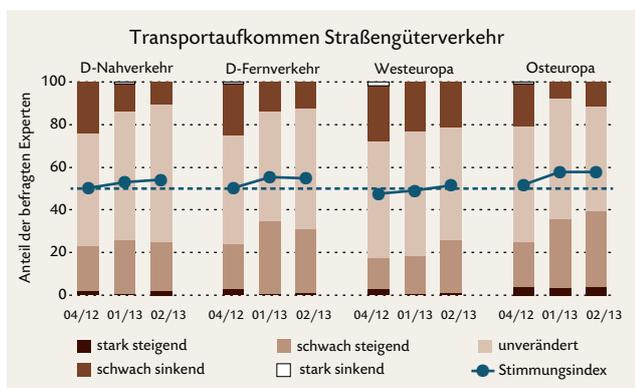


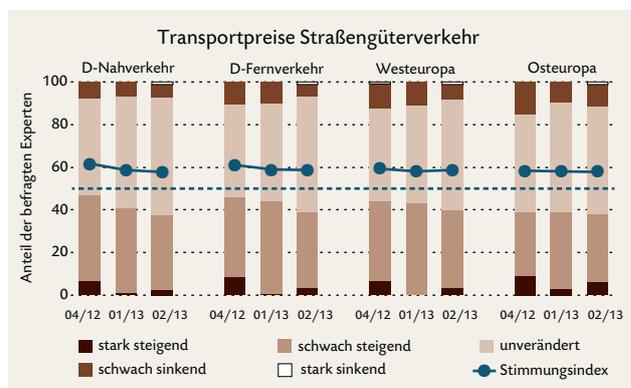
Die Ergebnisse des TransportmarktBarometers basieren auf einer regelmäßigen Umfrage der ProgTrans AG Basel und des Zentrums für Europäische Wirtschaftsforschung GmbH (ZEW). An der quartalsmäßig durchgeführten Erhebung beteiligen sich Experten aus rund 250 Unternehmen der Verladerschaft und Transportwirtschaft. 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: 2. Quartal 2013, 06.05.2013 – 31.05.2013**

Straßengüterverkehr

Perspektiven des Lkw-Aufkommens werden verhalten optimistisch eingeschätzt



Die Preise im Straßengüterverkehr bleiben auf moderatem Anstiegskurs



Der Straßengüterverkehr hat in den vergangenen Jahren konjunkturelle Höhen und Tiefen erlebt: Die Höhenflüge der Jahre 2007 und 2008 wurden bislang aber nicht mehr erreicht, und auch aktuell sind die konjunkturellen Dämpfer zu spüren: Die maupflichtigen Fahrleistungen im vergleichbaren Mautnetz nahmen in den ersten vier Monaten 2013 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 0,5% ab. Entsprechend verhalten sehen die Experten des TransportmarktBarometers auch das kommende halbe Jahr, wenngleich ein Viertel bis ein Drittel – je nach Relation – ein leichtes Wachstum erwartet. Aber viele rechnen inzwischen auch mit einem leichten Rückgang – die Perspektiven sind offen ...

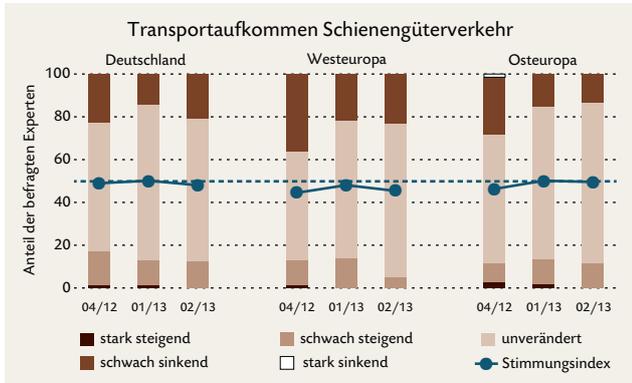
Im Unterschied zu den Mengenerwartungen ist die Einschätzung eines Preisanstiegs im Straßengüterverkehr etwas ausgeprägter: Immerhin rechnet in allen Teilmärkten ein gutes Drittel der Experten mit leicht steigenden Preisen (zwischen 3 und 5%). Die Mehrheit von gut 50% erwartet allerdings im Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr Preisstabilität. Wenn man über die Gründe dieser Einschätzungen spekuliert, könnte im Moment der in manchen Segmenten zu verzeichnende oder sich anbahnende Fahrermangel im Vordergrund stehen, während der Dieselpreis ja seit dem Februar 2013 sogar leicht zurückgegangen ist und daher eine Erwartung steigender Preise nicht erklären kann.

