

# Marktreport

## Lkw-Transport in Deutschland



Ausgabe  
**4/2023**

# Marktreport

Lkw-Transport in Deutschland

## Betrachtungsgegenstand

Analyse der Entwicklung von Transportmengen und Produktionskosten im schweren Lkw-Verkehr in Deutschland vor dem Hintergrund aktueller wirtschaftlicher Entwicklungen und politischer Rahmenbedingungen.

## Inhalt

<b>Vorwort</b> .....	<b>3</b>
<b>Einordnung des Marktreports</b> .....	<b>4</b>
<b>Schnellübersicht</b> .....	<b>5</b>
<b>Allgemeine Wirtschaftsdaten</b> .....	<b>8</b>
<b>Transportmarkt</b> .....	<b>14</b>
<b>Kostenentwicklung</b> .....	<b>22</b>
<b>Auswertung und Ausblick</b> .....	<b>29</b>
<b>Impressum</b> .....	<b>30</b>
<b>Glossar</b> .....	<b>31</b>

## Vorwort

Die Lkw-Transportbranche ist seit vielen Jahren getrieben von knappen Margen und häufigen Veränderungen der Rahmenbedingungen. Der Großteil der Unternehmen in diesem Sektor ist klein- und mittelständisch geprägt. Die fortlaufende Anpassung an Veränderungen war daher stets eine Herausforderung, die die Branche bisher gemeistert hat.

Der Umfang und die Frequenz von Veränderungen haben in den letzten Jahren jedoch eine neue Dimension angenommen. Die Herausforderungen durch Digitalisierung, Nachhaltigkeit, Personalmangel und gestörte Lieferketten strapazieren die Managementfähigkeiten von Logistikern.

ELVIS hat es sich zur Aufgabe gemacht, mittelständische Spediteure in der Bewältigung dieser Aufgaben zu unterstützen. Der vorliegende Marktreport soll die Analyse fortlaufender Entwicklungen und kommender Trends im Lkw-Transportmarkt erleichtern. Nur wer erkennt, wohin sich der Markt entwickelt, kann adäquat auf Veränderungen reagieren.

## ELVIS – Wissen, was morgen bewegt

**Der ELVIS Marktreport ist ein exklusives Produkt für die Partner-Spediteure des Europäischen Ladungs-Verbundes. Explizit darf das Dokument aber in Auszügen oder in Gänze an Kunden weitergegeben werden.**



**Nikolja Grabowski**  
Vorstand

## Einordnung des Marktreports

Der Marktreport richtet sich an Spediteure, Frachtführer und Verlader. Der Report betrachtet die Entwicklung und Veränderung im deutschen Lkw-Transportmarkt für die Bereiche Komplettladungen (FTL - Full Truck-Load) und Teilladungen (LTL - Less than Truck-Load).

Der Bericht erscheint quartalsweise und betrachtet die Entwicklung jeweils im Kontrast zum letzten Untersuchungszeitraum (Vormonat oder Vorquartal) und dem jeweiligen Vorjahreszeitraum. Da insbesondere das Transportgeschäft saisonale Schwankungen durchläuft, greift die reine Betrachtung der fortlaufenden Entwicklung zu kurz. Als Quellen dienen nach Verfügbarkeit hauptsächlich öffentlich verfügbare Statistiken, die die Nachvollziehbarkeit des Zahlenmaterials gewährleisten. Zur Verbesserung der Qualität können bei nachfolgenden Ausgaben des Marktreports Revisionen der Daten erfolgen.

Der Lkw-Transport ist eine abgeleitete Nachfrage. Ein Blick auf die allgemeine wirtschaftliche Situation erlaubt daher eine Einschätzung der Entwicklung von Transport-Nachfrage und gibt Hinweise auf die verfügbaren Kapazitäten. Dieses Wechselspiel aus Nachfrage und Angebot hat Auswirkungen auf den Preis von Transportleistungen.

Gleichzeitig wird dieses vermeintliche Gleichgewicht fortlaufend durch Veränderungen in den Kostenstrukturen beeinflusst. Damit Frachtführer und Verlader gleichermaßen das Wechselspiel dieser Einflussfaktoren nachvollziehen können, beleuchtet der ELVIS Marktreport die Entwicklung der relevanten Variablen in den Bereichen: Allgemeine Wirtschaftsdaten, Transportmarkt, Kostenentwicklung.

Die Statistiken werden zum Schluss um eine zusammenfassende Auswertung und um Trend-Einschätzungen ergänzt, basierend auf der Branchenexpertise der ELVIS Zentrale. Das Netzwerk aus über 230 mittelständischen Spediteuren, die zahlreichen Verbindungen zu wissenschaftlichen Einrichtungen und die diversen Kontakte zu weiteren branchenrelevanten Akteuren, ermöglichen valide Aussagen zu aktuellen Entwicklungen und Tendenzen.

