

BME-MARKTINFORMATIONEN

FRACHTEN 3/2023

Straßengüterverkehr national und international

LESEPROBE

- Preisentwicklung
- Analyse
- Prognose

BME
NET

Vorwort	3
I. Management Summary	4
1.1 Straßengüterverkehr Inland	5
1.2 Straßengüterverkehr Ausland	5
II. Teilnehmende Unternehmen auf einen Blick	6
III. Aktuelle Marktsituation	7
IV. Methodik	11
4.1 Datengrundlage	11
4.2 Plausibilisierung	12
4.3 Auswertung	12
V. Frachtmarkt	16
5.1 Nationaler Straßengüterverkehr	16
5.1.1 Marktanalyse derzeit gültiger Straßenfrachten	17
5.1.2 Entwicklung der nationalen Straßenfrachten	19
5.2 Internationaler Straßengüterverkehr	26
5.2.1 Marktanalyse derzeit gültiger Straßenfrachten	26
5.2.2 Entwicklung der internationalen Straßenfrachten von Ausgabe 3/2019 bis Ausgabe 3/2023 ...	30
Vorstellung des Kooperationspartners Frachtrasch International	31
Haftungsausschluss	32

Quellen Cover: © Freepik | ipopba

Quellen: © BMEnet GmbH, Frachtrasch international

Die Ausgabe 3/2023 der „BME-Marktinformationen Frachten“ berichtet über die Konditionen von Straßenfrachten für Lkw bis 80 cbm Laderaum im nationalen und internationalen Verkehr mit Bezug zu Deutschland und deckt den Zeitraum zwischen dem ersten Quartal 2019 und dem ersten Quartal 2023 ab. Der aktuellen Ausgabe liegen echte Einkaufspreise von 6.067 durchgeführten nationalen und internationalen Transporten/Relationen zugrunde. Die Datenbasis beruht auf der Partnerschaft mit der Firma Frachtrasch international Deutsche Frachtenprüfungsstelle Otto Rasch GmbH & Co. KG.

Die durchschnittlichen Preise im nationalen als auch im internationalen Straßengüterverkehr sind im ersten Quartal des Jahres 2023 im Vergleich zum Vorquartal leicht gesunken. Hauptgründe dürften die zurückgegangenen Energiepreise und Inflationsraten in Deutschland sein.

Die Wirtschaftsentwicklung in Deutschland hat sich im ersten Quartal 2023 etwas aufgehellt. Der Ausblick auf die kommenden Monate verspricht keinen großen Aufschwung. Allerdings lässt sich die Dynamik der Entwicklung weiterhin nicht leicht vorhersagen, da sie noch von der globalen Konjunktur anhängig ist. Neben den hohen Kaufkraftverlusten beeinflussen die verschärften Finanzierungsbedingungen, die zu zurückgestellten Investitionsprojekten führen, das wirtschaftliche Wachstum.

Die vom BME gemeinsam mit der Frachtrasch international Deutsche Frachtenprüfungsstelle Otto Rasch GmbH & Co. KG entwickelten „BME-Marktinformationen Frachten“ erscheinen quartalsweise und geben einen regelmäßigen und verlässlichen Überblick über die aktuelle Entwicklung.



Andreas Hermann

Leiter Market Research
BMEnet GmbH



Patrick Arnholdt

Stellvertretend für das Team Benchmark Frachtrasch
Frachtrasch international
Deutsche Frachtenprüfungsstelle
Otto Rasch GmbH & Co. KG

1. Management Summary

Der S&P/BME-Einkaufsmanager-Index (EMI)¹ fiel im März 2023 mit 44,7 auf ein 3-Monatstief und lag damit deutlich unter der neutralen Marke von 50 Punkten, ab der Wachstum angezeigt wird. Nichtsdestotrotz werden die weiteren Geschäftsaussichten wenig negativ bewertet. Der EMI ist ein bewährter Frühindikator für die Wirtschaftsentwicklung in Deutschland. An ihm lässt sich mit gutem Vorlauf treffsicher der Trend der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung erkennen.

