Sonderdruck

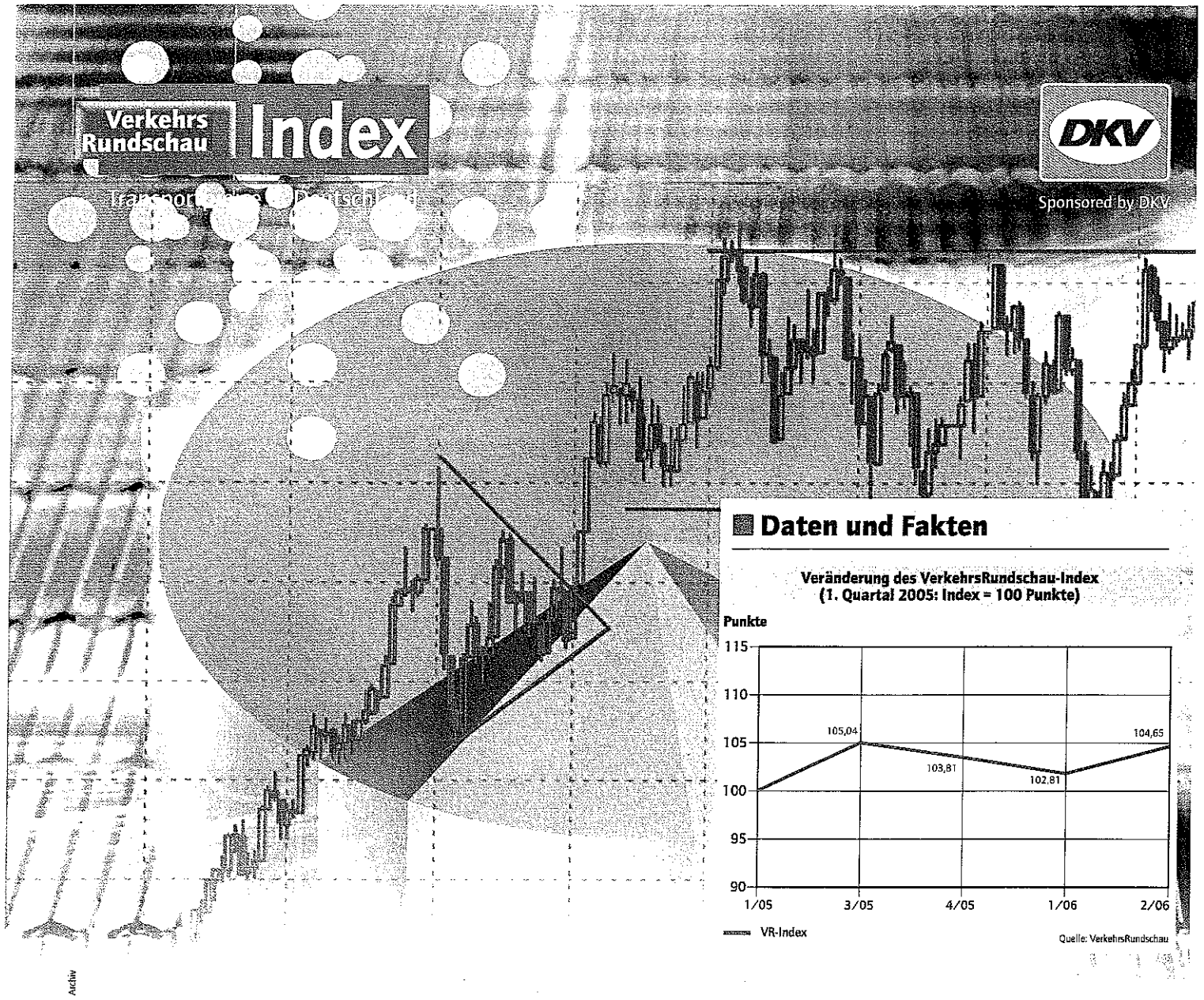
Stölzle, Wolfgang:

Transportpreise klettern

In: Verkehrsrundschau

60(2006)26

S. 24 - 30.



Archiv

Daten und Fakten

Veränderung des VerkehrsRundschau-Index (1. Quartal 2005: Index = 100 Punkte)

Quelle: VerkehrsRundschau

Transportpreise klettern

VerkehrsRundschau-Index Die Preise für Transportleistungen in Deutschland steigen. Das ist das Ergebnis der neuesten Erhebung des VR-Index, der von DKV gesponsert wird. Zeichnet sich damit ein neuer Trend ab? Oder handelt es sich nur um Strohfeuer, ausgelöst womöglich durch die Fußball-WM?

Von Wolfgang Stölzle

Bislang war es nur eine Vermutung zahlreicher Fachleute, bekräftigt durch Äußerungen von Marktteilnehmern. Jetzt wird es durch den VerkehrsRundschau-Index bestätigt: Laut der neuesten Befragung von Verladern und Transportdienstleistern sind die Preise im deutschen Straßengüterverkehr im zweiten Quartal 2006 gestiegen.