Im Sinne der Lesbarkeit, wurde auf eine schriftliche Interpretation jeder einzelnen Variablen verzichtet. Im Kompendium am Ende des Dokumentes finden Sie eine Definition der Variablen. Selbstverständlich steht ELVIS jederzeit parat, um Ihnen weitere Informationen zu Verfügung zu stellen.

# Schnellübersicht

- Allgemeine Wirtschaftsdaten
- Transportmarkt
- Kostenentwicklung

## Schnellübersicht

Kennzahlen zur Interpretation der Entwicklung des Lkw-Transportmarktes in Deutschland.

### Allgemeine Wirtschaftsdaten

Index	Zu Vormonat bzw. Vorquartal	Zu Vorjahres- zeitraum	Trend
<b>Bruttoinlandsprodukt</b> ("BIP")	-0,3% →	-0,2% →	→
<b>Ifo Geschäftsklima</b>	-1,3% ↓	-5,4% ↓	↑
<b>Produktion im prod. Gewerbe</b> (Gesamt)	-1,7% ↓	-0,1% →	↑
<b>Produktion im Baugewerbe</b>	-3,4% ↓	0,8% ↑	↑
<b>Umsatz Einzelhandel</b>	-1,6% ↓	-1,7% ↓	→
<b>Umsatz Internet- und Versandhandel</b>	-6,5% ↓	-6,7% ↓	→

Anhaltende negative Prognosen aus der deutschen Wirtschaft drücken auf die Stimmungslage und belasten sowohl die private Kauf- und Konsumlust als auch die Investitionsbereitschaft der Unternehmen. Eine leichte Frühjahrsbelebung wird folgen. Dieser saisonale Effekt wird in seiner Wirkung jedoch hinter den Vorjahren zurückbleiben.

### Transportmarkt

Index	Zu Vormonat bzw. Vorquartal	Zu Vorjahres- zeitraum	Trend
<b>Lkw-Maut-KM - Gesamt KM</b>	-22,8% ↓	-9,0% ↓	↑
<b>Lkw-Maut-KM - Anteil Ausländer- Verhältnis</b>	0,1% →	2,3% ↑	↓
<b>Transportbarometer</b>	6,6% ↑	8,3% ↑	↑
<b>ELVIS Teilladungsindex</b>	25,5% ↑	-5,0% ↓	↑
<b>IFO Konjunkturperspektive Güterbeförderung im Straßenverkehr</b>			
Geschäftsklima	-1,4% ↓	-19,2% ↓	↑
Umsatzerwartungen	-10,8% ↓	-5,6% ↓	↑
Preiserwartungen	-19,2% ↓	-8,8% ↓	→
Beschäftigtererwartungen	-3,7% ↓	-16,3% ↓	→

Die Gesamt-Fahrleistung des Lkw-Güterverkehrs in Deutschland sinkt seit einem halben Jahr kontinuierlich. Damit einher geht ein Überangebot an Frachtraum und eine sinkende Umsatzerwartung. Die Prognosen bleiben verhalten.

## Kostenentwicklung

Index	Zu Vormonat bzw. Vorquartal	Zu Vorjahreszeitraum	Trend
<b>Großhandelsverkaufspreise</b>		-8,6% ↓	↑
<b>Lkw</b>	0,0% →	2,1% ↑	→
<b>Sattelzug</b>	0,0% →	0,7% ↑	→
<b>Trailer</b>	-0,5% →	2,7% ↑	→
<b>Personalkosten</b> (Bruttomonatsverdienste)	0,5% →	6,1% ↑	↑
<b>Treibstoffkosten – Diesel</b>	-4,4% ↓	-12,4% ↓	→
<b>Treibstoffkosten – LNG</b>	-9,7% ↓	-27,5% ↓	→
<b>Kosten AdBlue</b>	-2,8% ↓	-32,0% ↓	→

Die sinkenden Energiepreise im letzten Halbjahr finden mit leichtem Nachlauf Ausdruck in den fallenden Großhandelsverkaufs- und Erzeugerpreisen. Die Verbraucherpreise können an diese Entwicklung noch nicht vollständig anknüpfen und steigen weiter, allerdings deutlich langsamer.