„Expansion bleibt vorerst schwach“, so schrieb es das Institut für Weltwirtschaft (IfW)². Neben der gestiegenen Industrieproduktion haben eine Reihe von Faktoren dazu beigetragen, dass sich die konjunkturelle Lage aufgehellt hat. Das Problem von Lieferengpässen, die lange die wirtschaftlichen Aktivitäten eingeschränkt haben, hat sich durch die verkürzten Lieferzeiten aufgelöst. Auch die Gas- und Strompreise sind weiter zurückgegangen, obwohl sie sich immer noch auf hohem Niveau befinden. Dennoch ist es verfrüht, von einer Expansion zu reden, denn die geopolitischen Spannungen und die verschärften Kreditkonditionen wirken bremsend auf die konjunkturelle Dynamik.

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWi)³ stellt fest: „Die konjunkturelle Ausgangslage stellt sich im ersten Quartal 2023 besser dar als zum Jahreswechsel angenommen: Der milde Winter und die hohen Gasspeicherstände haben zu einer ausreichenden Gasverfügbarkeit in Deutschland und Europa beigetragen, was sich auch in einem spürbaren Rückgang der Energiepreise niederschlägt. Die Industrieproduktion hat sich infolge der weiteren Normalisierung der Lieferketten- und Materialengpässe sowie der moderaten globalen Erholung zuletzt spürbar belebt.“

Die aktuellen „BME-Marktinformationen Frachten“ berichten über die Straßenfrachten für Lkw bis 80 cbm Laderaum im nationalen und internationalen Güterverkehr mit Bezug zu Deutschland. In dieser Ausgabe wird die relativ große Bandbreite der Frachtpreise zwischen den verschiedenen Entfernungsklassen deutlich. Die „BME-Marktinformationen Frachten“ für Kontraktverkehre verschaffen den Einkäufern von Transportdienstleistungen die notwendige Preistransparenz.

In der dritten Ausgabe 2023 wurden 6.067 Datensätze zu Preisen (echte Einkaufspreise) im nationalen und internationalen Güterverkehr ausgewertet. Die Datenbasis wurde uns anonymisiert durch unseren Kooperationspartner Frachtrasch zur Verfügung gestellt.

¹ Vgl. S&P Global Inc.: IHS Markit/BME-Einkaufsmanager-Index (EMI). Veröffentlicht im April 2023.

² Vgl. Kiel Institut für Weltwirtschaft (IfW Kiel): Kieler Konjunkturberichte Deutschland- Weltwirtschaft im Sommer 2023. Veröffentlicht im Juni 2023.

³ Vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWi): Pressemitteilung zur wirtschaftlichen Lage in Deutschland im März 2023. Veröffentlicht am 14.04.2023.

1.1 Straßengüterverkehr Inland

Für die dritte Ausgabe im Jahr 2023 stehen 4.172 Preisinformationen zu den nationalen Verkehren zur Verfügung, die jeweils den Start-/Zielort, den Transportpreis und die entsprechende Distanz (basierend auf der Relation) enthalten. Daraus werden die Kosten pro Fahrzeugkilometer (€/km) berechnet.

Im Gegensatz zu den Spotfrachten(-märkten) werden die hier betrachteten Kontraktfrachten (Komplettladungen) jeweils für unterschiedliche, vergleichsweise lange Vertragsdauern verhandelt. Es zeigt sich oftmals, dass die Preise für ein Kalenderjahr Gültigkeit haben. Großen Einfluss auf die Frachtpreise hat in der aktuellen Phase die hohe Inflationsrate, die auch weiterhin, z.B. durch steigende Personalkosten, bestimmend bleiben wird. Die langsam zurückgehenden Energiekosten (Dieselfloater) werden hierbei aber voraussichtlich eine dämpfende Wirkung haben.

Der Mittelwert über alle Frachtraten pro Fahrzeugkilometer im nationalen Verkehr lag zwischen Januar und März 2023 bei 2,40 €/km. Im Vergleich dazu lag dieser Wert im vorherigen Quartal bei 2,41 €/km.

