

Ausschnitte aus Marktbeobachtungen des Bundesamts für Güterverkehr aus den Jahren 1998 – 2008

Alle Jahresberichte sind öffentlich einzusehen unter:
http://www.bag.bund.de/cln_008/DE/Navigation/Verkehrsaufgaben/Marktbeobachtung/Jahresberichte/marktbeobachtung.html (Hervorhebungen im Original)

1998

http://www.bag.bund.de/cae/servlet/contentblob/11784/publicationFile/752/Marktbeob_1998-Jahresber.pdf

3 Beförderungsentgelte und Kosten

3.1 Straßengüterverkehr

3.1.1 Entgelte für Beförderungsleistungen

„Nach den Erkenntnissen des Bundesamtes verharren die durchschnittlichen Beförderungsentgelte weiterhin auf niedrigem Niveau.

Entgelterhöhungen für reine Beförderungsleistungen waren nur in wenigen Ausnahmefällen durchzusetzen – am ehesten noch bei Spezialverkehren, bei denen keine Überkapazitäten an Laderaum vorhanden sind. Im übrigen konnten Entgelterhöhungen nur in Verbindung mit dem Angebot zusätzlicher logistischer Dienstleistungen realisiert werden.

In Marktgesprächen wird teilweise über eine aggressive Preisgestaltung großer Speditionen berichtet, die Marktanteile von kleinen und mittleren Transportunternehmen oder von Kooperationen dieser Unternehmen gewinnen wollen, um so ihre Wettbewerbsposition mit Blick auf den europäischen Binnenmarkt zu verbessern. Große Auftraggeber der verladenden Wirtschaft nutzen teilweise diese Situation, indem sie aufgrund ihrer Beförderungsmengen Druck auf das Preisniveau ausüben.

Für die ersten Monate des laufenden Jahres erwartet das BAG nach den geführten Marktgesprächen eine Stabilisierung des Entgeltelniveaus. Die vorgesehene Mineralölsteuererhöhung dürfte jedoch Bewegung in das Preisgefüge bringen, wobei abzuwarten bleibt, ob ein Überwälzen möglich ist. Der sich weiterhin verschärfende Wettbewerb dürfte jedoch die Durchführung von Preiserhöhungen erschweren.“ (S. 14)

1999

http://www.bag.bund.de/cae/servlet/contentblob/11780/publicationFile/750/Marktbericht_1999-Jahresbericht.pdf

3 Beförderungsentgelte und Kosten

3.1 Straßengüterverkehr

3.1.1 Entgelte für Beförderungsleistungen

„Die durchschnittlichen Beförderungsentgelte im Straßengüterverkehr befinden sich weiterhin auf niedrigem Niveau. Entgelterhöhungen konnten trotz der Kostensteigerungen - insbesondere aufgrund der Ökosteuer und der Preissteigerungen durch Erhöhung des Weltmarktpreises für Rohöl - nur ein kleiner Teil der Unternehmen des gewerblichen Verkehrs im vergangenen Jahr durchsetzen.

Demgegenüber mussten manche Unternehmen sogar darum kämpfen, nicht noch geringere Entgelte für Beförderungsleistungen als noch vor einem Jahr hinnehmen zu müssen. Insbesondere große Auftraggeber der verladenden Wirtschaft sowie große Speditionen üben bei Neuabschlüssen oder Verlängerung von Beförderungsverträgen nach wie vor erheblichen Druck auf das Preisniveau aus. Auch zeichnet sich bei großen Verladern ein Trend ab, Jahreskontrakte öffentlich auszuschreiben. Darüber hinaus wird der Preisdruck durch die angespannte Wettbewerbssituation innerhalb des Gewerbes verstärkt, indem Unternehmen mit großen Fahrzeugflotten Kraftfahrer aus den sog. Billiglohnländern einsetzen.

