte zum früheren Zeitpunkt wahrscheinlich mehr Ergebnisse erzielt; damit werden lediglich die Symptome, jedoch nicht die Ursachen bekämpft
- Direkte Förderung der auf der Schiene transportierten Güter (Förderung je Tonnenkilometer oder je Waggonkilometer)
- Förderung/Prämie jeder Tonne, die nicht über LKW, sondern über den Güterverkehr abgewickelt wird
- Anlagenpreisförderungen für effiziente Schnittstellen zwischen den Zugsystemen und Verkehrsträger
- Bessere Förderung von Anschlussbahnen und Verlademöglichkeiten
- Umstrukturierung und Förderung des Einzelwagen- und Wagengruppenverkehrs
- Bürokratie im Eisenbahnbetrieb abbauen; die rechtlichen Anforderungen an die EVU sind vielfach höher als beim Straßengüterverkehr
- Politische Gleichbehandlung von Straßen- und Schienenverkehr (CO<sub>2</sub>, Sicherheit, Sozialvorschriften...)



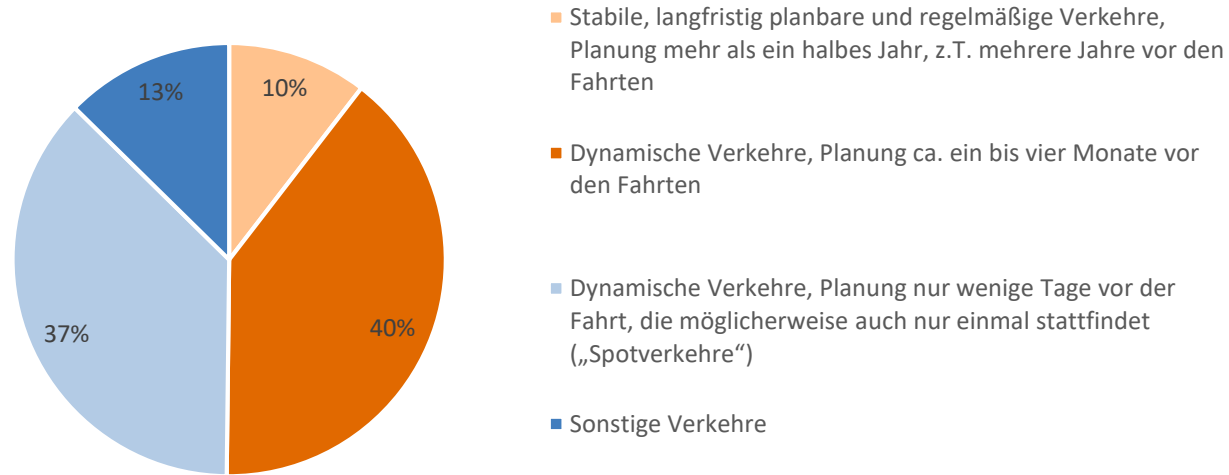
- Der Verkehrsträger Schiene muss kostengünstiger werden als der LKW-Verkehr:
  - Erhöhung der CO<sub>2</sub> -Bepreisung bei LKW-Verkehren, LKW-Maut und Trassenpreise müssen verursachergerecht angeglichen werden
  - Senkung der Transportkosten: Direkte Frachtkostenreduzierung, Senkung der Infrastrukturanschlusskosten, Senkung der Standkosten der Waggons, insbesondere die letzte Meile (ohne Elektrifizierung) ist sehr teuer
- LKW nur noch für den Nahbereich einsetzen
- Ausbau der Infrastruktur:
  - Um Ganzzugverkehre schneller befördern zu können
  - insbesondere Ausbau von Schwerlaststrecken
  - zu lange Planungs- und Realisierungsphasen beseitigen
  - mehr Flexibilität, Anschlussbahnanschlüsse bei Kunden fehlen
- Kapazitätssteigerungen bei den Trassen und der Streckenkapazität, größerer Wagenpool/höhere Güterwagenverfügbarkeit
- selbstfahrende Loks, selbststrangierende Güterwagen und Hubs für Zugbündelungen analog dem Sammelgutsystem

