



Richtung Gipfel

Die Teuerung im Straßengüterverkehr scheint sich zu verlängern. Nach einem Rekord-Anstieg von fast sieben Prozent im zweiten Quartal 2022 steigt der VR-Index aktuell um 3,45 Prozent.

In Kürze

Für das dritte Quartal 2022 zeichnet sich eine leichte Abkühlung ab. Nach dem Rekordwert vom Vormonat (+ 6,93 Prozent) liegt der Anstieg aktuell bei 3,45 Prozent – und damit auf einem absoluten Höchstwert von inzwischen plus 52 Prozent gegenüber 2005.

Die Spirale ist in vollem Gang. Durch eine völlig verfehlte Zinspolitik der EU, welche vor allem die südeuropäischen Staaten vor Überschuldung schützen sollte, galoppiert die Inflation. Und mit diesem Parforceritt der Teuerungsrate schreien die Arbeitnehmer nach mehr Geld, um den Standard zu halten. Die Szenarien der Wirtschaftsweisen, wann sich denn die Werte wieder deutlich unter der Zehnprozentmarke finden werden, verschieben sich immer weiter nach hinten. Die von allen herbeigesehnte Zwei vor dem Komma – für viele der Standard – ist in weiter Ferne.

Die EU hat viel zu spät reagiert

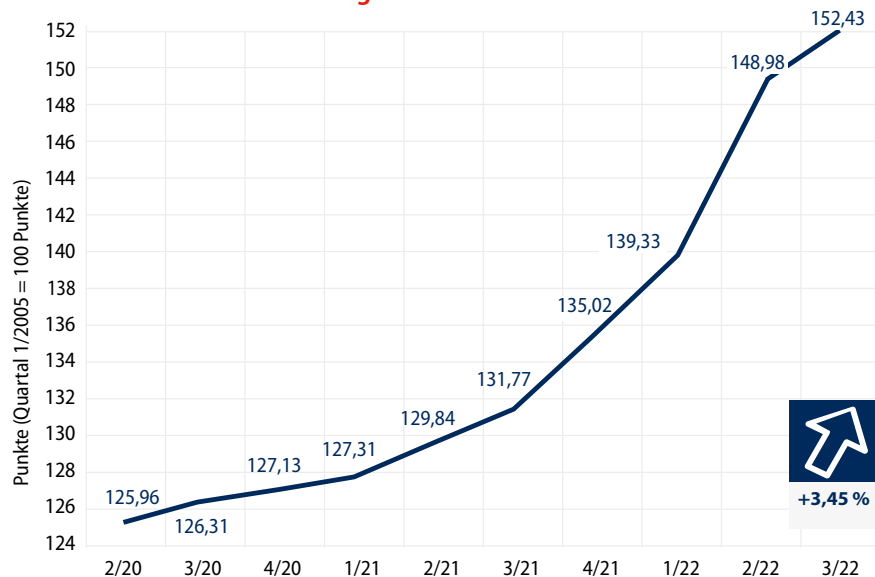
Das Gegensteuern von EZB-Präsidentin Christine Lagarde kam viel zu spät. Und zu allem Überfluss nimmt der Krieg, den der irre Despot und sein krankes Umfeld in Russland angezettelt haben, kein Ende. Das treibt seltsame Blüten. Kraftstoffpreise über 2,20 Euro brutto für den Liter

Diesel, zwei Euro fürs AdBlue und LNG ist schon lange enteilt. Das trifft vor allem das Transportgewerbe. Wobei es bei genauerer Betrachtung kaum rationale Gründe für diese Preisrallye gibt. Das Barrel Nordsee-Brent liegt aktuell bei knapp 97 Dollar. Bei Werten um die 100 Dollar müsste man eigentlich von einem Dieselpreis ausgehen, der bei rund 1,50, maximal 1,60 Euro liegt. Das lässt nur einen Schluss zu: Da verdient sich jemand auf Kosten der Allgemeinheit eine goldene Nase!

