



Bundesnetzagentur

Ergebnisse aus der Endkundenkonsultation 2023

Endkundenkonsultation 2023

Abtl. 7 - Eisenbahnregulierung

Bonn, 12.01.2024



www.bundesnetzagentur.de

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 2023 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 August bis Oktober 2023 durchgeführt.

Die Fragen stellte die Bundesnetzagentur unabhängig auf Basis der von ihr beobachteten aktuellen Entwicklungen zusammen. Für die diesjährige Konsultation der Endkunden wurden die Themenfelder Image, Verfügbarkeit und Zukunft des Schienengüterverkehrs identifiziert. Zusätzlich wurden wiederkehrende Fragen zur Bewertung des Eisenbahnmarktes im Schienengüterverkehr gestellt, um langfristige Entwicklungen erkennen zu können.

Die Ergebnisse der Befragung der Vertreter von Endkunden des Schienengüterverkehrs (SGV) können aufgrund ihrer geringen Grundgesamtheit nicht als statistisch repräsentativ gelten. Sie geben aber dennoch einen guten Überblick über das aktuelle Geschehen und zeigen Möglichkeiten auf, bestimmte Themenfelder eingehender zu betrachten, um den Schienengüterverkehr attraktiver zu gestalten.

Zusammensetzung der Befragten

Teilnehmer: 283

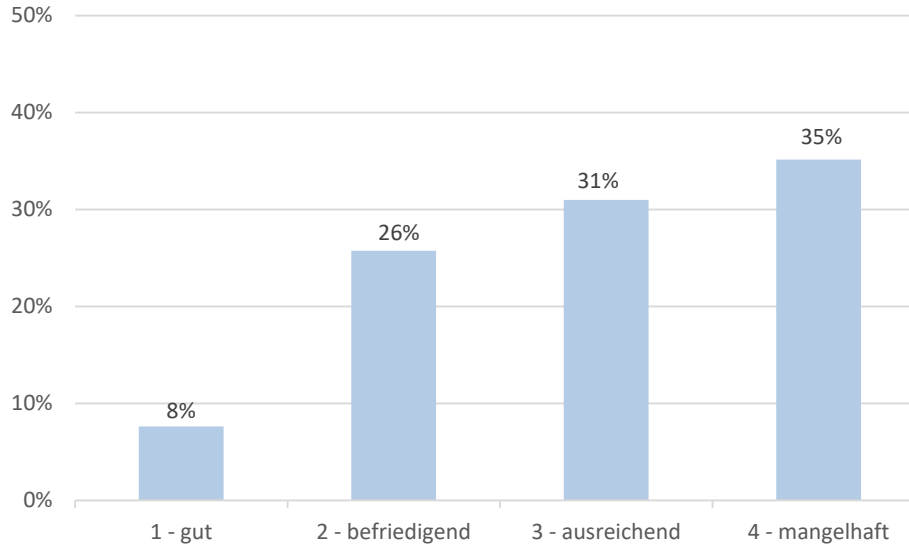
Die 283 lassen sich den folgenden Marktsegmenten zuordnen:

Verlader:	45%
Werksbahnen:	36%
Spediteure:	8%
Verbände:	8%
Andere:	3%

Die Ergebnisse basieren auf den Antworten der 283 teilnehmenden Unternehmen und Wirtschaftsverbänden. Die Befragung richtete sich insbesondere an die jeweiligen Unternehmensstellen, die den Eisenbahnverkehr organisieren und beauftragen.

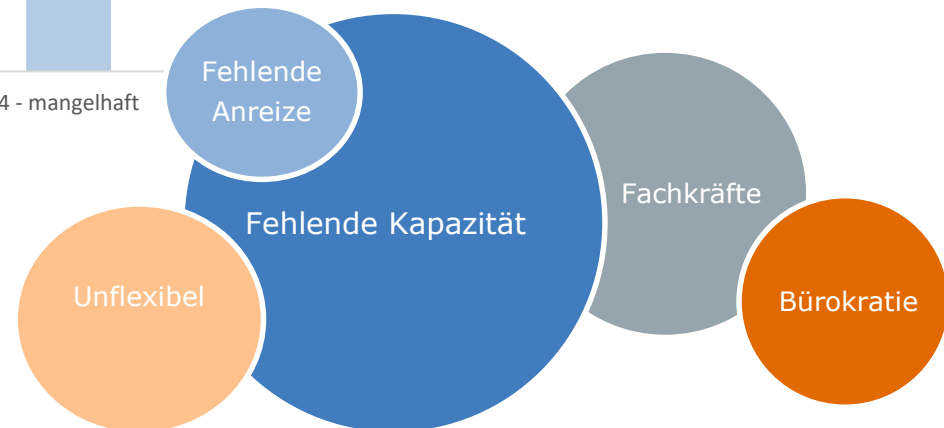
Image des Schienengüterverkehrs

Wie werden die Bedürfnisse Ihres Unternehmens / Ihres Verbands durch die gegenwärtige Verkehrspolitik wahrgenommen?

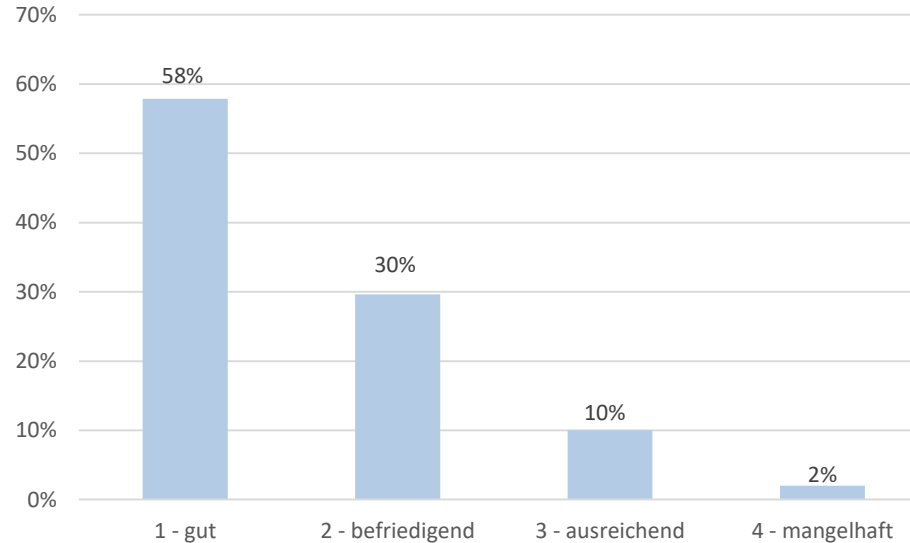


Die Befragten sehen ihre Bedürfnisse in der gegenwärtigen Verkehrspolitik mehrheitlich nicht gut wahrgenommen.

Gründe sind Probleme und mangelnder Gestaltungswillen v. a. in den unten genannten Bereichen. Als häufigsten Grund für ihre Bewertung gaben die Befragten „fehlende Kapazitäten“ an.



Wie schätzt Ihr Unternehmen / Ihr Verband das Image des Schienengüterverkehrs im Hinblick auf Nachhaltigkeit und Umweltschutz ein?

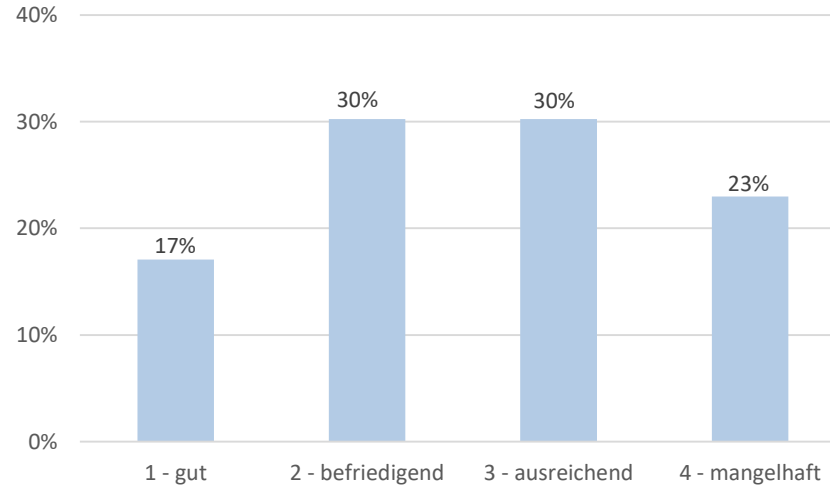


Knapp zwei Drittel der Befragten bewertet das Image des SGV bezogen auf Nachhaltigkeit und Umweltschutz als positiv.

Kommentar der BNetzA:

Nachhaltigkeit und Umweltschutz können als Kernkompetenz des SGV gelten. Vor diesem Hintergrund erscheint es wichtig, dass dieses Argument auch bei Infrastrukturprojekten zur Förderung des SGV stärker in den Vordergrund gestellt wird und Ausbaumaßnahmen nicht mit Verweis auf den Umweltschutz von verschiedenen Seiten abgelehnt werden.

Wie schätzt Ihr Unternehmen / Ihr Verband das Image des Schienengüterverkehrs im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit ein?

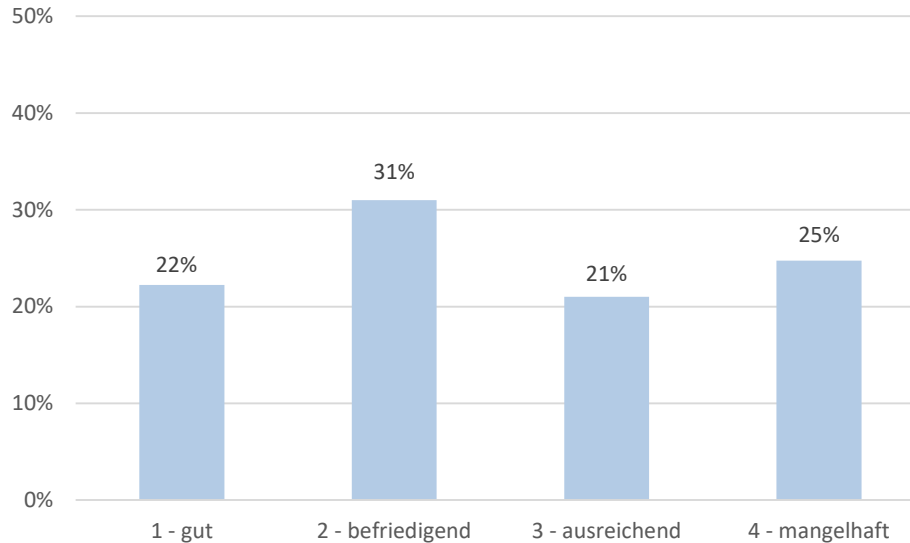


Anders als bei Umweltschutz und Nachhaltigkeit ist das Image des SGV bezogen auf seine Wirtschaftlichkeit weder als eindeutig positiv noch eindeutig negativ identifizierbar.

Kommentar der BNetzA:

Der SGV bietet auf Grund seiner Fähigkeit, große Massen effizient zu transportieren, gute Möglichkeiten für einen wirtschaftlichen Transport. Ein Teil der Unternehmen sieht trotz der zahlreichen unterstützenden Maßnahmen ihn dennoch immer noch als wirtschaftlich mangelhaft an.

Wie schätzt Ihr Unternehmen / Ihr Verband das Image des Schienengüterverkehrs im Hinblick auf die Zukunftsfähigkeit ein?