Gegenüber dem Basiswert aus dem ersten Quartal 2005 ist der Index um 4,65 Punkte geklettert. Damit wurde der leichte Aufwärtstrend des letzten Quartals jetzt deutlich beschleunigt: Allein binnen der vergangenen drei Monate ergab sich ein Anstieg um 1,84 Punkte (s. Grafik oben).

Doch was sind die Gründe dafür? Mit dieser Frage beschäftigte sich auch die Fachkonferenz „Auf den Preis kommt es an" Ende Mai. Auf der von der VerkehrsRundschau und dem Kühne-Institut für Logistik der Universität St. Gallen organisierten Veranstaltung wurden von den Praktikern und Verbandsvertretern als wichtige Ursache für den Preisanstieg immer wieder die anziehende Konjunktur und die damit verbundene hohe Nachfrage nach Frachtkapazitäten genannt. Die Folge: Laderaum wird zunehmend knapp, was ein Anstieg der Entgelte nach sich zieht, so die Argumentation (s. dazu auch VR 23, Seite 18).

Und in der Tat, die konjunkturelle Belebung ist in ausgewählten Branchen besonders spürbar. Dazu zählen beispielsweise die Bau- und die Getränkeindustrie, die metallverarbeitende sowie die chemische und die pharmazeutische Industrie. Diese Branchen sind auch im Index auf der Verladerseite stark vertreten.

Die Erhebung im Rahmen des VerkehrsRundschau-Index ermöglicht zudem einen genauen Blick in Teilsegmente. Demnach können durchgängig Preisanstiege im Vergleich zum ersten Quartal 2006 beobachtet werden. Im Teilsegment der Einzelpalette wird ein Indexwert von 99,94 Punkten ausgewiesen (s. Grafik Seite 28). Damit liegen die Preise zwar weiterhin minimal unter dem Basiswert vom 1. Quartal 2005. Aber es ist ein leichter Preisanstieg gegenüber dem ersten Quartal 2006 (Indexwert 98,94 Punkte) zu verzeichnen. Dem vorliegenden Trend wird demnach weiter gefolgt.

Bei Teilladungen lassen sich die größten Preisanstiege verzeichnen. Bei Komplettladungen wurde dagegen nur ein vergleichsweise geringer Anstieg der Preise ermittelt. Offenbar ist dieses Segment vom derzeitigen Konjunkturhoch am Markt noch nicht in vollem Umfang erfasst. Laufende Kontrakte mit fixierten Preisen könnten ein Indiz dafür sein, dass hier Verzögerungseffekte dämpfend wirken.

Den Trend zu höheren Preisen hat im Übrigen auch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) in seinem jüngst veröffentlichten Marktbeobachtungsbericht festgestellt. Die Experten aus der Kölner Behörde zeigten sich jedoch vorsichtig und sprachen angesichts der zunehmenden Nachfrage davon, dass damit die Grundlage für Umsatzsteigerungen geschaffen seien – ohne Preiserhöhungen ausdrücklich zu erwähnen (s. VR 25, Seite 23).

Bezogen auf die Entfernungen lassen sich ein Preis- und Mengenzuwachs beim nationalen Nahverkehr ebenso wie beim nationalen Fernverkehr beobachten – eine Entwicklung, die auch durch das Transportmarktbarometer von ProgTrans bestätigt wird. Die Befragung zur Erhebung des VerkehrsRundschau-Index lassen noch detaillierte Aussagen zu den verschiedenen Entfernungsklassen zu. Demnach scheinen derzeit ausgewählte Distanzen von besonders hohen Preisanstiegen betroffen zu sein (s. linke Grafik Seite 27). Der größte Preissprung wird auf kurzen Strecken verzeichnet. Bei Transporten über 50 km ergeben sich Preisanstiege mit einem Indexwert von knapp 119 Punkten (Basiswert: 1. Quartal 2005 = 100). Bei 75 km und 100 km liegen die Preise jetzt auf rund 112 Punkten beziehungsweise 111 Punkten. Auf langen Distanzen von 400 km und 600 km fällt der Anstieg der Preise mit rund 102 Punkten dagegen recht gering aus.

Die Transportpreise sind vor allem auf kürzeren Strecken gestiegen



Archiv

Hat den Index entwickelt und kommentiert die Ergebnisse für die VerkehrsRundschau: Prof. Wolfgang Stölzle von der Uni St. Gallen

Der Quartalsvergleich verdeutlicht die kurzfristige Entwicklung besonders gut: Der Anstieg bei Entfernungen von 50 km beträgt rund 12 Punkte, bei 75 km beziehungsweise 100 km immerhin noch 3 beziehungsweise 4 Punkte. Bei den 400-km- und 600-km-Distanzen hat sich binnen dreier Monate eine Veränderung um 1 beziehungsweise 2 Punkte eingestellt. Dies offenbart eine besonders sensible Reaktion bei den regionalen Sammel- und Verteilerverkehren. Möglicherweise werden die knappen Transportkapazitäten von den Logistikdienstleistern den ökonomisch attraktiveren, längeren und zudem häufig einfacher zu disponierenden Distanzen zugewiesen, so dass sich die Engpässe bei den kurzen Distanzen krasser auswirken und in überdurch-

