

# TransportmarktBarometer

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

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

Erhebungsrunde: 2. Quartal 2008

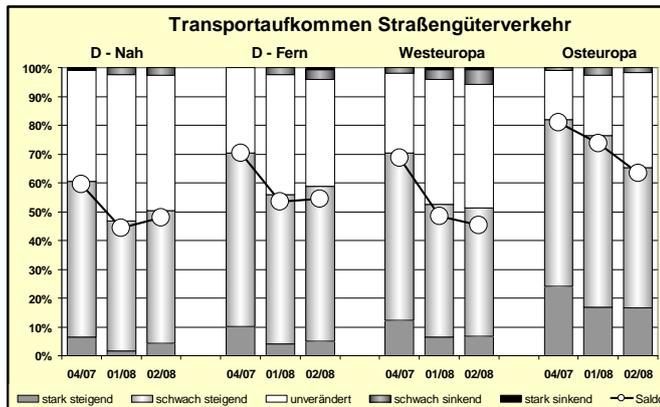
28.04.2008 – 23.05.2008

**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:
<b>Transportaufkommen</b>	über 5%	1% bis 5%	+1% bis -1%	-1% bis -5%	unter -5%
<b>Transportpreise</b>	über 3%	1% bis 3%	+1% bis -1%	-1% bis -3%	unter -3%

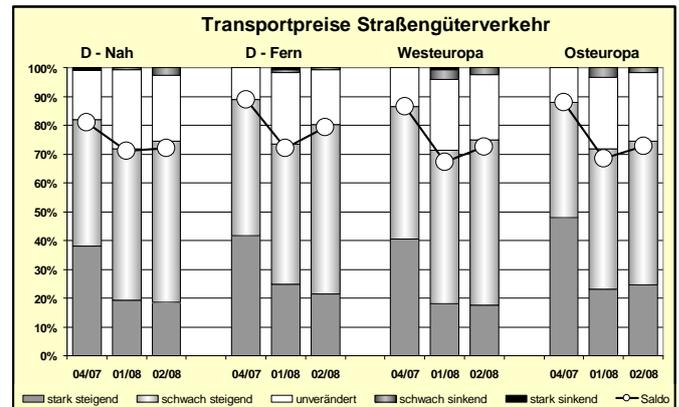
## Straßengüterverkehr

### Perspektiven des Lkw-Aufkommens bei rückläufiger Tendenz uneinheitlich



Die Experten des TransportmarktBarometers rechnen mehrheitlich damit, dass die Transportmengen im Straßengüterverkehr auch im kommenden halben Jahr zulegen werden. Im grenzüberschreitenden Verkehr mit Osteuropa erwarten 17% der Befragten sogar starke steigende Mengen (von mehr als 5%). Die aktuellen Daten aus der Mautstatistik belegen tatsächlich auch im 1. Quartal 2008 trotz aufkeimendem Pessimismus nochmals einen Zuwachs der mautpflichtigen Fahrleistungen (von Lkw ab 12t zGG; auf Autobahnen) gegenüber dem entsprechenden Vorjahresquartal um 2,5%. Im 4. Quartal 2007 legten diese Fahrleistungen gegenüber dem 4. Quartal 2006 allerdings noch um 3,9% zu – eine Abschwächung des Wachstums ist also schon zu erkennen.

### Die Preise im Straßengüterverkehr werden anziehen



Nicht mehr ganz so stark wie im letzten Quartal 2007 – aber stärker als im 1. Quartal 2008 – erwarten die Experten weiter steigende Preise in allen Teilmärkten des Lkw-Transports. Im Binnennah- und Westeuropaverkehr rechnen knapp 20%, im Binnenfern- und Osteuropaverkehr sogar gut 20% mit Preissteigerungen von mehr als 3%. Hier dürften einmal mehr die Erwartungen steigender Kosten, insbesondere der Dieselpreise, eine große Rolle spielen. Der Tankstellenpreis für Diesel steigert sich aktuell auf immer neue Höchstsätze und lag im April 2008 um 18% (!) höher als im April 2007. Kein Wunder, dass auch der neue „Erzeugerpreisindex“ des Statistischen Bundesamtes für das 4. Quartal 2008 im Binnenfernverkehr und im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr Höchststände ausweist.