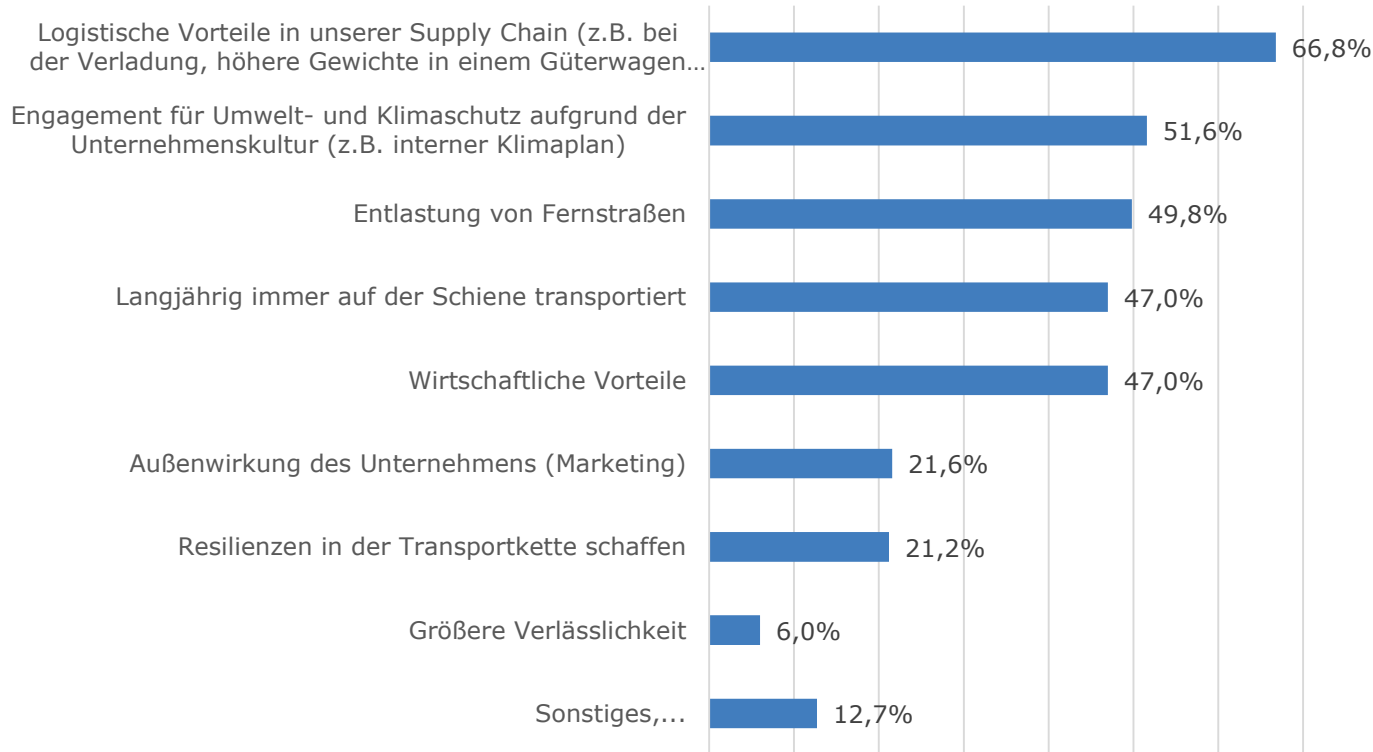


Das Stimmungsbild über die Zukunftsfähigkeit ist gemischt. Eine eindeutige Tendenz kann auch hier nicht festgestellt werden.

Kommentar der BNetzA:

Die Ergebnisse zu dieser Frage zeigen Handlungsbedarf. Ziel der aktuellen Verkehrspolitik und gesellschaftlich weitgehender Konsens ist eine Erhöhung des Modal Split zugunsten des SGV. Wenn aber nicht einmal seine jetzigen Endkunden eindeutig die Zukunftsfähigkeit des SGV sehen, stellt sich die Frage, wie weitere Verlader von seiner Nutzung überzeugt werden können.

Mit welcher Motivation nutzt Ihr Unternehmen / nutzen Ihre Verbandsmitglieder den Schienengüterverkehr? (Mehrfachauswahl war möglich)





Kommentar der BNetzA bezgl. der Motivation zur Nutzung des SGV (s. vorherige Seite):

Die Ergebnisse zur Frage, aus welchem Grund die Endkunden den SGV nutzen, bringen einige interessante Erkenntnisse.

Zunächst fällt auf, dass lediglich 6% der Befragten in der größeren Verlässlichkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern einen Grund sehen, den SGV zu nutzen. Offenbar ist dem System Eisenbahn die Fähigkeit verloren gegangen, stabil seine Endkunden zu bedienen – diese Fähigkeit wird anscheinend eher anderen Verkehrsträgern anerkannt.

Die anderen von den Befragten ausgewählten Gründe der Motivation zur Nutzung des SGV sind relativ gleich verteilt. An erster Stelle stehen aber logistische Vorteile innerhalb der Lieferkette (Supply Chain). Daraus kann die Erkenntnis gewonnen werden, dass die prozesstechnisch exakte Einbindung des Verkehrsmittels in die Lieferkette für den Güterverkehr im Allgemeinen eine große Rolle spielt.

Soll der Modal Split zugunsten des SGV erhöht werden, reicht es nicht aus, Kapazitäten der Verkehrsinfrastruktur in Summe zur Verfügung zu stellen: Vielmehr ist eine im Rahmen der jeweiligen Supply Chain zeitlich exakte Kapazität notwendig. Für die Verloader scheint der Zeitpunkt von Lieferung/Abholung der zu transportierenden Güter wichtig zu sein, und der konkurrierende Verkehrsträger Straße bietet gegenüber der Schiene eine größere Flexibilität.

Unter der Rubrik Sonstiges nannten die Teilnehmenden als Motivation zur Nutzung des SGV u.a.:

Einige Unternehmen sind selbst als EVU am Markt tätig und nutzen somit die vorhandene Infrastruktur.

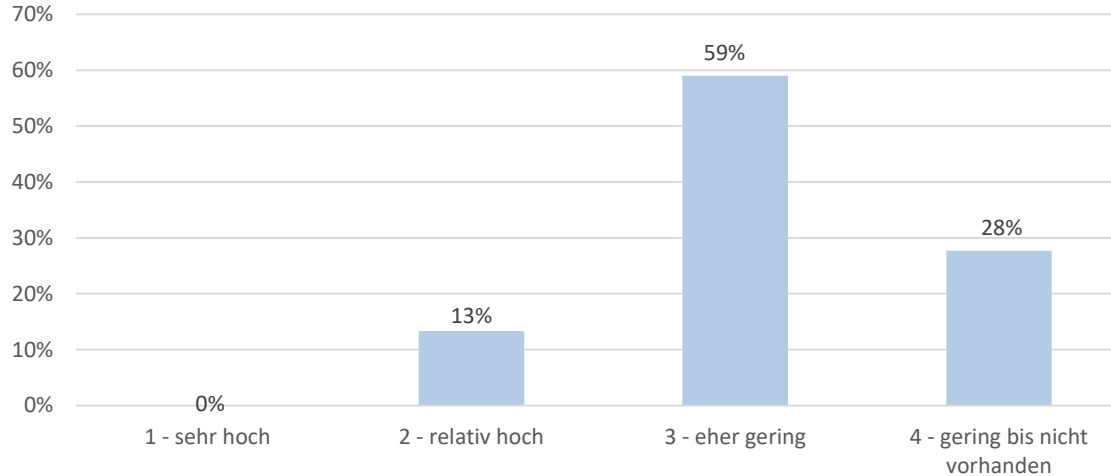
Sicherer Transport von flüssigen chemischen Produkten

Viele Rohstofflieferanten liefern nur per Bahn.

Geschäftspartner können teilweise ausschließlich per Bahn bedient werden und die zu bewegenden Mengen wäre im Straßenverkehr nicht handelbar.

Transport von gefährlichen Gütern gemäß § 35 GGVSEB

Wie schätzen Sie die Zahlungsbereitschaft Ihrer Endkunden für nachhaltigere und damit oft teurere Transporte ein (z. B. Zahlungsbereitschaft für grünen Strom)?



Die Zahlungsbereitschaft für grünen Strom wird größtenteils als eher gering oder gering angesehen. Eine sehr hohe Zahlungsbereitschaft wird von den Befragten nahezu ausgeschlossen.

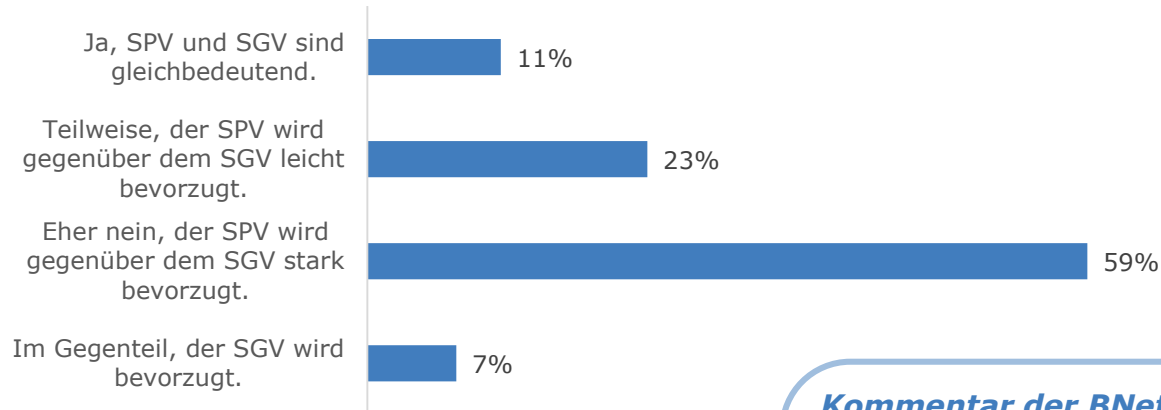
Kommentar der BNetzA:

Anhand der Ergebnisse zu dieser Frage muss leider konstatiert werden, dass die Themen Umweltschutz und Nachhaltigkeit bei den Unternehmen mehrheitlich dann keine Rolle mehr spielen, wenn daraus höhere Kosten resultieren.

Wünschenswert wäre hier eine stärkere unternehmerische Verantwortungsübernahme.



Im Hinblick auf die Konkurrenz zum Schienenpersonenverkehr (SPV): Hat Ihr Unternehmen / haben Ihre Verbandsmitglieder das Gefühl, dass dem Schienengüterverkehr (SGV) bei den Infrastrukturbetreibern wie z. B. der DB Netz AG die gleiche Bedeutung wie dem SPV zukommt?



Eine Mehrheit von 82% der Befragten äußert die Ansicht, dass der SPV dem SGV bei den Betreibern der Schienenwege eher oder sogar stark bevorzugt werde.

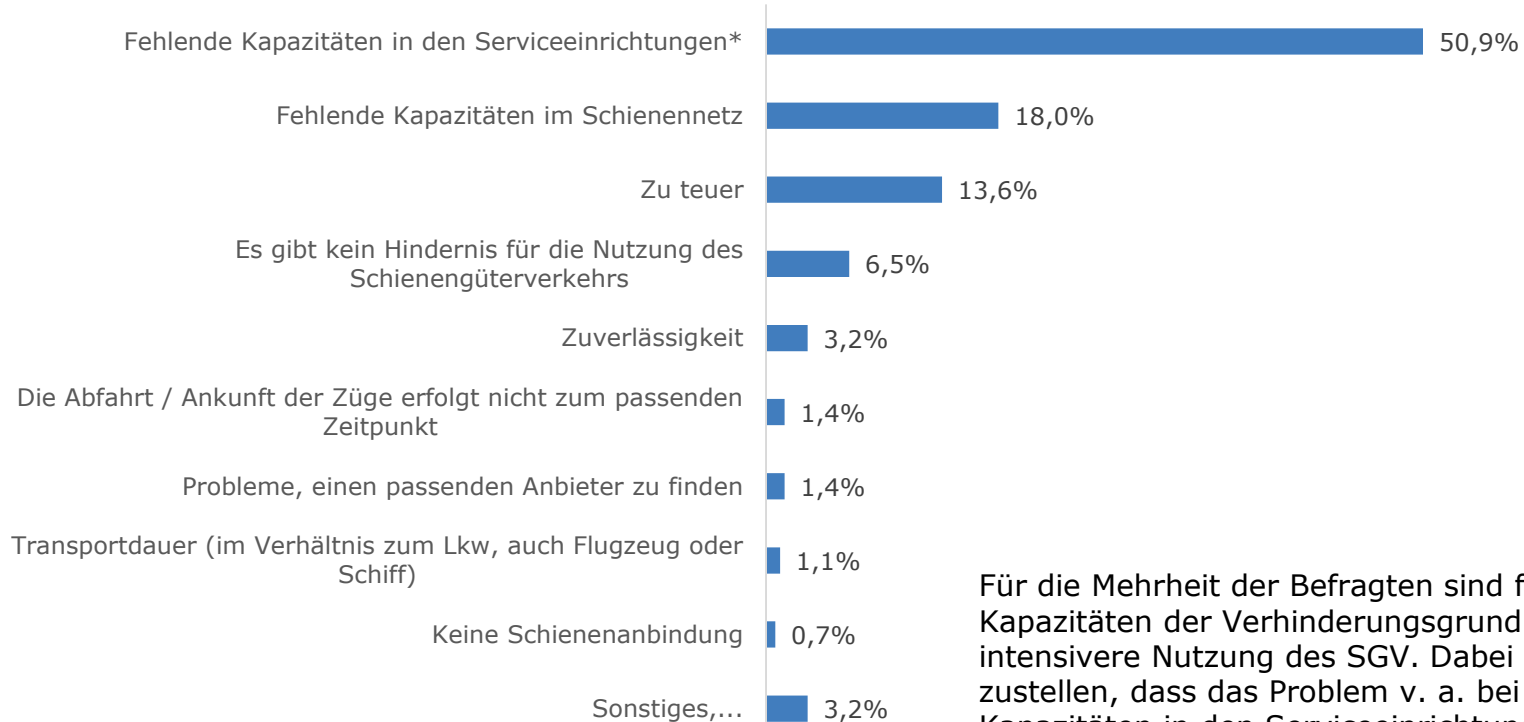
Kommentar der BNetzA:

Gemäß Eisenbahnregulierungsgesetz haben Betreiber der Schienenwege nur in Ausnahmefällen die Möglichkeit, den SPV gegenüber dem SGV zu bevorzugen. Möglicherweise entsteht bei den Befragten diese Einschätzung, da der SPV in vielen Fällen langfristiger plant und daher in den Netzfahrplänen viele Trassen belegt, die dem SGV für unterjährige Trassenanmeldungen nicht mehr zur Verfügung stehen.