Die Highlights des VerkehrsRundschau-Index

Konjunkturhoch sorgt für höheres Preisniveau

- Der VR-Index ist im zweiten Quartal 2006 gestiegen. Nach 102,81 Punkten im ersten Quartal 2006 liegt er jetzt bei 104,65 Punkten.
- Eine Ursache für den Preisanstieg hängt mit der hohen Nachfrage nach Laderaum zusammen. Von der anspringenden Konjunktur werden also sowohl die Transportpreise wie auch die -mengen erfasst.
- Für Teilladungen sind die Frachtraten im 2. Quartal 2006 am stärksten gestiegen. Die Preise für Paletten und Komplettladungen haben sich hingegen nur leicht erhöht.
- Was die weitere Entwicklung betrifft, so geht die Mehrheit der Befragten davon aus, dass die Preise für nationale Transporte auch im kommenden Jahr steigen werden. *(cd)*

Hintergrund

Mitmachen beim VR-Index

Sie sind Logistikdienstleister oder Verlader und wollen auch mitmachen beim VerkehrsRundschau-Index? Dazu haben Sie demnächst Gelegenheit. Sie brauchen sich nur an das Meinungsforschungsinstitut Kleffmann wenden, dass dann auf Sie zukommt und die weiteren Voraussetzungen für eine Teilnahme mit Ihnen bespricht. Mehr erfahren Sie in der VR 28 vom 14. Juli. So viel vorab: Das Mitmachen wird mit einer Überraschung belohnt. *(cd)*

Hintergrund

Was man zur Erhebungsmethodik wissen muss

Wer wurde befragt?
Es haben sich an der Befragung im zweiten Quartal 2006 116 Logistikdienstleister und 121 Verlader beteiligt. Damit ist die Gesamtzahl der Unternehmen auf demselben Niveau wie im ersten Quartal 2006. Die Wiederbefragungsquote lag bei 77 Prozent und drückt damit eine große Kontinuität bei den Teilnehmern aus.

Bei den Logistikdienstleistern erbringen mehr als 90 Prozent neben der Vermittlung von Transporten auch Transportleistungen mit dem eigenen Fuhrpark – allerdings in unterschiedlichem Umfang. Deutlich mehr als 60 Prozent der Dienstleister beschäftigen bis zu 50 Mitarbeiter und gelten damit als typische kleine und mittelständische Betriebe. Fast alle der befragten Logistikdienstleister transportieren Komplett- und Teilladungen ebenso wie Einzelpaletten.

Die im Panel engagierten Verlader verteilen sich auf unterschiedliche Branchen. Besonders stark sind der Handel und die metallverarbeitende Industrie, etwas schwächer der Maschinenbau und die chemische Industrie vertreten.

Welche Transporte wurden abgefragt?
Die so genannten Referenzaufträge beziehen sich auf unspezifische, palettierbare Transportgüter, die keine besondere Handhabung verlangen. Als Einflussgrößen auf die Preisgestaltung werden berücksichtigt:

- Entfernung des Transportauftrags;
- Sendungsgröße;
- Quell- und Zielraum – Transporte innerhalb und zwischen den Ballungsgebieten;
- Art des Vertragsverhältnisses zwischen Verlader und Transporteur – keine langfristigen Kontrakte;
- Aufträge ohne eine Rückfracht. Der Preisindex konzentriert sich auf Transporte innerhalb Deutschlands. Eine Ausweitung auf internationale Verkehre ist vorgesehen.

Wie häufig erscheint der Index?
Die Daten werden vierteljährlich erhoben, ausgewertet, in der Verkehrs-Rundschau veröffentlicht und von Experten kommentiert. Die nächste Ausgabe des Index erscheint Ende September 2006. *(Tina S. Placzek)*

schnittlichen Preissprüngen niederschlagen.

Wer profitiert nun von der aktuellen Entwicklung? Momentan sind bei den Logistikdienstleistern diejenigen Anbieter im Vorteil, denen zumindest in einem gewissen Umfang eigene Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Denn sie können die höheren Marktpreise direkt in eine komfortablere Marge umsetzen. Spediteure ohne eigene Kapazitäten tun sich dagegen schwerer. Sie bringen aufgrund des knappen Laderaums ihre Aufträge bei fehlenden Kapazitäten nur schwer im Markt unter. Zudem müssen sie den Transportunternehmen höhere Entgelte entrichten, so dass für die Spediteure allenfalls ein gedämpfter positiver Effekt auf die Margen eintritt.

Bei den Logistikdienstleistern bieten derzeit bei allen Sendungsumfängen die größeren Unternehmen relativ gesehen die günstigsten Preise an. Dies gilt insbesondere für Sammelgutverkehre, wo die größeren Transportunternehmen ihre Netze zur Bündelung einsetzen können. Die kleineren Anbieter sind demgegenüber insbesondere bei Teil- und Komplettladungen immer noch vergleichsweise preisattraktiv. Sie nutzen jedoch momentan stärker die nun vorhandenen Spielräume für Preiserhöhungen aus.

Auf der Verladerseite hat sich wenig verändert: Hier bezahlen Industrie- und Handelsunternehmen mit einem kleinen Sendungsvolumen im Schnitt die höchsten Preise, und zwar über alle Sendungsgrößen und alle Distanzen. Denn Preisnachlässe werden in aufkommensstarken Zeiten – wenn überhaupt – nur für größere Volumina gewährt.