TransportmarktBarometer von ProgTrans/ZEW

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

IMPRESSUM

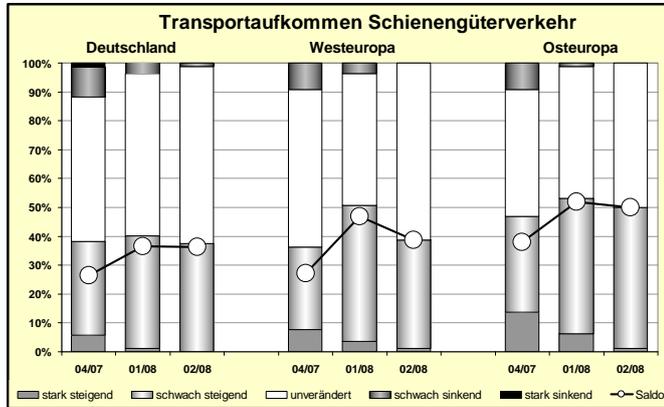
Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft ProgTrans/ZEW

ProgTrans AG Basel Prognosen und Strategieberatung für Transport und Verkehr  
 Gerbergasse 4 · 4001 Basel · Schweiz · Internet: [www.prograns.com](http://www.prograns.com)  
 Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung GmbH (ZEW) Mannheim  
 L 7, 1 · 68161 Mannheim · Deutschland · Internet: [www.zew.de](http://www.zew.de)

Redaktion: \* Dr. Stefan Rommerskirchen, Telefon: +41/61/56035-10 Fax: +41/61/56035-01, E-Mail: [stefan.rommerskirchen@prograns.com](mailto:stefan.rommerskirchen@prograns.com)  
 \* Dr. Georg Bühler, Telefon: +49/621/1235-213, Fax: +49/621/1235-226, E-Mail: [buehler@zew.de](mailto:buehler@zew.de)

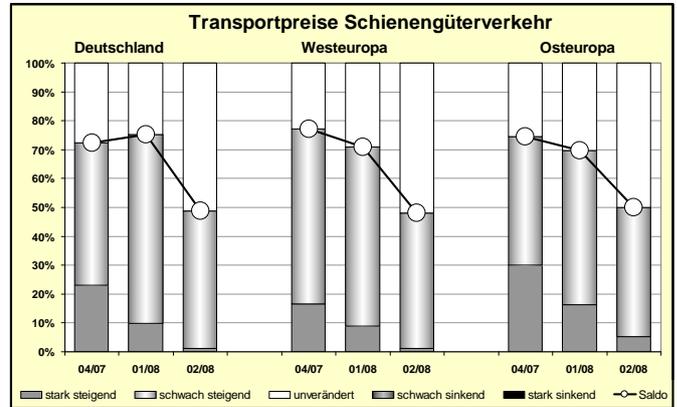
## Schiengüterverkehr

### Werden die Transportmengen auf der Schiene stagnieren?



Der Schienengüterverkehr hatte in der jüngeren Vergangenheit deutliche Mengenzuwächse zu verzeichnen. Im Jahr 2007 betrug der Anstieg immerhin 4,3%, im Jahr 2006 sogar 9,1%. Für diese Entwicklung sehen unsere Experten aktuell allerdings kaum noch eine Fortsetzung. Für das kommende Halbjahr erwarten im Binnen- und Westeuropaverkehr über 60% stabile Gütermengen auf der Schiene, im Osteuropaverkehr rechnen immerhin 50% mit steigenden Mengen. Der offenbar erwartete konjunkturelle Dämpfer wird also – wie gewohnt – als erster die Massenverkehrsträger treffen. Aber noch ist er nicht in den Statistiken: Im Januar 2008 legte der Schienengüterverkehr in Deutschland mengenmäßig um 11,4% zu, im Februar 2008 immer noch um 10,7%!