1.2 Straßengüterverkehr Ausland

Die Daten im internationalen Verkehr (1.895 Preisinformationen) mit Bezug zu Deutschland werden zusätzlich zur Auswertung nach Entfernungsklassen auch nach Quell- beziehungsweise Zielregion der Transporte ausgewertet. Die geringsten Transportdistanzen sind auf den Routen in östlich sowie westlich gelegene Länder wie Polen, Zypern, Bulgarien, den Niederlanden, Belgien und Luxemburg (kürzeste Strecke: 157 km) zu beobachten. Die weitesten in der Stichprobe enthaltenen mittleren Transportweiten bilden Relationen zur südlichen Ländergruppe und zur nördlichen Ländergruppe wie Dänemark, Norwegen und Schweden (längste Strecke: 3.266 km).

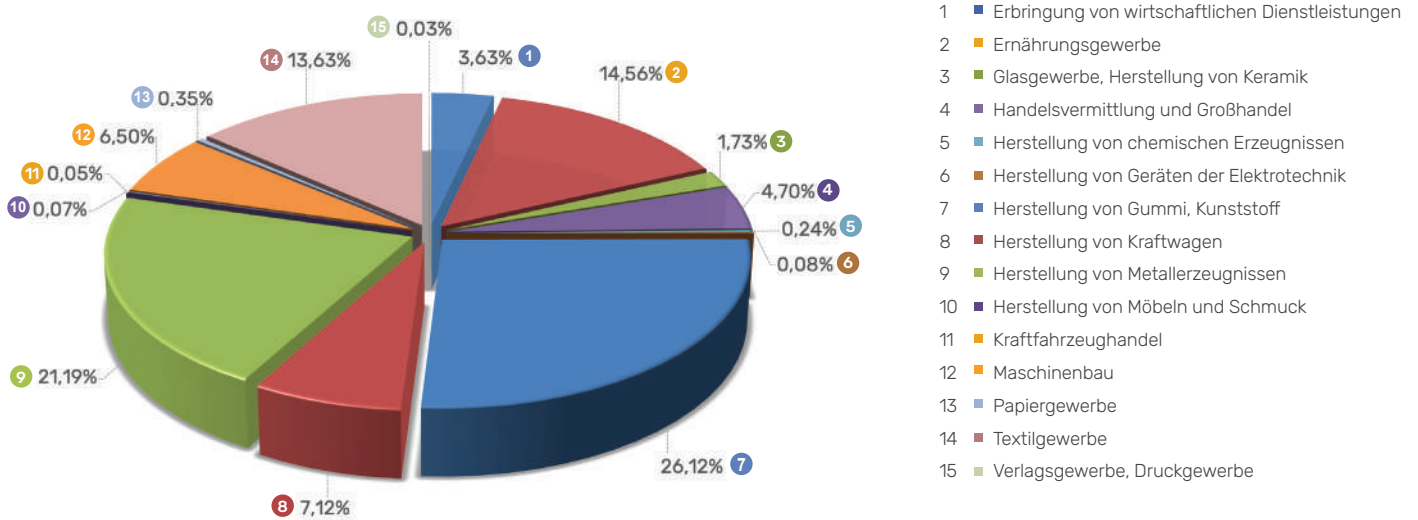
Die Preisunterschiede zwischen einzelnen Ländergruppen sind ein spezifisches Merkmal internationaler Transporte. So sind beispielsweise die Frachtraten für Transporte in die westeuropäischen Länder höher als in die östlich oder nördlich gelegenen Länder.

Die internationalen Frachtraten für diese Ausgabe bewegen sich, über alle internationalen Verkehre hinweg, bei 2,08 €/km. Zum Vergleich: Im Vorquartal lagen die Raten bei 2,10 €/km.

