



Marktbeobachtung – Straßengüterverkehr

Nr.: 1-06/21

„Die Preise für Lkw-Transporte klettern auf ein Dreijahreshoch,“ titelte das Handelsblatt kürzlich. Speditionen und Frachtführer berichten von einer seit Wochen anhaltenden Hochphase. Also viele Aufträge und die auch noch über Gebühr bezahlt? Was nach goldenen Zeiten für die Logistik klingt, ist in Wahrheit ein Problem für die gesamte Wirtschaft.

Seit einigen Wochen durchläuft ein rekordverdächtiges Gütervolumen den deutschen Transport- und Logistikmarkt. Bedingt durch den „Corona-Neustart“ und weitere externe Faktoren, ist kaum noch Frachtraum verfügbar und die Preise am Spotmarkt steigen. Ein Ende dieser Entwicklung ist aktuell nicht in Sicht.

**Rekord-
mengen**

Die Datenlage

Für die Transport- und Logistikbranche werden eine ganze Reihe von amtlichen und privaten Indizes und Marktberichten veröffentlicht. Allerdings betrachten sie in den meisten Fällen zwangsweise nur ein abgegrenztes Branchensegment bzw. nur einzelne Kennzahlen. Hinzu kommen unterschiedliche Betrachtungszeiträume und Veröffentlichungszyklen. Erst in der Zusammenschau entsteht ein Bild, das für die Bewertung der Marktlage aussagekräftig ist.

**Analyse der
Marktlage**

Ein Blick auf den aktuellen Lkw-Maut-Fahrleistungsindex des Statistischen Bundesamtes zeigt das aktuell sehr hohe Lkw-Transportaufkommen. Der Index beziffert die Gesamt-Fahrleistung von deutschen und ausländischen Lkw, die auf deutschen Straßen erbracht wurde.

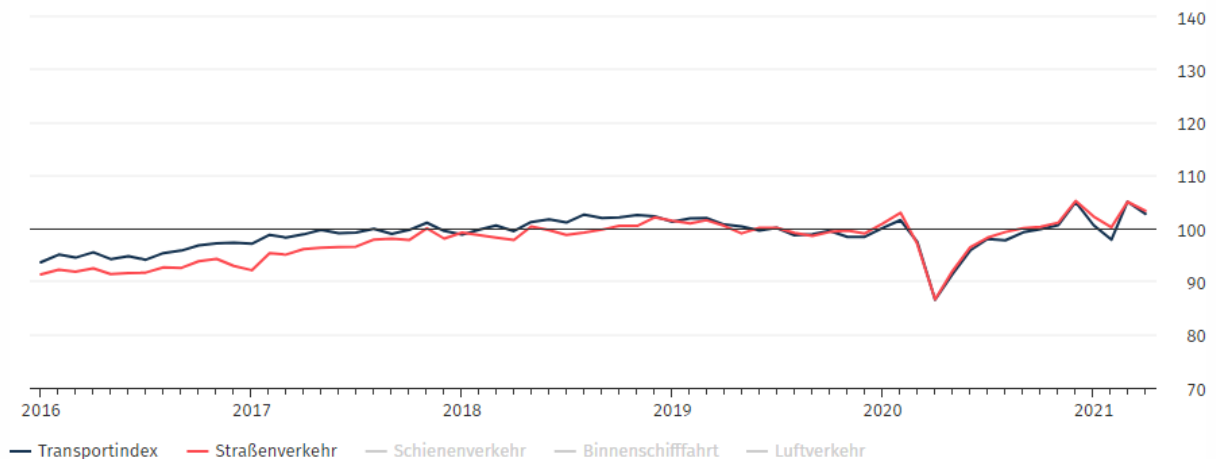
Maut-Index

Die Einschnitte durch den ersten Lockdown im Frühjahr 2020, die einsetzende wirtschaftliche Erholung und der erneute harte Lockdown zum Jahreswechsel sind gut zu erkennen. Im Vergleich zu den Vorjahren wird aber auch sehr deutlich, dass im Herbst 2020 und in der aktuellen Phase neue Rekordwerte in der Anzahl der zurückgelegten

Kilometer auf deutschen Straßen erreicht wurden. Selbst die angedeutete Erholung zum Ende des Betrachtungszeitraums bewegt sich noch deutlich über dem Niveau der Vergleichsperioden.

Transportindex und Einzelindizes der verschiedenen Transportwege

2019 = 100, saison- und kalenderbereinigt



Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, DB Netz AG, Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V., ausgewählte Binnenhäfen, Destatis.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2021

Der Mautindex gibt jedoch keinen Aufschluss darüber, ob mit der Mehrleistung an Kilometern auch mehr Ladung durch die Lkw bewegt wurde. Die amtlichen Auswertungen zur beförderten Gütermenge werden erst mit einer deutlichen Verzögerung veröffentlicht und können daher in die vorliegende Betrachtung noch keinen Eingang finden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Entwicklung weitgehend im Einklang mit dem Anstieg der Laufleistung erfolgt ist.