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 „Stimmungsindeks“ als skaliertes Durchschnittswert aller Antworten als Punkte dargestellt, ohne dass den jeweiligen Kategorien Gewichtungsfaktoren unterstellt werden. Der Stimmungsindeks 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 Stimmungsindeks-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%

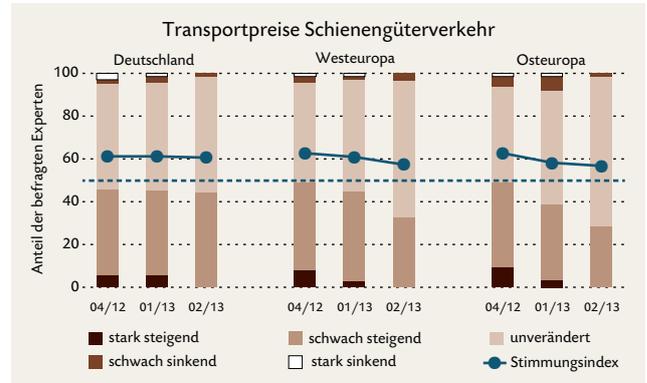
Schienengüterverkehr

Leichte Abwärtstendenzen beim klassischen Schienengüterverkehrsaufkommen ...



Der Schienengüterverkehr bekommt die konjunkturelle Entwicklung stärker zu spüren als der Lkw-Verkehr. Das Jahr 2012 brachte schon ein rückläufiges Verkehrsaufkommen, und die beiden ersten Monate 2013 waren gerade im Binnenverkehr wieder recht schwach, während der Importverkehr zulegen konnte. Für das nächste halbe Jahr rechnen unsere Experten mit großer Mehrheit damit, dass keine nennenswerten Veränderungen auftreten werden; bei den übrigen sind aber diejenigen, die einen schwachen Mengenrückgang erwarten, in der Mehrheit – im Binnen- und vor allem im Westeuropaverkehr sogar recht deutlich.

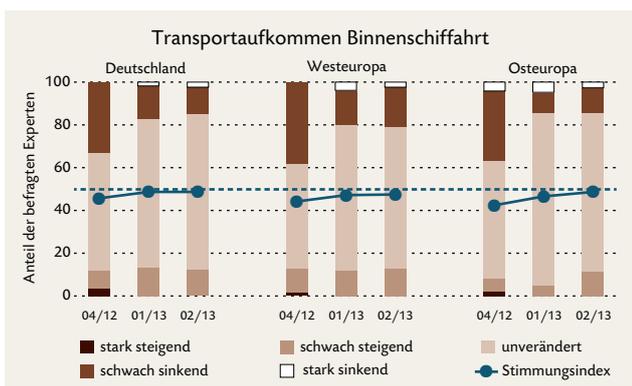
... aber die Preise im Wagenladungsverkehr werden wahrscheinlich leicht anziehen



Unabhängig von den vergleichsweise schwachen Mengenperspektiven rechnen unsere Experten zwar mehrheitlich mit unveränderten Preisen im klassischen Schienengüterverkehr; aber immerhin rund ein Drittel, im Binnenverkehr sogar 45%, gehen davon aus, dass diese im kommenden halben Jahr leicht zulegen werden. Sinkende Preise erwartet praktisch niemand. Wirft man einen Blick auf den Erzeugerpreisindex für „Einzelwagen und Ganzzugsverkehre“ des Statistischen Bundesamts, dann bestätigt sich, dass dieser seit seinem Start (im Jahr 2007) noch nie rückläufig war, sondern immer leicht zugelegt hat.