Dass eine solche nachfrageintensive Zeit zumindest in diesem Ausmaß nicht erwartet wurde, zeigen auch die im Rahmen der VR-Index-Erhebung abgefragten Erwartungen. So rechneten vor gut einem Jahr die Hälfte der Akteure mit einem moderaten Anstieg des nationalen Transportaufkommens binnen Jahresfrist. Im ersten Quartal 2006 gingen sogar 77 Prozent davon aus, dass sich im nächsten Quartal keine Änderungen des Aufkommens ergeben würden.

Die derzeitige Lage mit den vollen Auftragsbüchern bleibt nicht ohne Folgen für die kurzfristigen Mengenerwartungen. Derzeit rechnen 51 Prozent der befragten Unternehmen mit einem weiteren moderaten bis deutlichen

Ende des Booms nicht in Sicht: Es wird weiterhin mit einem Wachstum gerechnet

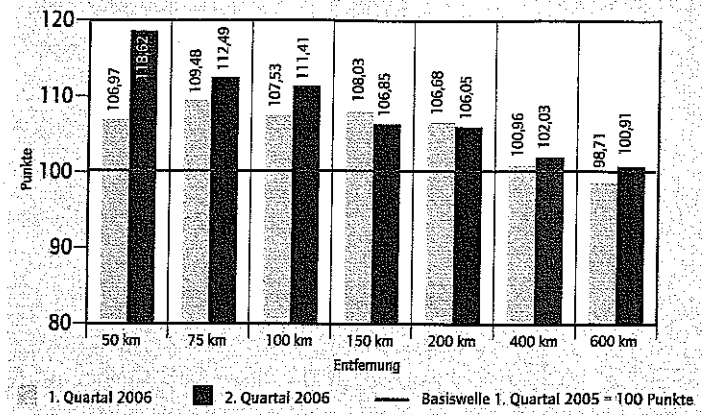
Wachstum. Knapp 60 Prozent der Akteure bestätigen diesen Trend auch binnen Jahresfrist.

Wie beim Aufkommen, so sind die Befragten auch hinsichtlich der Preisentwicklung überrascht worden. Die realisierte Preissteigerung von 1,84 Punkten gegenüber dem letzten Quartal wurde nur von weniger als der Hälfte der Befragten (44 Prozent) erwartet. Ein Jahr zuvor sind lediglich knapp 40 Prozent der Befragten von Preisänderungen für den jetzigen Befragungszeitraum ausgegangen. Die Mehrheit rechnete hingegen sowohl kurz- als auch mittelfristig mit konstanten Preisen.

Den aktuellen Anstieg des Transportaufkommens und damit auch der Preise haben also die meisten Befragten nicht erwartet. Zu diesem Mangel an Transparenz passt, dass offenbar auch die Ursachen der Preissteigerung für die Akteure auf dem Transportmarkt nicht eindeutig sind. So wird zwar immer wieder die durch den Winter aufgestaute

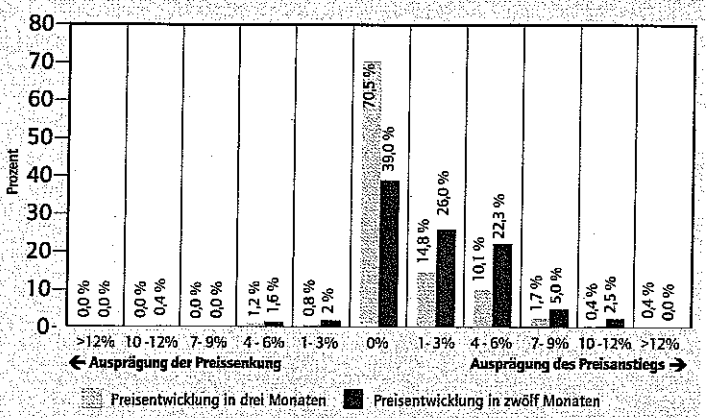
Daten + Fakten

Wie haben sich die Preise in den Entfernungsstufen verändert?



Auf kurzen Distanzen sind die Preise im Vergleich zur Basiswelle 1/05 stärker gestiegen. Einbußen gab es auf den langen Strecken. Diese Aufträge sind aber stärker im Index vertreten und haben daher einen größeren Einfluss auf den Gesamtindex.

Welche Preisveränderungen werden in den nächsten drei und zwölf Monaten erwartet?



Ein aus den letzten Quartalen bekanntes Bild: Kurzfristig rechnen die meisten Teilnehmer mit keinen Preisveränderungen. Für die nächsten zwölf Monate gehen allerdings 55,8 Prozent der Befragten von Preissteigerungen aus.

QUALCOMM

Natürlich!
Ihre Fahrer sind allesamt Engel.