Des Weiteren zeigt sich, dass noch mehr Auftraggeber als bisher ihr Aufkommen nicht mehr direkt an Transportunternehmer vergeben, sondern einen Spediteur zwischenschalten, um durch die Integration ihrer Gütermengen in das Gesamtaufkommen des Spediteurs weitere Preisvorteile zu erzielen und nur noch einen Vertragspartner zu haben.

Seit Anfang 2000 konnten vermehrt Transportunternehmen ihre Auftraggeber von der Notwendigkeit einer Entgelterhöhung – zumindest in Höhe eines Kostenausgleiches – überzeugen. Ein wachsender Anteil der Unternehmen sieht eine reelle Chance, Entgelterhöhungen durchzusetzen, da vor allem kleine und mittlere Auftraggeber mit höherwertigen Produkten eher bereit sind, für eine hohe Transportqualität und Zuverlässigkeit ein angemessenes Entgelt zu entrichten. So wird vereinzelt bereits berichtet, dass Auftraggeber wieder ihren vorherigen Transportunternehmer einsetzen, nachdem mangelnder Service und Qualität des neuen, billigeren Transportunternehmers zu Kundenreklamationen führte. Sie akzeptieren nun die höheren Entgelte des vorherigen Transportunternehmens. Eine durchgreifende Trendwende ist aufgrund der noch vorhandenen Laderaumüberkapazitäten und des anhaltenden Wettbewerbsdrucks auf dem Verkehrsmarkt jedoch nicht erkennbar.

Bei vorrangig im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr tätigen Unternehmen sind die Entgelte gegenüber dem Vorjahr teilweise gesunken. Aufgrund des noch stärkeren Wettbewerbsdrucks durch ausländische Transportunternehmen bestand kaum eine Chance, Entgelterhöhungen durchzusetzen.“ (S. 14-15)

2000

http://www.bag.bund.de/cae/servlet/contentblob/11776/publicationFile/748/Marktbericht_2000-Jahresbericht.pdf

3.3.2 Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten

„In der zweiten Hälfte des Jahres 2000 hat sich das **Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten** bei einem Großteil der in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen gegenüber dem Vorjahreszeitraum **verschlechtert**. Ursächlich dafür sind insbesondere die im Laufe des Jahres 2000 stark gestiegenen Kraftstoffkosten. Die gesamten Kostensteigerungen konnten bei einem hohen Anteil der Unternehmen nicht mehr kompensiert werden. Dazu reichten die durchgesetzten Entgelterhöhungen, die zumeist deutlich unter den tatsächlichen Kostensteigerungen lagen, in Kombination mit der Umsetzung der noch verbliebenen innerbetrieblichen Kostensenkungsmöglichkeiten nicht aus. Dass zunehmend die Maßnahmen zur Kompensierung der Kostensteigerungen ausgeschöpft sind, zeigt sich insbesondere daran, dass der Anteil der Transportunternehmen, der auf eine verstärkte Einbindung von Familienmitgliedern in sein Unternehmen hinweist, steigt. Dies hat bei kleineren Unternehmen oftmals die Konsequenz, dass der Inhaber des Unternehmens selbst ein Kraftfahrzeug lenkt. Als weiterer Indikator für die Ausschöpfung der innerbetrieblichen Rationalisierungspotenziale kann auch gesehen werden, dass ein zunehmender Anteil der in die Marktgespräche eingebundenen Unternehmen unrentable Aufträge konsequent ablehnt. Kennzeichnend für die aktuelle Lage ist auch, dass in einer zunehmenden Anzahl von Fällen Unternehmen aufgrund ihrer unzureichenden Ertragslage keine Investitionsrücklagen mehr bilden können. Auch sieht sich ein wachsender Anteil der Unternehmen durch Billiganbieter sowie durch Newcomer bedroht, die oftmals ruinösen Wettbewerb betreiben. In diesem Zusammenhang wird der Ruf nach einer Verschärfung der Marktzugangsbedingungen lauter.“ (S. 10)