Verfügbarkeit des Schienengüterverkehrs



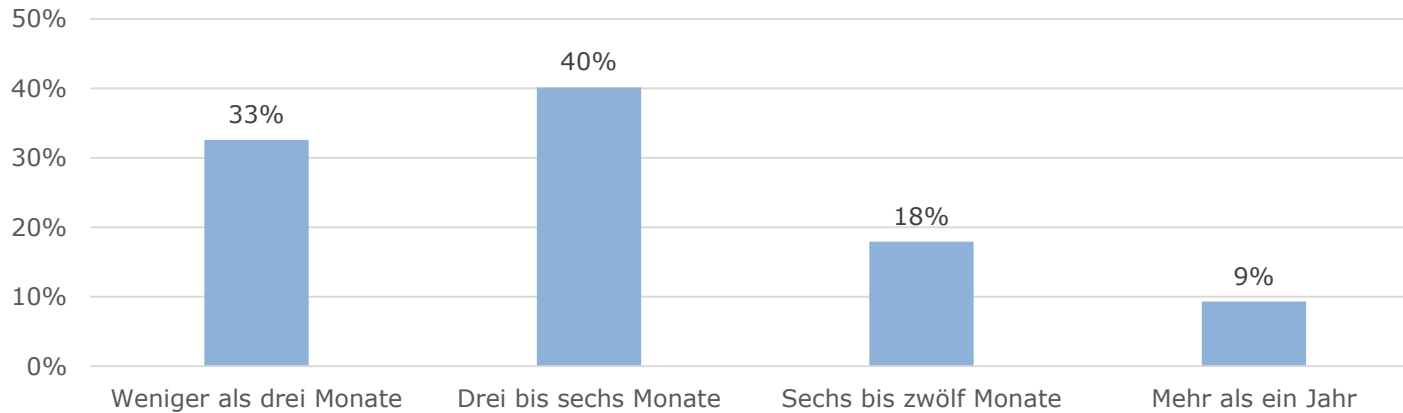
Was hindert Ihr Unternehmen / Ihre Verbandsmitglieder daran, den Schienengüterverkehr zu nutzen / die Nutzung zu intensivieren? (Mehrfachauswahl war möglich)



* z. B. Abstellanlagen, Rangierbahnhöfe, Be- und Entladeeinrichtungen

Für die Mehrheit der Befragten sind fehlende Kapazitäten der Verhinderungsgrund für eine intensivere Nutzung des SGV. Dabei ist festzustellen, dass das Problem v. a. bei fehlenden Kapazitäten in den Serviceeinrichtungen gesehen wird.

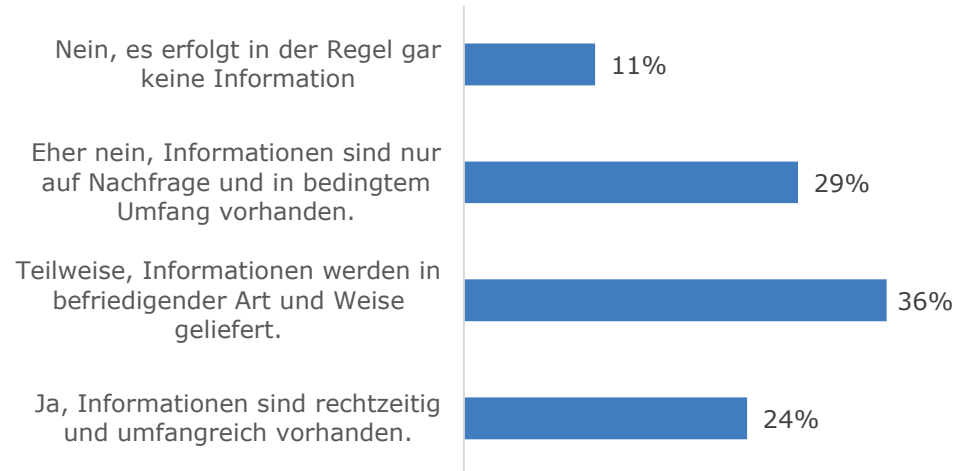
Zur langfristigen Wahrung der Sicherheit und Verfügbarkeit der Infrastruktur sind Instandhaltungsmaßnahmen unabdingbar, auch wenn diese eine Unterbrechung des Zugangs zum Schienennetz bedeuten können. Welchen zeitlichen Vorlauf benötigt Ihr Unternehmen / benötigen Ihre Verbandsmitglieder, um die Produktions- und Transportprozesse auf die zeitlich begrenzte Unterbrechung des Zugangs zu den Schienenwegen angemessen anpassen zu können?



Kommentar der BNetzA:

Die überwiegende Mehrheit von 73% der Befragten benötigt für eine Unterbrechung der Anbindung an das Schienennetz eine Vorlaufzeit von bis zu sechs Monaten. Daraus kann abgeleitet werden, dass die im aktuellen Rechtsrahmen dafür vorgesehenen Fristen durchaus ausreichend sind. Eine Mehrheit von 67% der Befragten benötigt aber auch mindestens drei Monate Vorlaufzeit; kurzfristige Einschränkungen des Bahnbetriebs z. B. aufgrund von Infrastrukturmängeln kann die verladende Industrie somit vor größere Probleme in deren Produktionszyklen stellen.

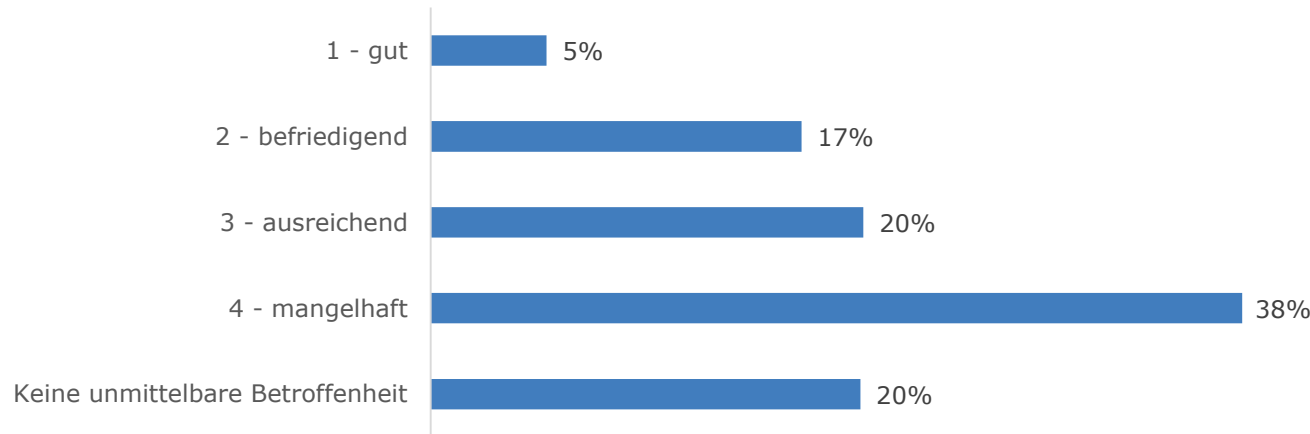
Im Hinblick auf die Sanierung des Schienennetzes – fühlt sich Ihr Unternehmen / fühlen sich Ihre Verbandsmitglieder ausreichend und rechtzeitig über anstehende Baumaßnahmen und die damit verbundenen Eingriffen bei ihrer Transportplanung informiert?



Kommentar der BNetzA:

Die Ergebnisse zu dieser Frage sind nicht eindeutig. Immerhin sieht eine Mehrheit von 60% der Befragten grundsätzlich einen befriedigenden Informationsfluss zu Baumaßnahmen. Dass gleichwohl aber nur 24% angeben, die Informationen seien rechtzeitig und umfangreich vorhanden, zeigt einen Handlungsbedarf bei den Betreibern der Schienenwege auf.

Im Hinblick auf angekündigte Baumaßnahmen zur Sanierung der Schieneninfrastruktur, welche auch eine Unterbrechung des Zugangs zum Schienennetz bedeuten können: Wie bewertet Ihr Unternehmen / bewerten Ihre Verbandsmitglieder die Möglichkeiten zur Einflussnahme auf die Baustellenplanung und die daraus resultierenden Maßnahmen?

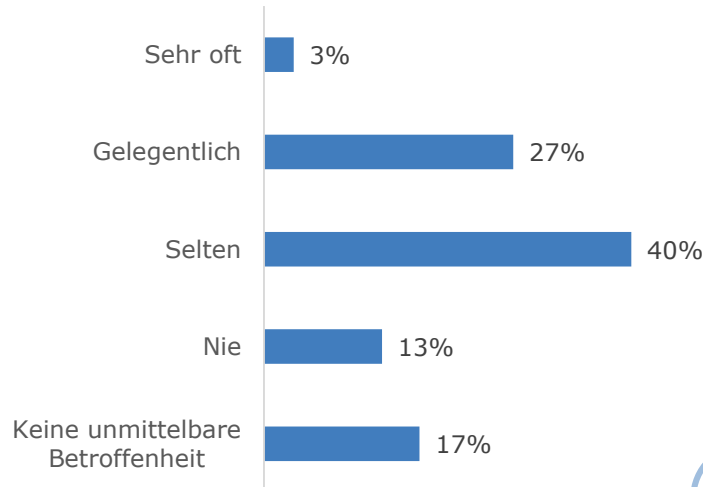


Die Bewertung der Einflussmöglichkeiten auf die Baustellenplanung fiel überwiegend negativ aus. Lediglich 5% der Befragten sind der Meinung, dass eine effektive Einflussnahme vorhanden ist.

Kommentar der BNetzA:

Die Betreiber der Schienenwege müssen die betroffenen Endkunden nicht einbeziehen, das ist im Einklang mit den geltenden Rechtsvorschriften. Eine Einbezug über die Zugangsberechtigten scheint jedoch nicht ausreichend zu funktionieren. Ggf. sollte hier eine Änderung der Rechtslage geprüft werden.

Kommt es vor, dass Ihr Unternehmen / Ihre Verbandsmitglieder durch Baumaßnahmen oder Streckensperrungen unangekündigt vom Zugang zum Schienennetz abgeschnitten werden?

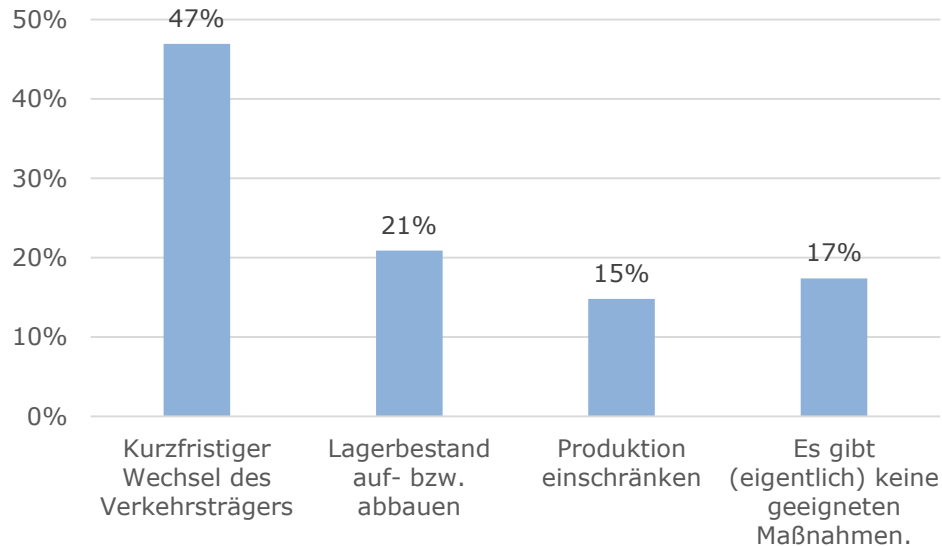


Die Meinung der Befragten gibt mehrheitlich an, dass der Zugang zum Schienennetz trotz gelegentlicher unangekündigter Streckensperrungen nur selten oder nie unterbrochen wird.