2. Teilnehmende Unternehmen auf einen Blick

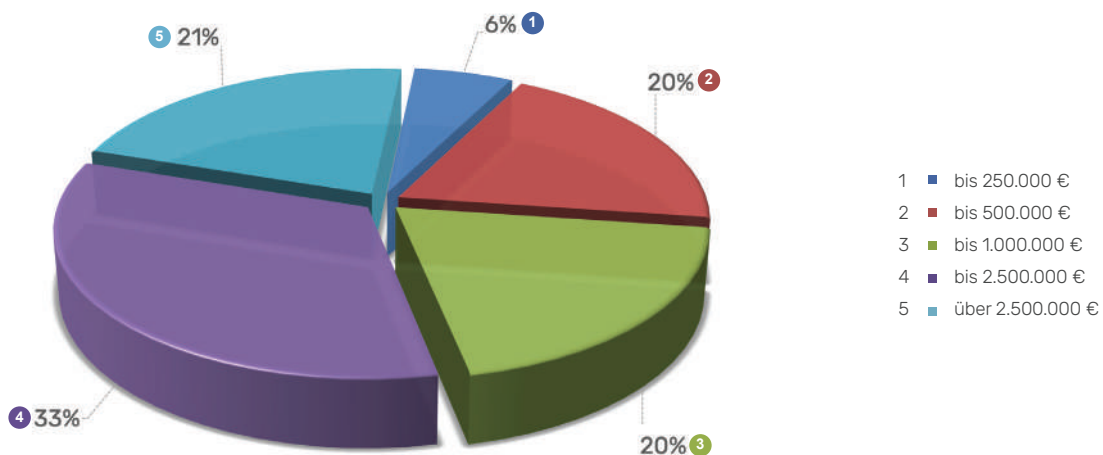
Abbildung 1: Verteilung der Transporte nach Branche*

Branchenschlüssel nach Bisnode



*Prozentwerte gerundet

Abbildung 2: Verteilung der teilnehmenden Unternehmen nach Frachturnsatzklassen*



*Prozentwerte gerundet



METHODIK

4. Methodik

4.1 Datengrundlage

Die „BME-Marktinformationen Frachten“ beruhen auf einer laufenden Datenaktualisierung des Kooperationspartners Frachtrasch zu Einkaufspreisen für Transportleistungen. Mit der Deutschen Frachtenprüfungsstelle Frachtrasch konnten wir einen Datenlieferanten und Partner gewinnen, der seit mehr als 100 Jahren erfolgreich im Segment der Frachtkostenreduzierung beratend tätig ist. Diese Kooperation stellt eine hohe Datenmenge und -qualität sicher.

Grundlage der Frachtkonditionen sind die tatsächlich gezahlten Preise (all in), also einschließlich etwaiger Dieselszuschläge. Für die dritte Ausgabe der Marktinformationen im Jahr 2022 liegen 7.994 echte Einkaufspreise von durchgeführten nationalen und internationalen Transporten/Relationen vor, die bewertet wurden.

Als Eckparameter für die Bewertung der **Transporte von Gütern in Plan- oder Kofferzügen** werden die nachfolgend aufgeführten Kriterien herangezogen:

- 1) Ausgangsort des Transportes (Land + Region oder deutsche Postleitzahl)
- 2) Zielort des Transportes (Land + Region oder deutsche Postleitzahl)
- 3) Entfernung in km
- 4) Preis für die Gesamtladung in Euro mit allen Zuschlägen abzüglich der Nachlässe und ohne Zusatzleistungen wie Regalpflege, Inkasso u. Ä. und ohne deutsche Mehrwertsteuer
- 5) Gültigkeitszeitraum für den Preis (in Quartalen)

Die Ergebnisse der Erhebung stellen Preise aus Verträgen mit längeren Laufzeiten dar; sie entsprechen somit in der Regel den Preisen eines **Kontraktmarktes**, nicht denen eines **Spotmarktes**, die erheblich abweichen können. Zu berücksichtigen ist auch, dass den gemeldeten Frachten häufig langjährige Geschäftsbeziehungen zugrunde liegen, bei denen vergleichsweise günstige Preise ausgehandelt werden können.

4.2 Plausibilisierung

Die für die Bewertung herangezogenen Daten werden aus einer umfangreichen, täglich aktualisierten und selbst entwickelten Software (ProFracht, eingetragene Schutzmarke) des Kooperationspartners Frachtrasch extrahiert, anonymisiert und plausibilisiert.

