

TransportmarktBarometer

Aktuelle Experteneinschätzung zur Entwicklung des Transportaufkommens und der Preise in den nächsten sechs Monaten

progtrans **ZEW**
 Prognosen und Strategieberatung für Transport und Verkehr
 Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung GmbH

Erhebungsrunde: 3. Quartal 2007

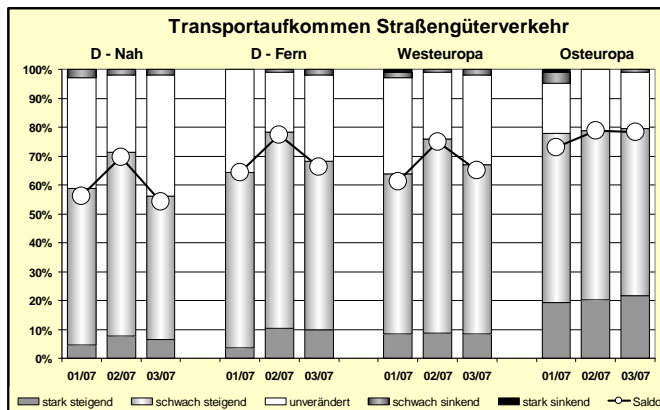
27.07.2007 – 24.08.2007

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 der Saldo aus den Antwortkategorien „steigt stark“ und „steigt“ sowie „sinkt“ und „sinkt stark“ als Punkte dargestellt, ohne dass den jeweiligen Kategorien Gewichtungsfaktoren unterstellt werden. 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 Veränderungssaldos 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%

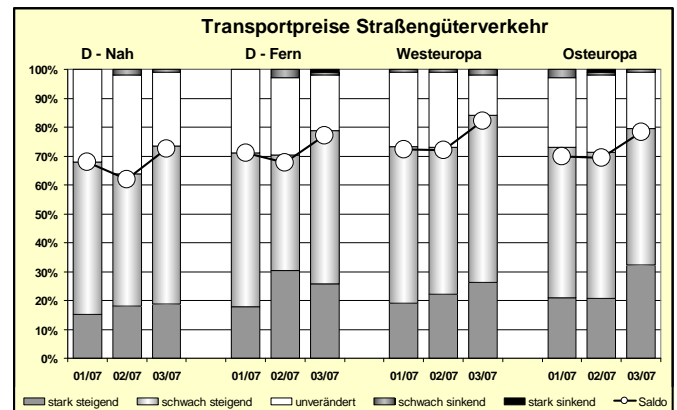
Straßengüterverkehr

Abschwächung der Zuwächse des Lkw-Aufkommens erwartet



Eine Mehrheit der Experten des TransportmarktBarometers erwartet, dass die Transportmengen im Straßengüterverkehr auch im kommenden halben Jahr weiter zunehmen. Allerdings ist ihr Anteil gegenüber dem Vorquartal – mit Ausnahme bei den Osteuropaverkehren – deutlich zurückgegangen. Die aktuellen Ergebnisse der Mautstatistiken von Toll Collect und BAG signalisieren jedoch, dass zumindest der Fernverkehr auf Autobahnen mit schweren (mautpflichtigen) Lkw weiter kräftig ansteigt: Er hat im ersten Halbjahr 2007 gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres um rund 8% zugelegt! Wachstumsdämpfer sind hier nicht zu erkennen ...

Preise im Straßengüterverkehr steigen (weiterhin) deutlich



Die seit dem 11. April 2007 geltenden neuen Lenk- und Ruhezeiten haben heftige Debatten über deren Kostenfolgen und insbesondere darüber ausgelöst, wer die Kostensteigerungen tragen soll. Diese Diskussion zeigt deutliche Spuren bei der Einschätzung der Lkw-Transportpreisentwicklung im kommenden halben Jahr: Je nach Relation erwarten 75 bis 85% aller Experten des TransportmarktBarometers steigende Preise. 19% (im deutschen Nahverkehr) bis zu 32% (im Osteuropaverkehr) rechnen sogar mit stark steigenden Preisen von mehr als 3%. So ausgeprägt waren die Preissteigerungserwartungen noch selten – und die hohen Dieselpreise dürften daran auch ihren Anteil haben.