Auch den Disput um die AdBlue-Herstellung hätte man bei schnellem Handeln der Politik deutlich früher in den Griff bekommen können. Vom Erdgas erst gar nicht zu sprechen. Da versucht das Transportgewerbe seit Monaten seine Botschaft nach Berlin zu tragen. Dort hat man allerdings nur den schwarzen Peter zwischen Verkehrs-, Umwelt- und Wirtschaftsministerium hin- und hergeschoben. Passiert ist wenig, weshalb viele Unternehmen hart an

VerkehrsRundschau-Index

Preisindex für den Straßengüterverkehr in Deutschland



+3,45 %

Im dritten Quartal 2022 sind die Frachtraten erwartungsgemäß noch einmal angestiegen. Ein Plus von 3,45 Prozent im Vergleich zum Basiswert fällt allerdings nicht mehr so dramatisch aus wie im Vorquartal – dem bis dato höchsten Zuwachs, seit es den VR-Index gibt.

20,7

Prozent sind die Frachtraten im dritten Quartal 2022 im Vergleich zum gleichen Quartal des Vorjahres gestiegen.

der Pleite sind. Diejenigen, die sich noch rühren können, suchen ihr Heil in der Preiserhöhung.

Das ist dann auch der Grund, warum der VR-Index zum inzwischen neunten Mal in Folge nur eine Richtung kennt: nach oben! Nach den Zahlen, die das Meinungsforschungs-Institut Interrogare für die VerkehrsRundschau (VR) erhoben hat, beträgt das Plus im nationalen Straßengüterverkehr im dritten Quartal 2022 knapp 3,5 Prozent. Damit hat sich der Anstieg ein wenig verlangsamt, lag er doch im Vorquartal noch bei einem Allzeithoch von 6,93 Prozent.

Das dürfte aber auch nur eine kleine Verschnaufpause sein. Denn im dritten Quartal haben sich einige Effekte abgezeichnet, die unter anderem dazu beigetragen haben, dass Diesel kurzfristig etwas günstiger wurde. Wer aktuelle Preise an den Tankstellen sieht, weiß, dass es im vierten Quartal erneut deutlich nach oben gehen

wird. Zumal dann das Weihnachtsgeschäft vor der Tür steht. Schon jetzt beschreiben nahezu alle Unternehmer die Situation gegenüber der VerkehrsRundschau als absoluten Transporteursmarkt. Wer Lkw und Fahrer hat, kann nahezu jeden Preis verlangen. Einige wenige sagen allerdings: „Wir sollten jetzt nicht zu unverschämt sein. Denn die Zeiten ändern sich. Und wer jetzt übertreibt, ist dann der Erste, der durch das Raster fällt ...“

Mehr Umsatz mit weniger Lkw

Allerdings sehen die Vorzeichen nicht so aus, als würde sich die Situation recht schnell ändern. Zumal immer mehr Unternehmer merken, dass man aktuell mit weniger Lkw, weniger Fahrern und damit verbunden weniger Ärger auch ganz gut über die Runden kommt. Setzt sich dieser Gedanke flächig durch, verknappt das den Laderaum weiter. Neben Fahrerlöhnen, steigenden Preisen für Lkw und

Erhebungsmethodik und Teilnehmer

Was man zum VerkehrsRundschau-Index wissen muss

Seit 2005 lässt die VerkehrsRundschau (VR) von einem unabhängigen Marktforschungsinstitut (aktuell Interrogare) die Frachtraten im Straßengüterverkehr erheben. Damit ist der VR-Index der älteste Preisindex für Lkw-Transporte in Deutschland.