Für alle Meldungen wird aus der Entfernung und dem Preis eine Frachtrate in Euro pro Fahrzeugkilometer (€/km) ermittelt, wobei nach nationalen und internationalen Transporten unterschieden wird.

4.3 Auswertung

Nationale Straßengütertransporte (Ausgangs- und Zielort in Deutschland)

Im nationalen Verkehr werden die Frachtraten mittels Postleitzahlangaben regionalen Quell- und Zielgebieten zugeordnet. Die räumliche Auflösung entspricht dabei den Postleitzahlgebieten, die durch die Ziffern der Postleitzahlen gebildet werden. Die Entfernungen werden mittels eines speziell angepassten Entfernungnetzwerkes für Güterverkehr des Kooperationspartners Frachtrasch ermittelt. Danach werden die Frachtraten nach der Distanz der ihnen zugrunde liegenden Relationen klassifiziert.

Die Entfernungsklassen sind wie folgt definiert:

- bis 200 km
- 201 bis 300 km
- 301 bis 400 km
- 401 bis 500 km
- 501 bis 600 km
- über 600 km

Internationale Straßengütertransporte (Ausgangsort in Deutschland, Zielort im Ausland)

Die Datenanalyse des internationalen Verkehrs lässt den Schluss zu, dass die Höhe der Frachtraten sowohl von der Entfernung als auch von den Frachtführern abhängig ist, die für bestimmte Transporte ins Ausland unter Vertrag genommen werden. Um beide Einflüsse berücksichtigen zu können, werden die Daten nach Entfernungsklassen und nach Ländergruppen eingeordnet. Zu beachten ist, dass diese Differenzierungen nicht unabhängig voneinander sind; so dominieren in manchen Ländergruppen vergleichsweise kurze Distanzen, während in anderen Ländergruppen eher weit laufende Transporte vorherrschen.

Einteilung nach Ländergruppen

Bei der Einteilung nach Ländergruppen werden die Frachtraten nach regionalen Zielgebieten geordnet. Die Zuordnung der Ländergruppen ist in der folgenden Darstellung abgebildet (siehe Abbildung 4). Zu beachten ist, dass Frankreich in einen Nord- und einen Südteil aufgeteilt worden ist, da sich Straßengüterverkehre in den jeweiligen Landesteilen preislich teilweise deutlich unterscheiden.

Abbildung 4: Ländergruppen

West	Ost	Nord	Süd
Belgien	Albanien	Dänemark	Andorra
Irland	Bosnien-Herzegowina	Finnland	Österreich
Luxemburg	Bulgarien	Island	Schweiz
Niederlande	Weißrussland	Norwegen	Spanien
Großbritannien	Zypern	Schweden	Griechenland
Frankreich-Nord	Tschechien		Italien
	Estland		Malta
	Kroatien		Portugal
	Ungarn		Tunesien
	Litauen		Frankreich-Süd
	Lettland		Liechtenstein
	Moldawien		
	Nordmazedonien		
	Polen		
	Russland		
	Rumänien		
	Slowenien		
	Slowakei		
	Türkei		
	Ukraine		