Legende	↑	↓	→
<b>Veränderung Vormonat bzw. Vorquartal</b>	Mehr als 0,5% gestiegen	Mehr als 0,5% gesunken	Veränderung lag zwischen -0,5% und +0,5%
<b>Trend</b>	Wir gehen von einer Steigerung von mehr als 0,5% aus	Wir gehen von einer Senkung von mehr als 0,5% aus	Wir gehen von einer geringfügigen Veränderung zwischen -0,5% und 0,5% aus

# Allgemeine Wirtschaftsdaten

- Bruttoinlandsprodukt (BIP)
- Ifo Geschäftsklimaindex
- Produktion im produzierenden Gewerbe
- Produktion im Baugewerbe
- Umsatz Einzelhandel und Internet-/Versandhandel



## Bruttoinlandsprodukt (BIP) <sup>i</sup>

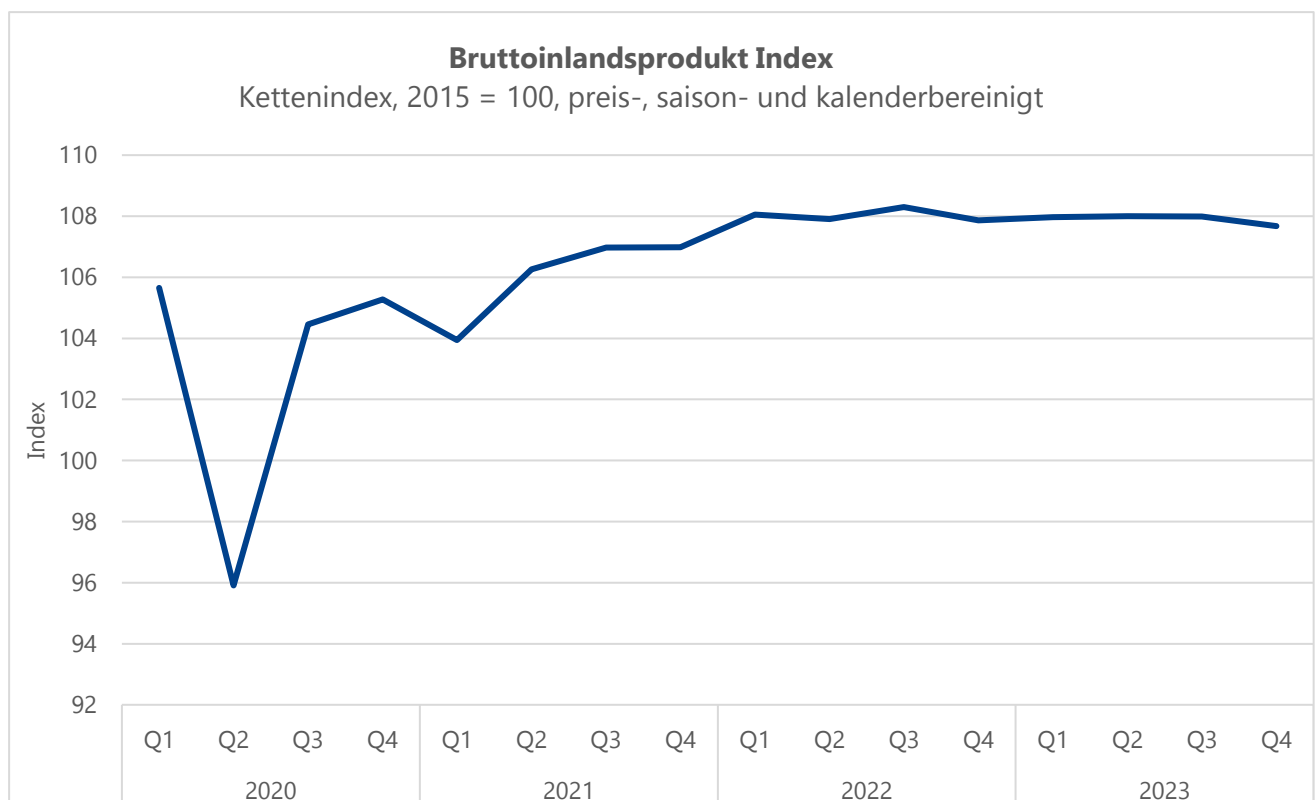
Wie ist die wirtschaftliche Leistung der deutschen Volkswirtschaft für die im Inland hergestellten Waren und Dienstleistungen (Wertschöpfung), soweit diese nicht als Vorleistungen für die Produktion anderer Waren und Dienstleistungen verwendet werden?