# Deutschland-Takt und Timetabling and Capacity Redesign

Deutschland-Takt und TimeTabling Redesign (TTR) sind Zukunftskonzepte für die zukünftige Fahrplangestaltung im deutschen Bahnsystem, die in den kommenden Jahren erprobt und schrittweise eingeführt werden sollen. Für den Güterverkehr auf der Schiene ist die Reservierung von Kapazitäten vorgesehen: Sie sollen entsprechend der prognostizierten Nachfrage eine ausreichende Trassenzahl mit hoher Beförderungsqualität erlauben. Dafür ist eine genaue Marktkennntnis notwendig. Dazu ist es erforderlich zu wissen, wie viele Güterverkehre „stabil“, wie viele „dynamisch“ sind: „Stabile Verkehre“ können langfristig im Voraus geplant werden und verkehren zu verlässlichen Zeiten. „Dynamische Verkehre“ ergeben sich mit deutlich geringerem zeitlichem Planungsvorlauf.

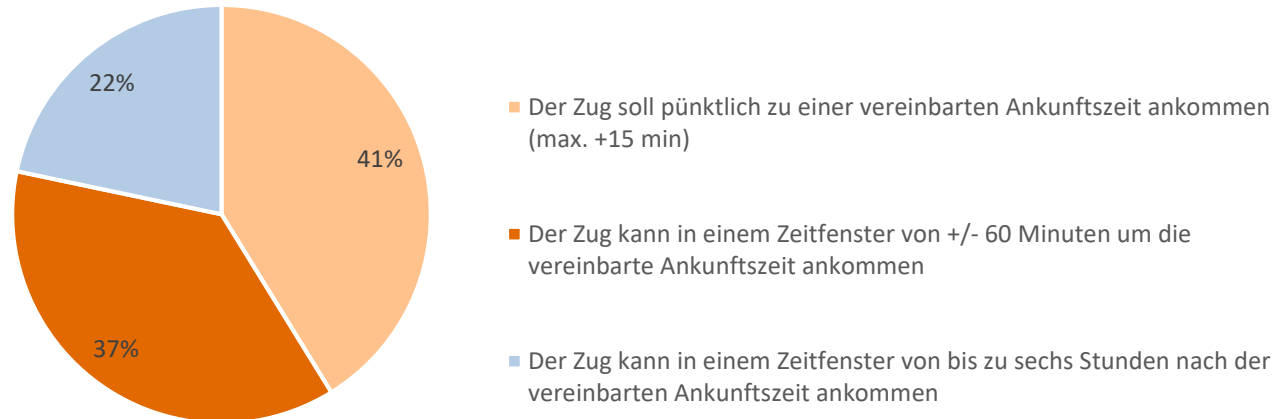


Etwa die Hälfte der Verkehre auf der Schiene wird von den Befragten nur wenige Tage vor der Fahrt konkret geplant. Planungen von einem halben Jahr oder länger vorab sind für die Befragten die absolute Ausnahme, sie umfassen nur etwa 10% der gesamten Verkehre.



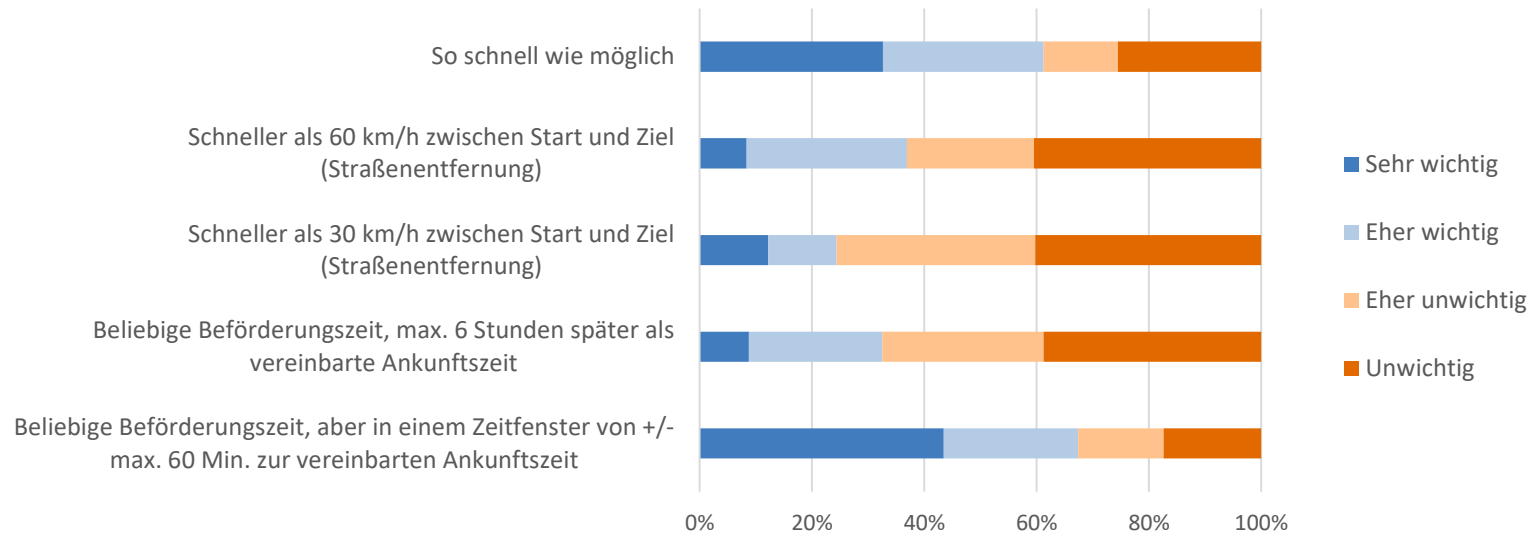
**In welchem Verhältnis (ca. Prozentangabe) planen und organisieren Sie Ihre Verkehre auf der Schiene?**