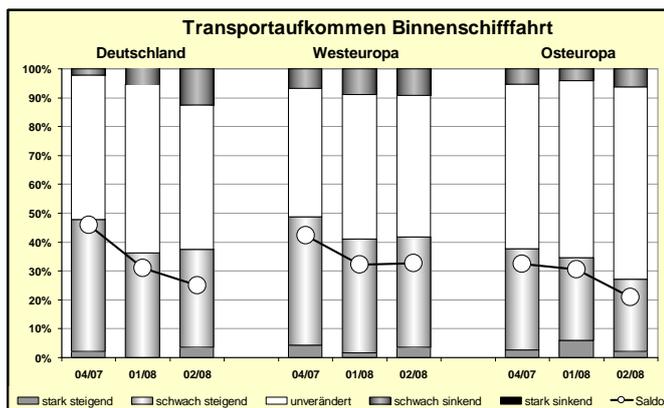
### Deutlicher Preisdämpfer bei Schienentransporten erwartet



Im Gegensatz zu den meisten anderen Transportmärkten erwarten unsere Experten für die Schienengüterverkehrsmärkte im nächsten halben Jahr mit einem deutlichen Preisdämpfer. Etwa 50% rechnen mit stabilen Preisen, die andere Hälfte mit einem Preisanstieg. Im 1. Quartal 2008 erwarteten noch 25 bis 30% stabile Preise, die Übrigen hingegen alle einen mehr oder minder starken Anstieg. Interessanterweise vermeldet der neue „Erzeugerpreisindex für den Schienengüterverkehr“ des Statistischen Bundesamtes im 4. Quartal 2007 bei den Einzelwagen- und Ganzzugverkehren einen Höchststand, der auch höher liegt als alle Indexwerte (zur Basis 2006) im Straßengüterverkehr.

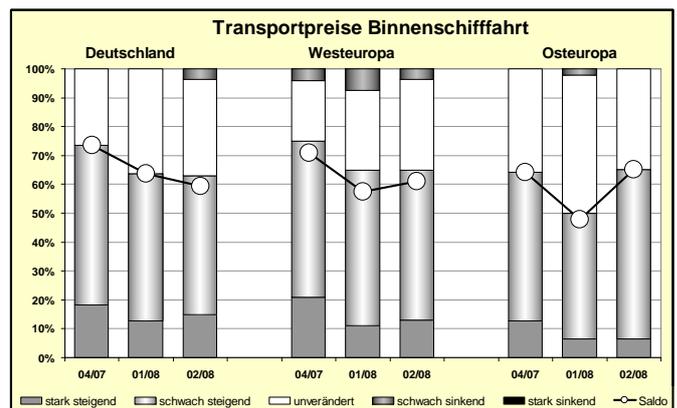
## Binnenschifffahrt

### Binnenschiffsaufkommen mit mäßigen Perspektiven



Die Binnenschifffahrt wird nach Einschätzung der meisten Experten des TransportmarktBarometers ihre Mengen im kommenden halben Jahr nicht steigern können. Im mengenmäßig nicht sehr bedeutsamen Binnenverkehr (Anteil am Gesamtaufkommen 2007: 24%) rechnen sogar 13% der Experten mit einem rückläufigen Aufkommen. Gerade dieses Segment hat allerdings im Jahr 2007 überdurchschnittlich zugelegt (+3,5%). Im Westeuropaverkehr sind die Erwartungen kaum freundlicher und im Osteuropaverkehr sogar noch zurückhaltender: Hier rechnen zwei Drittel der Experten in den kommenden 6 Monaten mit unveränderten Transportmengen.

### Die Frachtraten in der Binnenschifffahrt weiter tendenziell steigend

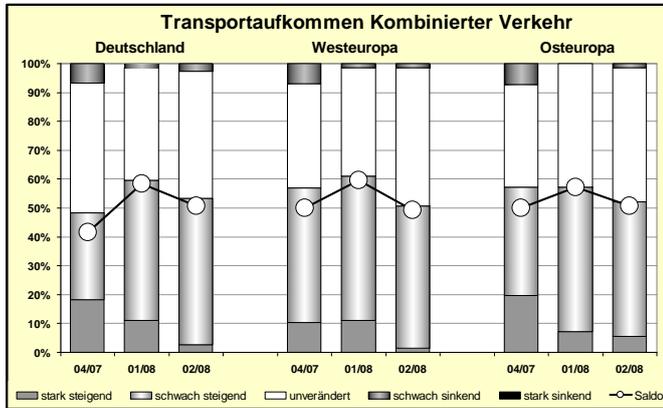


Die Frachtraten in der Binnenschifffahrt sehen die Experten mehrheitlich steigend. Im Binnenverkehr rechnen im kommenden Halbjahr 63% mit steigenden, darunter 15% sogar mit stark steigenden Preisen. Bei den grenzüberschreitenden Verkehren sind die Erwartungen ähnlich, nur hinsichtlich der Intensität geringfügig moderater. Damit liegen die Einschätzungen zur Preisentwicklung erstmals seit längerer Zeit wieder über denjenigen für den Schienengüterverkehr, was nicht zuletzt den hohen Ölpreisen geschuldet sein dürfte, von denen die Schiene viel weniger und bei der Stromerzeugung auch erst mit einer gewissen Verzögerung betroffen sein dürfte.