**-0,3% →**

Veränderung  
im 4. Quartal 2023  
zum **Vorquartal**

**-0,2% →**

Veränderung  
im 4. Quartal 2023  
zum **Vorjahresquartal**

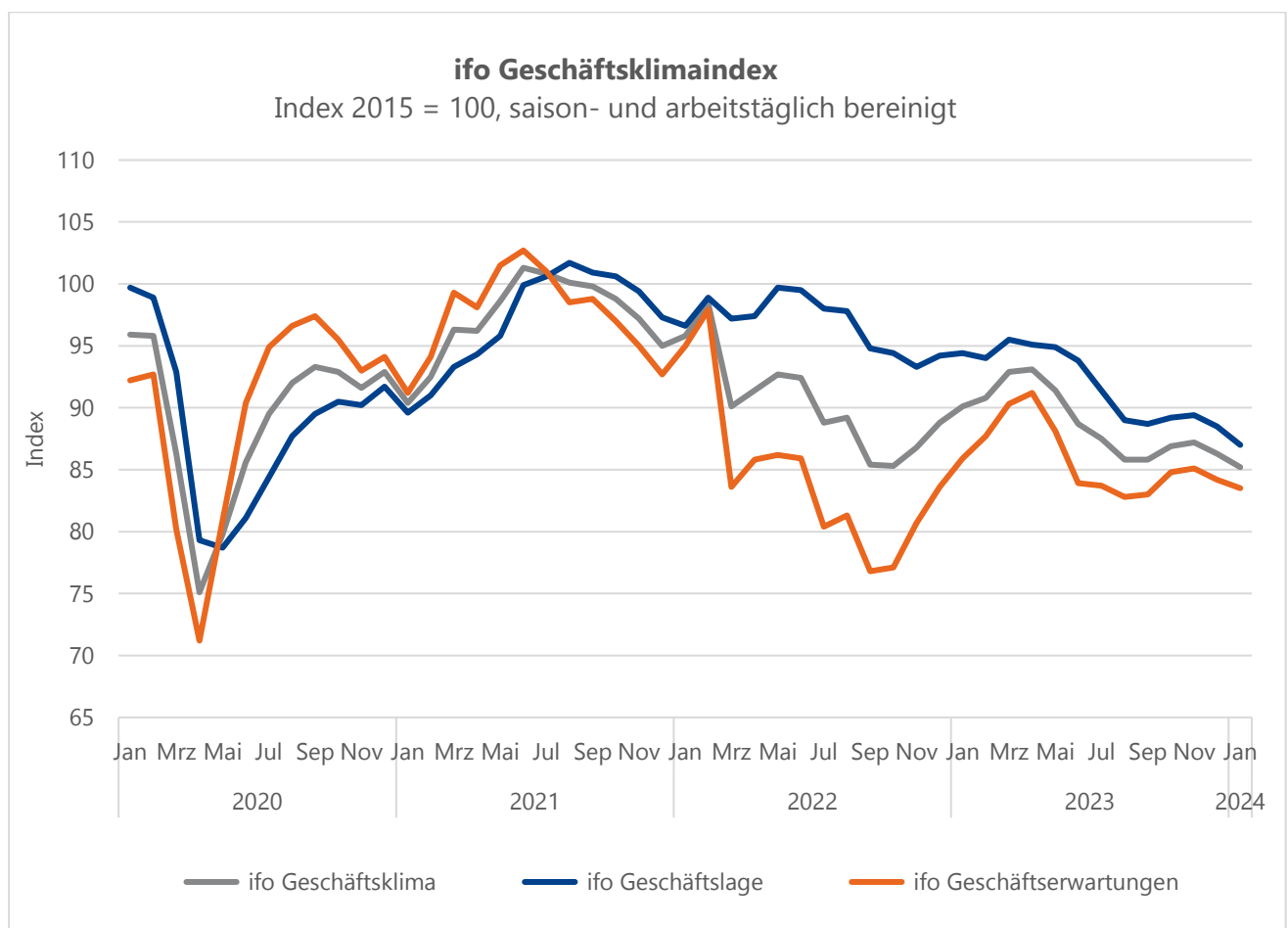


**Datenquelle:** Statistisches Bundesamt (Destatis)  
**Diagramm:** eigene Darstellung  
**Daten:** bis einschließlich 4. Quartal 2023, Stand: 13.02.2024

## Ifo Geschäftsklimaindex <sup>(i)</sup>

Ist Ihrer Meinung nach die Geschäftslage (...) im letzten Monat besser oder schlechter geworden?

ifo Geschäftsklima	<b>-1,3%</b> ↓	<b>-5,4%</b> ↓
ifo Geschäftslage	<b>-1,7%</b> ↓	<b>-7,8%</b> ↓
ifo Geschäftserwartungen	<b>-0,8%</b> ↓	<b>-2,8%</b> ↓
	Veränderung im Januar 2024 zum <b>Vormonat</b>	Veränderung im Januar 2024 zum <b>Vorjahresmonat</b>