2001

http://www.bag.bund.de/cae/servlet/contentblob/11772/publicationFile/746/Marktbericht_2001-Jahresbericht.pdf

3.4.2 Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten

„Beim Großteil der in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen hat sich das Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten gegenüber dem Vorjahr verschlechtert. Symptomatisch für diese Entwicklung ist, dass trotz der zumeist gestiegenen Gesamtkosten Entgelterhöhungen wegen des verschärften Wettbewerbs vor dem Hintergrund der abgeschwächten Konjunktur und wegen der Ende des Jahres 2001 gesunkenen Kraftstoffpreise nur schwerlich durchsetzbar waren. So

musste der größte Teil der Transportunternehmen, bei denen sich die Ertragslage verschlechtert hat, gleich gebliebene Entgelte akzeptieren, obwohl ihre Kosten insgesamt gestiegen sind. Bei Unternehmen, die Entgelterhöhungen durchsetzen konnten, lagen diese zumeist unterhalb der Kostensteigerungen. Auch ist der Anteil der Unternehmen gestiegen, der gesunkene Entgelte bei gestiegenen Kosten verkraften musste.

Im Ergebnis hat sich die Lage verschlechtert, wobei im grenzüberschreitenden und im Regionalverkehr engagierte Transportunternehmen im Vergleich zu Fernverkehrsunternehmen noch häufiger von Ertragseinbußen betroffen waren. So konnte immerhin noch ein kleiner Teil der in Marktbeobachtungsgespräche eingebundenen Unternehmen des Güterfernverkehrs durch umfassende Rationalisierungsmaßnahmen sein Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten verbessern.“ (S.13-14)

2002

http://www.bag.bund.de/cae/servlet/contentblob/11768/publicationFile/744/Markt_b_2002-Jahresber.pdf

3.5.2 Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten

„Im Jahr 2002 verzeichnete ein Großteil der Unternehmen eine Verschlechterung der Ertragslage gegenüber dem Vorjahr. Diese Tendenz hat sich im 1. Quartal 2003 weiter verstärkt. Die Ursache sehen die meisten der betroffenen Unternehmen in gestiegenen Kosten bei konstanten Entgelten.

Bei einem weiteren Teil der Unternehmen hat sich die Ertragslage aufgrund gestiegener Kosten bei gleichzeitig gesunkenen Entgelten verschlechtert. Im grenzüberschreitenden Verkehr tätige Unternehmen waren hiervon besonders betroffen. Dies zeigt die schwierige Konkurrenzsituation deutscher Transportunternehmen gegenüber Wettbewerbern aus der EU sowie aus den EU-Beitrittsstaaten. Im Binnenverkehr hat die konjunkturelle Situation zu rückläufigen Aufträgen bei der Stammkundschaft und infolgedessen nicht selten zu einer verschlechterten Kapazitätsnutzung der Fahrzeuge geführt, sofern die Aufkommensstrukturen keine Reduzierung des eigenen Fuhrparks erlaubten.

Kein Transportunternehmen konnte in Marktgesprächen von einer verbesserten Ertragsentwicklung berichten. Einem relativ kleinen – gesunkenen - Anteil der Unternehmen gelang es zumindest, das Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten auf gleichem Niveau zu halten.“ (S. 14-15)

2003

http://www.bag.bund.de/cae/servlet/contentblob/11764/publicationFile/742/Markt_b_2003-Jahresber.pdf