Diese Annahme wird durch die veröffentlichten Zahlen von der Transportbörse Timocom für den Spotmarkt gestützt. Das Verhältnis von eingestellten Ladungen zu angebotenen Lkw bewegt sich auf innerdeutschen Relationen seit circa März 2021 auf einem extremen Niveau. Es werden im Durchschnitt vier Mal mehr Ladungen eingestellt, als Lkw zur Verfügung stehen. Eine Hochphase im Frühjahr ist dabei nicht ungewöhnlich. Das Niveau und die Dauer dieser Phase übertreffen die Vor-Jahre aber deutlich.

Das spiegelt auch die Transport Management Plattform Transporeon mit dem Indikator „Transport Market Monitor (TMM)“ wider. Der TMM werten Preise und Kapazitäten im europäischen Spotmarkt aus und wird sowohl von Industrie und Handel als auch von Transportdienstleistern genutzt.

Laut einer jüngst veröffentlichten Pressemeldung von Transporeon haben die Straßentransportkapazitäten im Mai 2021 seine bereits seit

**Timocom
Barometer**

**Transport
Market
Monitor**

März anhaltenden Talfahrt fortgesetzt und steht nun bei einem Dreijahrestief. In Ergänzung dazu seien die Transportpreise im Vergleich zum Vormonat noch einmal um 8,4 Prozent gestiegen.

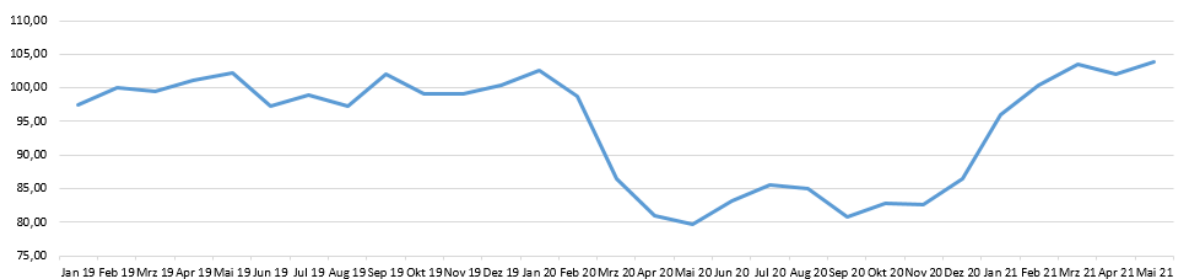
Für die Kontraktlogistik sind vergleichbar aktuelle Daten nicht erhältlich. Angaben dazu basieren auf Unternehmensbefragungen. Das Bundesamt für Güterverkehr hat die Ergebnisse in dem Sonderbericht „Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt“ zusammengefasst:

„Bezogen auf die Auftragslage lag der Anteilswert [der Befragten, die mindestens von einer guten oder saisonüblichen Auftragslage sprachen] bei annähernd 90 Prozent. Allerdings spiegelte sich die hohe Beförderungsnachfrage nach Unternehmensangaben bislang häufig noch nicht in der Entgeltentwicklung wider. Die Umlegung vielfach berichteter Kostensteigerungen, insbesondere bei Kraftstoffen, werde weiterhin durch den nationalen und internationalen Wettbewerbs- und Preisdruck erschwert.“

BAG Bericht

Auftragslage

Preis für Dieseldieselfkraftstoff bei Lieferung an Großverbraucher in €/hl



„Weitere betriebliche Herausforderungen erwachsen derzeit nahezu allen befragten Unternehmen durch einen wahrgenommenen Mangel an qualifiziertem Fahrpersonal und weiteren Fachkräften. Problematisiert wurden zudem aktuelle Lieferverzögerungen bzw. lange Lieferzeiten für bestimmte Lastkraftfahrzeuge, Auflieger und Fahrzeugersatzteile,“ so das BAG weiter.

Darüber hinaus führt die aktuell angespannte Marktplage zu einer Überlastung der operativen Transportsysteme. So berichtete der Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL) bereits Ende April von einem „Sendungs-Tsunami“ in den Stückgutnetzwerken. Seitdem folgten verschiedene Meldungen über gesperrte Relationen oder erhebliche Einschränkungen in der Abfertigung. Das Sendungsvolumen belaufte sich um bis zu 20 Prozent über den Vorjahresmonaten, so der Verband. Und das, obwohl die Sendungszahlen schon im ersten Pandemiejahr trotz aller Einschränkungen auf dem hohen Niveau von 2019 geblieben seien.

Weitere Probleme

Überlastung der System-Verkehre

Die Ursachen

Das hohe Transportaufkommen auf deutschen Straßen ist das Ergebnis verschiedener Entwicklungen, die in der Mehrzahl im Zusammenhang mit der anhaltenden Pandemiesituation stehen.