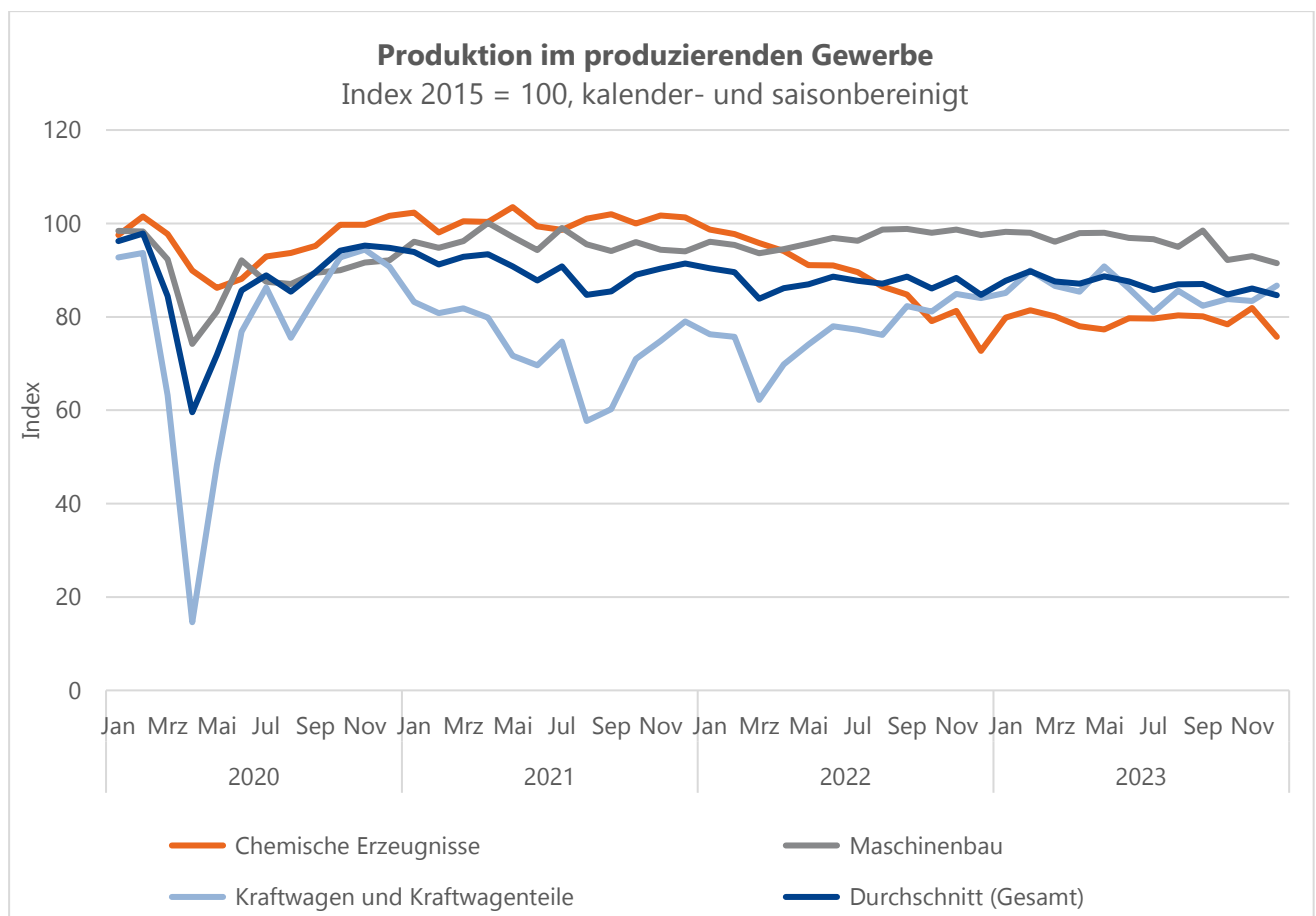


**Datenquelle:** ifo Institut  
**Diagramm:** eigene Darstellung  
**Daten:** bis einschließlich Januar 2024, Stand 14.02.2024

## Produktion im produzierenden Gewerbe <sup>i</sup>

Wie ist die Leistung der deutschen Industrieproduktion für die aufgeführten Branchen?