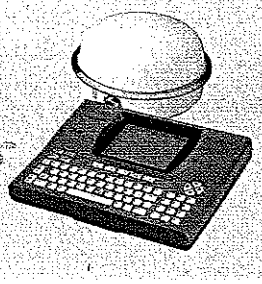
Trotzdem steht Eines fest: Wissen bedeutet Einfluss. Wissen, wo Ihre Fahrzeuge sind. Wissen, was Ihre Fahrer leisten und wie Sie diese Leistung optimieren können. QUALCOMM ermöglicht Ihnen jederzeit den Einblick in Ihre Betriebsprozesse.

Nehmen wir das HourTRACS-System. Mit dieser Software verfügen Sie, wann immer Sie wollen, über die aktuellen Lenkzeitprofile Ihrer Fahrer. So können Sie Ihr Personal optimal einsetzen. Diese Informationen lassen sich problemlos in Ihre Betriebssoftware integrieren und in Ihre Lohn- und Gehaltsabrechnungssoftware.

Immer mehr Speditions- und Logistikunternehmen werden sich der Tatsache bewusst, dass man nur wettbewerbsfähig bleibt, wenn man die Kapazitätsauslastung erhöht. Darum haben wir in Europa bereits mehr als 250 Kunden mit über 38.000 Einheiten ausgestattet. QUALCOMM garantiert Festpreise bei den Kommunikationsgebühren europaweit. Keine variablen Kosten – Keine bösen Überraschungen.

Möchten Sie vielleicht doch etwas ganz Erstaunliches über Ihre Fahrer erfahren? Rufen Sie uns an unter 0251 609 73 0 oder besuchen Sie www.qualcomm-europe.com. Dort können Sie sehen, dass Ihre Fahrer im tiefsten Inneren tatsächlich wahre Engel sind!

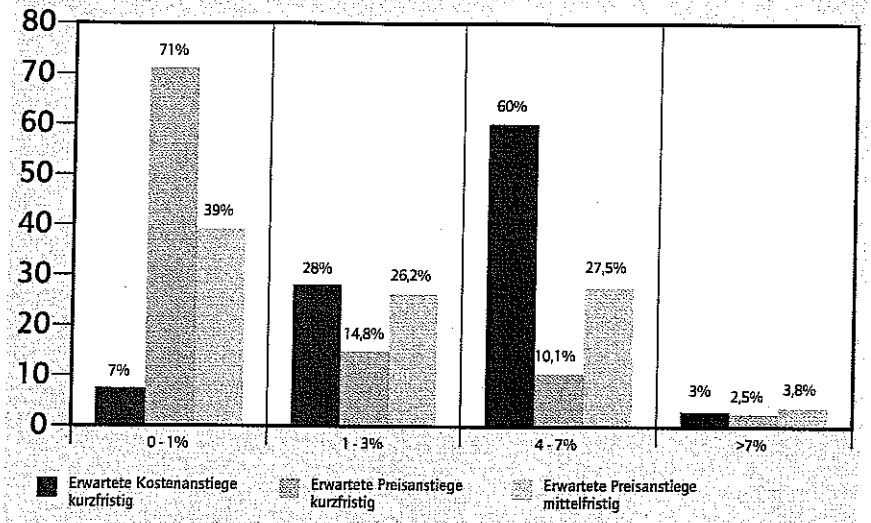
Part of your fleet.
Part of your future.™



EutelTRACS
MOBILE COMMUNICATIONS SYSTEM

Daten und Fakten

Dienstleister in der Klemme: Kosten sollen stärken steigen als die Transportpreise



Die Zeiten für die Logistikdienstleister bleiben schwierig. Fast zwei Drittel von ihnen erwartet kurzfristig einen Kostenanstieg in Höhe von mehr als vier Prozent. Mit diesem Tempo können die Preise jedoch nicht mithalten, so zumindest die Erwartung der meisten Dienstleister. Kurzfristig rechnen nur 12,6 Prozent damit, dass die Transportentgelte um mehr als vier Prozent klettern werden. Etwas zuversichtlicher zeigen sich die Dienstleister für den mittelfristigen Zeitraum. Fast ein Drittel geht davon aus, dass die Transportpreise um mehr als vier Prozent steigen werden. *(ws)*

jetzt realisierten Preis- und Mengenanstieg die befragten Unternehmen sich mit ihren Prognosen eher zurückhalten. Eine Rolle spielt dabei sicherlich, dass sich nach Meinung von Experten derzeit nicht abschätzen lässt, ob der Nachfrageanstieg nachhaltiger Natur ist oder eher ein Strohfeuer, das in Kürze erloschen sein wird.

Das mag auch ein Grund sein, warum es trotz der mit der wirtschaftlichen Dynamik verbundenen hohen Nachfrage nach Transportraum nicht zu einem kurzfristigen Zukauf von LKW

Vielen Dienstleistern fehlt angesichts knapper Margen das Geld für den LKW-Kauf

gekommen ist, der die angespannte Situation am Frachtmarkt spürbar abmildern könnte. Ein kurzfristiges Aufstocken des Fuhrparks bei den Logistikdienstleistern steht offenbar nur bedingt zur Debatte. Dies mag zum einen an einer gewissen Skepsis der Dienstleister liegen, ob der Nachfrage- und auch der Preisanstieg über eine längere Zeit anhalten. Angesichts der eher mageren Margen stehen auch nicht sofort Gelder für größere Investitionsvolumina zur Verfügung. Schließ-

Nachfrage als ein Auslöser genannt. Als Gegenargument wird jedoch eingeworfen, dass eine solche Entwicklung regelmäßig im Frühjahr zu beobachten ist und daher keine Erklärung für den Boom sei.