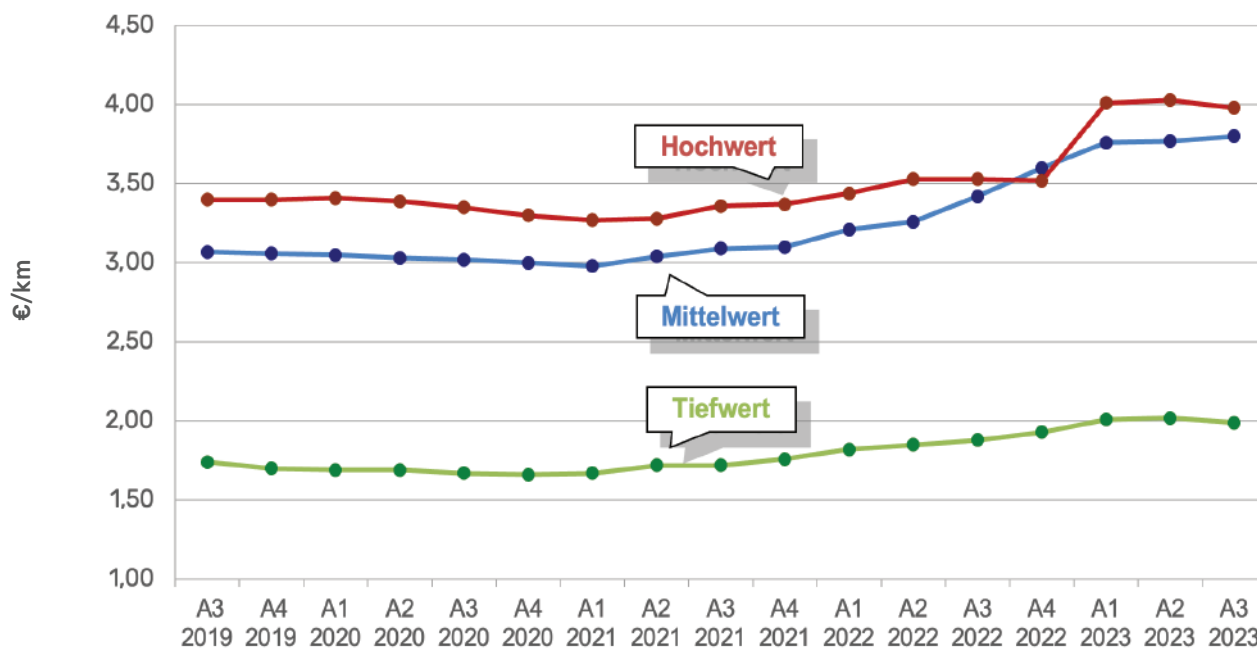
FRACHTMARKT

Entfernungsklasse bis 200 km

Tabelle 3: Entwicklung von Mittel-, Hoch- und Tiefwert zwischen den einzelnen Ausgaben (A) dieser Marktinformationen in der Entfernungsklasse bis 200 km

		A3 2019	A4 2019	A1 2020	A2 2020	A3 2020	A4 2020	A1 2021	A2 2021	A3 2021	A4 2021	A1 2022	A2 2022	A3 2022	A4 2022	A1 2023	A2 2023	A3 2023
Mittelwert	€/km	3,07	3,06	3,05	3,03	3,02	3,00	2,98	3,04	3,09	3,10	3,21	3,26	3,42	3,60	3,76	3,77	3,80
Hochwert	€/km	3,40	3,40	3,41	3,39	3,35	3,30	3,27	3,28	3,36	3,37	3,44	3,53	3,53	3,52	4,01	4,03	3,98
Tiefwert	€/km	1,74	1,70	1,69	1,69	1,67	1,66	1,67	1,72	1,72	1,76	1,82	1,85	1,88	1,93	2,01	2,02	1,99

Abbildung 10: Entwicklung von Mittel-, Hoch- und Tiefwert zwischen den einzelnen Ausgaben (A) dieser Marktinformationen in der Entfernungsklasse bis 200 km



Aufgrund der Einteilung in vier Ländergruppen (Nord, Ost, Süd und West) konnte zudem eine geografische Differenzierung bei der Preisanalyse vorgenommen werden. Eine Übersicht der durchschnittlichen, der maximalen und der minimalen Transportweiten der vier Regionen gibt Tabelle 9 wieder.