Chemische Erzeugnisse	-7,6% ↓	4,1% ↑
Maschinenbau	-1,6% ↓	-6,2% ↓
Kraftwagen und Kraftwagenteile	4,0% ↑	3,2% ↑
<b>Gesamt</b> (Durchschnitt dieser 3 Branchen)	<b>-1,7% ↓</b>	<b>-0,1% →</b>
	Veränderung im Dezember 2023 zum <b>Vormonat</b>	Veränderung im Dezember 2023 zum <b>Vorjahresmonat</b>



**Datenquelle:** Statistisches Bundesamt (Destatis)  
**Diagramm:** eigene Darstellung  
**Daten:** bis einschließlich Dezember 2023, Stand 14.02.2023

## Produktion im Baugewerbe <sup>i</sup>

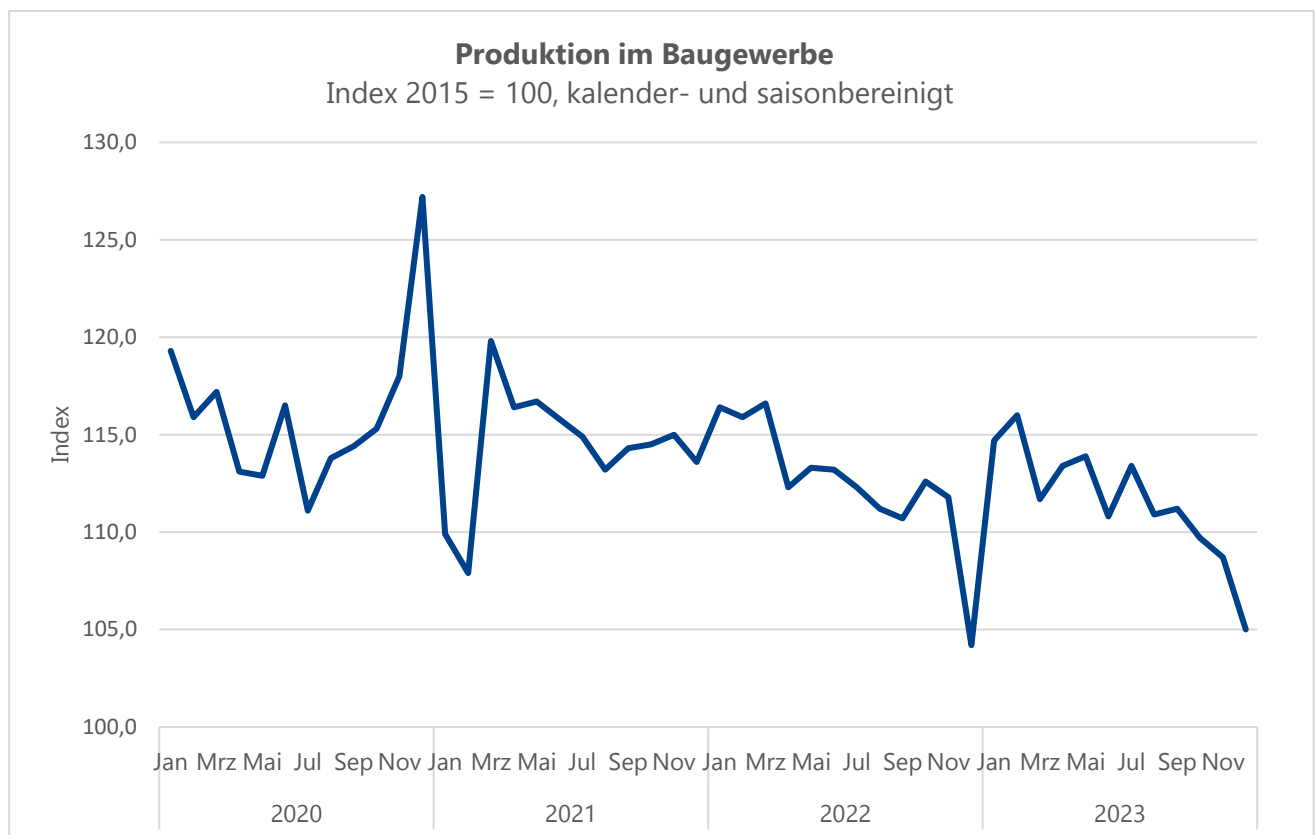
Wie hat sich der Produktionsleistungsindex des deutschen Baugewerbes verändert?