Für eine Mehrheit der Befragten wäre ein Eintreffen der Güterzüge in einem Zeitfenster von +/- 60 Minuten um die vereinbarte Ankunftszeit ausreichend. Nur jeder Fünfte würde eine Verspätung der Züge bis sechs Stunden nach der vereinbarten Ankunftszeit tolerieren.



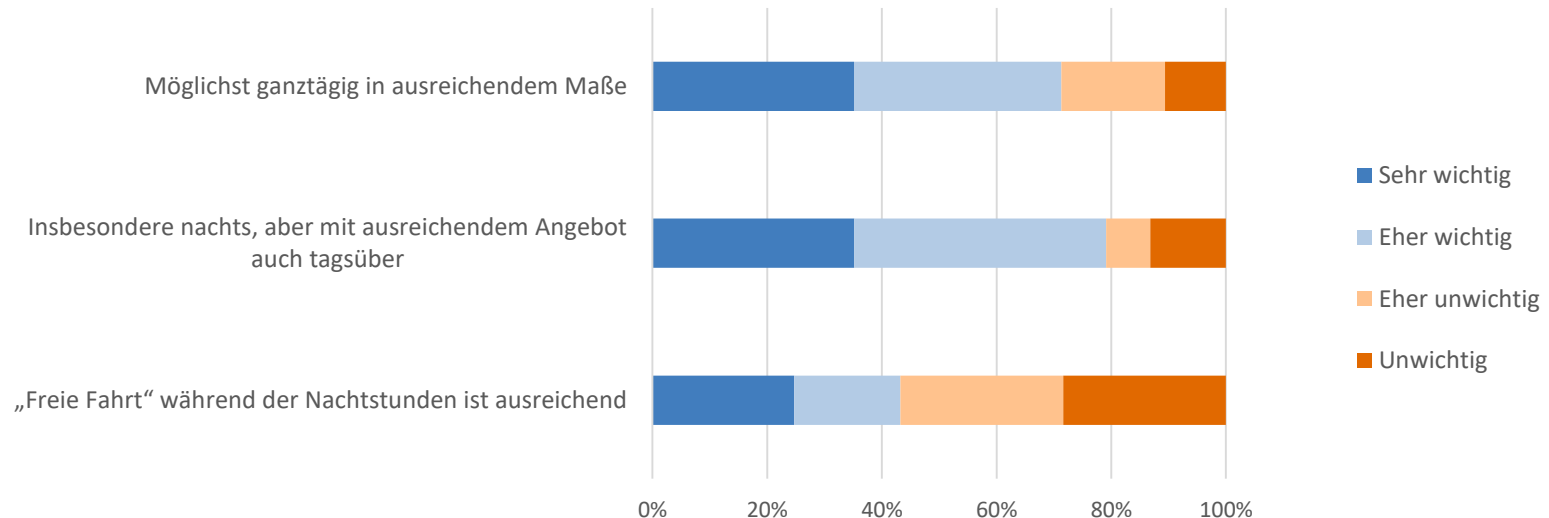
**Welche Erwartungen haben Sie an die Ankunftszeit?**

Für rund zwei Drittel der Befragten ist es wichtiger, dass die Güter in einem Zeitfenster von +/- 60 Min. zur vereinbarten Ankunftszeit eintreffen. Die geplante Beförderungszeit hat für sie eine untergeordnete Bedeutung.