3.4.2 Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten

„Erweitert man die Betrachtung der Kostenentwicklung auf die Entwicklung des Verhältnisses zwischen Beförderungsentgelten und Beförderungskosten, so ergibt sich, dass im Jahresverlauf 2003 ein Großteil der in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen nach wie vor eine Verschlechterung ihrer Ertragslage bilanzieren mußte. Nachdem sich im 1. Quartal 2003 die stark gestiegenen Kraftstoffpreise bei fast allen Unternehmen ertragsmindernd auswirkten, verzeichnete im 2. und 3. Quartal 2003 ein Teil der Transportunternehmen immerhin eine gleich gebliebene Ertragslage im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal. Dies war überwiegend auf die im 2. Quartal 2003 wieder deutlich rückläufigen Kraftstoffpreise zurückzuführen. Im 4. Quartal 2003 konnte immerhin ein kleiner Teil der Gesprächspartner für sein Unternehmen eine Verbesserung der Ertragslage feststellen. Sie wurde vorwiegend über eine bessere Kapazitätsnutzung des Fuhrparks erwirtschaftet. Erst nachrangig trugen bei der Kundschaft durchgesetzte Entgelterhöhungen, die sich jedoch überwiegend auf einen anteiligen Ausgleich der gestiegenen Kosten beschränkten, mit zu diesem positiven Ergebnis im 4. Quartal 2003 bei.

Im Ergebnis bleibt jedoch auch für das 4. Quartal 2003 festzuhalten, dass sich beim größten Teil der Transporteure die Ertragslage verschlechtert hat. Davon betroffene Unternehmen führten dies überwiegend auf Kostensteigerungen zurück, für die keine Entgelterhöhungen durchgesetzt werden konnten.“ (S. 17))

2004

http://www.bag.bund.de/cae/servlet/contentblob/11760/publicationFile/740/Markt_b_2004-Jahresber.pdf

3.4.2 Ertragslage

„Vor dem Hintergrund gestiegener Kosten und des nationalen und internationalen Wettbewerbsdrucks war im 2. Halbjahr 2004 bei einem Großteil aller Transportunternehmen eine angespannte Ertragslage zu verzeichnen. Dabei traf es zunächst die im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr tätigen Transportunternehmen besonders hart: Bei diesen stieg der Anteil, der neben den ohnehin gestiegenen Kosten nach der EU-Osterweiterung zugleich gesunkene Beförderungsentgelte verkraften musste, an. Im 4. Quartal 2004 wiesen Transportunternehmen aller Verkehrsarten auf Kostensteigerungen bei gleichgebliebenen Beförderungsentgelten und damit auf eine Verschlechterung ihrer Ertragslage hin.

Verstärkt versuchen Speditionskonzerne, den mittelgroßen Transportunternehmen nunmehr auch kleinere Direktkunden - die bisher weniger im Interesse der Akquisiteure standen - abzuwerben, um die Auslastung ihrer europaweiten Transportnetzwerke zu optimieren. So verwundert es nicht, dass die Unternehmen im 4. Quartal 2004 allgemein die Verbesserung der Bindung ihrer Stammkunden als zweithäufigste Maßnahme zur Ertragssicherung in Marktgesprächen nannten. Konkret nahm dabei die Verbesserung des Kundendienstes und -services, der Kundenpflege sowie die Anpassung des Fuhrparks an spezielle Kundenwünsche einen hohen Stellenwert ein. Um sich dem Konkurrenzdruck, der durch die EU-Osterweiterung noch forciert wurde, zu entziehen, versuchen Transportunternehmen, sich von Wettbewerbern zu differenzieren, indem sie auf die Kunden individuell zugeschnittene logistische Dienstleistungen anbieten.

Nach der Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut zum Jahresbeginn 2005 rangiert nunmehr der konsequente Abbau unrentabler Lastkraftfahrzeuge an erster Stelle der betriebswirtschaftlichen Maßnahmen. Gleichrangig kündigten verschiedene in die Marktbeobachtungsgespräche einbezogene Transportunternehmen die Teil-/Ausfluggung ins Ausland an, um dort die günstigeren Kostenstrukturen zu nutzen und wettbewerbsfähig zu bleiben. Diese Maßnahmen unterstreichen die ernste wirtschaftliche Situation von immer mehr kleinen und mittelständischen Transportunternehmen, sofern sie ihre Kernaktivitäten nicht nennenswert hin zu Logistikdienstleistungen verlagert haben und noch mit leicht austauschbaren Leistungen agieren. Selbst alt eingesessene und über Jahre hinweg im Markt fest etablierte Transportunternehmen kämpfen um ihre Existenz, da sie steigende Kosten nicht mehr kompensieren und somit auch immer häufiger keine Rücklagen für Investitionen mehr bilden können.“ (S. 13)