Kommentar der BNetzA:

Das Schienennetz scheint überwiegend eine größtenteils durchgehende Verfügbarkeit zu gewährleisten. Aber auch wenn es nur eine Minderheit betrifft, eine gelegentliche unangekündigte Zugangssperre wäre für die Unternehmen beim Straßennetz sicherlich unvorstellbar.

Welche Maßnahme trifft Ihr Unternehmen / treffen Ihre Verbandsmitglieder, wenn der Zugang zum Schienennetz für längere Zeit unterbrochen wird?

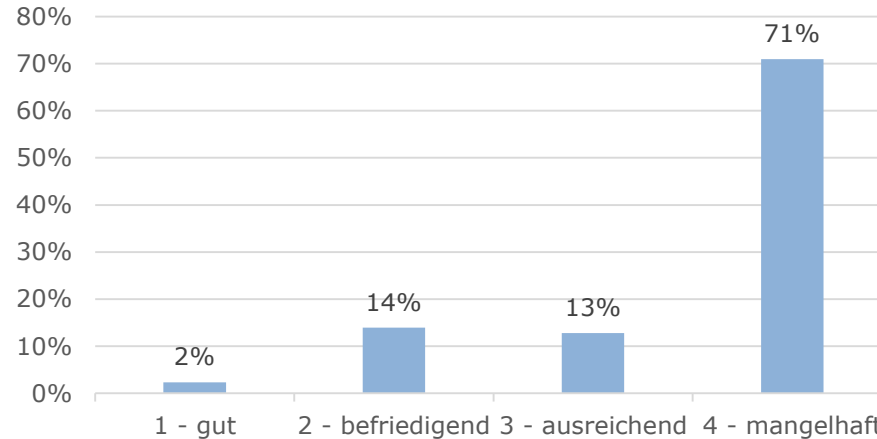


Knapp die Hälfte würde bei einer längeren Sperrung des Zugangs auf einen anderen Verkehrsträger umsteigen. Ein weiteres Fünftel der Befragten würde in dieser Situation zuerst den Lagerbestand erhöhen beziehungsweise abbauen.

Kommentar der BNetzA:

Der Transport auf der Schiene scheint für die meisten Endkunden des SGV nicht alternativlos zu sein, wenn knapp die Hälfte der Befragten kurzfristig den Verkehrsträger wechseln kann. Es ist deshalb dringend darauf zu achten, dass der SGV im intermodalen Wettbewerb attraktiv bleibt. Erstaunlich ist, dass gerade einmal 21% der Befragten angeben, mittels eines Lagerbestands sich gegen Transportschwankungen abzusichern.

Im Falle einer Unterbrechung des Zugangs zum Schienennetz, wie bewertet Ihr Unternehmen / bewerten Ihre Verbandsmitglieder die Entschädigung von Produktionsausfällen oder Mehrkosten?

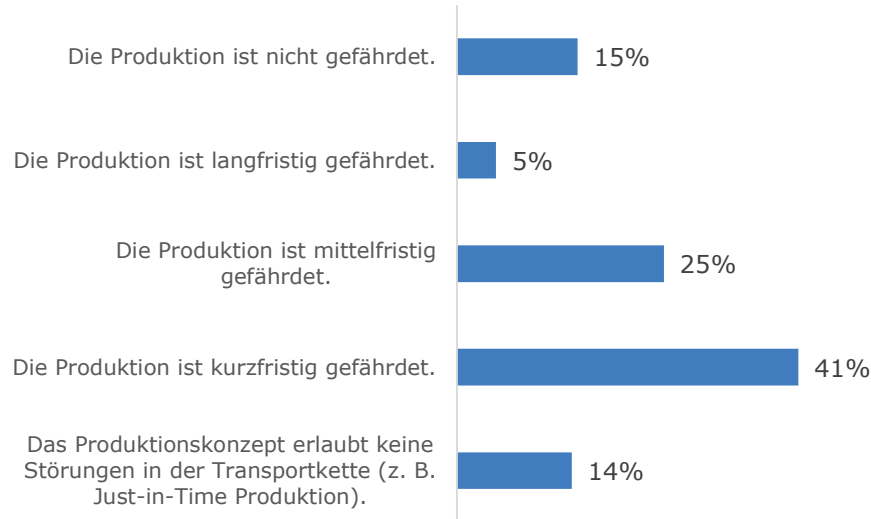


Die überwiegende Mehrheit der Befragten äußert Bedenken hinsichtlich der Entschädigung für Produktionsausfälle und bewertet sie als verbesserungsbedürftig. Lediglich ein kleiner Anteil, nämlich zwei Prozent der Befragten, beurteilt die Situation als gut.

Kommentar der BNetzA:

Normalerweise führt eine Schlechtleistung im Wirtschaftsleben zu einer Entschädigung. Im Schienenverkehr scheint das aber wegen seiner komplexen Struktur – z.B. ohne Vertragsbeziehung zwischen Endkunde und Betreiber des Schienenwegs – nicht üblich. Wer bezahlt dann aber die Mehrkosten bei Schlechtleistungen?

Bei einer Störung der Transportkette innerhalb des Schienengüterverkehrs, wie lange können die Produktionsprozesse in Ihrem Unternehmen / bei Ihren Mitgliedsunternehmen aufrechterhalten werden?

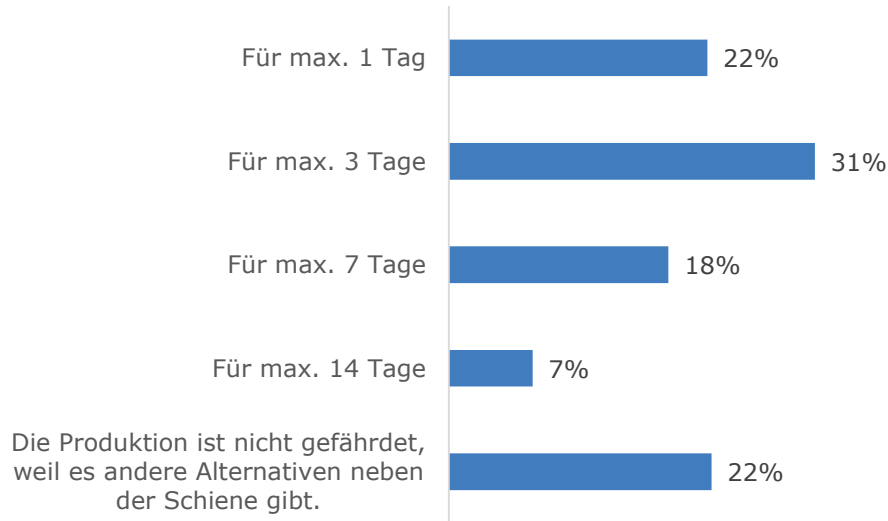


Die Befragten gaben zu 55% an, dass bei einer Störung der Transportkette die Produktion kurzfristig gefährdet sei oder das Produktionskonzept keine Störungen erlaube. Nur 20% der Befragten sahen bei einer Störung der Lieferkette ein allenfalls langfristiges oder gar kein Problem.

Kommentar der BNetzA:

Die Verlagerer verlangen von den öffentlichen Verkehrssystemen eine so hohe Verlässlichkeit, dass damit eine hohe wirtschaftliche Verantwortung auf sie übertragen wird. Die Verlagerer scheinen eher wenig Wert darauf zu legen, sich z. B. durch eine (kostenintensive) Erhöhung von Lagerbeständen gegen Störungen der Transportketten abzusichern.

Für welchen Zeitraum ist eine Unterbrechung der Transportkette auf der Schiene in Ihrer Gesamtschau akzeptabel?



Kommentar der BNetzA:

Auch hier zeigt sich, dass die Verlagerer ihrerseits eher wenig eigene Vorkehrungen gegen Störungen der Transportketten zu treffen scheinen.

Die Befragten äußerten mehrheitlich, dass Störungen im Durchschnitt nicht länger als drei Tage andauern sollten, um mögliche Produktionsausfälle zu verhindern.



Kommentar der BNetzA:

Aus den Antworten der Befragten zu den Themen in diesem Kapitel („Verfügbarkeit des SGV“) ist zunächst erkenntlich, dass wenig überraschend fehlende Kapazitäten der Eisenbahninfrastruktur für die Endkunden im SGV ein Problem sind. Daraus resultieren für Verkehrspolitik und Betreiber der Schienenwege Aufgaben, um die Zukunftsfähigkeit des SGV zu sichern und das angestrebte Ziel einer Erhöhung des Modal Split zugunsten des SGV zu erreichen. Ein Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in diesem Sinne ist unabdingbar.

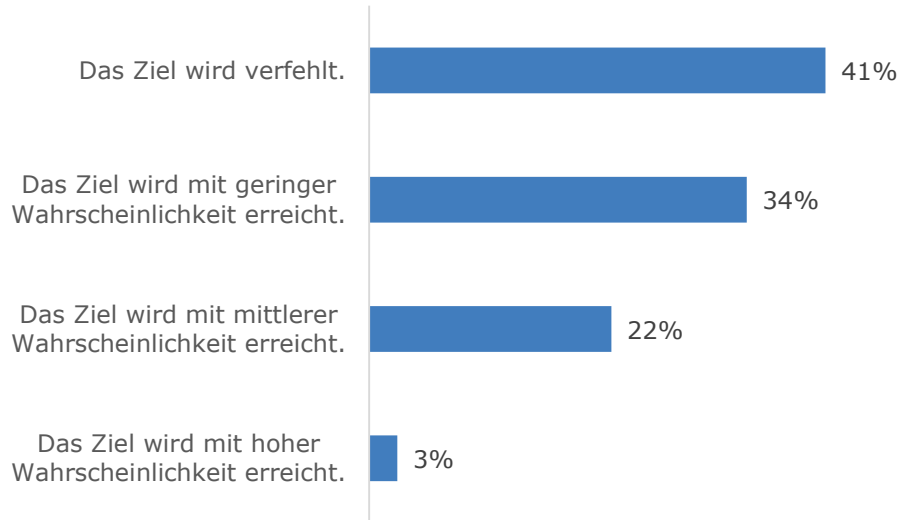
Gleichzeitig fällt auf, dass die Endkunden bzw. Verlader wenig dafür zu tun scheinen, sich gegen Einschränkungen des Infrastrukturzugangs (z. B. wegen Baustellen zum Infrastrukturausbau) abzusichern. Offensichtlich erwarten sie nicht nur mehr Kapazitäten im Allgemeinen, sondern auch passend innerhalb ihres Supply Chain Managements.

Lagerkapazitäten spielen im Supply Chain Management keine zwingend große Rolle, sondern die Lieferketten sind so organisiert, dass die Güter nicht lange verweilen. Lagerkapazitäten verursachen Kosten. Diese Kosten werden durch die Verantwortungsverlagerung an die Transporteure für exakte Lieferungen externalisiert.

Der Ausbau der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur bedeutet für die öffentlichen Haushalte hohe Kosten. Es stellt sich die Frage, ob diese nicht effizienter und nachhaltiger genutzt werden sollte, indem die produzierenden Unternehmen verstärkt in eigene Lagerkapazitäten investieren. Eine intensivere Lagerhaltung könnte insofern positive Effekte für die Verkehrswende haben, wenn eine Neugewichtung der Kriterien Zuverlässigkeit, Transportdauer, Kosten und Nachhaltigkeit vorgenommen würde. Für die Wettbewerbsfähigkeit des SGV ist aber zu beachten, dass bei der Eisenbahninfrastruktur möglichst die gleichen Maßstäbe wie bei der Straßeninfrastruktur angesetzt werden.

Zukunft des Schienengüterverkehrs

Wie bewerten Sie die Erfolgchancen, bis 2030 das politisch vereinbarte Ziel eines Modal-Split-Anteils von 25% des Schienengüterverkehrs unter den aktuellen politischen Rahmenbedingungen zu erreichen?



75% aller Befragten sind der Meinung, dass die Erreichung von 25% im Modal-Split unwahrscheinlich ist. Eine vergleichsweise kleine Minderheit, nämlich nur drei Prozent, ist zuversichtlich, dass dieses Ziel unter den aktuell gegebenen Bedingungen erreicht werden kann.