**Hinweis:** In den Grafiken sind sowohl die prozentualen Belegungen der fünf Antwortkategorien „steigt stark“, „steigt“, „unverändert“, „sinkt“ und „sinkt stark“ (siehe unten) 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 Veränderungssalden zeigt den Entwicklungstrend zwischen den Quartalen auf.

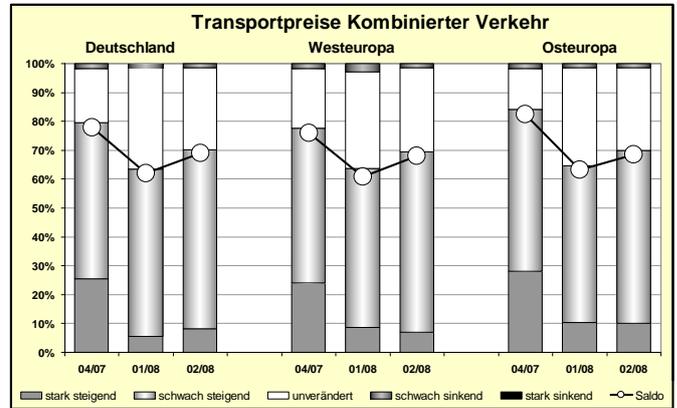
## Kombinierter Verkehr

### Wachstumserwartungen des KV-Aufkommens leicht rückläufig



Der Kombinierte Verkehr hat in den letzten Jahren starke Zuwächse verzeichnet, insbesondere der „unbegleitete Kombinierte Verkehr“ (UKV) in Form von Container- und Wechselbehältertransporten. Unsere Experten haben jetzt ihre Wachstumserwartungen gegenüber dem Vorquartal etwas zurückgenommen. Gut die Hälfte erwartet im kommenden Halbjahr moderate Steigerungen, die übrigen eine stabile Aufkommensentwicklung. Dabei sind kaum Unterschiede zwischen den drei Teilmärkten festzustellen. Die aktuellsten Statistiken zeigen allerdings noch kein Ende des KV-Booms auf. Die „besonderen Transportgüter“ der Schiene legten in den ersten beiden Monaten 2008 wieder um 19% zu.

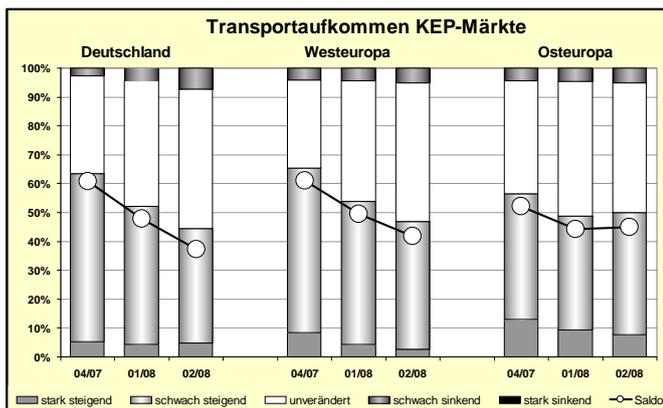
### KV-Preise weiterhin steigend



Die Preisentwicklungen im Kombinierten Verkehr reflektieren nicht nur – und vermutlich nicht einmal in erster Linie – Kostensteigerungen, sondern Knappheiten an Transportmitteln und Infrastrukturen. Die Engpässe im Seehafenhinterlandverkehr, der ein bedeutendes Segment des UKV darstellt, sind ein aktuelles Diskussionsthema. Vor diesem Hintergrund ist nicht verwunderlich, dass 70% der Experten des TransportmarktBarometers im KV mit steigenden Preisen rechnen, darunter im Deutschland- und Osteuropaverkehr 8 bzw. 10% sogar mit stark steigenden Preisen (von mehr als 3%). Dieses deutliche Signal steigender Preise hat sich gegenüber dem Vorquartal sogar noch verstärkt.