TransportmarktBarometer von ProgTrans/ZEW

progtrans **ZEW**
 Prognosen und Strategieberatung für Transport und Verkehr
 Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung GmbH

IMPRESSUM

Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft ProgTrans/ZEW

ProgTrans AG Basel Prognosen und Strategieberatung für Transport und Verkehr
 Gerbergasse 4 · 4001 Basel · Schweiz · Internet: www.progtrans.com

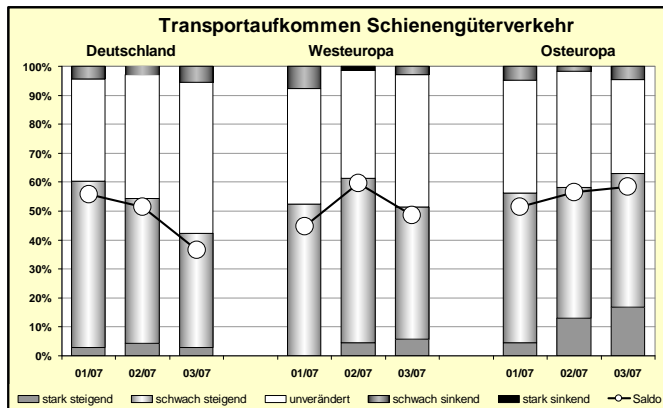
Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung GmbH (ZEW) Mannheim
 L 7, 1 · 68161 Mannheim · Deutschland · Internet: www.zew.de

Redaktion: * Dr. Stefan Rommerskirchen, Telefon: +41/61/56035-10 Fax: +41/61/56035-01,
 E-Mail: stefan.rommerskirchen@progtrans.com

* Dr. Georg Bühler, Telefon: +49/621/1235-213, Fax: +49/621/1235-226,
 E-Mail: buehler@zew.de

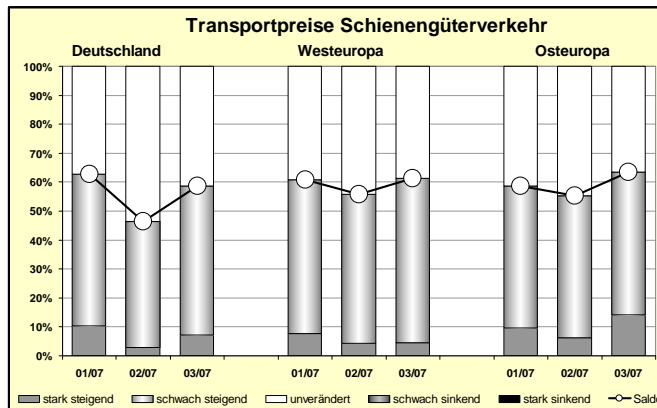
Schiengüterverkehr

Dämpfer für die Nachfrage im Schienengüterverkehr?



Die Schienengüterverkehre haben in Deutschland in den letzten Jahren deutlich zugelegt. Dafür dürften konjunkturelle wie strukturelle Gründe verantwortlich gewesen sein. Alleine in den ersten fünf Monaten des Jahres 2007 legte das Aufkommen gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um über 5% zu. Nach Einschätzung unserer Experten wird sich das Wachstum im kommenden Halbjahr nicht mehr so ausgeprägt zeigen: Im Binnenverkehr erwartet eine Mehrheit (52%) „nur“ unveränderte Transportmengen; im grenzüberschreitenden Verkehr mit Westeuropa gehen immerhin 52% von einem Wachstum aus, im Osteuropaverkehr sind es sogar 63%.