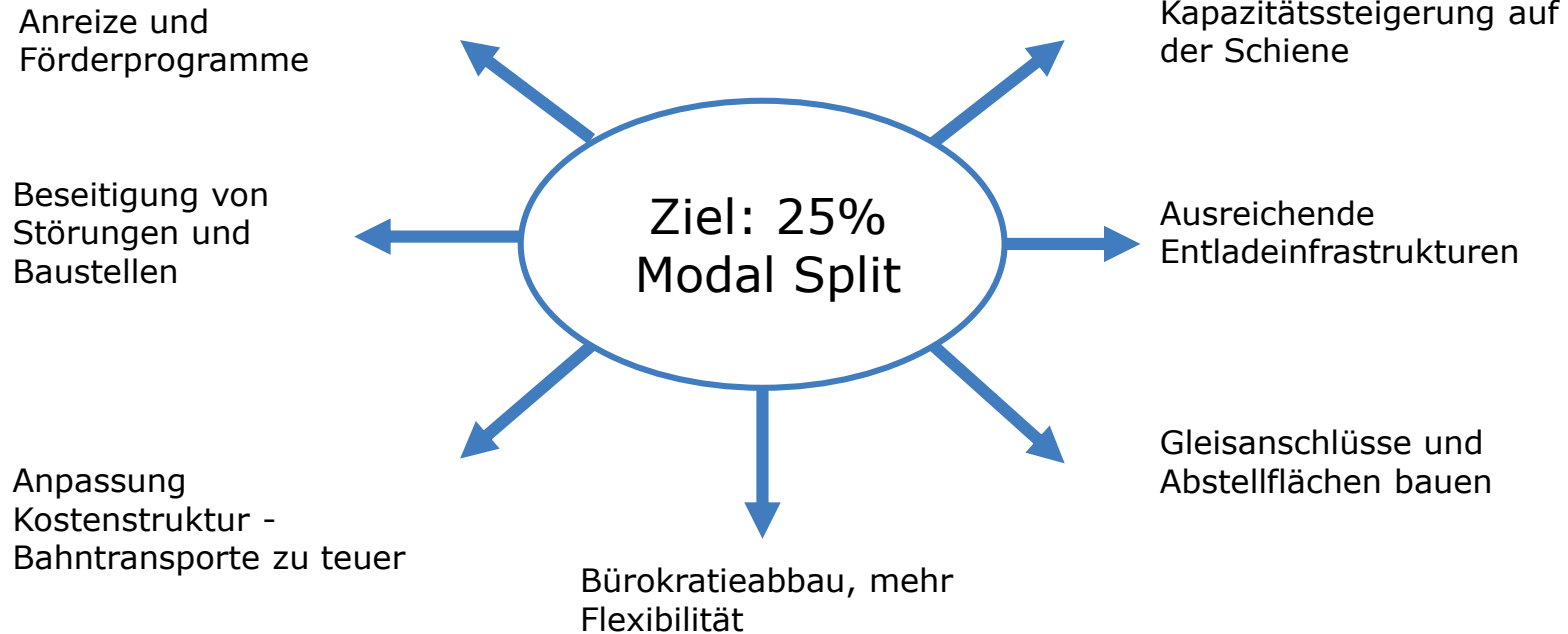
Kommentar der BNetzA:

Das Ergebnis unterstreicht, dass die Aussagen der aktuellen Verkehrspolitik im Hinblick auf eine Verkehrsverlagerung im Güterverkehr als unglaublich wahrgenommen werden. Es besteht weiterer Handlungsbedarf an Maßnahmen, um den Anteil des SGV am Modal Split nachhaltig zu steigern.

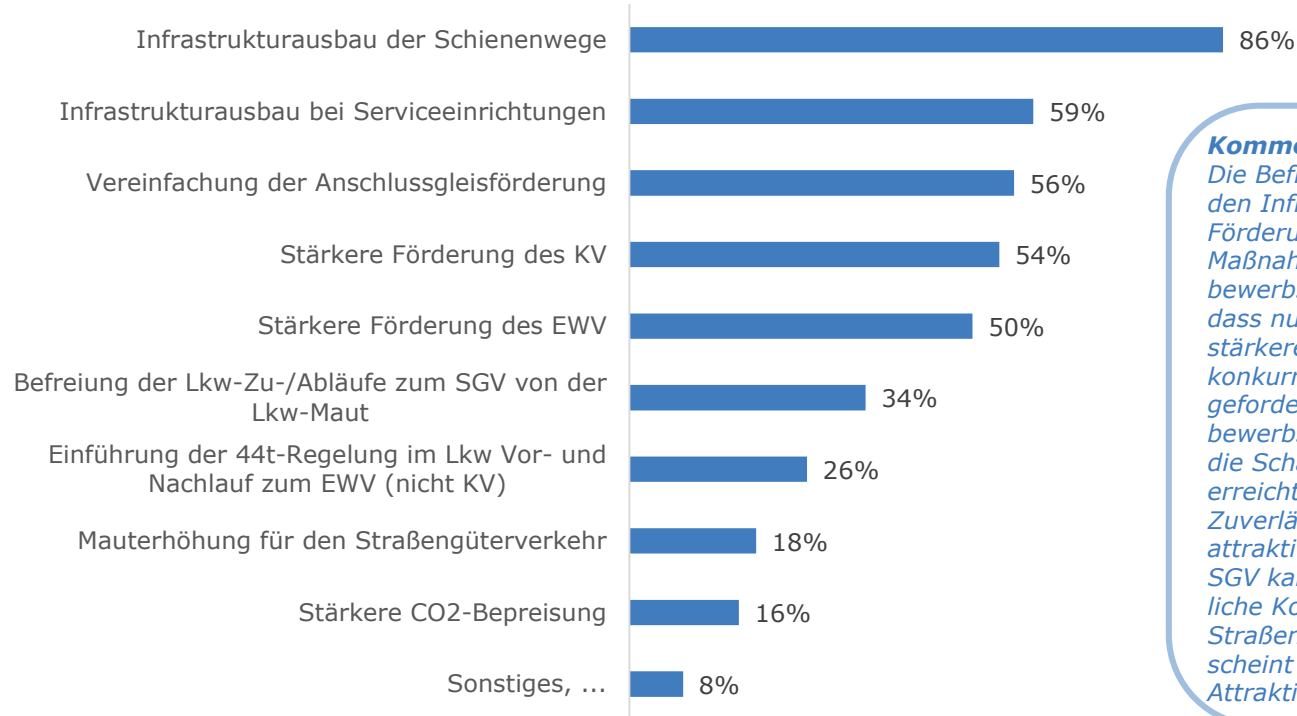
Welche Rahmenbedingungen müssen sich ändern, um das Ziel zu erreichen?



Die Teilnehmenden äußerten v. a. die folgenden Empfehlungen:



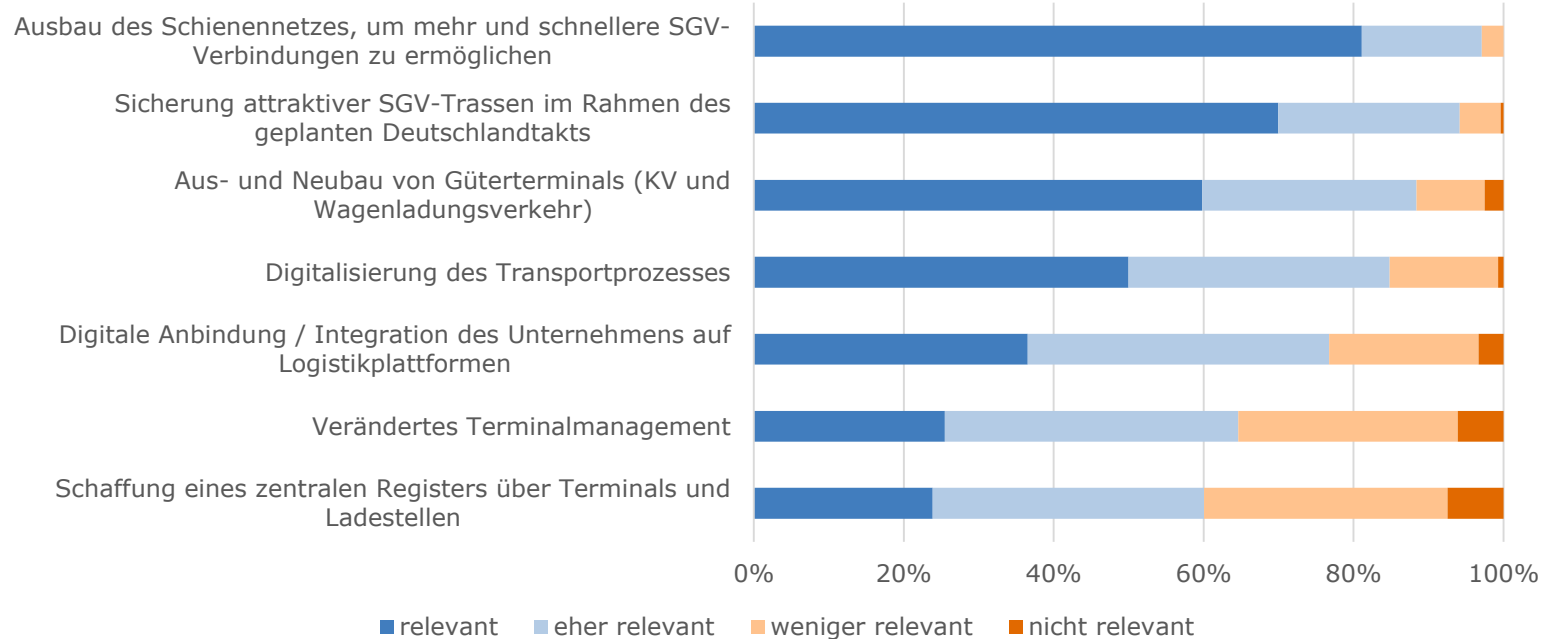
Welche Maßnahmen sollten Ihrer Meinung nach durch die Politik / Wirtschaft getroffen werden, um die Attraktivität des Schienengüterverkehrs zu steigern / die Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen? (Mehrfachauswahl war möglich)



Kommentar der BNetzA:

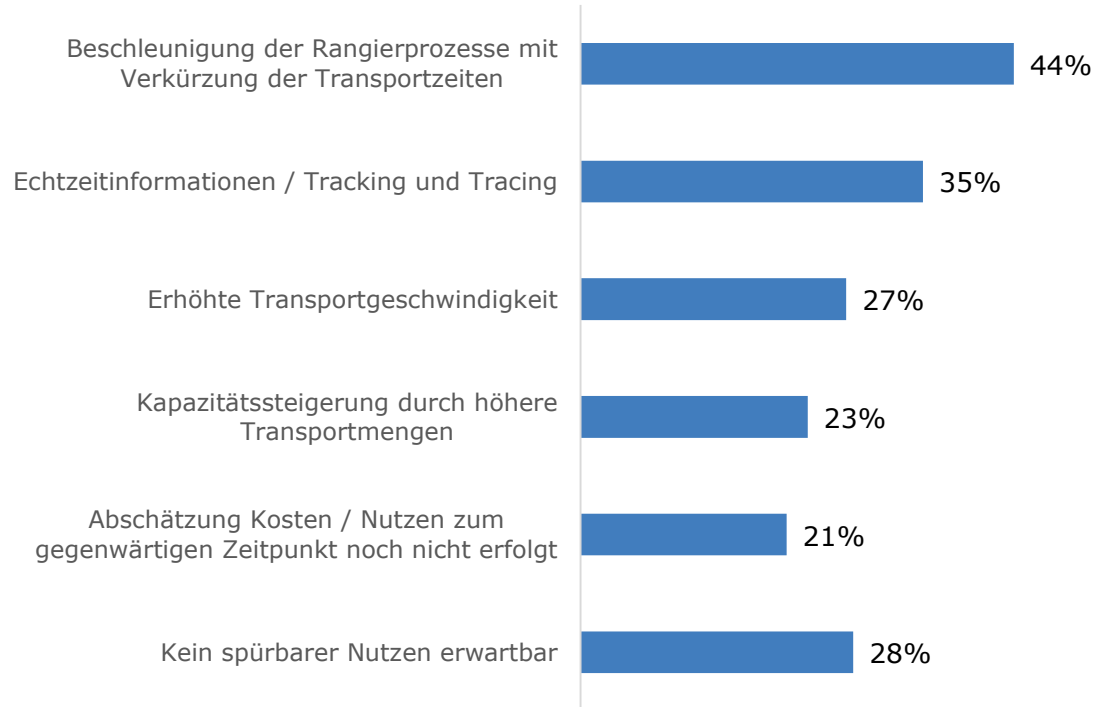
Die Befragten betrachten mehrheitlich den Infrastrukturausbau und die Förderung des SGV als notwendige Maßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit. Bemerkenswert ist, dass nur vergleichsweise wenig die stärkere finanzielle Belastung des konkurrierenden Straßengüterverkehrs gefordert wurde. Eine bessere Wettbewerbsfähigkeit kann besonders durch die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten erreicht werden. Damit steigt die Zuverlässigkeit, und das Angebot attraktiver Transportverbindungen im SGV kann zunehmen. Die ausschließliche Kostenanpassung zwischen dem Straßengüterverkehr und dem SGV scheint nicht ausreichend um die Attraktivität zu steigern.