Zur Methodik und Erscheinungsweise

Im dritten Quartal 2022 haben 105 Unternehmen bei der Befragung mitgemacht. Rund zwei Drittel davon waren Transportunternehmen bzw. Speditionen, das verbleibende Drittel sind Verlager. Von den Dienstleistern liegen knapp 60 Prozent im Bereich bis 100 Mitarbeiter. Bei den Verladern, die zu fast 50 Prozent im Bereich Metallverarbei-

tung oder Handel tätig sind, liegen gut 41 Prozent im Bereich bis 100 Mitarbeiter. Bei der Abfrage der Frachtraten sind nur Transporte berücksichtigt worden, deren Güter palettierbar sind und keine besondere Handhabung erfordern. Folgende Kriterien nehmen Einfluss auf die Preisgestaltung:

- Entfernungen
- Sendungsgrößen
- Quell- und Zielraum – Transporte innerhalb und zwischen Ballungsgebieten
- Art des Vertragsverhältnisses zwischen Verlager und Transporteur – keine langfristigen Kontrakte
- Preisbildung der Aufträge ohne Annahme einer Rückfracht

Der Index erscheint vierteljährlich.

gg



ThePalmer/istockphotos

Der VR-Index bezieht sich auf Transporte mit palettierter Ware



Trailer und weiter zunehmenden Diesel- und AdBlue-Preisen steht bereits die nächste Kostenerhöhung im Raum: Die künftige Maut samt zusätzlichem Emissionsanteil wird ein erheblicher Kostentreiber. Man kann also durchaus davon ausgehen, dass wir auch in den nächsten vier bis fünf Quartalen Steigerungen beim VR-Index sehen werden und sich die Rekordmarken weiter nach oben verschieben. Führt man die Kurve im aktuellen Rhythmus weiter, so lehnt man sich nicht mal sehr weit aus dem Fenster, wenn man für Ende 2023 einen Wert von 200 prognostiziert.

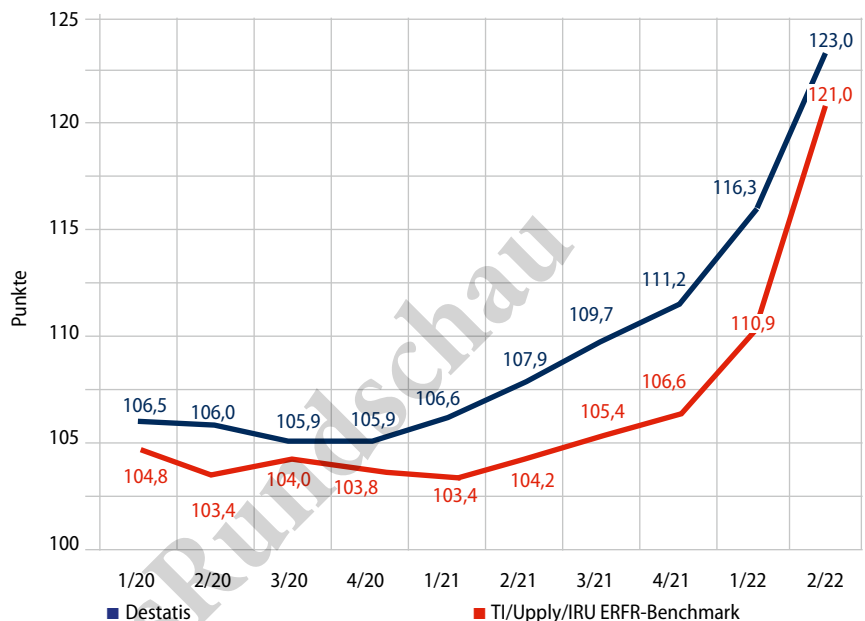
Zum neunten Mal ein Anstieg

Da kann man als Branchenkenner aber auch nur anmerken, dass es Zeit wurde. Transport war über Dekaden viel zu billig. Und im Sinne der Sache kann man nur hoffen, dass sich die Entwicklung, dass Transportunternehmer ordentlich für ihre Leistung entlohnt wurden, nicht wieder zurückdreht.