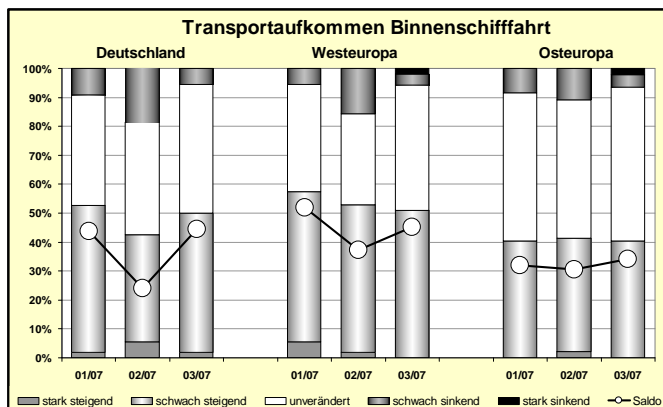
Preise im Schienengüterverkehr werden wieder steigen



Die Preisentwicklung im Schienengüterverkehr befand sich früher oftmals im „Schlepptau“ der Straße. Seit die intramodale Konkurrenz zu spielen begonnen hat, gelten allerdings (auch) andere Gesetze. Aktuell rechnet aber wieder eine deutliche Mehrheit unserer Experten mit steigenden Preisen im Schienengüterverkehr. Die bereits erfolgten Lohnabschlüsse sowie andere Treiber der Transportkosten dürften dafür ausschlaggebend sein, und die teilweise massiven Kostensteigerungen bei den Konkurrenten dürften dazu beitragen, dass erhöhte Kosten auf der Schiene auch zu einem (moderaten) Preisanstieg führen werden.

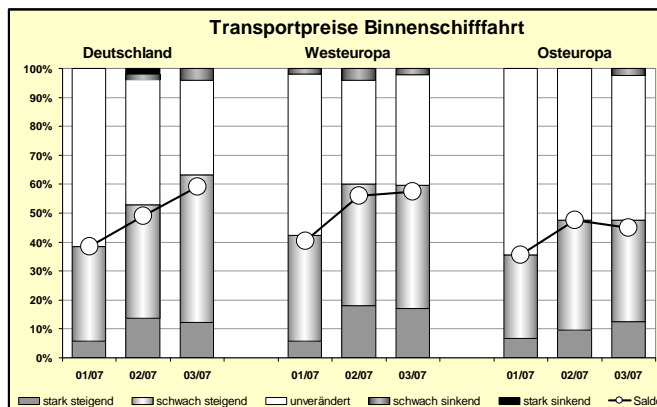
Binnenschifffahrt

Aufkommen auf den Binnenwasserstraßen auf Wachstumskurs



Die deutsche Binnenschifffahrt ist in hohem Maße von den Pegelständen der Flüsse – insbesondere des Rheins, auf den rund zwei Drittel des gesamten Aufkommens entfallen – abhängig. Diese lassen sich allerdings kaum prognostizieren ... Die Experten des TransportmarktBarometers erwarten rund zur Hälfte, dass die Frachtmengen auf Binnenschiffen im Binnenverkehr und mit den westeuropäischen Nachbarn im kommenden Halbjahr weiter (leicht) steigen, während 53% damit rechnen, dass die Mengen im Osteuropaverkehr unverändert bleiben. Etwa 6% der Experten erwarten sogar einen Rückgang des Aufkommens in allen Fahrgebieten.