**Wie wichtig ist eine bestimmte Beförderungsqualität, insbesondere Transportgeschwindigkeit zwischen Start und Ziel?**

Für mehr als die Hälfte der Befragten sind freie Kapazitäten für den SGV ausschließlich in den Nachtstunden nicht ausreichend. Für die meisten Befragten ist die Verfügbarkeit von Trassen für den SGV über den gesamten Tag wichtig.



**Zu welchen Tageszeiten sollte es – wegen möglicher Konflikte mit dem Personenverkehr – bevorzugte freie Kapazitäten für den Schienengüterverkehr geben (bitte gesamten Zuglauf betrachten)?**



## Weitere Anmerkungen der Befragten zum Deutschland-Takt und TimeTabling Redesign (TTR)

- Der Deutschlandtakt im Reiseverkehr darf den Güterverkehr 24/7 nicht beeinträchtigen; ggf. kommen Güterzüge nicht pünktlich durch.
- Der Schienengüterverkehr muss gleichberechtigt zum Personenverkehr betrachtet werden.
- Für Mehrverkehr wird auch mehr Schieneninfrastruktur benötigt; bspw. ist jetzt schon abzusehen, dass nur Infrastrukturprojekte realistische Chancen auf Umsetzung haben, von denen vorrangig der Personenverkehr profitiert.
- Wichtig ist, dass der Deutschlandtakt auch an Lösungen im Ausland angebunden wird und zu einer Beschleunigung im Einzelwagenverkehr führt.
- Wenn der Fokus allein auf den stabilen Verkehre liegt, dann kann kein Volumen dazu gewonnen werden.
- Aufgrund der geforderten maximalen Flexibilität der Transporte durch die Wirtschaft wird mit vorgefertigten Systemtrassen keine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene stattfinden.