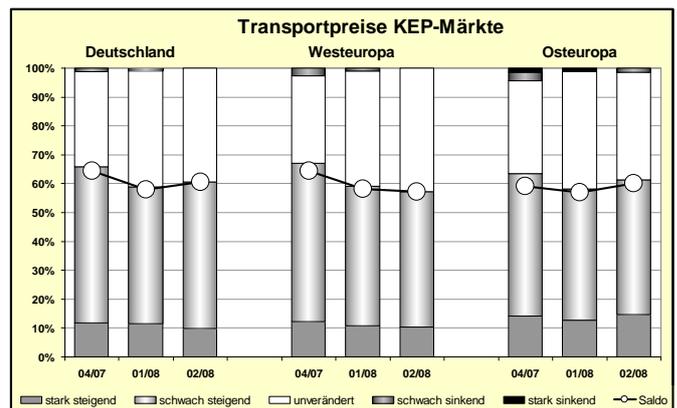
## Kurier-, Express- und Paketdienst-Märkte

### KEP-Aufkommen verliert weiter an Dynamik



Der langjährige „Shooting Star“ des TransportmarktBarometers – die KEP-Dienste – hat offenbar an Dynamik verloren. Die Experten des TransportmarktBarometers rechnen auch im kommenden Halbjahr mehrheitlich mit unveränderten Transportmengen, jedenfalls im Binnen- und Westeuropaverkehr. Im Osteuropaverkehr erwartet die Hälfte der Experten ein steigendes, darunter 8% sogar ein stark steigendes KEP-Aufkommen (von über 5%), aber 5% rechnen hier auch mit einem (leichten) Rückgang. Interessant ist, dass die Wachstumsdynamik im nationalen KEP-Verkehr weniger stark eingeschätzt wird als im nationalen Nahverkehr des „klassischen“ Straßengütertransports.

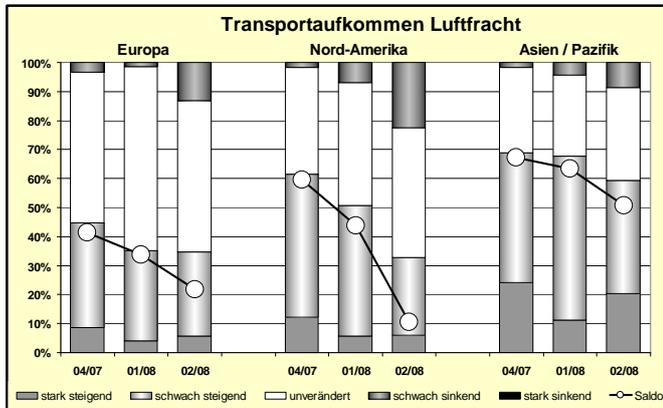
### Die KEP-Preisentwicklung stabilisiert sich



Die KEP-Preisentwicklung wird als vergleichsweise stabil eingeschätzt und unterscheidet sich darin deutlich vom „klassischen“ Straßengüterverkehr. Dass sich die Einschätzungen gegenüber den Vorquartalen nur wenig verändert haben, soll nicht darüber hinwegtäuschen, dass rund 60% unserer Experten steigende KEP-Preise erwarten, darunter 10% im Binnen- und Westeuropaverkehr und 15% im Osteuropaverkehr sogar stark steigende Preise. Die generellen Tendenzen wie auch die Unterschiede bei den Teilmärkten dürften letztlich die unterschiedliche Bedeutung der wesentlichen Kostenfaktoren (Löhne und Diesel) und des Wettbewerbs in den einzelnen Teilmärkten reflektieren.