Uneinheitliche Perspektiven für die Frachtraten in der Binnenschifffahrt

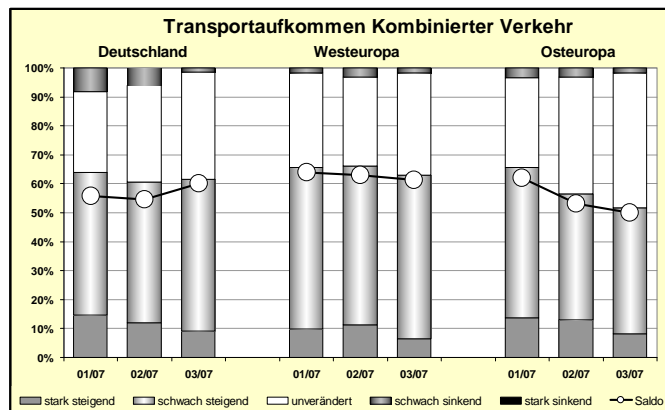


Die Frachtraten in der Binnenschifffahrt sollen sich gemäß den Experten des TransportmarktBarometers im kommenden Halbjahr parallel zu den Aufkommensveränderungen entwickeln: Im Binnenverkehr erwarten 63% einen Anstieg, 12% sogar einen starken Anstieg von über 3%. Das ist eine deutlich größere Gruppe als im Vorquartal. Im grenzüberschreitenden Verkehr gehen – ähnlich wie im Vorquartal – 60% beim Westeuropaverkehr und 48% beim Osteuropaverkehr von steigenden Frachtraten aus. Damit haben beim Osteuropaverkehr sogar diejenigen, die unveränderte Preise erwarten, die Mehrheit.

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 der Saldo aus den Antwortkategorien „steigt stark“ und „steigt“ sowie „sinkt“ und „sinkt stark“ als Punkte dargestellt, ohne dass den jeweiligen Kategorien Gewichtungsfaktoren unterstellt werden. 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 Veränderungssaldo zeigt den Entwicklungstrend zwischen den Quartalen auf.

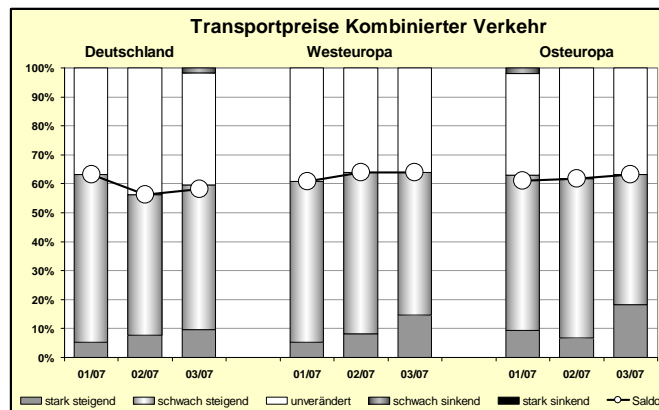
Kombinierter Verkehr

Leicht gedämpfte Mengenperspektiven im Kombinierten Verkehr



Der Kombinierte Verkehr – besonders der Containerverkehr – erfährt durch die zunehmende interkontinentale Arbeitsteilung und entsprechende Gütertransporte seit geraumer Zeit deutliche Zuwächse, die sich insbesondere auch im Zu- und Nachlaufverkehr der Seehäfen auswirken. Im Binnen- wie im westeuropäischen grenzüberschreitenden Verkehr rechnen über 60% unserer Experten auch im kommenden halben Jahr mit einem Anstieg – knapp 10% sogar mit einem starken Anstieg der Transportmengen. Auch im Osteuropaverkehr wird mehrheitlich mit steigenden Transportmengen im Kombinierten Verkehr gerechnet.

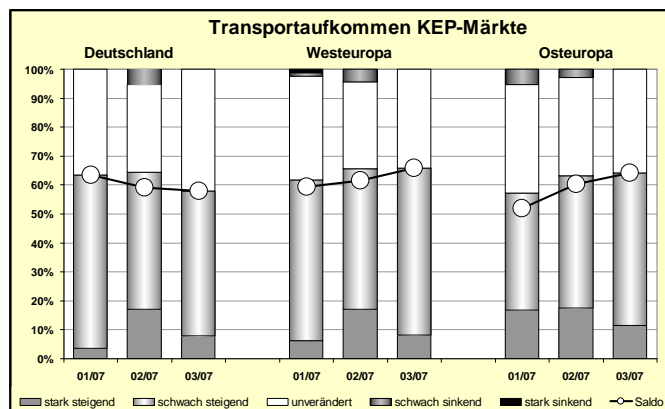
KV-Preise werden unverändert moderat steigen



