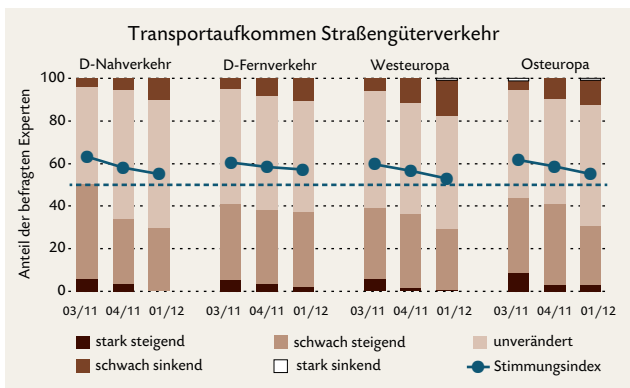


Die Ergebnisse des TransportmarktBarometers basieren auf einer regelmäßigen Umfrage der ProgTrans AG Basel und des Zentrums für Europäische Wirtschaftsforschung GmbH (ZEW). An der quartalsmäßig durchgeführten Erhebung beteiligen sich Experten aus rund 250 Unternehmen der Verladerschaft und Transportwirtschaft. Gefragt wird nach ihren kurzfristigen Prognosen (6 Monate) hinsichtlich des Transportaufkommens und der Transportpreise im nationalen (Deutschland) sowie grenzüberschreitenden Transport nach Westeuropa und Osteuropa. **Erhebungsrunde: 1. Quartal 2012 06.02.2012 – 02.03.2012.**

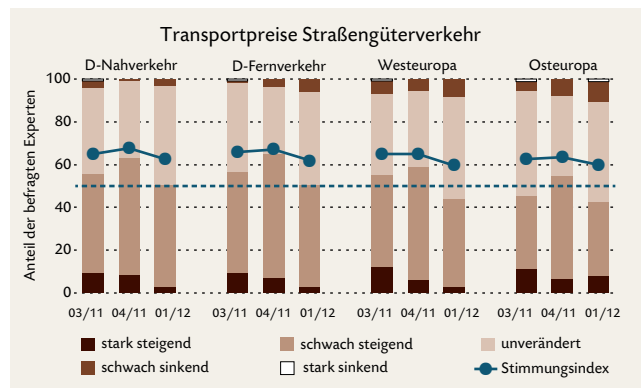
Straßengüterverkehr

Das Wachstum des Lkw-Aufkommens verlangsamt sich weiter



Die Stimmung zur Entwicklung der Nachfrage im Straßengüterverkehr sinkt weiter. Dennoch rechnet immer noch rund ein Drittel der Experten des TransportmarktBarometers im kommenden halben Jahr mit einem leichten Mengenwachstum. Die große Mehrheit erwartet allerdings eine stabile Nachfrage, und etwa jeder zehnte Experte – beim Westeuropa-Verkehr jeder sechste – geht sogar von einem leichten Rückgang aus. Ein Blick in die aktuellsten Güterkraftverkehrsstatistiken (die im Moment bis zum Oktober 2011 reichen) zeigt noch keine starken Dämpfer, und auch die mautpflichtigen Fahrleistungen haben in 2011 nochmals deutlich zugelegt – allerdings weniger stark als in 2010.