2005

http://www.bag.bund.de/cae/servlet/contentblob/11156/publicationFile/644/Marktbericht_2005-Jahresbericht.pdf

3.4.2 Ertragslage

„Vor allem wegen der gestiegenen Kosten, für die wegen des hohen in- und ausländischen Wettbewerbsdrucks vielfach keine adäquaten Entgelterhöhungen vereinbart werden konnten, musste ein Großteil aller in die Marktbeobachtungsgespräche einbezogenen Transportunternehmen eine Verschlechterung ihrer Ertragslage im Vergleich zum Vorjahr hinnehmen. Daran änderte auch nichts, dass seit dem 4. Quartal 2005 eine Vielzahl dieser Transporteure ein gestiegenes Güteraufkommen verzeichnete. Zwar konnten Unternehmen, insbesondere jene aus dem Sammelgutbereich, aufgrund des gestiegenen Güteraufkommens ihre Umläufe optimieren und hierbei Effizienzsteigerungen erzielen. Diese reichten jedoch nicht aus, um die gestiegenen Aufwendungen in vollem Umfang zu kompensieren. Im Ergebnis konstatierten selbst im saisonal auftragsbegünstigten 4. Quartal 2005 noch zwei Drittel der Transportun-

ternehmen, mit denen Marktbeobachtungsgespräche geführt wurden, eine Verschlechterung ihrer Ertragslage. Daher sehen sich nicht wenige dieser Transporteure mit einer existenzbedrohenden Situation konfrontiert, da ihre Rationalisierungspotenziale weitgehend erschöpft sind und sich Kostensteigerungen, soweit sie auftraggeberseitig nicht übernommen werden, nicht mehr kompensieren lassen.

Um einer Verschlechterung ihrer Ertragslage entgegenzuwirken, haben die Unternehmen entsprechend der jeweils gravierendsten Einflüsse auf Ihre Kostenstruktur reagiert. Neben den bereits dargestellten Maßnahmen zur Kostenreduzierung rangierte als Folge der Mauteinführung zum Jahresbeginn 2005 der Abbau unrentabler Krafffahrzeuge an erster Stelle, gefolgt von der Verschiebung von Ersatzinvestitionen und Maßnahmen zur Reduzierung des Leerfahrtenanteils. Aufgrund der stark gestiegenen Kraftstoffkosten überraschte nicht, dass viele Transportunternehmen die konsequente Ablehnung unrentabler Aufträge und die Umstellung des Fuhrparks auf Biodieselmotoren in den Vordergrund stellten, gefolgt von der Schulung des Fahrpersonals. Nach diesen Maßnahmen zur Eindämmung der steigenden Kosten, die nachhaltig weiterverfolgt werden, wurden im Jahresverlauf verstärkt Strategien zur Spezialisierung und der Suche nach Marktnischen, aber vor allem zur Bindung der Stammkundschaft getroffen. Konkret nahm dabei die Verbesserung des Kundendienstes, der Kundenpflege sowie die Anpassung des Fuhrparks an spezielle Kundenwünsche einen hohen Stellenwert ein. Auffallend verstärkt hat sich zudem der Anteil der Transporteure, die ihre Fahrpersonalkosten senken.