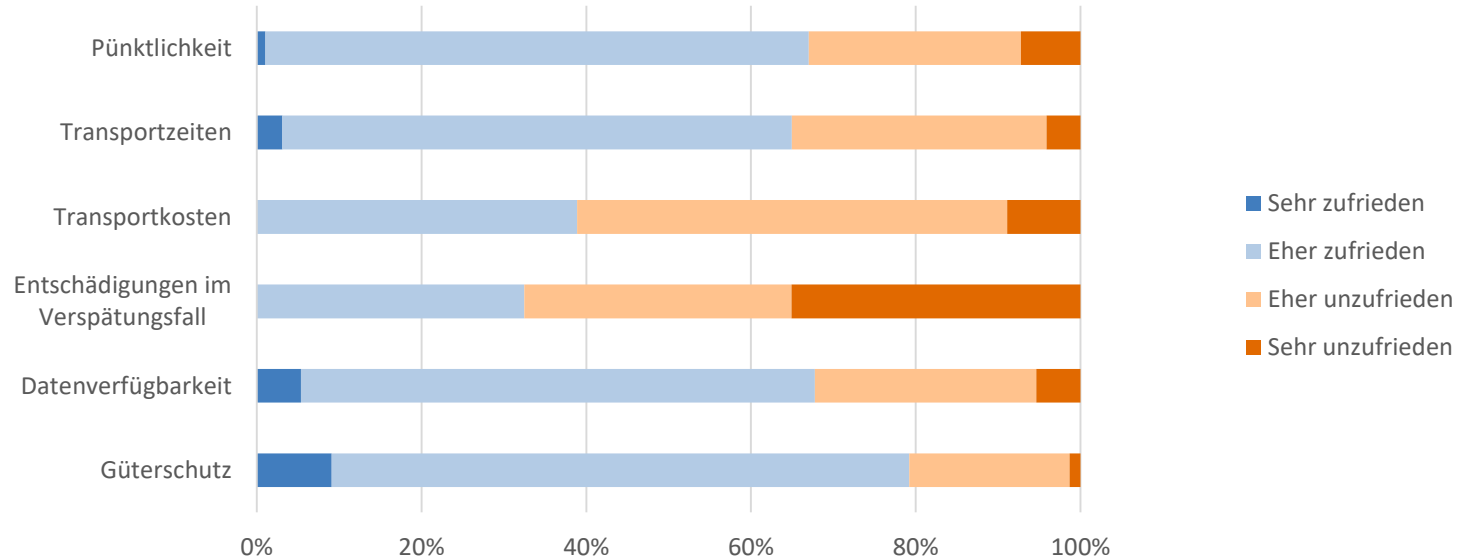
# Bewertung des Eisenbahnmarktes

# Unzufriedenheit mit Transportkosten und Entschädigungen im Verspätungsfall

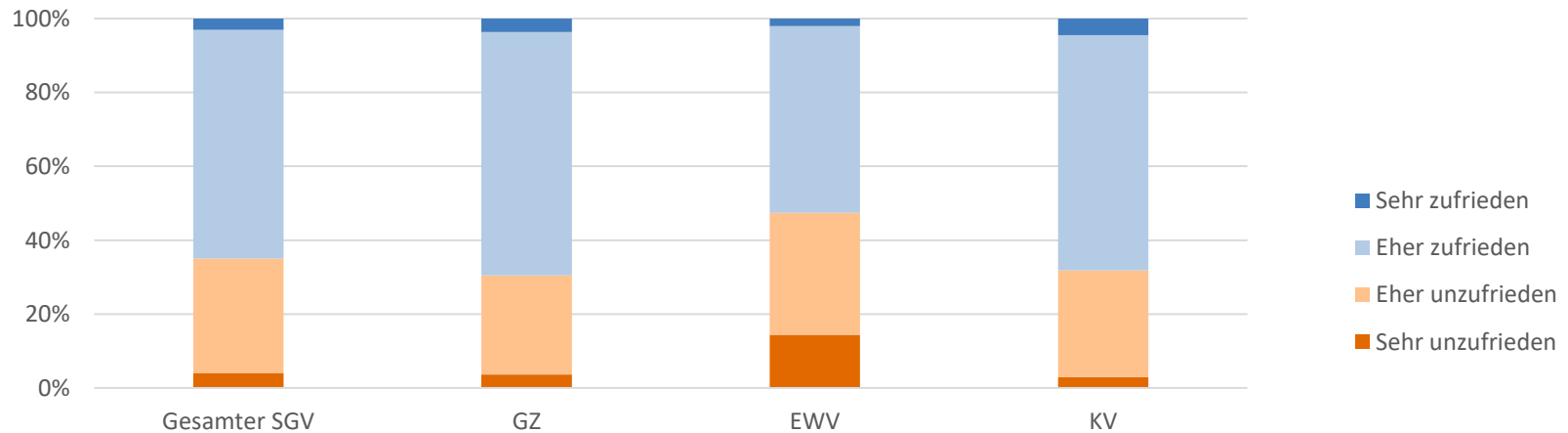


Im gesamten Schienengüterverkehr sind die Befragten mit den Transportkosten und den Entschädigungen im Verspätungsfall im Vergleich am unzufriedensten. Ein Drittel der Befragten sind mit den geleisteten Entschädigungen sogar sehr unzufrieden.

## Zufriedenheitsabfrage im gesamten Schienengüterverkehr unterteilt in verschiedene Bereiche:



Die Mehrheit der Befragten ist mit den Transportzeiten grundsätzlich eher zufrieden. Im Einzelwagenverkehr ist fast die Hälfte der Befragten mit den Transportzeiten eher unzufrieden, 14% sogar sehr unzufrieden.