Preisanstieg bei den Lkw-Transporten nur noch moderat



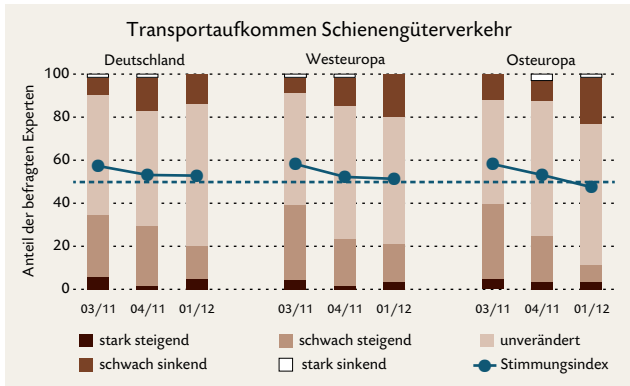
Obwohl die Kosten der Lkw-Transporte durch steigende Kraftstoffpreise und Fahrerlöhne weiter anstiegen, rechnen die Experten des TransportmarktBarometers je etwa zur Hälfte mit stabilen oder nur schwach steigenden Preisen (um bis zu 3%). Im Binnenverkehr sind die Erwartungen steigender Preise etwas höher, im grenzüberschreitenden Verkehr – wo die Konkurrenz mit ausländischen Transporteuren stärker sein dürfte – etwas niedriger. Der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes für den Straßengüterverkehr zeigte in 2011 nach den Rückgängen in den Jahren 2009 und 2010 wieder einen Anstieg. Gemäß den Prognosen unserer Experten wird sich das im kommenden Halbjahr kaum fortsetzen.

Hinweis: In den Grafiken sind sowohl die prozentualen Belegungen der fünf Antwortkategorien „steigt stark“, „steigt“, „unverändert“, „sinkt“ und „sinkt stark“ (siehe unten) als Säulen als auch ein „Stimmungsindex“ als skaliertes Durchschnittswert aller Antworten als Punkte dargestellt, ohne dass den jeweiligen Kategorien Gewichtungsfaktoren unterstellt werden. Der Stimmungsindex kann Werte zwischen 0 und 100 annehmen: „100“ bedeutet: sehr stark steigend; „0“ bedeutet: sehr stark sinkend; und „50“ bedeutet: völlig unverändert. Dieser Schwellenwert ist in den Grafiken als Linie eingetragen. Jeweils die Rechte der drei Säulen in den Grafiken gibt die aktuelle Einschätzung der Transportexperten wieder, die mittlere Säule die des Vorquartals und die linke die des vorletzten Quartals. Die Verbindungslinie der Stimmungsindex-Punkte zeigt den Entwicklungstrend zwischen den Quartalen auf.

	stark steigend	steigend	gleich bleibend	sinkend	stark sinkend
Transportaufkommen	über 5%	1% bis 5%	+1% bis -1%	-1% bis -5%	unter -5%
Transportpreise	über 3%	1% bis 3%	+1% bis -1%	-1% bis -3%	unter -3%

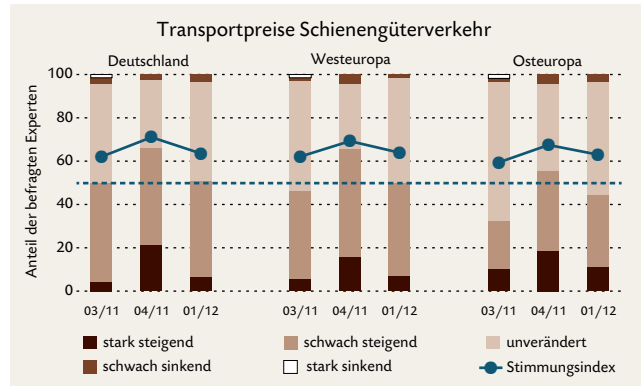
Schienengüterverkehr

Das Transportaufkommen im Schienengüterverkehr wird stagnieren



Das Aufkommen im Schienengüterverkehr wird im kommenden halben Jahr stabil bleiben – das ist jedenfalls die Einschätzung einer deutlichen Mehrheit unserer Experten. Bei den grenzüberschreitenden Verkehren rechnet sogar jeweils ein Fünftel mit einem schwachen Rückgang. Insgesamt werden die Perspektiven so schwach wie seit zwei Jahren nicht mehr eingeschätzt. Auch die Verkehrsstatistik signalisiert seit Mitte 2011 ein deutlich verhalteneres Wachstum als im „Aufholjahr“ 2010 und im ersten Halbjahr 2011. Die Mengenentwicklung im Schienengüterverkehr bleibt offenbar eine unstabile Angelegenheit.