Um mehr Güter auf die Schiene zu verlagern, wie bewerten Sie die folgenden Maßnahmen?



Insbesondere der Ausbau des Schienennetzes zur Schaffung schnellerer und vermehrter SGV-Verbindungen wird als entscheidend für die Verlagerung des Verkehrs angesehen. Im Rahmen der geplanten Umsetzung des Deutschlandtakts ist die Sicherung attraktiver SGV-Trassen von großer Bedeutung. Eine signifikante Mehrheit von 60% aller Befragten betrachtet den Ausbau und die Neuschaffung von Güterterminals als relevant. Aber auch unternehmerische Maßnahmen wie eine bessere Digitalisierung und ein verbessertes Management werden mehrheitlich als relevant erachtet.

Mit der Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) in Europa sollen die Rangierprozesse im Schienengüterverkehr erheblich beschleunigt und Transporte transparenter gestaltet werden. Welche Effekte haben für Ihr Unternehmen / für Ihre Verbandsmitglieder den größten Nutzen? (Mehrfachauswahl war möglich)



Kommentar der BNetzA:

Die Befragten sehen den größten Nutzen in der Beschleunigung der Rangierprozesse in Verbindung mit einer Verkürzung der Transportzeit. Durch schnellere und einfachere Rangierprozesse können zwei weitere Effekte erzielt werden: Es kann die Kapazität der Zugbildungsanlagen gesteigert und die Zahl der benötigten Mitarbeitenden gesenkt werden. Gerade in Zeiten des Fachkräftemangels kann die DAK einen Beitrag zur Sicherung des Rangierbetriebs leisten.



Was bedeutet Digitalisierung im Schienengüterverkehr für Ihr Unternehmen/Ihren Verband?

Der Begriff „Digitalisierung“ ist allgegenwärtig. Auch für die Eisenbahnverkehrsbranche wird dieses Thema als Relevant für die Zukunft angesehen. Oft wird die Digitalisierung als Möglichkeit der Kapazitätssteigerung der Eisenbahninfrastruktur gesehen, aber auch zur Beschleunigung von Prozessen und zur Generierung von Daten für nachgelagerte Systeme (z. B. Echtzeitdaten). Die hier in der Konsultation der Endkunden gestellte Frage ist zwar recht allgemein für dieses komplexe Thema gehalten; dennoch bietet sich dadurch die Möglichkeit für die Branche zu beschreiben, was sie sich unter „Digitalisierung im Schienengüterverkehr“ vorstellen.

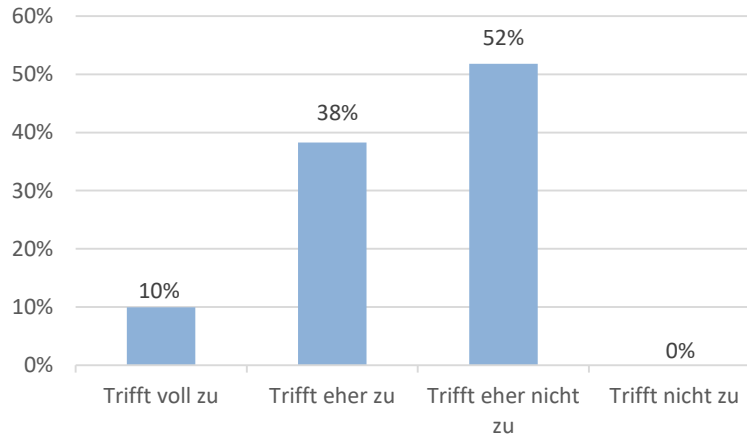
Der dabei mit Abstand am häufigsten genannte Begriff war „Transparenz“, teilweise alleinstehend, teilweise im Sinne von Sendungsverfolgung der transportierten Ware. In dem Zusammenhang wurde auch der Hinweis gegeben, dass die Schiene durch die Digitalisierung zu den bereits beim Verkehrsträger Straße vorhandenen Möglichkeiten aufschließen könne.

Ebenso häufig wurde die Erwartung geäußert, mit der Digitalisierung eine bessere Effizienz der Transportkette und einen höheren Informationsfluss „durch alle Systeme“ zu erreichen. Offenbar erhoffen sich die Befragten von der Digitalisierung vor allem eine Verbesserung im Bereich der Administration und weniger beim eigentlichen Transport.

Gelegentlich wurde die Ansicht geäußert, dass die Digitalisierung „keinen Nutzen“ bringe und Kosten verursache. Es wurde für den Schienengüterverkehr auch darauf hingewiesen, dass die Digitalisierung zwar wichtig sei, aber von Grund auf durchgehend umgesetzt werden müsse, also beginnend bei der Eisenbahninfrastruktur, um einen Nutzen zu generieren. Der Zustand im Status Quo wurde teilweise als „hybrid“ zwischen digitalisiert und herkömmlich betrieben beschrieben.

Insgesamt zeigt sich, dass die Digitalisierung für die Befragten mehrheitlich als vorteilhaft gilt. Möglicherweise ergibt sich aber auch die Herausforderung, mehr in einem Bottom-Up-Prozess die Belange der Branche mit einzubeziehen.

Wie bewerten Sie die Aussage, dass sich die Güterstruktur im Schienengüterverkehr stark verändern wird (z. B.: weniger Massengüter zugunsten kleinteiliger Güterstruktur)?

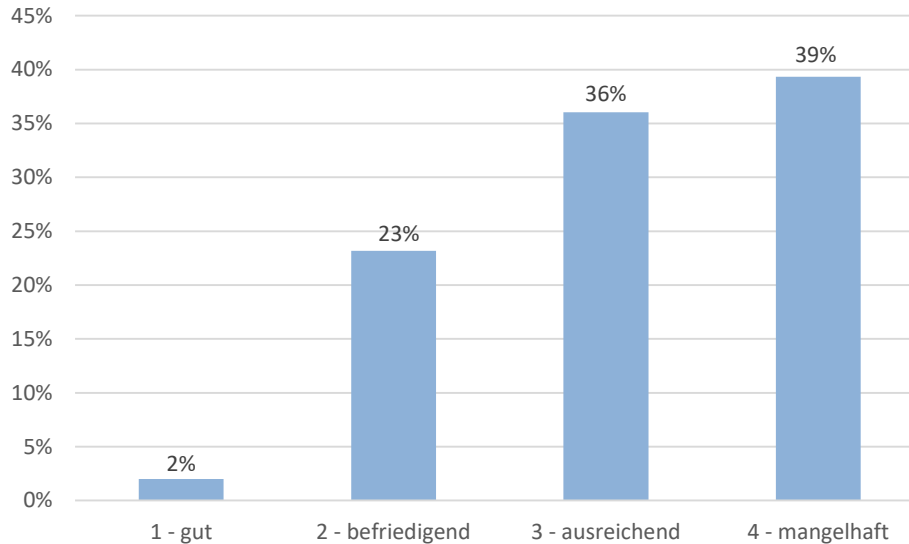


Eine knappe Mehrheit der Befragten ist der Ansicht, dass die Güterstruktur im SGV sich voraussichtlich nicht stark verändern wird. Lediglich 10% stimmen der Aussage einer starken Veränderung uneingeschränkt zu.

Kommentar der BNetzA:

In der „Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose“ für 2051 unterstellt der Bundesverkehrsminister einen Rückgang der Schiene beim Modal Split wegen der Änderung der Güterstruktur. Eine solche Änderung wird jedoch nur von knapp der Hälfte der Befragten angenommen. Vermutlich ist ein Teil des Wandels bereits erfolgt.

Wie bewerten Sie die Anpassungs- und Innovationsfähigkeit des Schienengüterverkehrs im Hinblick auf eine veränderte Güterstruktur?

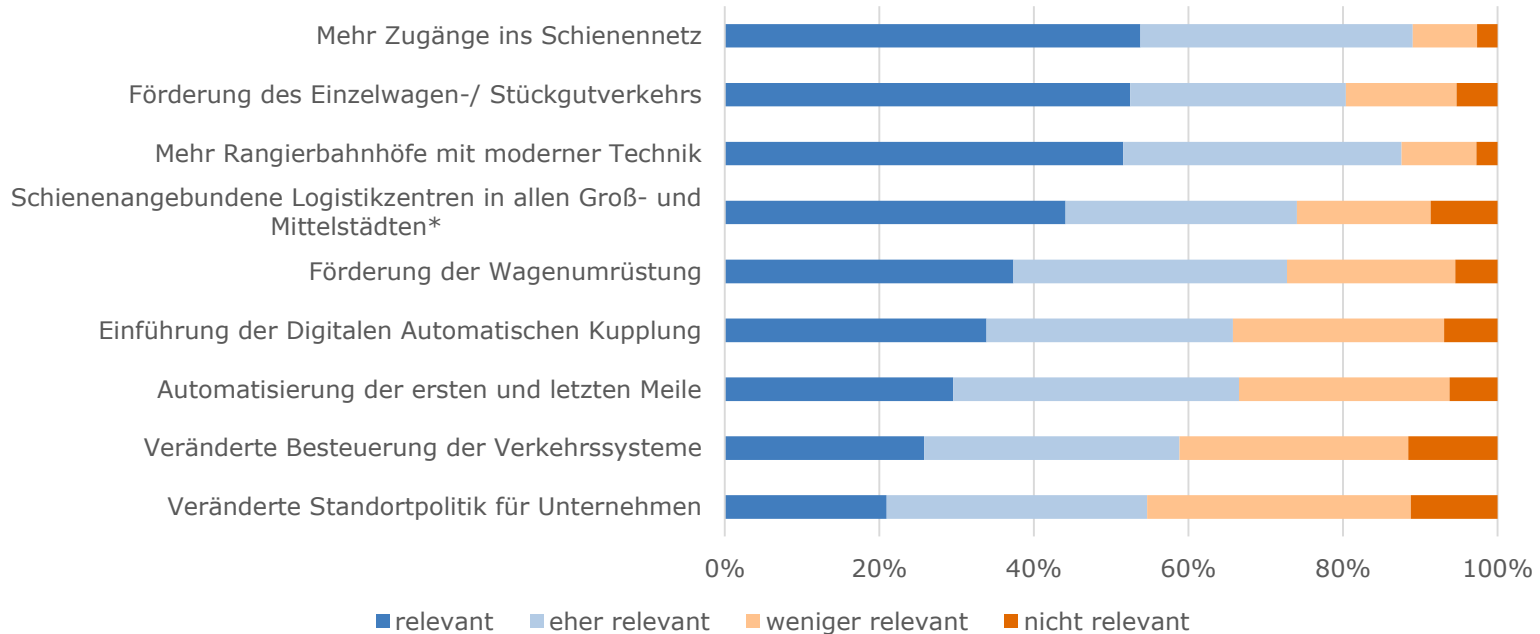


Die Innovationsfähigkeit wird von 75% der befragten Unternehmen / Verbände als eher begrenzt bewertet. Lediglich ein Viertel der Teilnehmenden sehen innerhalb des SGV eine befriedigende bis gute Innovations- und Anpassungsfähigkeit.

Kommentar der BNetzA:

Viele Kunden sind von Innovationsfähigkeit des Schienengüterverkehrs nicht überzeugt, daher besteht Handlungsbedarf. Die Rahmenbedingungen müssen durch Fördermaßnahmen und den Abbau von Innovationshemmnissen verbessert werden. Es ist zu überlegen, wie mit innovativen Verkehrs-/Standortortkonzepten und Technologien eine Anpassung an sich verändernde Rahmenbedingungen gelingen kann.

Welche Maßnahmen sind notwendig, um auf eine veränderte Güterstruktur zu reagieren?