Die Maßnahmen zur Bekämpfung von Corona haben global zu erheblichen Einschränkungen in der Produktion und Verteilung von Gütern geführt. Im Ergebnis wurden die Lieferketten durcheinandergebracht und während mancherorts die Lager übergelaufen sind, lief an andere Stelle die Produktion trocken. Dieses Ungleichgewicht kann nur schrittweise wieder in Balance gebracht werden, da die vorhandenen Kapazitäten zusätzlich das laufende Tagesgeschäfts abwickeln müssen.

Mit Bezug auf den deutschen Markt hat vor allem der massive Anstieg des Onlinehandels zu einer zusätzlichen Belastung des Logistikmarktes geführt. Nach einer Steigerung des Umsatzes im E-Commerce von fast 15 Prozent im letzten Jahr, werden auch für 2021 wieder zweistellige Wachstumszahlen erwartet. Der Aufwand für die Logistik kleinteiliger Warensendungen in der Privatzustellung ist dabei überproportional größer als es die reinen Wachstumszahlen vermuten lassen.

Mit steigendem Transportaufkommen tritt zudem der grassierende Fahrermangel wieder deutlich zu Tage. Laut der Engpass-Statistik der Bundesagentur für Arbeit aus dem April 2021 vergehen derzeit im Bundesdurchschnitt 164 Tage bis eine Stelle als Fahrzeugführer im Straßenverkehr neu besetzt werden kann.

Die Auswirkungen

Neben den direkten Effekten in Form von Frachtraum-Mangel führen die Verzögerungen in den Lieferketten auch zu indirekten Effekten. Üblicherweise orientieren sich Spediteure und Frachtführer im Auf- und Abbau ihrer Personal- und Lkw-Ressourcen an der Marktentwicklung. In der jetzigen Hochphase würden die Kapazitäten im Normalfall aufgestockt. Die Lieferzeiten für Transportequipment und Ersatzteile sind jedoch ebenfalls stark von der Beeinträchtigung der Lieferketten betroffen. Die Adaption der Kapazitäten kann daher nur mit einer starken Verzögerung erfolgen.

Hinzu kommt, dass die Transportbetriebe im Normalfall mit einem erheblichen Anteil von Weiterbeauftragungen an Sub-Unternehmer operieren, um die konjunkturellen Schwankungen flexibel ausgleichen zu können. Durch den aktuell herrschenden Kapazitätsmangel kann zusätzlicher Frachtraum nur sehr eingeschränkt und zu sehr hohen

**Lieferketten
unter Druck**

**E-Commerce
als Treiber**

Fahrermangel

**Aufbau von
Kapazitäten
kaum möglich**

Preisen am Markt eingekauft werden. Diese Situation ist vor allem eine Bedrohung für sogenannte „digitale Speditionen“, die ihre Kapazitäten nahezu vollständig über den Spotmarkt decken.

Die Perspektive

Derzeit scheinen die Mengen auf absehbare Zeit nicht abzureißen. Die Geschäftserwartungen der Transportunternehmen und der Verlagerer bleiben für das laufende Jahr auf einem hohen Niveau. Stückweise werden die Kapazitäten im Markt aufgestockt. Das wird mittelfristig für eine gewisse Entlastung sorgen.

Gleichzeitig sorgt die europaweite bis globale Dimension der Lieferkettenstörung dafür, dass eine regionale Verschiebung von Kapazitäten keine Erleichterung bringt. In der Vergangenheit konnten ausländische Frachtführer Spitzen auf dem deutschen Transportmarkt ausgleichen. Diese Kapazitäten sind aktuell weitgehend in den Heimatländern gebunden und stehen nur eingeschränkt zur Verfügung.

Unabhängig davon legt die aktuelle Situation die Volatilität und Verwundbarkeit der Lieferketten offen. Auch wenn ein wissenschaftlicher Befund derzeit noch aussteht, scheint die Resilienz des über Jahre bewährten Zusammenspiels von Verladern und Logistikanbietern geschwächt.

**Weiterhin
viel Menge**

**Resilienz
geschwächt**

ELVIS meint dazu:

Die aktuell angespannte Situation auf dem deutschen Transportmarkt betrifft alle Sendungsgrößen und Teilmärkte. Der Kapazitätenbedarf war in diesem Umfang kaum vorhersehbar und eine kurzfristige Adaption ist vor dem beschriebenen Hintergrund nur sehr eingeschränkt möglich. Die Resilienz der Lieferkette kann in Zukunft nur im gemeinsamen Dialog zwischen Verladern und Transportdienstleistern gesteigert werden. Um die Leistungsfähigkeit der deutschen Wirtschaft zu sichern, muss eine neue Balance, zwischen marktwirtschaftlicher Effizienz und Investitionen in die Sicherung von Logistik-Kapazitäten gefunden werden.

ELVIS unterstützt:



Impressum:

Nikolja Grabowski
E.L.V.I.S. AG
Röntgenstr. 4 – D-63755 Alzenau
Fon: +49 (0) 60 23-50 734-11
nikolja.grabowski@elvis-ag.eu
www.elvis-ag.com