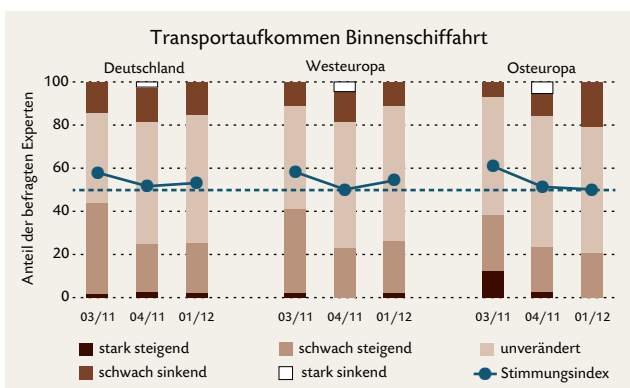
Auch der Preisanstieg im Schienengüterverkehr wird moderater eingeschätzt



Die Einschätzung der Preisentwicklung im Schienengüterverkehr im kommenden halben Jahr ist sehr ähnlich wie beim Straßengüterverkehr: Jeweils etwa die Hälfte der Experten erwartet stabile oder leicht steigende Preise. Im Osteuropaverkehr ist die Streuung der Einschätzungen etwas größer; hier erwarten zwar gut 50% stabile, aber gut 10% auch stark steigende Preise (um mehr als 5%). Gemäß Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes stiegen insbesondere die Preise für Einzelwagen- und Ganzzugverkehre in den letzten Jahren stetig an. Jetzt ist aber zu erwarten, dass sich dieser Anstieg deutlich abflacht.

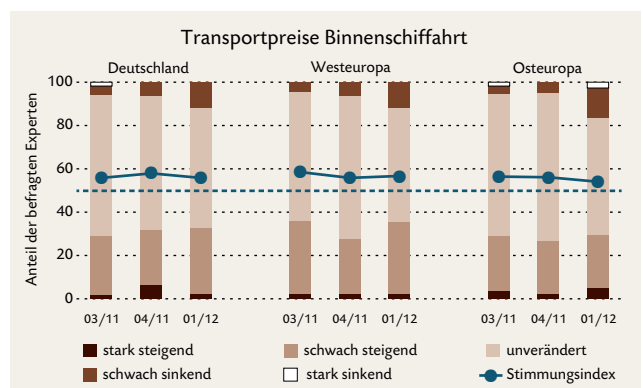
Binnenschifffahrt

Das Aufkommen der Binnenschifffahrt wird sich leicht erholen



Die Einschätzungen zur Binnenschifffahrt wirken auf den ersten Blick vergleichsweise optimistisch; das könnte allerdings damit zusammenhängen, dass Niedrigwasser und Eisgang der Binnenschifffahrt in letzter Zeit starke Probleme bereitet haben, so dass es eigentlich nur noch aufwärts gehen kann ... Jedenfalls erwarten rund 60% unserer Experten eine stabile Mengenentwicklung und 20 bis 25% sogar ein leichtes Wachstum. Das wäre zumindest im Vergleich mit dem letzten Jahr – die Statistik weist von Januar bis Oktober 2011 gegenüber der entsprechenden Vorjahresperiode einen Rückgang um knapp 2% aus – ein gewisser Lichtblick.