* weiter mit E-Transportern und E-Lastenfahrrädern

Die Teilnehmenden bewerten besonders den Aufbau zusätzlicher Kapazitäten im Bereich der Schieneninfrastruktur und Serviceeinrichtungen als notwendig, um auf eine veränderte Güterstruktur reagieren zu können. Des Weiteren ist die Förderung des Einzelwagen- und Stückgutverkehrs und die Automatisierung / Digitalisierung des Schienengüterverkehrs wichtig.

Unter der Rubrik Sonstiges nannten die Teilnehmenden u.a.:

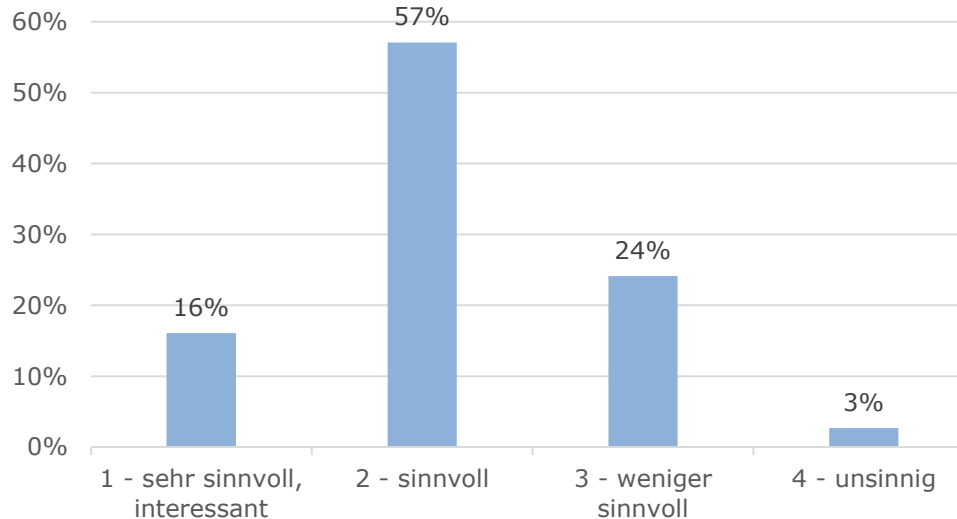
- Die Automatisierung der ersten und letzten Meile wird als Treiber, um die veränderte Güterstruktur positiv beeinflussen zu können, gesehen.

- Sie fordern eine höhere Flexibilität bei Volumenänderungen.

- Mehr Direktverbindungen zwischen den Güterverkehrszentren

- Erneuerung der Infrastruktur mit dem Ziel der Wettbewerbsfähigkeit und einer klimafreundlichen Logistik

Wäre die Einführung eines neues Markt- und Wettbewerbsmodells überlegenswert, z.B. als hub&spoke-System mit regelmäßigen, gesicherten Verbindungen über die Langdistanz?



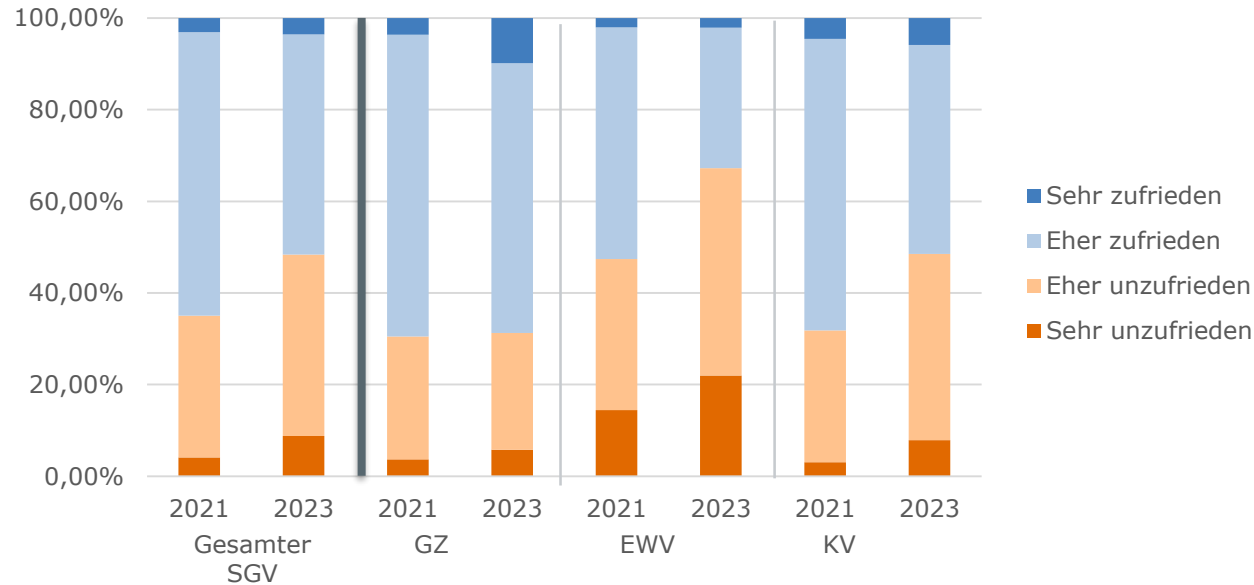
Über 70% der Befragten erachten die Diskussion eines neuen Wettbewerbsmodells für den SGV als sinnvoll bis sehr sinnvoll. Lediglich drei Prozent der Teilnehmenden lehnen die Diskussion über neue Marktkonzepte ab.

Kommentar der BNetzA:

Vor allem im Einzelwagenverkehr (EWV) dominiert innerhalb Deutschlands ein einziges Verkehrsunternehmen das System. EWV ist am schwierigsten zu organisieren. Es wäre deshalb dringend zu diskutieren, ob nicht andere Marktmodelle mit Ermöglichung von mehr Wettbewerb erfolgreicher sein könnten. Über 70% der Befragten wünschen sich eine solche Diskussion.

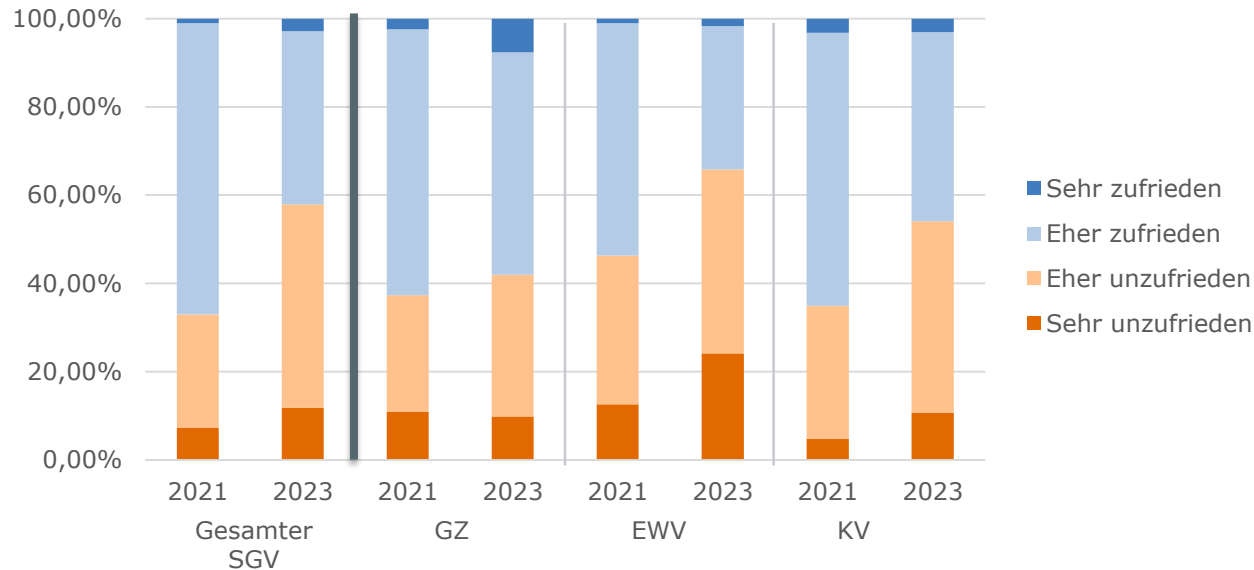
Bewertung des Eisenbahnmarktes

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



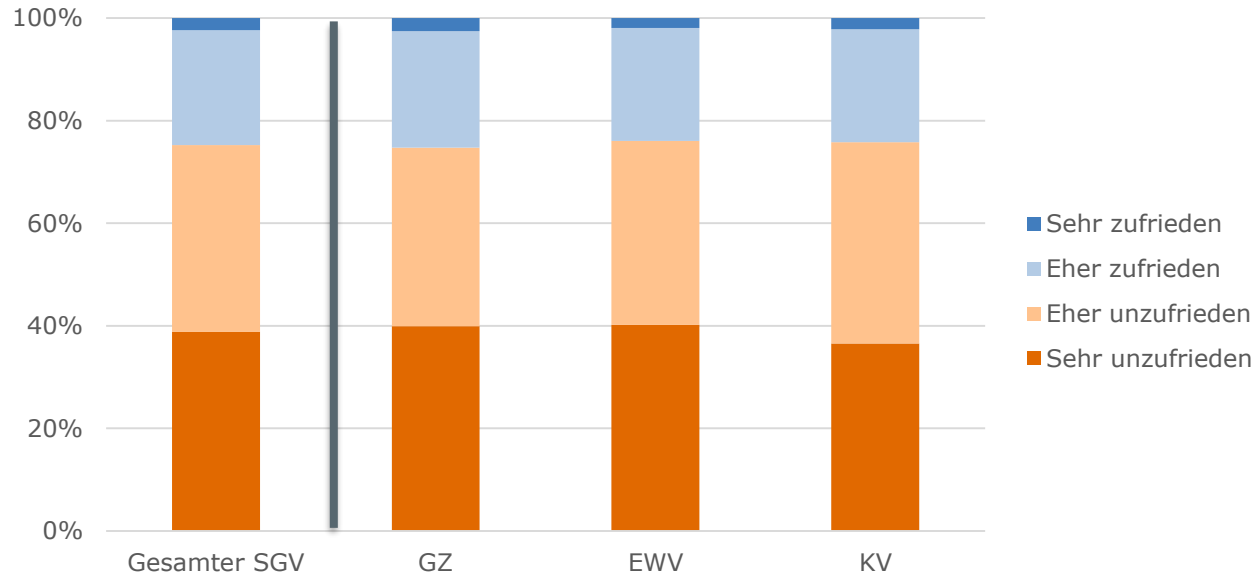
Die Zufriedenheit unter den Befragten im Hinblick auf die Transportzeiten im SGV hat in Summe abgenommen. Im Vergleich zur Endkundenbefragung in 2021 hat die Unzufriedenheit besonders im Segment des Einzelwagenverkehrs zugenommen.

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



Die Zufriedenheit der Befragten mit der Pünktlichkeit des SGV hat im Vergleich zu 2021 abgenommen. Knapp 60% sind eher bis sehr unzufrieden mit der Pünktlichkeit. Am stabilsten ist die Zufriedenheit der Teilnehmenden innerhalb des Ganzzugverkehrs; hier konnte sogar eine leichte Steigerung der sehr zufriedenen Teilnehmenden erreicht werden. Im Einzelwagenverkehr und dem Kombinierten Verkehr nahm die Unzufriedenheit dafür umso stärker zu.