Insgesamt ist die wirtschaftliche Situation vieler kleiner und mittelständischer Transportunternehmen angespannt bis existenzbedrohend, was sich regelmäßig anhand der Insolvenzstatistik bestätigt. Immer mehr Transportunternehmen bieten ihren Kunden auf sie zugeschnittene logistische Leistungspakete an, die zusehends Voraussetzung für eine weitere Bindung der bestehenden Kundschaft sind. Daneben setzen sich die Konzentrationstendenzen in der Transport- und Logistikbranche fort. Übernahmeziele sind gut aufgestellte Transportlogistiker, die sich in die Transportnetzwerke der führenden Logistikkonzerne gut integrieren lassen, da sie mit ihrem leistungsfähigen Fuhrpark eine Region in Europa optimal abdecken können oder aber deren Branchenportfolio erweitern oder aufwerten.“ (S. 14-15)

2006

http://www.bag.bund.de/cae/servlet/contentblob/9964/publicationFile/610/Marktbericht_2006-Jahresbericht.pdf

3.2.3 Ertragslage

„Im Jahresverlauf 2006 hat sich die Ertragslage des Transportgewerbes zweigeteilt entwickelt: Das 1. Halbjahr 2006 war dadurch geprägt, dass ein Großteil der in die Marktbeobachtungsgespräche einbezogenen Transportunternehmen noch keine Verbesserung ihrer Ertragslage im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum

erwirtschaften konnte. Trotz des vielfach bereits deutlich verbesserten Güteraufkommens verhinderten dies vor allem die auf ein neues Höchstniveau gestiegenen Kraftstoffkosten, für die wegen des hohen in- und ausländischen Wettbewerbsdrucks vielfach noch keine adäquaten Entgelterhöhungen vereinbart werden konnten, um sie in vollem Umfang zu kompensieren. Die sich ab dem 2. Quartal 2006 häufenden Meldungen über Laderaumengpässe in verschiedenen Segmenten konnten Transportunternehmen, die an feste Verträge gebunden waren, in der Regel noch nicht in Entgelterhöhungen ummünzen. Vom Laderaummangel profitierten dagegen vor allem jene Beförderer, die auf dem Spotmarkt angebotene Ladungen transportierten oder die neue Kunden mit besseren Entgelten akquirieren konnten.

Im 2. Halbjahr 2006 gewann der Anteil derjenigen in die Marktbeobachtung des Bundesamtes einbezogenen Transportunternehmen, die eine Verbesserung ihrer Ertragslage erzielen konnten, an Breite. Die meisten dieser Unternehmen führten dies explizit auf ihr im Rahmen einer stetigen Konjunkturverbesserung nachhaltig gestiegenes Güteraufkommen und eine verbesserte Kapazitätsnutzung ihres Fuhrparks zurück. Entscheidend für die Ertragsverbesserung war der wachsende Laderaummangel. Neben den Beförderern, die auf dem Spotmarkt angebotene Ladungen zu deutlich höheren Entgelten übernahmen oder zusätzliche Auftraggeber / Kunden mit höheren Entgelten akquirierten, kamen zunehmend auch vertragsgebundene Transportdienstleister im Rahmen von anstehenden Vertragserneuerungen zum Zuge. Einige nutzten die Gunst der Marktentwicklung, ihre Kunden- und Sendungsstrukturen zu verbessern, indem sie sich von unrentablen Verkehren trennten. Tendenziell verbesserte sich die Stimmung des Transportgewerbes im 2. Halbjahr 2006. Noch ausstehende Vertragsverhandlungen führten jedoch zum Ergebnis, dass sich bei einem großen Anteil der in die Marktbeobachtungsgespräche eingebundenen Transporteure die Ertragslage im Jahr 2006 gegenüber dem Vorjahr noch nicht verbessert hat.

Ergebniswirksam bestätigten sich die Entgeltanpassungen bei Marktgesprächen 1. Quartal 2007, in dem annähernd die Hälfte der befragten Transportunternehmen eine gegenüber dem 1. Quartal 2006 verbesserte Ertragslage verzeichnen konnte. Zugleich sank der Anteil der Gesprächspartner, der eine Verschlechterung seiner Transporterträge beklagte, auf ein Viertel. Damit manifestiert sich aus der Sicht des Bundesamtes erst seit diesem Jahr bei einem breiteren Unternehmenskreis eine Verbesserung der Ertragslage. In Marktgesprächen wurde dementsprechend vielfach betont, dass es sich um nachträgliche und längst überfällige Vergütungsanpassungen an die stark gestiegenen Kosten, insbesondere für Kraftstoffe handelte. Nunmehr sehe man (Ver-) Handlungsbedarf wegen der erwarteten Kostensteigerungen für das Fahrpersonal - vornehmlich aufgrund der novellierten Sozialvorschriften.