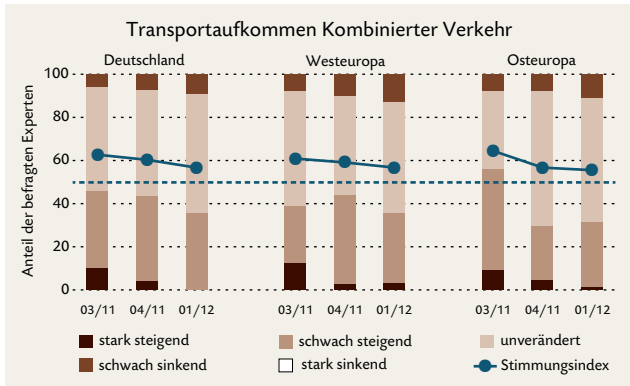
Kaum Veränderungen bei den Frachtraten der Binnenschifffahrt



Die Entwicklung der Frachtraten in der Binnenschifffahrt sehen die meisten Experten – nämlich jeweils rund 55% – im kommenden halben Jahr stabil. Rund ein Drittel – beim Osteuropaverkehr ein Viertel – erwartet demgegenüber leicht steigende Preise, und „nur“ 12 bis 13% rechnen mit leicht sinkenden Preisen, so dass unser Stimmungsinde einen leichten Anstieg anzeigt. Im Vergleich der letzten beiden Jahre zeigen die Erwartungen der Tarifentwicklung in allen drei Teilmärkten eine leicht sinkende Tendenz, erreichen aber noch nicht die niedrigen Einschätzungen aus dem Jahr 2009 bis hin zum 1. Quartal 2010.

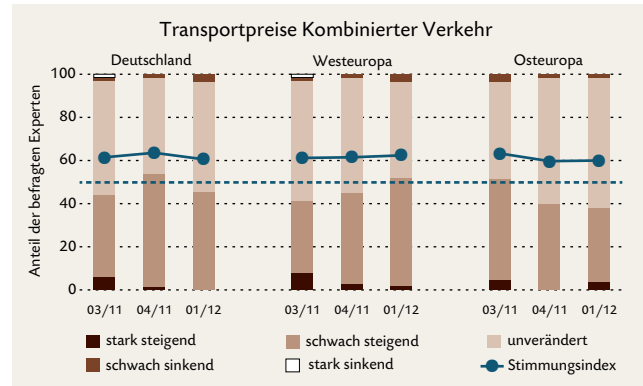
Kombinierter Verkehr

Auch beim Kombinierten Verkehr gibt es nur noch wenig Wachstum



Der UKV (unbegleitete kombinierte Verkehr) zählt in den letzten Jahren zu den vergleichsweise stark wachsenden Marktsegmenten. Die Mehrheit unserer Experten rechnet jetzt im nächsten halben Jahr mit einer stabilen Nachfrage und ein weiteres Drittel mit leicht steigenden Aufkommensmengen. Die Einschätzungen sind ähnlich wie beim Straßengüterverkehr und liegen deutlich höher als im klassischen Schienengüterverkehr. Damit steht der UKV im Vergleich zu den anderen Marktsegmenten stimmungsmäßig immer noch recht weit vorne, auch wenn der StimmungsindeX inzwischen den niedrigsten Wert seit Jahresbeginn 2010 erreicht hat.

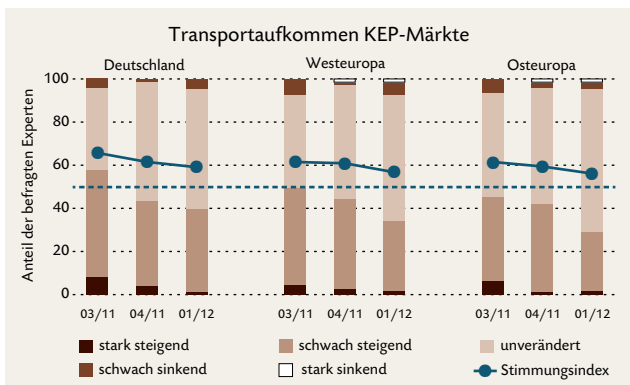
Die Preise im grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr bleiben stabil