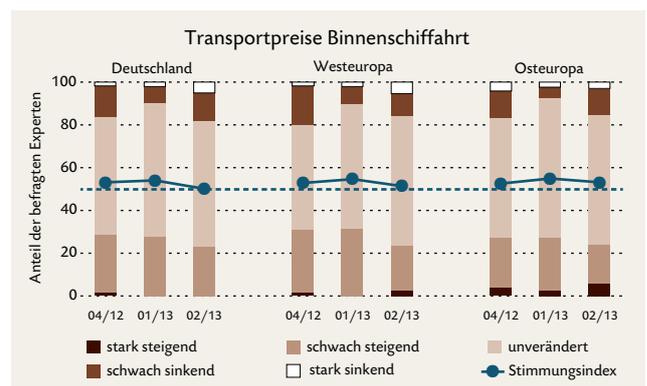
Binnenschifffahrt

Auch für die Frachtmengen der Binnenschifffahrt sind die Aussichten sehr gedämpft



Die Binnenschifffahrt hat im Jahr 2012 gegenüber dem Vorjahr leicht zulegen können (0,5%), und in den beiden ersten Monaten 2013 stieg das Aufkommen sogar um knapp 5%. Dennoch sind unsere Experten mit ihren Erwartungen sehr zurückhaltend: Zwei Drittel erwarten beim Binnenverkehr und sogar knapp drei Viertel beim grenzüberschreitenden Verkehr keine nennenswerten Aufkommensveränderungen. Dass die Stimmung insgesamt sogar leicht negativ ist, liegt an einigen wenigen Experten, die nicht nur eine rückläufige, sondern sogar eine stark sinkende Mengenentwicklung erwarten. Die aktuellen Hochwassermeldungen könnten ein weiterer Wermuts-Tropfen sein.

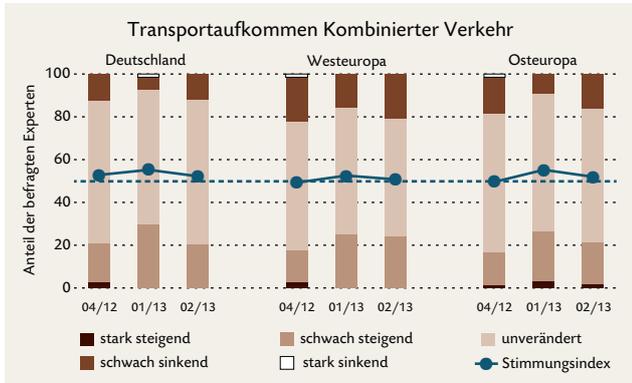
Die Frachtraten der Binnenschifffahrt werden stabil bleiben



Die Frachtrateneinschätzungen für die Binnenschifffahrt sind ähnlich verhalten wie die Mengenerwartungen: In jedem der drei Teilmärkte rechnen etwa 60% nicht mit Preisveränderungen, gut ein Fünftel mit leicht steigenden Preisen, aber knapp ein Fünftel auch mit sinkenden bis sogar stark sinkenden Preisen. In Anbetracht der teilweise positiv korrelierenden, teilweise aber auch gegenläufig wirkenden Preiseinflüsse – diese sind vor allem die Mengenentwicklung, das Frachtraumangebot, die Kraftstoffpreise und nicht zuletzt die Pegelstände – kann man nachvollziehen, dass die Stimmung hinsichtlich der Binnenschiff-frachtraten aktuell wieder leicht gesunken ist.