Wie das Transportgewerbe auf aktuelle Entwicklungen reagiert, spiegelt sich in den Prioritäten der getroffenen Maßnahmen wider. Kontinuierlich war und bleibt zentraler Kernpunkt der Bemühungen, die wichtigen - und rentablen - Stammkunden an das eigene Unternehmen zu binden. Hierzu feilen die Unternehmen nicht nur an der Qualitätsverbesserung ihres Services, sondern offerieren mehr expeditionelle Dienstleistungen mit aktuell deutlichem Trend hin zu komplexeren logistischen (Gesamt-) Lösungen. Die fortschreitende Laderaumverknappung führte seit dem 2. Halbjahr 2006 markant zunehmend zur generellen Ablehnung unrentabler Aufträge. Dies erlangt

aufgrund der zugleich erheblich intensivierten Akquisitionsbemühungen um neue Kunden im Rahmen von Umstrukturierungen mit dem verstärkten Trend zur Spezialisierung und Optimierung der Kunden- und Sendungsstrukturen eine deutliche Signalwirkung.“ (S. 18-19)

2007

http://www.bag.bund.de/cae/servlet/contentblob/10046/publicationFile/620/Marktbericht_2007-Jahresbericht.pdf

3.2.3 Ertragslage

„Die zum Teil bereits im 4. Quartal 2006 vereinbarten Entgeltanpassungen an gestiegene Kosten sowie der gute Konjunkturverlauf spiegelten sich im Jahr 2007 bei vielen Transporteuren auch im Geschäftsergebnis positiv wider. So verzeichnete in den ersten drei Quartalen des Jahres 2007 annähernd die Hälfte der jeweils in die Marktbeobachtungsgespräche eingebundenen Transportunternehmen eine Verbesserung ihrer Ertragslage gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Zugleich bewirkte die Summe der günstigen Rahmenbedingungen, dass bis einschließlich des 3. Quartals 2007 kaum ein Gesprächspartner eine Verschlechterung seiner Transporterträge beklagte. Damit war aus der Sicht des Bundesamtes bei einem breiteren Unternehmenskreis eine Verbesserung der Ertragslage zu beobachten, da zunehmend auch vertragsgebundene Unternehmen Entgelterhöhungen vereinbaren konnten. In Marktgesprächen wurde vielfach betont, dass es sich hierbei um nachträgliche und längst überfällige Vergütungsanpassungen an die stark gestiegenen Kosten, insbesondere für Kraftstoffe handelte. Die im 4. Quartal 2007 rapide gestiegenen Kraftstoffpreise haben bei vielen Transporteuren die ansonsten vergleichsweise gute Ertragslage für das Gesamtkalenderjahr etwas relativiert.

Im 1. Quartal 2008 vermochte nochmals ein deutlich geringerer Anteil der Gesprächspartner seine Ertragslage zu verbessern, während ein wesentlich höherer Anteil auf eine Verschlechterung gegenüber dem Vorjahresquartal hinwies. Der Hauptgrund für die bei diesen Transportunternehmen gesunkenen Erträge ist, dass sie die seit dem 4. Quartal 2007 rasant gestiegenen Kosten bei den Preisverhandlungen häufig nicht in vollem Umfang, sondern nur annähernd an ihre Auftraggeber weiterberechnen konnten. Marktgesprächen zufolge hat zu dieser deutlichen Eintrübung die nicht mehr so auf Hochtouren laufende Konjunktur entscheidend beigetragen. Noch vor einem Jahr hatte die im Jahr 2007 durchweg nicht mehr bestehende Laderaumknappheit erfolgreicher Preisverhandlungen den Weg geebnet. Nun verschärft sich der Wettbewerb erneut.