Die Preisentwicklungen im KV sehen unsere Experten bei den drei Teilmärkten recht unterschiedlich: Im Binnenverkehr erwartet die Mehrheit (51%) unveränderte Preise, und 46% rechnen mit einem schwachen Preisanstieg; im Westeuropaverkehr gehen 50% der Experten von leicht steigenden Preisen aus, während 45% sie als stabil einschätzen; und im Osteuropaverkehr erwarten 60% stabile und 38% steigende Preise. Gemäß Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes für „Traktionsleistungen und Kombinierten Verkehr“ gab es hier seit 2006 kaum Bewegung, wobei leider offen bleibt, wie sich die beiden Segmente alleine entwickelt haben.

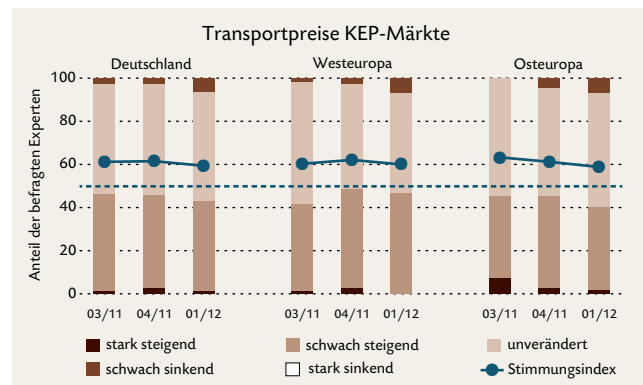
Kurier-, Express- und Paketdienst-Märkte

Das KEP-Aufkommen legt ebenfalls nur noch schwach zu ...



Die Entwicklung des KEP-Aufkommens wird derzeit zwar so schwach wie seit Herbst 2009 nicht mehr eingeschätzt; dennoch weist der StimmungsindeX immer noch vergleichsweise hohe Werte auf, vor allem für den Binnenverkehr. Darin kommt vermutlich das erwartete starke Wachstum zum Ausdruck, das durch die zunehmende Beliebtheit des E-Commerce ausgelöst wird. Immerhin rechnen im innerdeutschen Verkehr 38% der Experten mit einem schwachen Anstieg der KEP-Mengen, während es beim Osteuropaverkehr „nur“ 28% sind. Einen Rückgang des KEP-Aufkommens erwartet im kommenden halben Jahr aber kaum jemand.

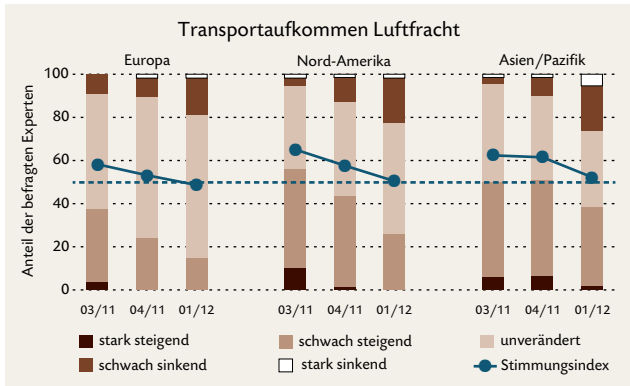
... und die KEP-Preise werden mehrheitlich als stabil erwartet



Bei der KEP-Preisentwicklung liegt der StimmungsindeX relativ niedrig, und zwar sowohl im Vergleich zu den anderen Marktsegmenten als auch im Vergleich mit früheren Quartalen. Im Vergleich der verschiedenen Transportmärkte ist die Einschätzung der Preisentwicklung nur bei der Binnenschifffahrt und bei den Europaverkehren in der Seeschifffahrt zurückhaltender als bei den KEP-Diensten. Allerdings gibt es bei den KEP-Teilmärkten selbst auch Unterschiede: Während die Preisentwicklung bei den inländischen und Osteuropaverkehren überwiegend als stabil eingeschätzt wird, rechnen im Westeuropaverkehr gleich viele Experten mit stabilen wie mit (leicht) steigenden Preisen.