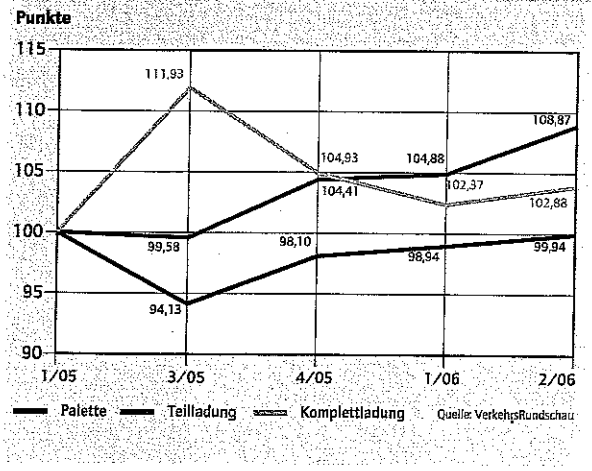
Auch die typischen Preistreiber des letzten Jahres, die Dieselpreise und die Mautbelastung, stehen kaum mehr als Verursacher des Preisanstiegs in der Diskussion. Denn diese Kostenkategorien sind in den letzten Monaten nahezu konstant geblieben. Für die Zukunft rechnet der Markt allerdings mit deutlichen Kostensteigerungen, so dass die Entwicklung dieser beiden Einflussgrößen weiterhin zu beachten ist.

Angesichts solcher Unsicherheiten ist es interessant, wie die Marktteilnehmer die weitere Entgeltentwicklung einschätzen. Und da scheint sich die derzeitige Situation nicht auf die Erwartungen auszuwirken. So rechnen für die kommenden drei Monate 71 Prozent der Befragten mit keinen weiteren Veränderungen bei den Transportpreisen. Nur noch eine Minderheit – ein Viertel der Befragten – geht von steigenden Preisen aus.

Die Umkehr der bisher vorherrschenden Erwartungen überrascht zunächst. In Diskussionen mit Betroffenen wird häufig die Unsicherheit über die zukünftige Entwicklung ins Feld geführt, so dass beim

Daten und Fakten

Veränderung des VerkehrsRundschau-Index (1. Quartal 2005: Index = 100 Punkte)



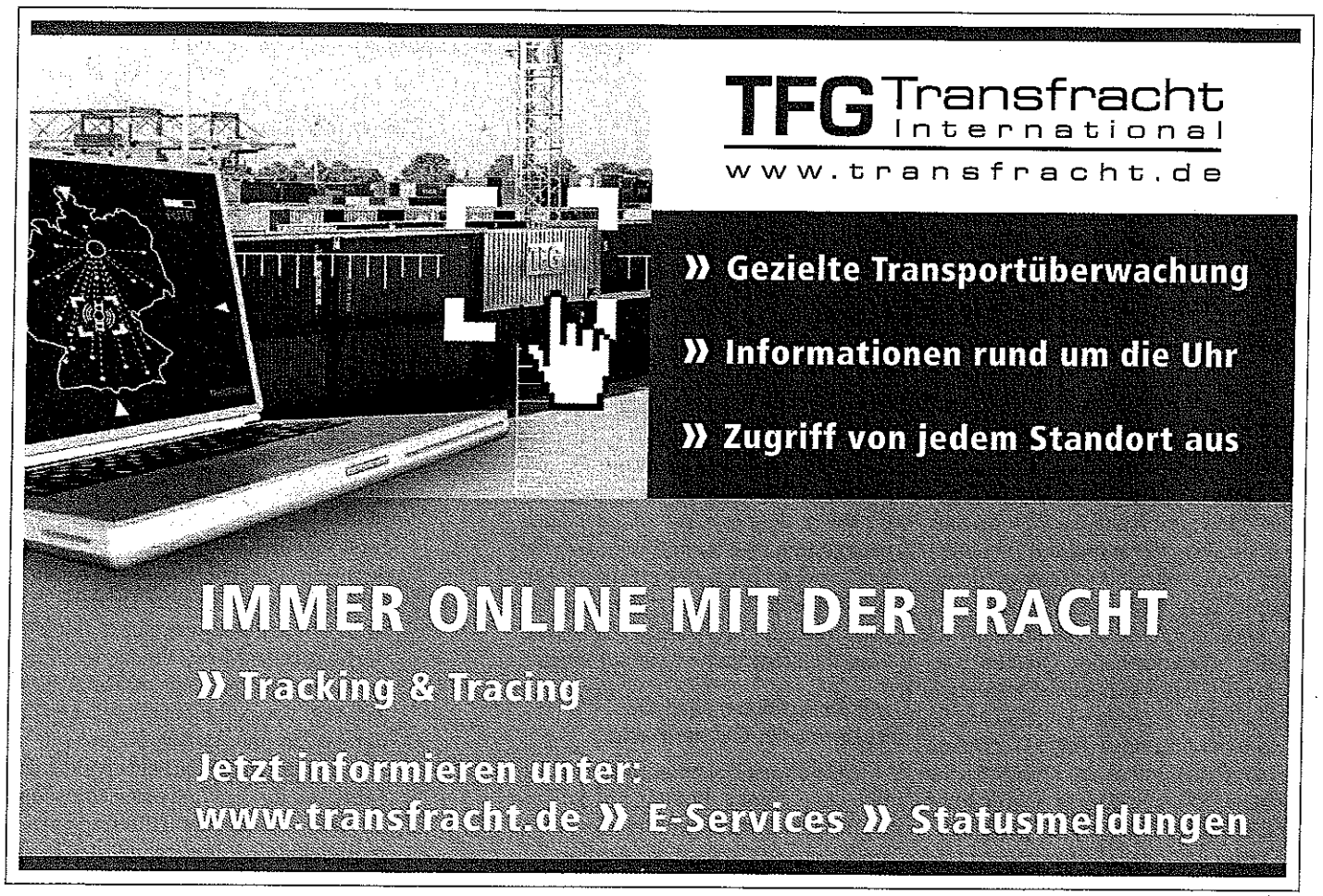
lich hat sich die Nachfrage auf den internationalen Strecken bereits im letzten Herbst deutlich belebt. Das Anziehen der Konjunktur in den europäischen Nachbarländern führt dazu, dass sich die ausländischen Dienstleister nicht noch stärker auf den internationalen Relationen engagieren. Daher werden keine zusätzlichen Kapazitäten in den deutschen Markt bereitgestellt. Im Panel decken immerhin 70 Prozent der Logistikdienstleister bis zu 50 Prozent ihres Geschäfts auf internationalen Relationen ab.