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

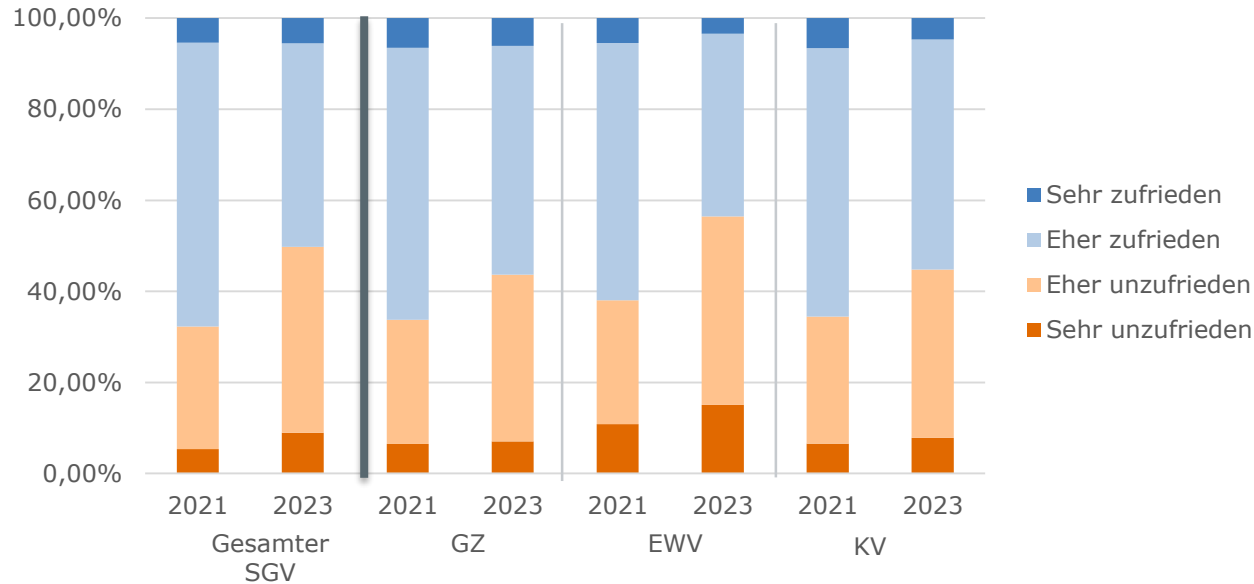


* Kein Jahresvergleich möglich, da 2021 andere Fragestellung

Eine beträchtliche Mehrheit, nämlich zwei Drittel der Befragten, äußert Unzufriedenheit hinsichtlich der gewährten Entschädigungen. Diese Unzufriedenheit erstreckt sich über alle Produktionsformen des SGV. Sie hat sich in den letzten zwei Jahren kaum verändert.

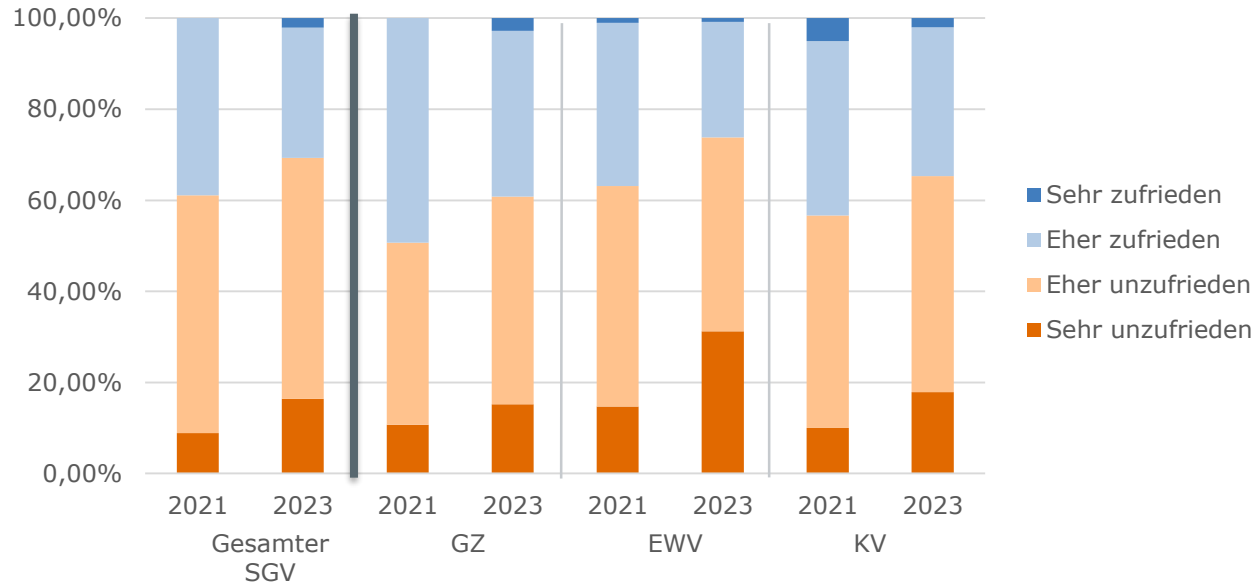


Wie zufrieden ist Ihr Unternehmen bzw. sind Ihre Mitgliedsunternehmen mit den Daten, die im Rahmen des Gütertransportes im Schienenverkehr zur Verfügung gestellt werden?



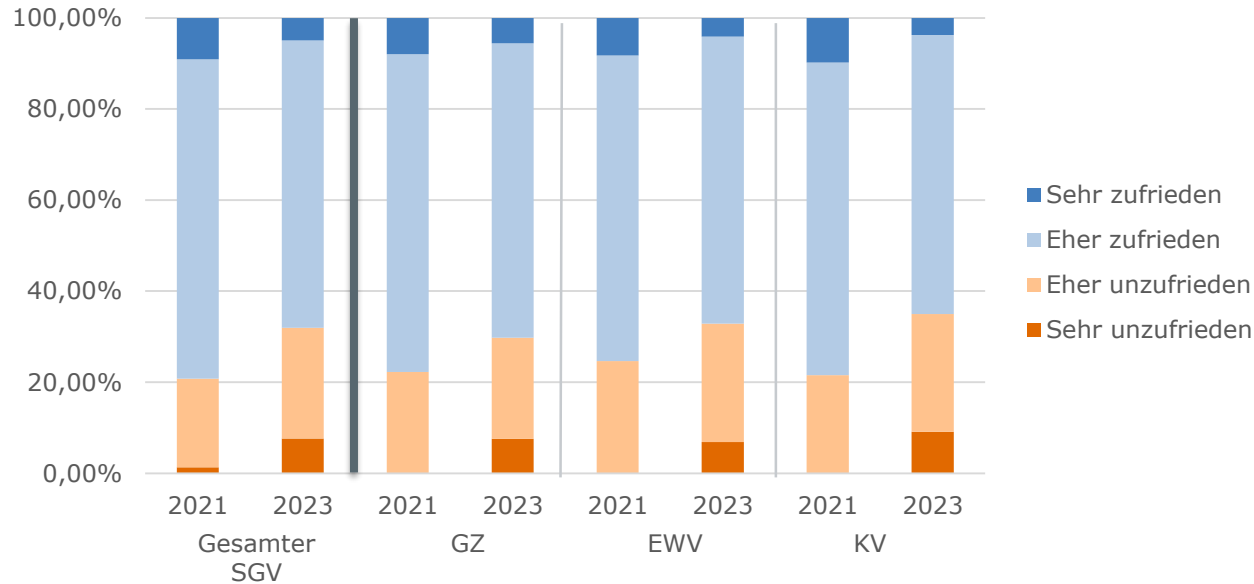
Die Zufriedenheit mit den bereitgestellten Daten liegt noch auf einem leicht positiv bewerteten Niveau. Im Vergleich zu 2021 hat sich die generelle Zufriedenheit mit der Datenbereitstellung jedoch verschlechtert. Besonders im Einzelwagenverkehr hat die Unzufriedenheit zugenommen. Die Unternehmen im SGV müssen aufpassen, den Anschluss an aktuelle Entwicklungen in der Verkehrswirtschaft bei digitalen Informationen nicht zu verlieren.

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



Die Zufriedenheit mit den Transportkosten im SGV ist über alle Produktionsformen gering. Im Einzelwagenverkehr ist die Unzufriedenheit im Hinblick auf die Transportkosten am stärksten ausgeprägt. Sie ist trotz der Fördermaßnahmen in den letzten Jahren weiter gesunken.

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



Etwa zwei Drittel der Teilnehmenden sind mit dem Güterschutz eher bis sehr zufrieden. Allerdings hat sich die Bewertung im Vergleich zum Jahr 2021 verschlechtert. Einige Befragte sind mittlerweile sehr unzufrieden mit dem Schutz der Güter. Dies kann als Frühindikator auf ein zukünftiges Problem hinweisen.



Kommentar der BNetzA:

Es ist auffällig, dass alle abgefragten Dimensionen im Kapitel „Bewertung des Eisenbahnmarktes“ im Vergleich zum Jahr 2021 von den Teilnehmenden schlechter bewertet wurden. Die Ergebnisse unterstützen die Aussagen aus den anderen Themengebieten. Im Hinblick auf die gewünschte Verlagerung von Gütern auf die Schiene ist das herausfordernd.

Aus den Antworten aus dem Kapitel „Verfügbarkeit des SGV“ geht hervor, dass viele Endkunden auf einen verlässlichen SGV angewiesen sind, um Produktionsketten aufrecht erhalten zu können. Ob das Prinzip der geringen Vorratshaltung in Zeiten von gestörten Lieferketten angebracht ist, wurde bereits hinterfragt. Die Konkurrenz des Straßenverkehrs setzt allerdings hier die Maßstäbe.

Besonders im Hinblick auf diesen Umstand ist die zunehmend schlechte Bewertung der Pünktlichkeit und der Transportzeiten im SGV schmerzlich. Für die aktuellen Produktionsketten sind zuverlässige und planbare Transportketten unabdingbar. Der von einer Vielzahl der Teilnehmenden geforderte Ausbau von Kapazitäten im Bereich der Schienen- und Terminalinfrastruktur sollte auch dem Ziel dienen, Transportketten stabiler und planbarer zu gestalten. Bei einer weiter steigenden Unzufriedenheit mit der Pünktlichkeit und den Transportzeiten besteht das Risiko, nicht nur keine neuen Kunden für den SGV zu gewinnen, sondern auch bereits vorhandene Kunden zu verlieren - ganz ohne eine sich verändernde Güterstruktur.

Bemerkenswert ist außerdem, dass die Zufriedenheit mit den zur Verfügung stehenden Daten ebenfalls abgenommen hat. Die von vielen Stakeholdern geforderte Digitalisierung scheint bisher keine messbaren Effekte auf die Bereitstellung der Daten innerhalb der Transportketten zu haben. Es ist an der Zeit, hierfür effektive und einfache IT-Lösungen zu finden, die einerseits den gewünschten Mehrwert bringen, die beteiligten Unternehmen bei der Implementierung aber auch nicht überfordern.

Welche Erkenntnisse liefern die Ergebnisse der Endkundenkonsultation 2023 im Schienengüterverkehr?

- 1. Ausbau der Infrastruktur:** Mangelnde Kapazitäten werden von den Befragten als wesentliches Hemmnis für die Nutzung des Schienengüterverkehrs (SGV) gesehen. Da von den Befragten explizit hier auch Serviceeinrichtungen genannt wurden, ist der Ausbau auch bei den Betreibern der Schienenwege außerhalb des DB-Konzerns zu fokussieren.
- 2. Ausrichtung der Fahrplankonstruktion:** Der SGV ist im Rahmen des Supply Chain Managements teilweise eng in die Produktionsprozesse eingebunden. Die zeitliche Variabilität der Fahrpläne des SGV ist daher begrenzt. Bei Engpässen der verfügbaren Infrastruktur, z. B. auf Überlasteten Schienenwegen oder bei Baustellenfahrplänen, ist darauf zu achten, dass die Bedürfnisse des SGV gegenüber anderen Verkehrsarten wie dem Schienenpersonenverkehr gewahrt bleiben.
- 3. Resilienzen im Bahnbetrieb:** Bei der Wahl des Verkehrsträgers hat die Verlässlichkeit des SGV keine Relevanz (mehr). Eigentlich sollte dies eine Kernkompetenz des SGV sein. Beim Ausbau der Infrastruktur und den Fahrplankonstruktionen sollte der Fokus nicht nur auf einer allgemeinen Erhöhung der Zugzahlen liegen, sondern auch Raum zum Ausgleich für Störungen des Bahnbetriebs geschaffen werden, sodass die Verlässlichkeit des SGV gesteigert werden kann.
- 4. Sicherung der Transportketten:** Auch bei länger andauernden Baumaßnahmen, z. B. bei der Sanierung des Kernnetzes, ist die Erreichbarkeit der Verloader zu gewährleisten. Selbst kurzfristige und kurzzeitige Unterbrechungen des Zugangs zum Schienennetz können für das produzierende Gewerbe problematisch sein.
- 5. Wirtschaftlichkeit und Marktmodell:** Der Schienenverkehr gilt zwar als positiv für die Umwelt, aber es fehlt häufig an der Wirtschaftlichkeit gegenüber der Straße. Eine reine finanzielle Förderung des SGV reicht möglicherweise nicht aus; vielmehr ist insbesondere im Einzelwagenverkehr eine Diskussion über das Marktmodell notwendig, um das Ziel eines Modal Split des SGV von 25% zu erreichen.



ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
EWV	Einzelwagenverkehr
GZ	Ganzzugverkehr
KV	Kombinierter Verkehr
SGV	Schienengüterverkehr
SPV	Schienenpersonenverkehr



Der Schienengüterverkehr kann das Rückgrat der Transportwirtschaft sein, braucht aber verbesserte Rahmenbedingungen.

Bundesnetzagentur – Abteilung 7

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