Ohne die primäre Bindung ihrer wichtigen Stamm- und Direktkunden zu gefährden, trafen die Transportunternehmen sofort Maßnahmen gegen das Auszehren ihrer Erträge. Im 4. Quartal 2007 betonte jedes fünfte Unternehmen, mit dem das Bundesamt Marktgespräche geführt hat, explizit, unrentable Aufträge abgelehnt zu haben.

Im Umfeld des sich wieder verschärfenden Wettbewerbs versuchen Transportunternehmen zunehmend, mit garantierten Qualitätsmerkmalen und den viel beschworenen „Value added Services“ bei Preisverhandlungen zu punkten. Ein wachsender Anteil bietet zudem komplexere logistische Gesamtlösungen an, für deren Entwicklung der Einsatz von Mitarbeitern direkt beim Kunden vermehrt zu beobachten ist.

Als Reaktion auf das anhaltende Höchstpreisniveau für Kraftstoffe wies bei Marktgesprächen im laufenden Jahr ein deutlich gestiegener Anteil der Transporteure darauf hin, das Betanken des Fuhrparks im Ausland soweit zu forcieren, wie dies wirtschaftlich sinnvoll ist. Ferner rückte die it-gestützte Optimierung des Fahrzeugeinsatzes und die Sicherung der Leistungsqualität in den Vordergrund.“ (S. 17-18)

2008

http://www.bag.bund.de/cae/servlet/contentblob/10108/publicationFile/627/Marktbericht_2008-Jahresbericht.pdf

3.2.3 Ertragslage

„Die beschriebenen Kostensteigerungen in den ersten drei Quartalen 2008 sowie der ab dem 4. Quartal 2008 einsetzende Rückgang der Beförderungsaufträge als Folge der Wirtschaftskrise nebst sinkenden Beförderungsentgelten haben die Ertragslage eines stark wachsenden Anteils der Transportunternehmen erheblich belastet. So konnten diese ihre gestiegenen Kosten häufig nicht in vollem Umfang, sondern nur annähernd bzw. mit zeitlichem Verzug an Auftraggeber weiterbelasten. Besonders betroffen waren Unternehmen, die in den Verhandlungen zum Jahreswechsel 2007/2008 noch keine Dieselpreisgleitklauseln durchsetzen konnten, so dass die im 1. Halbjahr 2008 nochmals drastisch gestiegenen Kraftstoffkosten nicht mit abgedeckt waren. Im Ergebnis der geführten Marktgespräche des Bundesamtes verzeichnete der überwiegende Teil der deutschen Transportunternehmen so eine rapide Verschlechterung der Ertragslage im Vergleich zum Vorjahr. Daran änderten allein die seit dem 3. Quartal 2008 wieder rückläufigen Kraftstoffpreise nichts, da sie bis in den November 2008 hinein noch deutlich über dem Vorjahresniveau blieben. Die Anfang des 4. Quartals 2008 den Güterverkehr erreichende Wirtschaftskrise führte zu stark rückläufigen Beförderungsaufträgen, die im 1. Quartal 2009 vielfach regelrecht einbrachen. Belastend hinzu kamen tendenziell sinkende Beförderungsentgelte sowie die - zumeist nicht in voller Höhe weiterbelastbare - Mauterhöhung, so dass im 1. Quartal 2009 der Anteil der Transportunternehmen, der eine verschlechterte Ertragslage gegenüber dem 1. Quartal 2008 verkraften musste, sprunghaft anstieg. Im Ergebnis sehen sich viele Unternehmen des gewerblichen Güterverkehrs mit drängenden Problemen konfrontiert, die nicht selten ihre Existenz bedrohen.“ (S. 24-25)