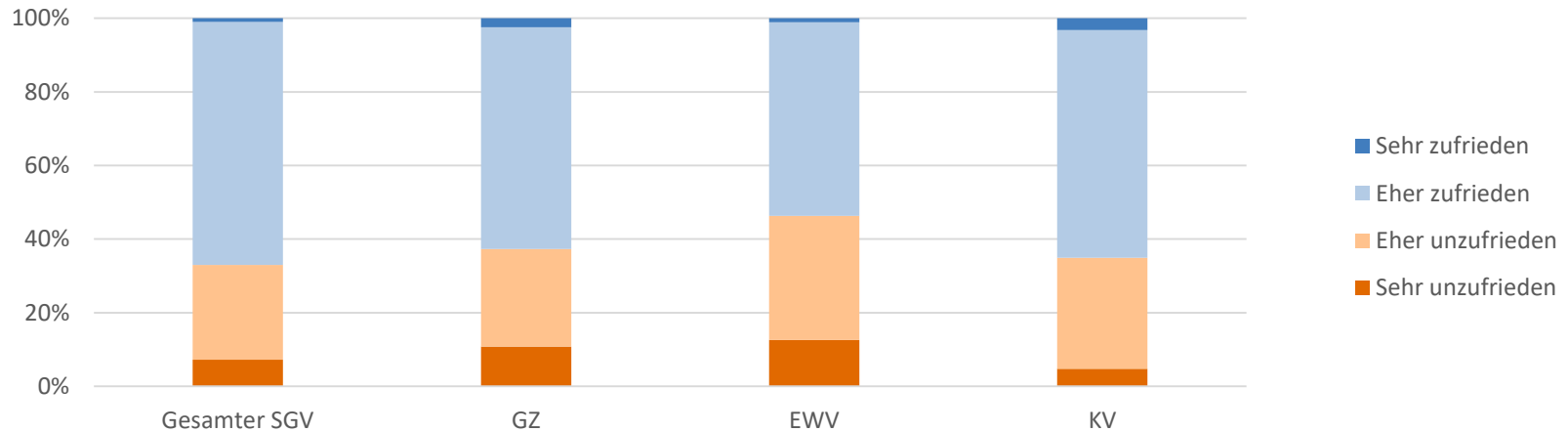


**Wie zufrieden ist Ihr Unternehmen bzw. sind Ihre Mitgliedsunternehmen mit den Transportzeiten im Schienengüterverkehr?**

# Viele Befragte sind mit der Pünktlichkeit des SGV durchaus zufrieden

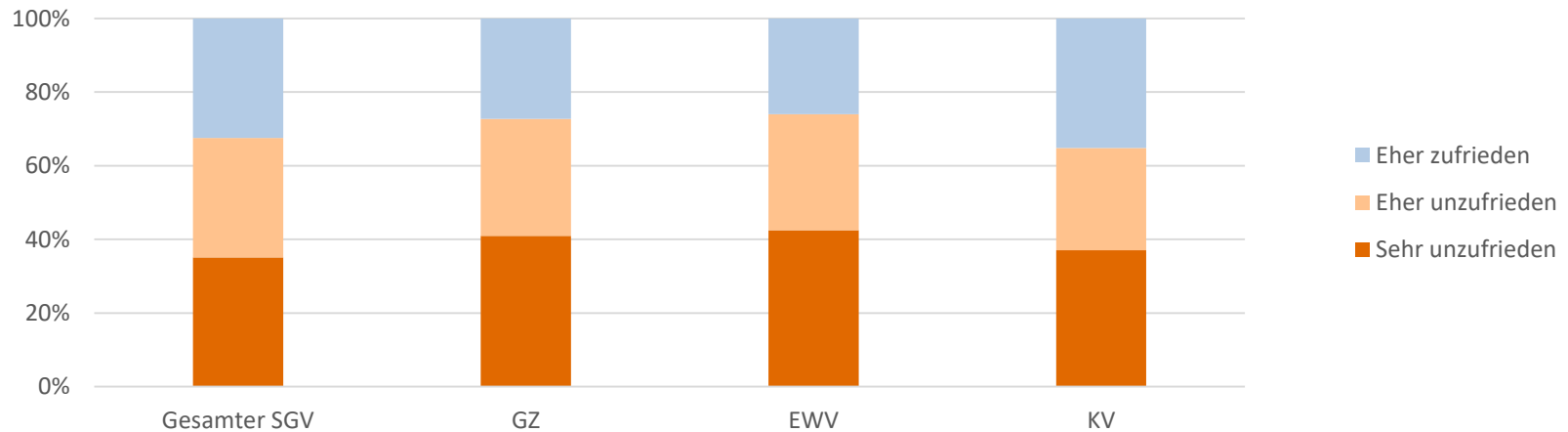


Etwa zwei Drittel der Befragten sind mit der Pünktlichkeit im gesamten SGV eher zufrieden. Im Einzelwagenverkehr ist fast die Hälfte der Befragten mit der Pünktlichkeit eher unzufrieden, 13% sogar sehr unzufrieden.