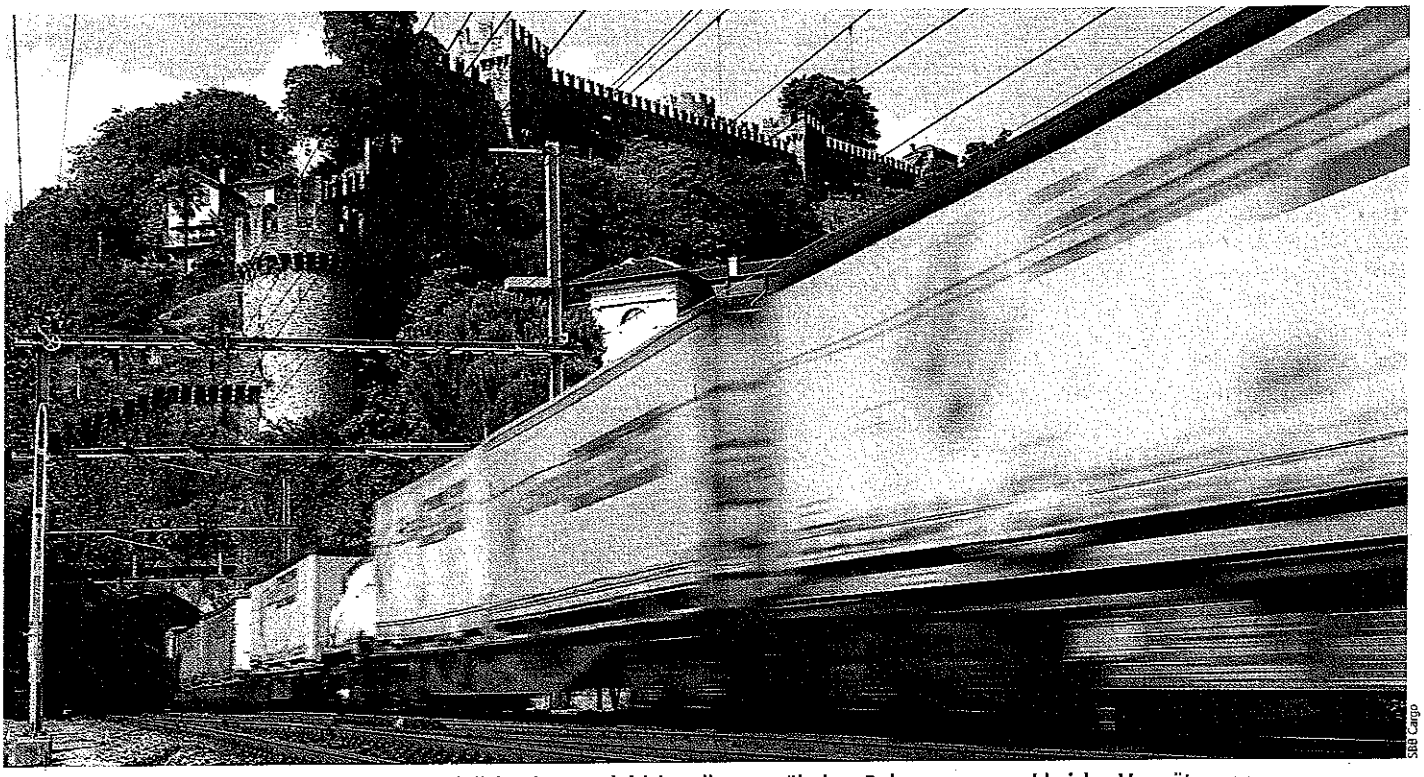
Mittelfristig prognostizieren die meisten Befragten (57 Prozent) jedoch überwiegend wieder geringe bis mäßige Preisanstiege. Nur noch knapp 40 Prozent erwarten demgegenüber keine Veränderungen. Damit ähneln diese Einschätzungen in ihrer Tendenz denen der vergangenen Quartale.