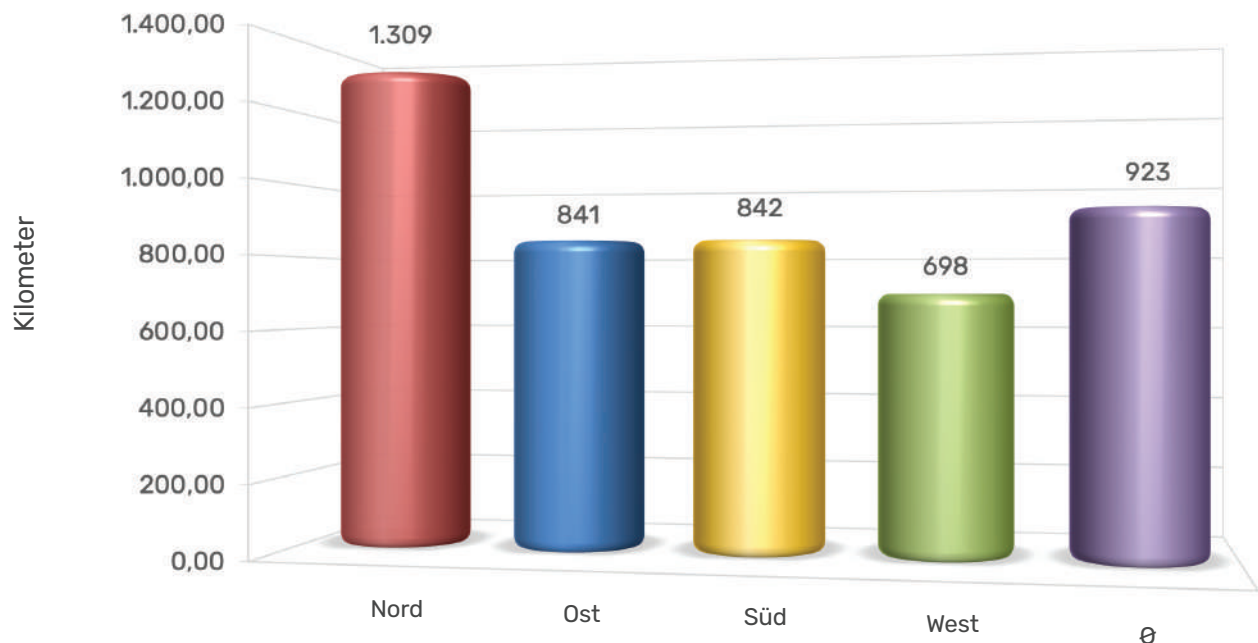
Tabelle 9: Mittlere, maximale und minimale Transportweiten im ersten Quartal 2023 nach Regionen

		International				
		Ø	Nord	Ost	Süd	West
Mittlere Distanz	km	923	1.309	841	842	698
Max. Distanz	km	2.570	3.266	1.949	3.266	1.797
Min. Distanz	km	222	350	157	222	157

- Kilometerwerte gerundet

Einflussfaktoren wie Zielregion und Entfernung spielen eine weitere wichtige Rolle bei der Preisbildung im internationalen Verkehr. So ergibt sich beispielsweise für die Zielregion West eine mittlere Distanz von 698 km (siehe Abbildung 17).

Abbildung 17: Mittlere Transportweiten im ersten Quartal 2023 im internationalen Straßengüterverkehr nach Regionen



ANFORDERUNGSFORMULAR

Fax-Antwort an +49 6196 5828 199



BME-Marktinformationen Rohstoffe

Aktuelle Ausgabe

680,- € zzgl. MwSt.

Jahresabo (4 Ausgaben)

1.480,- € zzgl. MwSt.

Anrede:

Frau

Herr

Name:

Vorname:

Funktion:

Firma:

Adresse:

E-Mail:

Tel.:

Fax:

BME-Mitgliedsnummer:

Branche:

Umsatz (in Mio. €):

Betriebsgröße (Mitarbeiteranzahl):

- Hiermit fordern wir verbindlich die aktuelle Ausgabe der BME-Marktinformationen Frachten an.
- Hiermit fordern wir verbindlich das Jahresabo der BME-Marktinformationen (mit 4 Ausgaben) an.
Das Jahresabo verlängert sich automatisch, wenn es nicht acht Wochen vor Ablauf der 12 Monate gekündigt wird.

Datum und Unterschrift:



FotoQuelle: BME e.V.

Ansprechpartner:

Andreas Hermann
Leiter Market Research

BMEnet GmbH
Frankfurter Straße 27
65760 Eschborn
Tel.: +49 6196 5828 207
Fax: +49 6196 5828 199
E-Mail: andreas.hermann@bme.de



www.bme.de/services/benchmarking