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

Durchschnittlich sind ca. 30% der Befragten mit den Entschädigungen im Verspätungsfall eher zufrieden. Die deutliche Mehrheit ist mit fast drei Viertel der Stimmen eher unzufrieden, wobei durchschnittlich rund 40% sogar sehr unzufrieden sind. Der Ganzzugverkehr und der Einzelwagenverkehr schneiden im Vergleich geringfügig am schlechtesten ab.

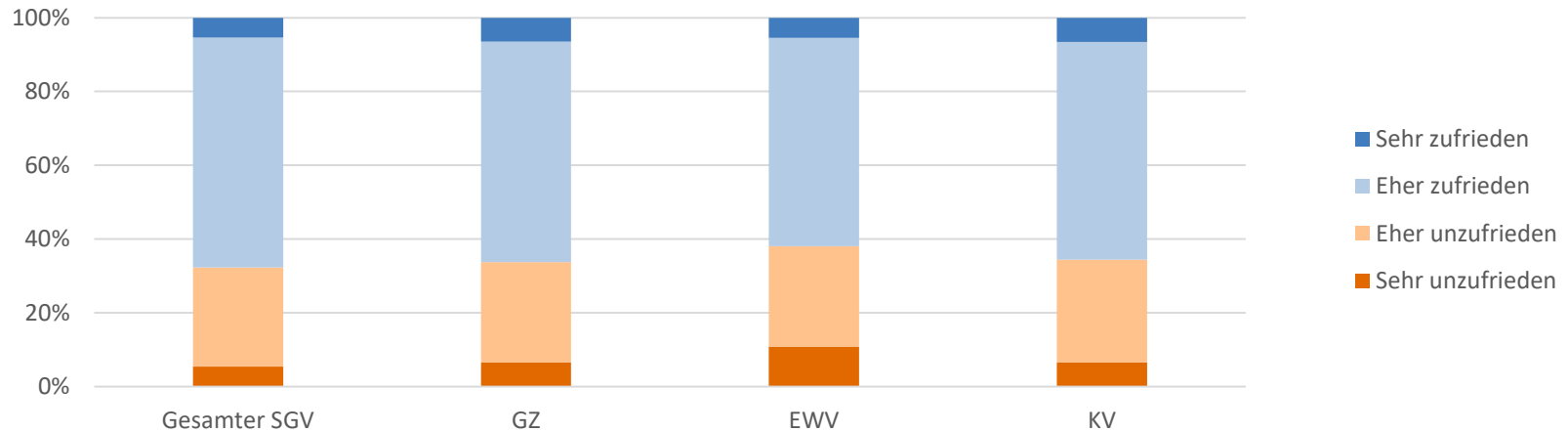


**Wie zufrieden ist Ihr Unternehmen bzw. sind Ihre Mitgliedsunternehmen mit den geleisteten Entschädigungen im Verspätungsfall?**