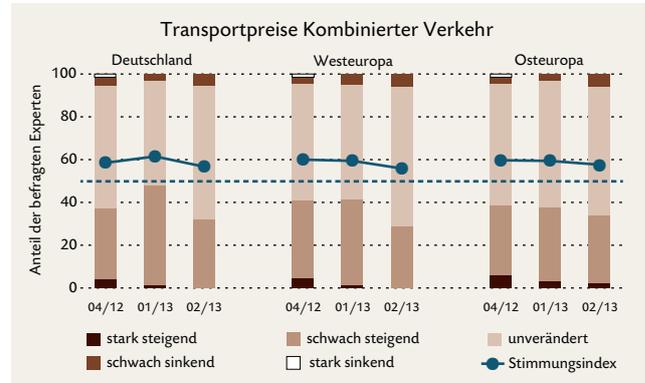
Kombinierter Verkehr

Verhaltene und rückläufige Erwartungen zum Aufkommen im Kombinierten Verkehr



Die Mengenentwicklung im Kombinierten Verkehr ist in den letzten Jahren sehr stark vom Außenhandel getragen worden. Dieser „Motor“ hat schon in 2009 stark „gestottert“, und auch 2012 war kein gutes Jahr für den Container- und Lkw-Transport auf der Schiene. Entsprechend verhalten sind aktuell auch die Einschätzungen unserer Experten für das nächste halbe Jahr. Gut die Hälfte (im Westeuropaverkehr) bis zu zwei Dritteln (im Binnenverkehr) rechnen mit unveränderten Mengen, die übrigen mehrheitlich mit einem schwachen Anstieg, viele aber auch mit einem leichten Rückgang. Auch bei diesem starken Wachstumssegment der letzten Jahre gelten also offenbar die Grenzen des Wachstums...

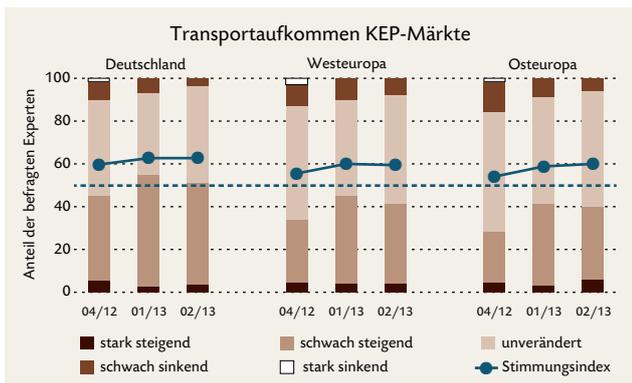
Die Preise im Kombinierten Verkehr werden nur schwach zulegen



Die Erwartungen zur Entwicklung der Preise im Kombinierten Verkehr im nächsten halben Jahr bewegen sich aktuell im Mittelfeld der Einschätzungen zur Preisentwicklung: Rund 60 bis 65% der Experten rechnen in den drei Teilmärkten nicht mit einer Veränderung, die übrigen mehrheitlich mit einem schwachen Anstieg. Das Statistische Bundesamt verzeichnete bei den Erzeugerpreisen für „Traktionsleistungen und den Kombinierten Verkehr“ in den letzten Jahren eine „Berg- und Talfahrt“, und so erscheint gut möglich, dass nach dem vergleichsweise kräftigen Preisanstieg im Jahr 2012 (3,5%) jetzt wieder mit einem Stillstand zu rechnen ist, wie es unsere Experten mehrheitlich einschätzen.

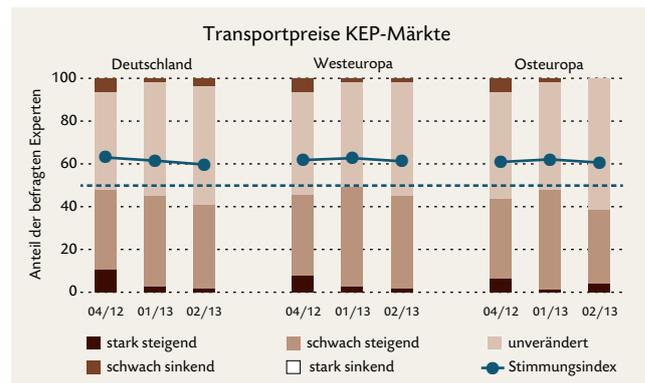
Kurier-, Express- und Paketdienst-Märkte

Das KEP-Aufkommen bleibt auf Wachstumskurs



Die Einschätzungen zu den Mengenentwicklungen in den KEP-Märkten zeigen auch aktuell wieder viel Stabilität: Im Binnenverkehr rechnen sogar etwas mehr Experten mit einem leichten Anstieg als mit unveränderten Mengen; das bedeutet den aktuell höchsten Stimmungsinde-Wert bei der Einschätzung der Transportmengenentwicklung. Die grenzüberschreitenden Verkehre werden ähnlich eingeschätzt, wenngleich hier die Erwartungen unveränderter Mengen größer sind als diejenigen eines leichten Anstiegs. Insgesamt sind die KEP-Märkte jedenfalls aus der Sicht unserer Experten seit vielen Jahren die stabilsten Wachstumsmärkte des Transportsektors.