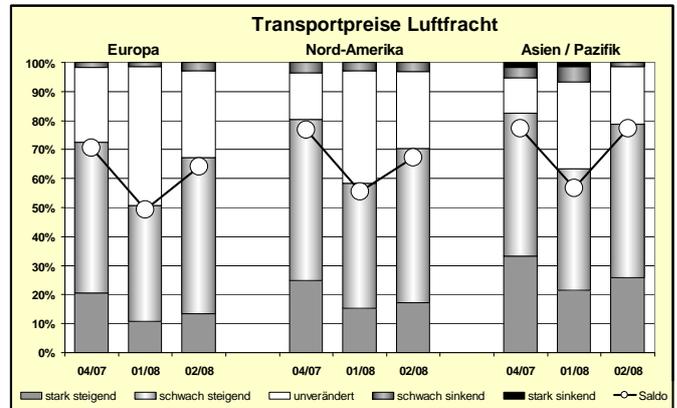
## Luffracht

### Luffracht über dem Nordatlantik auf Sturzflug



Die Entwicklung des Luffrachttaufkommens ist ein Frühindikator der konjunkturellen Entwicklung: Die Erwartungen reagieren sehr frühzeitig auf Veränderungen, und die Ausschläge sind oftmals besonders markant. Dies trifft aktuell vor allem auf die Erwartungen zum Luffrachttaufkommen auf der Nordatlantikroute zu. Noch im Herbst 2007 rechneten über 60% unserer Experten mit steigenden Mengen, aktuell ist es nur noch ein Drittel. Aber nahezu ein Viertel erwartet hier jetzt sogar einen (leichten) Rückgang. Damit liegen die Erwartungen jetzt sogar noch unter denjenigen für die innereuropäische Luffracht. Auch für die Asien-/Pazifik-Luffracht wurden die Prognosen zurückgenommen, aber bei weitem nicht so stark wie für die Nordatlantik-Route.

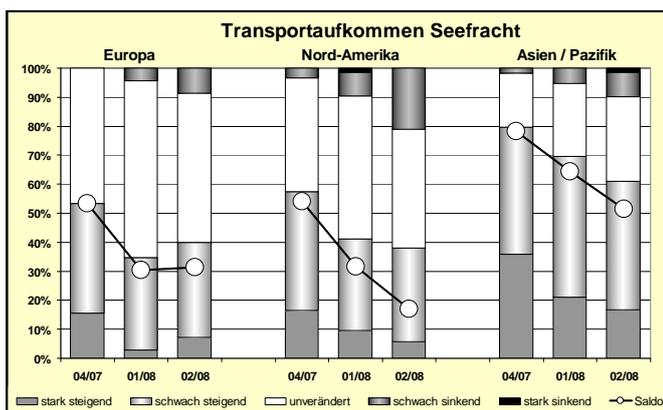
### Luffrachttarife im steilen Steigflug



In markantem Gegensatz zu den Mengeneinschätzungen stehen die Erwartungen zur Entwicklung der Luffrachttarife. Hier scheinen nicht die Mengen- und Konkurrenzeffekte, sondern ziemlich eindeutig die hohen Kerosin-Kosten ausschlaggebend zu sein. Die Luffracht-Carrier sind fest gewillt, ihre Treibstoffzuschläge weiter zu erhöhen, auch wenn diese Informationen nicht mehr so offen „vermarktet“ werden wie in früheren Zeiten. Seit dem 26. Mai 2008 erhebt beispielsweise Lufthansa Cargo eine „Fuel Surcharge“ von 1,10 Euro je kg – der höchste Betrag seit Einführung dieses Instruments. Und für steigende Luffrachtpreise sorgen auch andere Zuschläge, vor allem die Sicherheitszuschläge.