Wie bei jeder Erhebungsrunde, so gibt es auch diesmal eine Frage zu einem besonderen Thema. Diesmal wurden die Logistikdienstleister danach befragt, mit welchen Kostensteigerungen sie im zweiten Halbjahr 2006 rechnen. Die Ergebnisse erlauben eine interessante Gegenüberstellung mit den erwarteten Preisentwicklungen. So wird mehrheitlich (60 Prozent) im nächsten halben Jahr mit Kostensteigerungen in Höhe von 4 bis 7 Prozent gerechnet, während die meisten Akteure kurzfristig (71 Prozent) und auch mittelfristig (39 Prozent) von konstanten Preisen ausgehen (s. Grafik Seite 28). Mittelfristige Preissteigerungen von 1 bis 3 Prozent und ebenso von 4 bis 7 Prozent stehen im Kalkül jeweils eines guten Viertels der Befragten. Offenbar herrscht am Markt eine recht verhaltene Einschätzung vor, Kostensteigerungen demnächst auch in Preisanpassungen umsetzen zu können.

Die Ursachen des Booms: Nur ein durch die Fußball-WM entfachtes Strohfeuer?

Fazit: Darf man dem derzeit festzustellenden Aufleben der Binnenkonjunktur in vielen Branchen Glauben schenken, blicken die Transportpreise im Straßengüterverkehr lebhaften Zeiten entgegen. Allerdings ist noch schwer abzuschätzen, ob man von einer nachhaltigen Entwicklung ausgehen darf oder ob es sich eher um ein Strohfeuer handelt, dessen Flammen sich an der Fußballeuphorie und der anstehenden Mehrwertsteuererhöhung entzünden. ■





SBB Cargo

Schnell unterwegs, aber längst nicht immer pünktlich: Die UIRR kritisiert die europäischen Bahnen wegen zahlreicher Verspätungen

Gut kombiniert

Kombinierter Verkehr Die UIRR suchte auf ihrer Jahrestagung in Wien nach Konsequenzen aus einer widersprüchlichen Bilanz von gewachsener Leistung und gesunkener Servicequalität.

Von Dieter Wahl

Dass es gleich zu Beginn des Kongresses der UIRR (Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr) durch einen Stromausfall am Wiener Opernring im Tagungssaal finster wurde, hatte nichts Symbolhaftes: Trotz wieder zugenommener Qualitätsprobleme der Bahn konnte der wiedergewählte UIRR-Präsident Eugenio Muzio für 2005 ein fünfprozentiges Wachstum des Frachtvolumens im Kombinierten Verkehr (KV) bilanzieren. Davor habe eine gewaltige Durststrecke gelegen.

Denn von der EU-Erweiterung und einem freien LKW-Österreichtransit nach Abschaffung der Ökopunktkontingente habe die Straße dermaßen profitiert, dass es sogar zu einer Rückverlagerung der Bahnfracht auf den Laster gekommen sei, resümierte Muzio. Besonders hart getroffen habe es die Rollende Landstraße (RoLa) mit einem Güterschwund von 20 Prozent.

Mit Zuschüssen wird die RoLa wieder flottgemacht

Wie dieses Defizit ausgleichen, das bei den alpinen Routen am größten war? Der Geschäftsführer der österreichischen Gesellschaft Ökombi, Wilhelm Patzner, sah die einzige Chance in einer Verbilligung der RoLa: „Mit staatlichen Zuschüssen von 20 Euro für eine LKW-Huckepackfahrt über den Brenner rechnete es sich für den Fuhrunternehmer wieder." Ergo: Die von Januar bis Mai 2005 registrierte Flotte von 19.289 Lastwagen über die Brenner-RoLa wuchs innerhalb eines Jahres auf 42.680 (Januar bis Mai 2006). Patzners Folgerung: „Die RoLa hat Zukunft!"

Aber nur bei solider Dienstleistungsqualität, schränkte UIRR-Generaldirektor Rudy Colle ein und verwies auf ein „Phänomen": Der KV entwickele sich „positiv" trotz Verschlechterung der Servicequalität durch die Bahnen. Nach dem Tiefstand 2001 habe sich die Pünktlichkeit bis zum dritten Quartal 2005 verbessert, sei aber zum Jahresende wieder abgesackt. Nur 62 Prozent der Züge seien pünktlich – eine maximal halbstündige Verspätung bereits eingerechnet. Als Ziel nannte Colle 90 Prozent.

Qualität gilt als ein entscheidendes Kriterium für die Wahl einer Transportart. Daher hatten die UIRR und der internationale Bahnverband UIC vor knapp einem Jahr eine Rahmenverein-