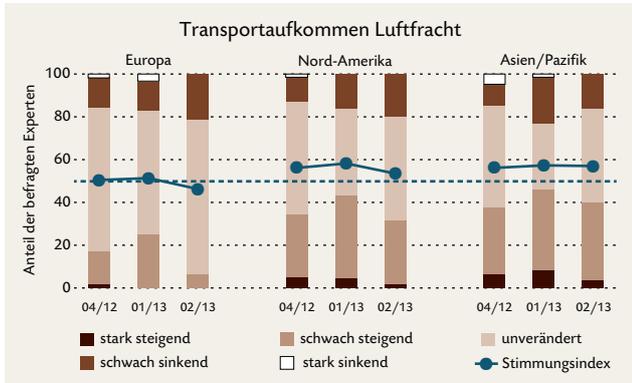
Die KEP-Preise werden weiter moderat steigen – die Perspektiven bleiben stabil



Parallel zu den vergleichsweise starken Mengenperspektiven rechnet die Mehrheit unserer Experten im nächsten halben Jahr auch bei den KEP-Preisen tendenziell mit einem moderaten Anstieg: Während 55 bis 60% unveränderte Preise erwarten, gehen nahezu alle übrigen Experten von einem leichten Preisanstieg (um bis zu 3%) aus. Der Stimmungsinde liegt bei den Westeuropaverkehren etwas höher als bei den anderen Teilmärkten. Ob der prognostizierte Preisanstieg ausreichen wird, den mit der Mengenentwicklung einhergehenden zunehmenden Aufwand im B2C-Geschäft zu kompensieren, wird sich in nächster Zeit allerdings noch erweisen müssen.

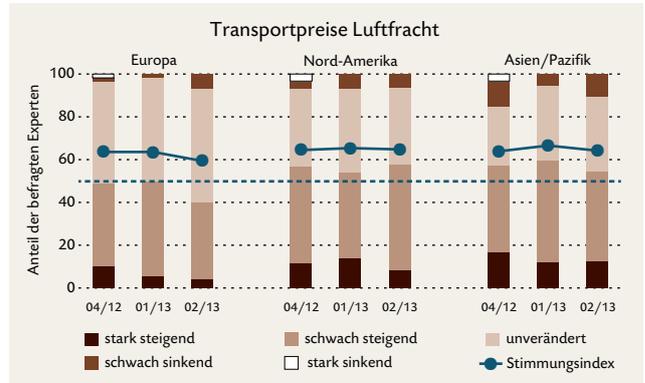
Luftfracht

Luftfrachtperspektiven für die alten Märkte im Sinkflug, für Asien stabil



Die Luftfrachtmengen sind besonders eng mit der Entwicklung des Außenhandels verbunden und vollziehen dementsprechend dessen Höhen und Tiefen mit. Die letzten Jahre brachten hier ein Auf und Ab, und die aktuelle Verunsicherung zu den Außenhandelsperspektiven spiegelt sich auch in den Einschätzungen unserer Experten wider: Im Europaverkehr erwarten gut 70% stabile, 6% leicht steigende, aber 21% sinkende Transportmengen. Auch auf der Nordatlantik-Route und im Asien-/Pazifik-Verkehr stehen stabilen und leicht steigenden Erwartungen in nennenswertem Ausmaß pessimistische Einschätzungen gegenüber – es sind schwierige Zeiten für Prognosen!