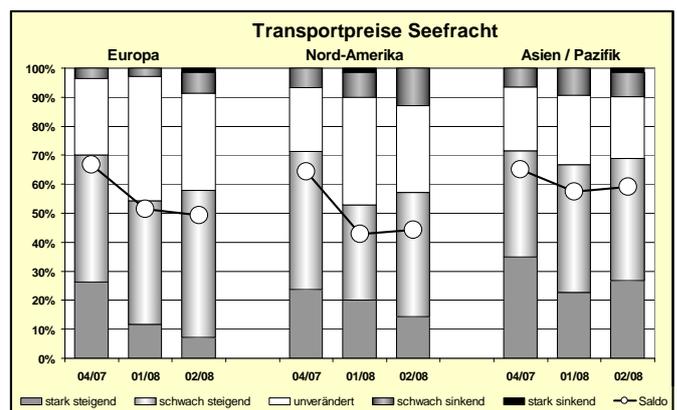
## Seefracht

### Die „USA-Krise“ verdüstert auch die Perspektiven der Nordatlantik-Seefracht



Bei der Seefracht werden die Perspektiven für das nächste Halbjahr sehr ähnlich eingeschätzt wie bei der Luffracht: ein deutlicher Dämpfer für die Nordatlantikfahrt, die im deutschen Seeverkehr schon in 2007 nur noch einen vergleichsweise schwachen Zuwachs (1,8%) verzeichnete. Auch im Asien-/Pazifik-Verkehr ist eine deutliche Rücknahme der Erwartung steigender Mengen zu erkennen. Dieser legte gemäß Seeverkehrstatistik in 2007 allerdings noch um knapp 9% zu. Mehr als 60% unserer Experten erwarten hier im kommenden halben Jahr noch steigende Mengen, darunter 17% sogar ein stark steigendes Aufkommen.

### Die Seefrachtraten-Entwicklung konsolidiert sich



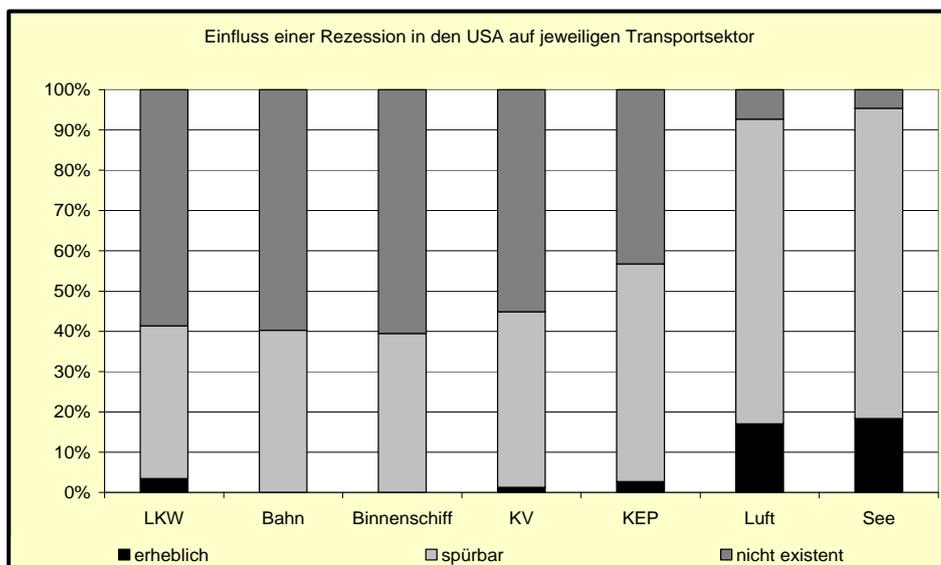
Die Entwicklung der Seefrachtraten spiegelt stärker die Entwicklung der Nachfrage als der Kosten wider. So sind die Indizes der Seefrachtraten von 2005 bis 2007 in der Linienfahrt mit Amerika sehr stark gesunken (um 28%), in der Asien-/Australien-Fahrt hingegen leicht (+3%) und in Europa sogar stärker (+9%) angestiegen. Unsere Experten erwarten mehrheitlich in allen drei Teilmärkten des TransportmarktBarometers einen Anstieg der Seefrachtpreise, darunter im Asienverkehr sogar 27% einen starken Anstieg (von mehr als 3%). Bleibt anzumerken, dass sich aufgrund der vielen Zuschläge zwischen Transportpreisen und Frachtraten eine immer größere Kluft auftun dürfte.

## Aktuelle Frage

### Einfluss einer US-Rezession und Kompensationsmöglichkeiten

Die aktuelle Zusatzfrage zum TransportmarktBarometer befasst sich mit der Betroffenheit der einzelnen Verkehrszweige in Deutschland und Europa von der sich andeutenden Rezession in den USA und mit möglichen Kompensationen durch den Gütertausch mit anderen Regionen.