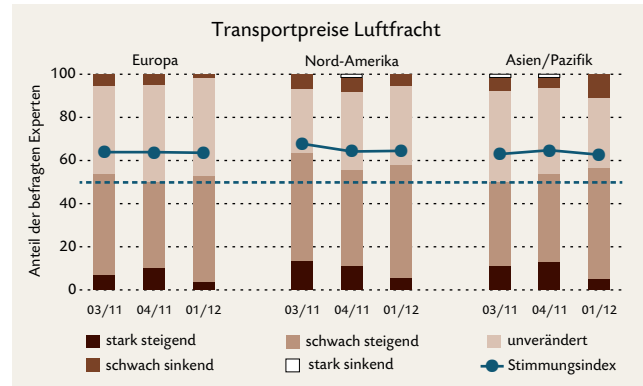
Luftfracht

Die Luftfracht spürt die Abschwächung der internationalen Nachfrage



Die Luftfracht „funktioniert“ einmal mehr als Frühindikator der konjunkturellen Entwicklung: Die Europa- und Nordamerika-Nachfrageentwicklung wird mehrheitlich als stabil eingeschätzt, und inzwischen gehen viele Experten in allen Teilmärkten sogar von einer (leicht) sinkenden Nachfrage aus. Im Asien-/Pazifik-Verkehr ist das Bild besonders uneinheitlich und zeigt auf, wie instabil die Entwicklung derzeit eingeschätzt wird: Je ein gutes Drittel rechnet mit steigenden oder stabilen Mengen, aber immerhin jeder fünfte Experte sogar mit einem leichten und jeder zwanzigste mit einem starken Rückgang.

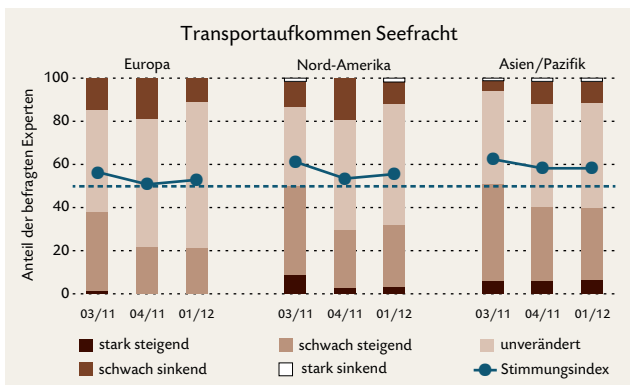
Die Luftfrachtraten können im nächsten halben Jahr noch leicht zulegen



Bei den Luftfrachtraten liegt der StimmungsindeX zur Entwicklung im kommenden halben Jahr deutlich höher als bei den Mengenperspektiven: Die Mehrheit unserer Experten erwartet (weiterhin) leicht steigende Preise. Die übrigen gehen überwiegend von stabilen Preisen aus, wobei im Nordamerikaverkehr jeder zwanzigste Experte und im Asien-/Pazifik-Verkehr sogar jeder zehnte Experte mit leicht sinkenden Preisen rechnet. Der Preisindex des Statistischen Bundesamtes zeigt für die Luftfracht, dass die Raten in dieser Relation in den vergangenen Jahren besonders stark angestiegen sind, also auch Potenzial für eine „Normalisierung“ haben.

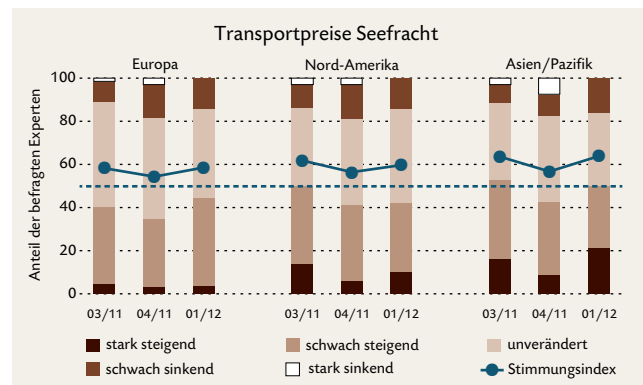
Seefracht

Das Seefrachtaufkommen zeigt leicht steigende Tendenzen ...