So steigt der VR-Index zum neunten Mal in Folge. Der bisherige Höchstwert lag bei nur sechs Quartalen in Folge. Mit 152,43 Prozentpunkten hat der Indikator bezogen auf den absoluten Wert im zweiten Quartal

2022 einen weiteren Gipfel erklommen. Und er wird weiter steigen – mit welcher Dynamik, geben auch die Zahlen vom Statistischen Bundesamt (Destatis) vor, an die viele Dieselfloater gekoppelt sind. Wie die Grafik auf dieser Seite zeigt, weist auch das Statistische Bundesamt für die Transportbranche einen steigenden Wert auf. Da

Steigende Preise auch bei Destatis und dem TI/Upplly/IRU-Indikator



Destatis, Juni 2022/Transport Intelligence/Upplly/IRU, Mai 2022

Bei Destatis sind die Frachtraten im Straßengüterverkehr im ersten Quartal 2022 so stark angestiegen wie nie zuvor. Gleiches gilt für die Preise im europäischen Lkw-Transport (rote Kurve)

Mitmachen beim VR-Index lohnt sich gleich mehrfach

Wollten Sie schon immer mal wissen, wo Sie mit Ihren Frachtraten stehen? Werfen Sie als Verleger Geld zum Fenster hinaus und zahlen Sie zu viel im Vergleich zu den regulären Marktpreisen? Bekommen Sie als Transportdienstleister weniger Geld als Ihre Kollegen und sollten daher höhere Preise durchsetzen? Wenn Sie auf diese Fragen Antworten suchen, machen Sie

jetzt beim VerkehrsRundschau-Index mit. Die Teilnahme an der Online-Befragung ist kostenlos. Sie erhalten eine Benchmark-Auswertung, bei der Sie in einer Tabelle ablesen können, in welcher Preisklasse Sie um wie viel Prozent von den Durchschnittspreisen abweichen. Eine Analyse, die Sie nirgendwo sonst bekommen. Zudem erhält jeder Teilnehmer pro Befragung

einen Geschenk-Gutschein, den man bei Amazon einlösen kann.

Neugierig geworden? Dann wenden Sie sich an das Meinungsforschungsinstitut Interrogare, das Ihnen Anonymität garantiert (Peter Martin-Pietsch, peter.martin-pietsch@interrogare.de).

Mehr Infos unter:

www.verkehrsrundschau.de/index

dieser ein Quartal hinter dem VR-Index liegt, weist er aktuell eine ebenso dramatische Steigerung aus, wie es der VR-Index ebenfalls für das zweite Quartal gezeigt hat. Etwas zeitnaher arbeiten die für Deutschland wöchentlich aktualisierten Daten aus dem Oil-Bulletin der EU. Das ermöglicht den Unternehmern eine schnelle Anpassung der Floater.

Kostentreiber Diesel und Fahrer

Davon ausgehend, dass im Fernverkehr die Kraftstoffkosten bis zu einem Drittel der Gesamtkosten ausmachen – dann bedeutet der weitere Anstieg der Dieselpreise einen Anstieg der Gesamtkosten –, kann man als grobe Relation sagen, zehn

Prozent höhere Dieselpreise bedeuten etwa 2,5 Prozent mehr Gesamtkosten.

Doch selbst wenn die höheren Dieselpreise der Haupttreiber für den Kostenanstieg im Straßengüterverkehr sind, gibt es gerade für größere Betriebe auch andere Ausgaben, die im letzten Quartal erheblich zugelegt haben. Das wären neben den gestiegenen Energiekosten für Büro- und Logistikgebäude auch höhere Personalkosten. Der Kampf um Fahrer bedingt, dass Bruttolöhne in den letzten Monaten teilweise extrem zugelegt haben.