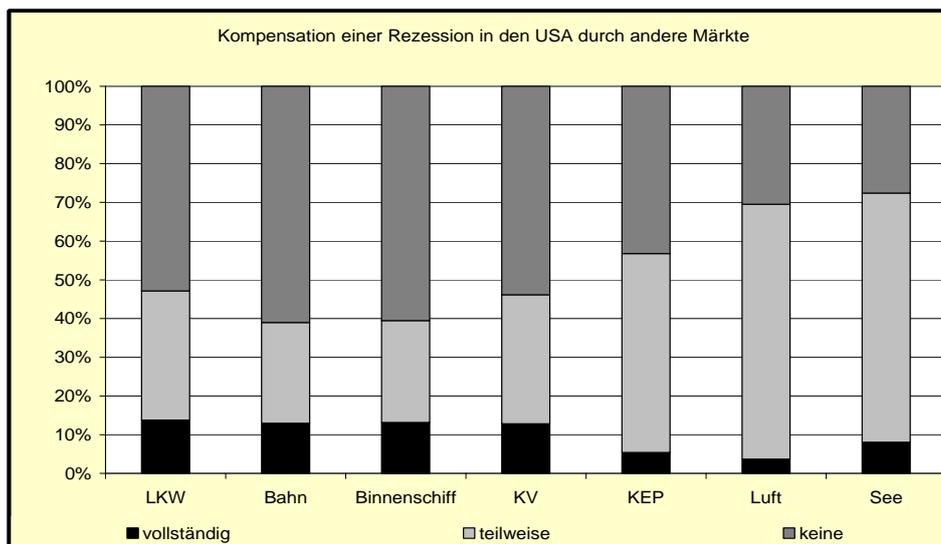
#### US-Rezession betrifft vor allem Luft- und Seefracht



Erwartungsgemäß wird die Betroffenheit von einer US-Rezession für die Luft- und Seefracht am stärksten eingeschätzt: Knapp 20% der Experten erwarten erhebliche, rund drei Viertel immerhin spürbare Auswirkungen. Bei den übrigen Verkehrszweigen werden die Folgen einer US-Rezession kaum als erheblich betrachtet. Hingegen rechnen bei den KEP-Dienstleistungen und im Kombinierten Verkehr immerhin 54% bzw. 44% der Experten mit „spürbaren“ Auswirkungen. In Anbetracht der engen Verflechtungen der europäischen Volkswirtschaften mit derjenigen der USA und in Anbetracht der Bedeutung der KEP-Fracht im Luftverkehr sowie der Seehafenhin-

terlandverkehre im Kombinierten Verkehr ist fast ein wenig überraschend, dass hier die Betroffenheit nicht stärker eingeschätzt wird. Umgekehrt ist fast ebenso erstaunlich, dass bei den (anderen) Landverkehrszweigen nahezu gleich viele Experten eine spürbare Betroffenheit erwarten wie im Kombinierten Verkehr.

#### Kompensation von Ladungsrückgängen durch eine US-Rezession gelingt nur teilweise



Unabhängig vom Ausmaß der Betroffenheit erwarten nur wenige Experten eine vollständige Kompensation von Verkehrsrückgängen als Folge einer US-Rezession – vor allem kaum bei den am stärksten betroffenen Verkehrszweigen Luft- und Seeverkehr sowie bei den KEP-Diensten. Aber gerade bei diesen drei Verkehrszweigen rechnen – je nach Verkehrszweig – die Hälfte bis zu zwei Drittel der Experten zumindest mit einer teilweisen Kompensation. „Nur“ rund 30% gehen bei Luft- und Seefrachtrückgängen durch eine US-Rezession davon aus, dass keinerlei Kompensationen durch Verkehre mit anderen Regionen zu erwarten sind.

Eine Detailauswertung der Experteneinschätzungen bei den weniger betroffenen Verkehrszweigen zeigt, dass dort die Einschätzung eher „digital“ ist: Wenn die Verkehrsnachfrage durch die US-Rezession betroffen ist, dann rechnet die Mehrheit der Experten damit, dass diese Rückgänge nicht anderweitig kompensiert werden können.

Zusammenfassend kann festgehalten werden: Eine mögliche US-Rezession beträfe vor allem die Luft- und Seefracht, aber – in deutlich geringerem Ausmaß – auch Landverkehre in Europa. Die stärker betroffenen Segmente haben aber die größeren Kompensationsmöglichkeiten. Dahinter steht wohl die Erwartung, dass der interkontinentale Außenhandel sich räumlich immer weiter differenziert und von den USA unabhängiger wird. Diese Entwicklung lässt sich auch aus Außenhandelsstatistiken ablesen, wengleich dieser Prozess langsamer vonstatten geht, als das Vermelden von „Rekordwachstumsraten“ gelegentlich vermuten lässt.