Die Preise im Kombinierten Verkehr und ihre Entwicklung hängen von verschiedenen Einflussgrößen ab, die sich von „reinen“ (nicht kombinierten) Verkehren teilweise deutlich unterscheiden dürften. Sie sind vielfach durch verkehrspolitische Maßnahmen beeinflusst, z.B. durch starke Subventionen im alpenquerenden Verkehr durch die Schweiz, einer wichtigen „Rennstrecke“ im internationalen KV. Unsere Experten rechnen mehrheitlich (zu 60 bis 65%) damit, dass die Preise im KV im kommenden Halbjahr weiter steigen. Die Einschätzungen für die Teilmärkte unterscheiden sich kaum voneinander und sind auch sehr ähnlich wie im Vorquartal.

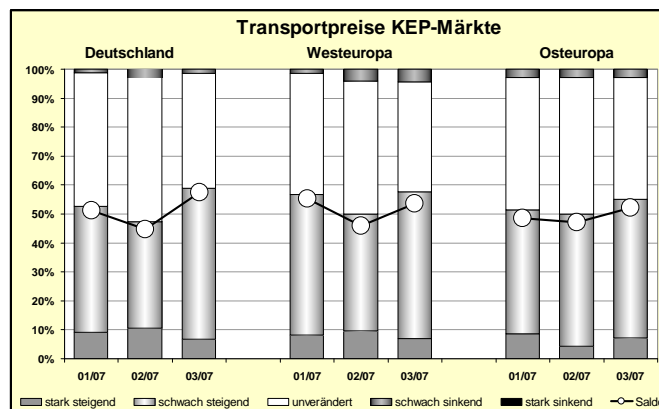
Kurier-, Express- und Paketdienst-Märkte

KEP-Märkte wachsen vor allem international



Die Kurier-/Express- und Pakettransporte spielen durch die neuen Einkaufsgewohnheiten zunehmend auch im Business-to-Consumer-Bereich eine wichtige Rolle. Damit wächst dieses Aufkommen auch im Nahbereich deutlich. Die Experten des TransportmarktBarometers erwarten mehrheitlich, dass die KEP-Mengen auch im kommenden Halbjahr zulegen: Im Binnenverkehr sind es allerdings „nur“ noch 58% (mit leicht rückläufiger Tendenz gegenüber dem Vorquartal), während bei den grenzüberschreitenden Transporten knapp zwei Drittel der Experten mit steigenden Transportmengen rechnen, 8 bis 11% sogar mit Steigerungen um über 5%.

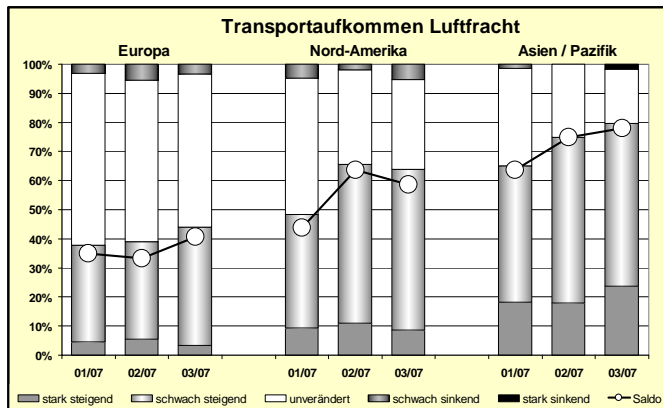
Die KEP-Preise werden wieder anziehen



Bei den Preisen in den KEP-Märkten rechnen für das kommende halbe Jahr knapp 60% unserer Experten mit einem Anstieg – im Binnenverkehr etwas mehr, in den grenzüberschreitenden Relationen etwas weniger. Jeweils etwa 7% erwarten sogar einen Preisanstieg von mehr als 3%, während kaum jemand von sinkenden KEP-Preisen ausgeht. Gegenüber dem Vorquartal hat sich der Anteil derjenigen Experten, die mit steigenden Preisen rechnen, leicht erhöht, aber dieser Anstieg ist – wie auch der Anteil selbst – bei weitem nicht so hoch wie im Lkw-Transport allgemein.