Die Einschätzungen zur Entwicklung des Seefrachtaufkommens im nächsten halben Jahr signalisierten mehrheitlich Stabilität, allerdings mit unterschiedlicher Ausprägung: Während im Europaverkehr zwei Drittel der Experten gleich bleibende Mengen erwarten und 20% einen leichten Anstieg, rechnen auf dem Nordatlantik 56% mit gleich bleibenden, aber nahezu ein Drittel mit steigenden Mengen. Und im Asienverkehr liegen die Erwartungen eines Anstiegs sogar noch etwas höher. Interessant ist, dass die Stimmung sich bei der Seefracht gegenüber dem 4. Quartal 2011 sogar leicht gebessert hat.

... und die Seefrachtraten werden sogar deutlich steigen



Die Seefrachtraten werden aktuell stark diskutiert, vor allem in der Relation Asien Richtung Europa. Hier haben Kapazitätsanpassungen offensichtlich Preissteigerungsspielräume eröffnet, deren Nutzung bereits angekündigt wurde. Gemäß aktuellen Informationen des Statistischen Bundesamtes zur Entwicklung der Seefrachtindizes sind die Raten im Asien-/Australienverkehr seit dem Sommer 2010 spürbar zurückgegangen (ausgehend von relativ hohen Niveau), wobei die Unpaarigkeit der Verkehre dazu geführt hat, dass bei den einkommenden Verkehren deutlich mehr „zu holen“ ist als bei den ausgehenden.

Aktuelle Frage

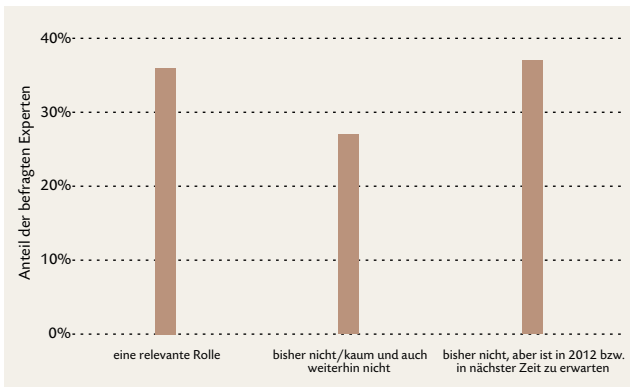
Den Experten des TransportmarktBarometers von ProgTrans/ZEW wurden im 1. Quartal 2012 (Februar 2012) die folgenden Zusatzfragen gestellt:

In den letzten Monaten wurde – wie auch schon in den Jahren 2007/2008 – das Thema „Lkw-Fahrermangel“ intensiv diskutiert. Dazu möchten wir Ihnen zwei Fragen stellen:

1. Spielt der Lkw-Fahrermangel für Ihr Unternehmen eine Rolle?
(bitte nur eine Antwort)

- (1) eine relevante Rolle
- (2) bisher nicht/kaum und auch weiterhin nicht
- (3) bisher nicht, aber ist in 2012 bzw. in nächster Zeit zu erwarten

Spielt der Lkw-Fahrermangel für Ihr Unternehmen eine Rolle?
(bitte nur eine Antwort)



Wie die Abbildung zu Frage 1 verdeutlicht, spielt bereits heute für mehr als ein Drittel (35%) der befragten Experten der Lkw-Fahrermangel eine relevante Rolle. Für weitere 38% ist das Thema noch nicht aktuell, wird aber in nächster Zeit – jedenfalls noch im Jahr 2012 – eine Rolle spielen. Nur 27% der Experten haben damit bisher wenig zu tun und erwarten dies auch in der nächsten Zeit nicht. Das Thema des Lkw-Fahrermangels ist also nicht nur ein Medien- und Tagesthema, sondern auch in der realen Logistikwelt von großer Bedeutung.