# Datenbereitstellung für zwei Drittel der Befragten eher zufriedenstellend

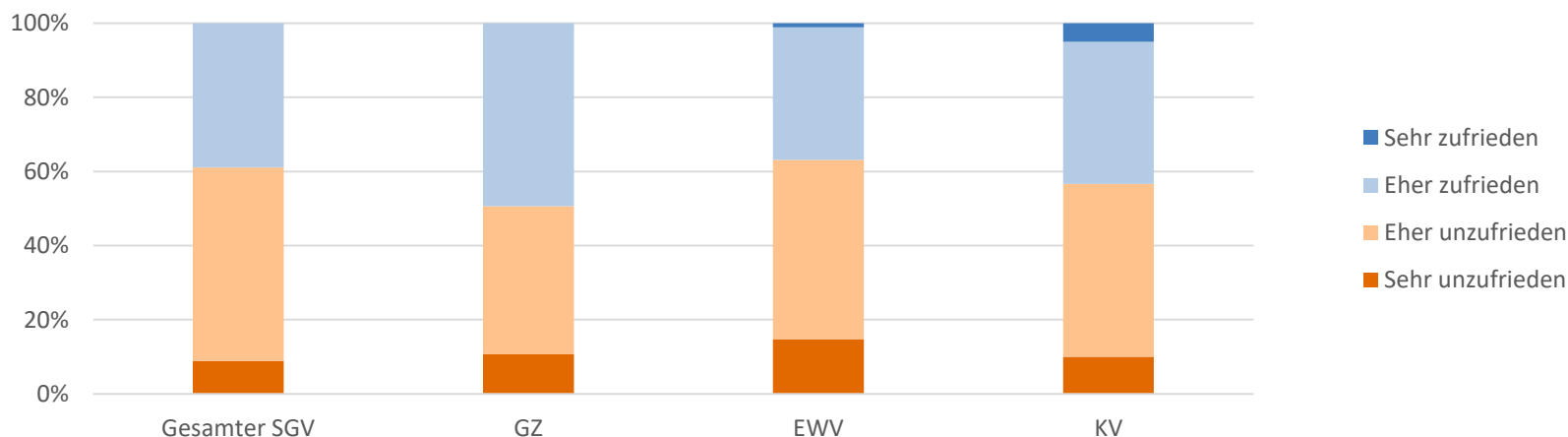


Etwa zwei Drittel der Befragten sind mit der Datenbereitstellung im gesamten SGV eher zufrieden. Im Einzelwagenverkehr sind fast 40% der Befragten mit der Datenbereitstellung eher unzufrieden, 10% sogar sehr unzufrieden.



**Wie zufrieden ist Ihr Unternehmen bzw. sind Ihre Mitgliedsunternehmen mit den Daten, die im Rahmen des Gütertransportes im Schienenverkehr zur Verfügung gestellt werden?**

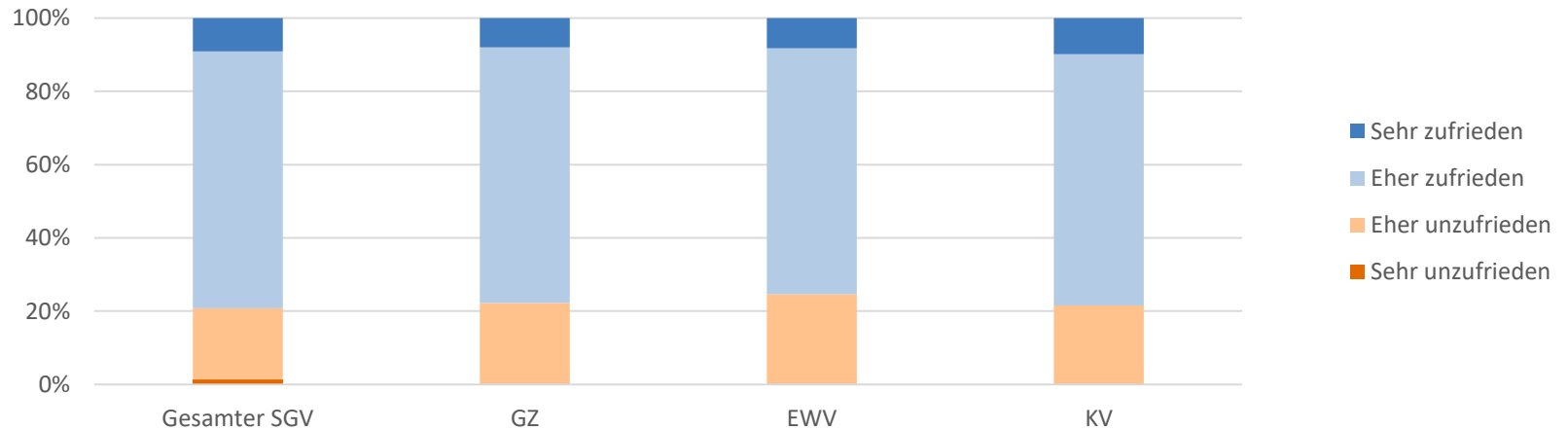
Mit den Transportkosten ist die Mehrheit der Befragten in allen Verkehren eher nicht zufrieden. Der Einzelwagenverkehr schneidet im Vergleich am schlechtesten ab. Etwa 15% sind mit den Transportkosten hier sehr unzufrieden.



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



Etwa drei Viertel der Befragten sind mit dem Güterschutz im SGV eher zufrieden.  
Rund 20% der Befragten sind mit dem Güterschutz eher unzufrieden.



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



Referat 702 - Technische Grundsätze der Eisenbahnregulierung,  
Digitalisierung im Eisenbahnbereich; Marktbeobachtung, Statistik

E-Mail: [marktbeobachtung.schiene@bnetza.de](mailto:marktbeobachtung.schiene@bnetza.de)