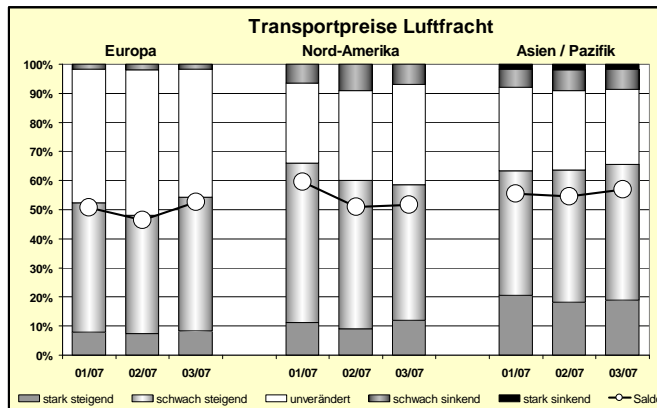
Luffracht

Die Luffrachtverkehre mit Asien boomen weiter



Die Entwicklung der Luffrachtmärkte wird von den Experten des TransportmarktBarometers weiterhin recht unterschiedlich eingeschätzt: Innerhalb Europa erwarten im kommenden Halbjahr 44% steigende Mengen. Das sind mehr als im Vorquartal, aber mehrheitlich (53%) wird weiterhin mit unveränderten Mengen gerechnet. Im Nordatlantikverkehr erwarten hingegen 64% steigende Mengen, im Asienverkehr sogar knapp 80%, wobei nahezu ein Viertel der Experten hier von einem Mengenzuwachs von mehr als 5% ausgeht und damit eine Fortsetzung des asiatischen Luffracht-Booms erwartet.

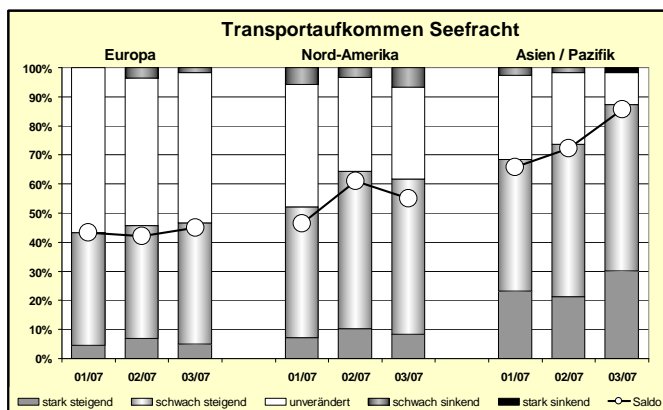
Die Luffrachtpreise bleiben im Steigflug



Mehr als die Hälfte der Experten erwartet in allen drei Teilmärkten steigende Luffrachtraten: Im Europaverkehr gut 54%, auf der Nordatlantikroute knapp 59% und im Asien-/Pazifik-Verkehr sogar nahezu 65%. Besonders bemerkenswert ist die „Uneinigkeit“ bei der Prognose der Luffrachtraten-Entwicklung im Asienverkehr: Während 19% sogar von stark steigenden Preisen ausgehen, erwarten auf der anderen Seite 9% sinkende Preise. Eine solch unterschiedliche Einschätzung der zukünftigen Entwicklung ist aktuell bei keinem anderen Verkehrszweig des TransportmarktBarometers anzutreffen.