**-3,4%** ↓

Veränderung  
im Dezember 2023  
zum **Vormonat**

**0,8%** ↑

Veränderung  
im Dezember 2023  
zum **Vorjahresmonat**

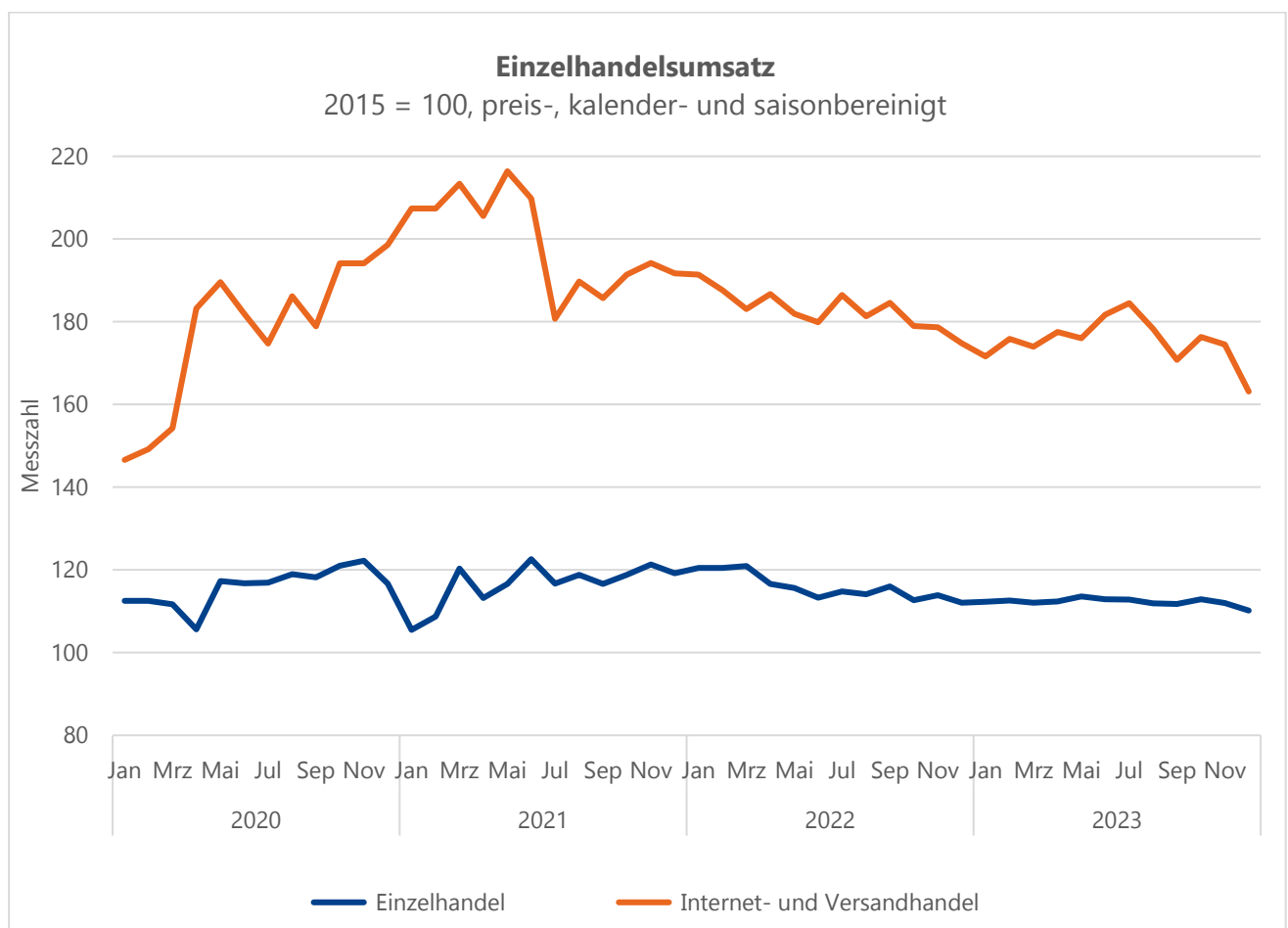


**Datenquelle:** Statistisches Bundesamt (Destatis)  
**Diagramm:** eigene Darstellung  
**Daten:** bis einschließlich Dezember 2023, Stand 13.02.2024

## Umsatz Einzelhandel und Internet-/Versandhandel <sup>(i)</sup>

Wie entwickelt sich der Umsatz des Einzelhandels sowie des Internet-/Versandhandels in Bezug auf Verkauf bzw. Vermietung von Produkten und Erbringung von Dienstleistungen?

Umsatz Einzelhandel	<b>-1,6%</b> ↓	<b>-1,7%</b> ↓
Umsatz Internet- und Versandhandel	<b>-6,5%</b> ↓	<b>-6,7%</b> ↓
	Veränderung im Dezember 2023 zum <b>Vormonat</b>	Veränderung im Dezember 2023 zum <b>Vorjahresmonat</b>



**Datenquelle:** Statistisches Bundesamt (Destatis)  
**Diagramm:** eigene Darstellung  
**Daten:** bis einschließlich Dezember 2023, Stand 14.02.2024