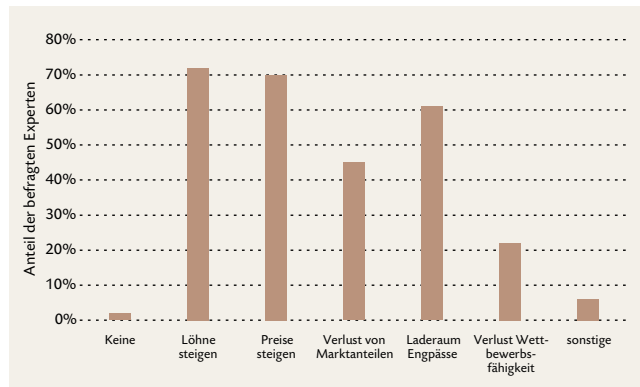
Wie die Abbildung zu Frage 2 zeigt, rechnen nahezu alle Experten damit, dass der Lkw-Fahrermangel wirtschaftliche Auswirkungen haben wird. Vereinzelte Stimmen halten die kursierenden Zahlen aber auch für stark übertrieben.

Die stärkste unmittelbare Folge des Lkw-Fahrermangels sind die steigenden Fahrerlöhne; das erwarten 72% aller Experten, die sich zur Sonderfrage des TransportmarktBarometers geäußert haben. Und als Konsequenz dessen rechnen 70% mit steigenden Preisen für Lkw-Transporte; man ist also mehrheitlich davon überzeugt, die zu erwartenden

2. Hat der Fahrermangel nach Ihrer Einschätzung zukünftig wirtschaftliche Auswirkungen in Deutschland, und falls ja, welche? (mehrere Antworten möglich)

- keine wirtschaftlichen Auswirkungen
- Fahrerlöhne steigen
- Preise der Lkw-Transporte steigen
- deutsche Lkw verlieren deswegen Marktanteile
- es ist mit Lkw-Laderaum-Engpässen zu rechnen
- Der Wirtschafts- und Logistikstandort Deutschland verliert an Wettbewerbsfähigkeit
- sonstiges, nämlich:

Hat der Fahrermangel nach Ihrer Einschätzung zukünftig wirtschaftliche Auswirkungen in Deutschland, und falls ja, welche? (mehrere Antworten möglich)



tenden Preissteigerungen an die Verlagerer weitergeben zu müssen und zu können. In den steigenden Löhnen wird vereinzelt (unter „sonstiges“) die Chance gesehen, dass der Beruf des Kraftfahrers dadurch an Attraktivität gewinnt.

Viele Experten (61%) rechnen auch mit Engpässen an Lkw-Laderaum. Bei zu befürchtenden Marktanteilsverlusten an (ausländische) Konkurrenten ist man aber geteilter Meinung: 46% der Experten sehen das so, 54% aber nicht.

Dass der Wirtschafts- und Logistikstandort Deutschland an Wettbewerbsfähigkeit verliere, scheint eher ein Thema der Politik als der Praxis zu sein; jedenfalls würden diese Einschätzung nur 21% der Experten des TransportmarktBarometers teilen. Allerdings wird vereinzelt die Befürchtung geäußert (unter „sonstiges“), dass der Lkw-Fahrermangel zu einem Engpassfaktor des Wachstums werden könne.

Vereinzelt wird auch darauf hingewiesen, dass durch den Lkw-Fahrermangel der Lkw-Langstreckenverkehr zurückgehen bzw. auf die Schiene verlagert werden könne, insbesondere auf den (unbegleiteten) kombinierten Verkehr.