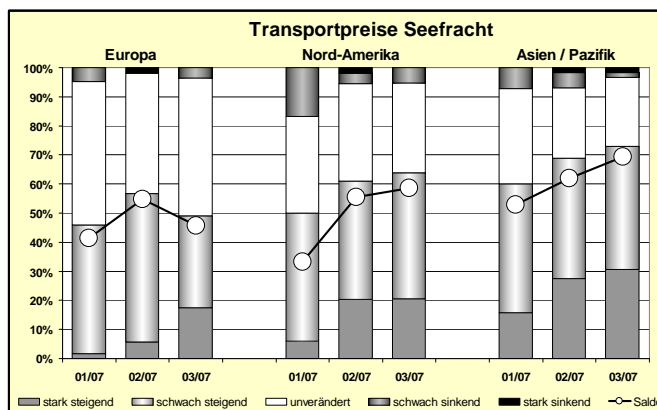
Seefracht

Auch der Seeverkehr mit Asien wird weiter boomen



Das Seefrachtaufkommen zwischen Deutschland und dem Asien-/Pazifik-Raum ist der Spitzenreiter der Wachstumseinschätzungen im aktuellen TransportmarktBarometer: Gut 87% der Experten rechnen hier im kommenden Halbjahr mit einem Wachstum, 30% sogar mit einem Wachstum von mehr als 5%. Für die Nordatlantikroute ist die Einschätzung zurückhaltender, und bei der innereuropäischen Seefracht auf den „europäischen Meeresautobahnen“ rechnet die Mehrheit sogar „nur“ mit einem unveränderten Aufkommen. Die Unterschiede zeigen sich in ähnlicher Weise auch in der aktuellsten Seeverkehrsstatistik. Gemäß dieser Statistik stiegen im ersten Quartal 2007 die Asienverkehre doppelt so stark an wie die europäischen.

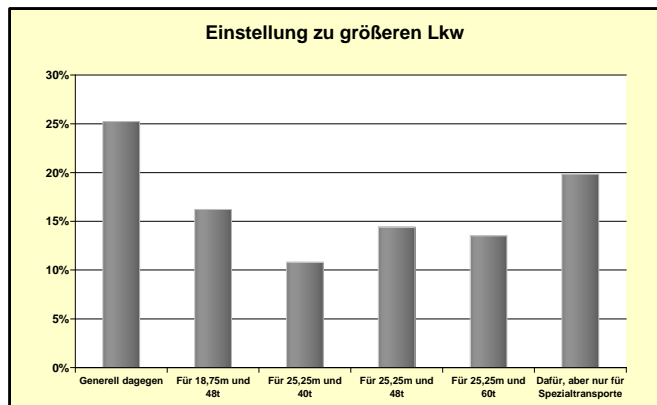
Die Frachtraten der Seeschifffahrt steigen in den Übersee-Relationen weiter



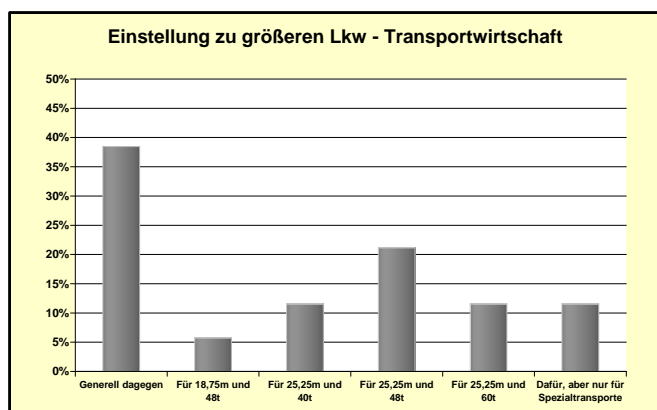
Die Entwicklung der Transportpreise für Seefracht ist eine sehr komplexe Angelegenheit, denn die Kreativität für die Preisgestaltung scheint kaum Grenzen zu kennen und erfordert Intim-Kenntnisse von Raten und Zuschlägen für jede einzelne Relation. Unsere Experten erwarten im kommenden Halbjahr die stärksten Steigerungen der Seefrachtraten im Asienverkehr, wo die Raten auch in den ersten vier Monaten 2007 am stärksten gestiegen sind (im Mittel 6,3%). Auf dem Nordatlantik werden stärkere Preisveränderungen erwartet als innerhalb Europas, obwohl zumindest zum Jahresbeginn 2007 gerade im (gesamten) Amerikaverkehr die Raten sogar (um knapp 4%) gefallen sind.