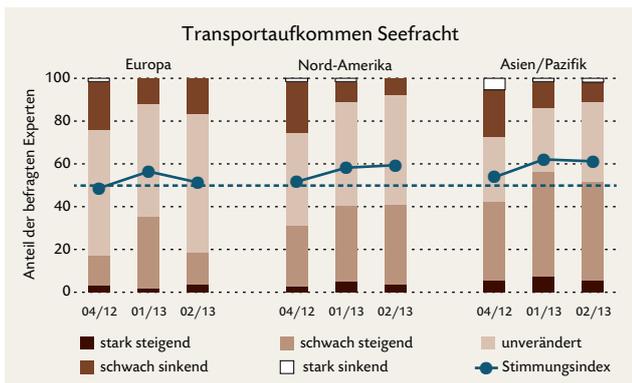
Die Luftfrachtraten werden vor allem im Interkontinentalverkehr weiter ansteigen



Die Entwicklung der Luftfrachtraten im nächsten halben Jahr wird von unseren Experten nicht ganz so uneinheitlich eingeschätzt wie die Mengenentwicklung: Im Europaverkehr rechnet die Mehrheit mit unveränderten Preisen, auf der Nordatlantik- und der Asien-/Pazifik-Route werden von nahezu der Hälfte der Experten leicht steigende Preise erwartet. Dies ist in Anbetracht der Tatsache, dass die Lufthansa Mitte Mai das erste Mal seit Juni 2012 den Treibstoffzuschlag leicht reduziert hat (von 1,25 auf 1,20 Euro/kg), bemerkenswert. Mit sinkenden Preisen wird jedenfalls kaum gerechnet außer im Asien-/Pazifikverkehr, wo immerhin jeder zehnte Experte mit leicht sinkenden Luftfrachtraten rechnet.

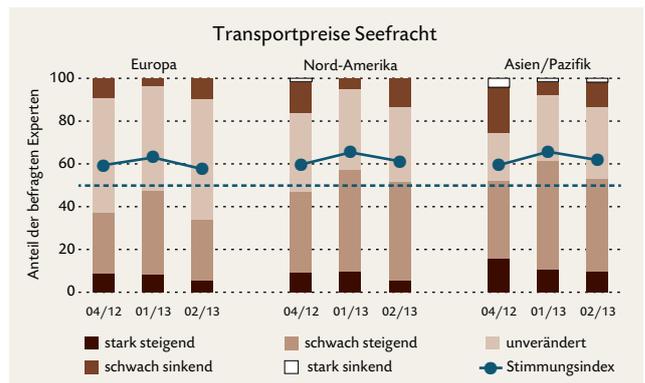
Seefracht

Die Stimmung zu den interkontinentalen Seefrachtmengen ist vergleichsweise gut



Die Einschätzungen zur Entwicklung der Seefrachtmengen im kommenden halben Jahr sind vergleichsweise optimistisch: Selbst im Europaverkehr – auf den „Motorways of the Sea“ – erwarten zwei Drittel unserer Experten stabile Mengen; die übrigen sind sich allerdings nicht einig und rechnen jeweils zur Hälfte mit steigendem oder sinkendem Aufkommen. Klarer ist das Bild interkontinental: Auf der Nordatlantikkroute erwarten gut die Hälfte gleichbleibende und die meisten übrigen leicht steigende Mengen; auf der Asien-/Pazifik-Relation geht die Mehrheit sogar von (leicht) steigenden und ein gutes Drittel von stabilen Mengen aus.

Die Seefrachtraten werden trotz rückläufiger Stimmung weiter leicht zulegen



Die vergleichsweise ausgeprägten Erwartungen steigender Seefrachtraten vom 1. Quartal 2013 werden zurückgenommen. Dennoch rechnen aktuell über 55% der Experten selbst im Europaverkehr mit stabilen Preisen und die übrigen mehrheitlich mit einem (leichten) Anstieg. Auf den beiden interkontinentalen Routen erwartet aber eine deutliche Mehrheit leicht steigende, im Asien-/Pazifikverkehr sogar jeder 10. Experte stark steigende Preise. Damit würde sich die Entwicklung fortsetzen, die man auch aus den Indizes der Seefrachtraten des Statistischen Bundesamtes ablesen kann: ein deutlich höherer Anstieg auf der Asien-/Australien-Relation als auf allen anderen Relationen.