Legt man Zahlen des BGL oder der IRU zugrunde, fehlen alleine in Deutschland zwischen 60.000 und 80.000 Lkw-Fahrer. Da prosperierende Wirtschaften wie Polen

ganz ähnliche Probleme haben – die Fahrer wandern wieder in ihre Handwerksberufe ab, wo sie inzwischen gleich viel verdienen, aber geregelte Arbeitszeiten haben –, fehlt der Nachwuchs. Neben den Fahrern wollen aber auch Logistikmitarbeiter oder kaufmännische Angestellte mehr Geld, um die Folgen der galoppierenden Inflation auffangen zu können. Gestörte Lieferketten führen obendrein dazu, dass Kunden genervt sind. Die lassen ihren Frust am Disponenten aus – der dann wieder mehr Schmerzensgeld verlangt. Ein Teufelskreis ...

Auch Europa wird teurer

Dass nicht nur der VR-Index immer weiter steigt, zeigen die Zahlen des Statistischen Bundesamtes (Destatis). Im ersten Quartal 2022 ist der Erzeugerpreisindex für die Güterbeförderung im Straßenverkehr um 6,7 Prozent auf 123,0 Punkte gestiegen (siehe Seite 18). Wie bereits ausgeführt, hat damit dieser Indikator etwa so stark zugelegt wie der VR-Index im zweiten Quartal.

Nicht nur in Deutschland verteuert sich Transport: In ganz Europa ziehen die Frachtraten für den Straßengüterverkehr kräftig an. Das zeigt der Indikator der digitalen Transportplattform Uply, welchen die IRU und das Beratungsunternehmen Transport Intelligence gemeinsam herausgeben. Demnach haben sich Lkw-Verkehre im zweiten Quartal 2022 um 10,1 Prozent verteuert – auch das ein Rekordwert und damit ein überproportionaler Anstieg. Die IRU macht als Gründe dafür ebenfalls vor allem den Fahrermangel in Kombination mit den hohen Dieselpreisen verantwortlich.

Wenn Sie mehr wissen wollen, folgen Sie unserem Online-Seminar am 26. Oktober und gehen Sie auf unser Profi-Portal VR plus (siehe Kasten).



Mehr Daten zum VR-Index und zum Transportmarkt auf VR plus und im Online-Seminar am 26. Oktober 2022

Der VerkehrsRundschau-Index liefert nicht nur Infos zur Entwicklung der Transportpreise im Straßengüterverkehr. Im Rahmen der Exklusiv-Umfrage für die VerkehrsRundschau (VR) werden zahlreiche weitere Kennzahlen erhoben. Die können Abonnenten auf dem VR-plus-Portal abrufen.

Zu diesen Daten gehören zum einen Transportpreise aufgeschlüsselt nach Produktkategorien (Palette, Teil- und Komplettladungen) und nach Entfernungsstufen. Zudem fragt die VR die Teilnehmer ab, wie sich die Mengen in den letzten Quartalen entwickelt haben. Häufig jedoch noch interessanter ist der Ausblick. So gibt es auf dem Portal die Einschätzungen der Teilnehmer zu der Entwicklung der Mengen und Preise: Steigt die Nachfrage nach Lkw-Frachtraum weiter? Klettern die Frachtraten auch im laufenden Quartal und in den kommenden zwölf Monaten? Und wenn ja, in welchem Umfang?

Es werden aber auch weitere Kennzahlen abgefragt, wie die durchschnittliche Lkw-Standzeit an den Laderampen oder der durchschnittliche Lohnkostensatz für einen Fahrer pro Tag. Dazu gibt es zu jeder Grafik eine entsprechende Interpretation.

Mehr Informationen unter:
www.verkehrsrundschau-plus.de/kennzahlen

Einen Teil dieser Infos erhalten Sie auch in einem Online-Seminar der VR am 26. Oktober 2022 um 10.00 Uhr. Darin stellen wir zudem die Ergebnisse anderer Transportindizes vor und gehen auf die Entwicklung bei den Verkehrsträgern ein. Wir schildern detailliert die Folgen der hohen Energiepreise. Und wir stellen aktuelle Prognosen zum Wirtschaftswachstum in Deutschland und Europa vor. Mehr zu dem Seminar und Anmeldung unter: www.verkehrsrundschau.de/events. gg