Aktuelle Frage

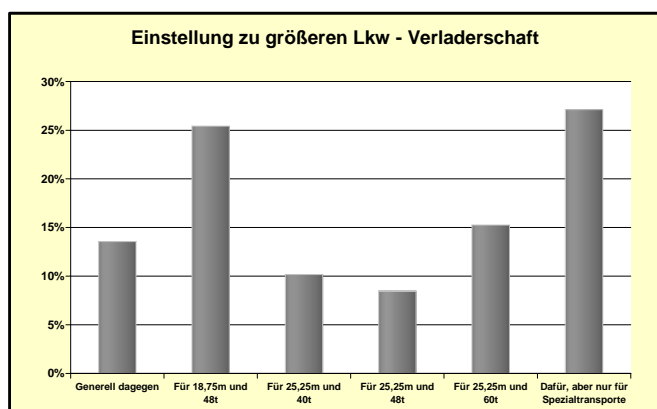
Einstellung zum Thema einer Ausweitung von Ladevolumen und/oder Ladegewicht auf deutschen Straßen



Die aktuelle Zusatzfrage zum TransportmarktBarometer im 3. Quartal 2007 bezieht sich auf die momentan sehr intensiv diskutierte Frage, ob das Ladevolumen und/oder Gewicht von Lkw in Deutschland erhöht werden soll. Intensität und Ausgestaltung dieses Vorschlags, der in Deutschland insbesondere aus der Verladerschaft kommt, sind noch völlig offen. Die Resultate erster Untersuchungen sind bislang nur begrenzt aussagefähig, und die EU-Kommission will zu dieser Frage auch erst einmal Untersuchungen über die Wirkungen möglicher unterschiedlicher Ausprägungen durchführen lassen, ehe sie Entscheidungen fällen will. Die Durchschnittswerte unserer Erhebungsergebnisse über alle befragten Experten spiegeln nicht angemessen wider, dass die Lager in dieser Frage sehr unterschiedlicher Meinung sind, und sollen hier daher nicht kommentiert werden.



Die Perspektive der Transportwirtschaft zeigt eine relativ große Ablehnung jeglicher Veränderungen (38%), und weitere 12% wollen eine Veränderung nur als Ausnahme für Spezialtransporte zugelassen haben. Die andere – im Prinzip befürwortende Hälfte der Transportwirtschaft (mit Vertretern aller Verkehrswege) befürwortet mehrheitlich (21%) eine Verlängerung der Lkw auf 25,25 Meter und eine Anhebung auf ein „mittleres“ höheres Gesamtgewicht von 48 Tonnen. Für die „moderate“ Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts auf 48 Tonnen ohne Ausweitung der heutigen Fahrzeuglängen können sich nur wenige Befragte erwärmen (6%). Die Maximalvariante – 25,25 Meter lange und 60 Tonnen schwere Lkw – findet in der Transportwirtschaft genau so viel Anklang wie die alleinige Verlängerung der Fahrzeuge.



In der Verladerschaft zeigt sich ein teilweise deutlich anderes Bild: 84% sprechen sich für eine Veränderung aus, die meisten (27%) aber mit einer Beschränkung auf Ausnahmen („Spezialtransporte“). Ein Viertel möchte lediglich eine Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts auf 48 Tonnen ohne Ausweitung der heutigen Fahrzeuglängen, ein weiteres Viertel größere Fahrzeuglängen mit entweder 40 oder 60 Tonnen Gesamtgewicht. Die in der Transportwirtschaft beliebteste Lösung längerer Fahrzeuge mit einem mittleren Gesamtgewicht von 48 Tonnen ist für die Verlager die unattraktivste Lösung.

Fazit: Das Bild zu den Wünschen größerer Lkw ist noch sehr diffus, und es verbleibt viel Diskussions- und Abklärungsbedarf sowie große Aufklärungsarbeit.