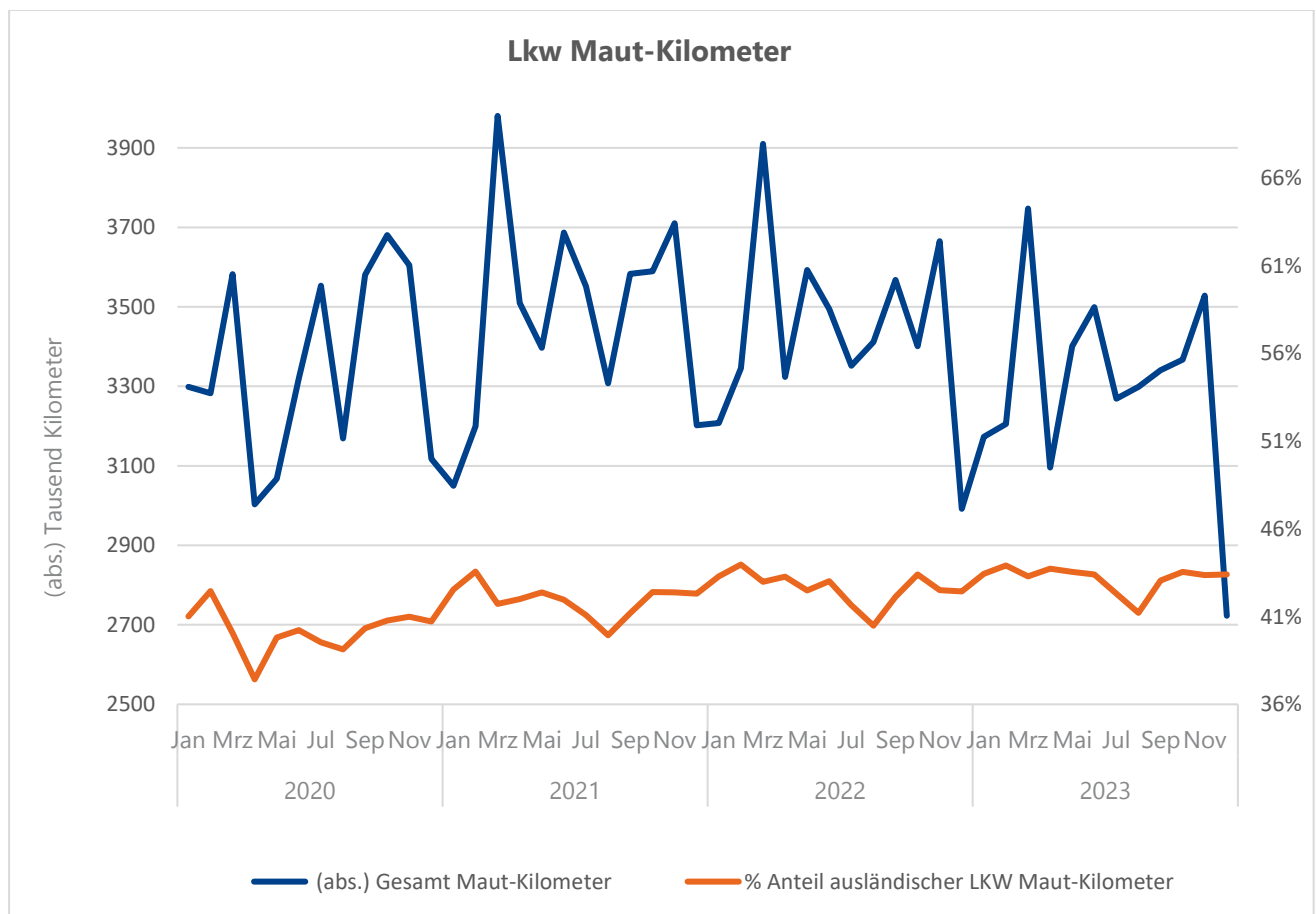
# Transportmarkt

- Lkw Maut-Kilometer
- Transportbarometer
- ELVIS Teilladungsindex
- ifo Konjunkturperspektiven - Güterbeförderung im Straßenverkehr
  - Geschäftsklima
  - Umsatzerwartungen
  - Preiserwartungen
  - Beschäftigterwartungen

## Lkw Maut-Kilometer <sup>i</sup>

Wie hoch ist die monatliche LKW-Maut-Fahrleistung in Kilometern auf deutschen Autobahnen und Bundesstraßen? Wie ist diesbezüglich das prozentuale Verhältnis der ausländischen Maut-km?

Gesamt km	<b>-22,8%</b> ↓	<b>-9,0%</b> ↓
%-Verhältnis der ausländ. Maut-km	<b>0,1%</b> →	<b>2,3%</b> ↑
	Veränderung im Dezember 2023 zum <b>Vormonat</b>	Veränderung im Dezember 2023 zum <b>Vorjahresmonat</b>



**Datenquelle:** Bundesamt für Güterverkehr (BAG)  
**Diagramm:** eigene Darstellung  
**Daten:** bis einschließlich Dezember 2023, Stand 14.02.2024

## Transportbarometer <sup>i</sup>

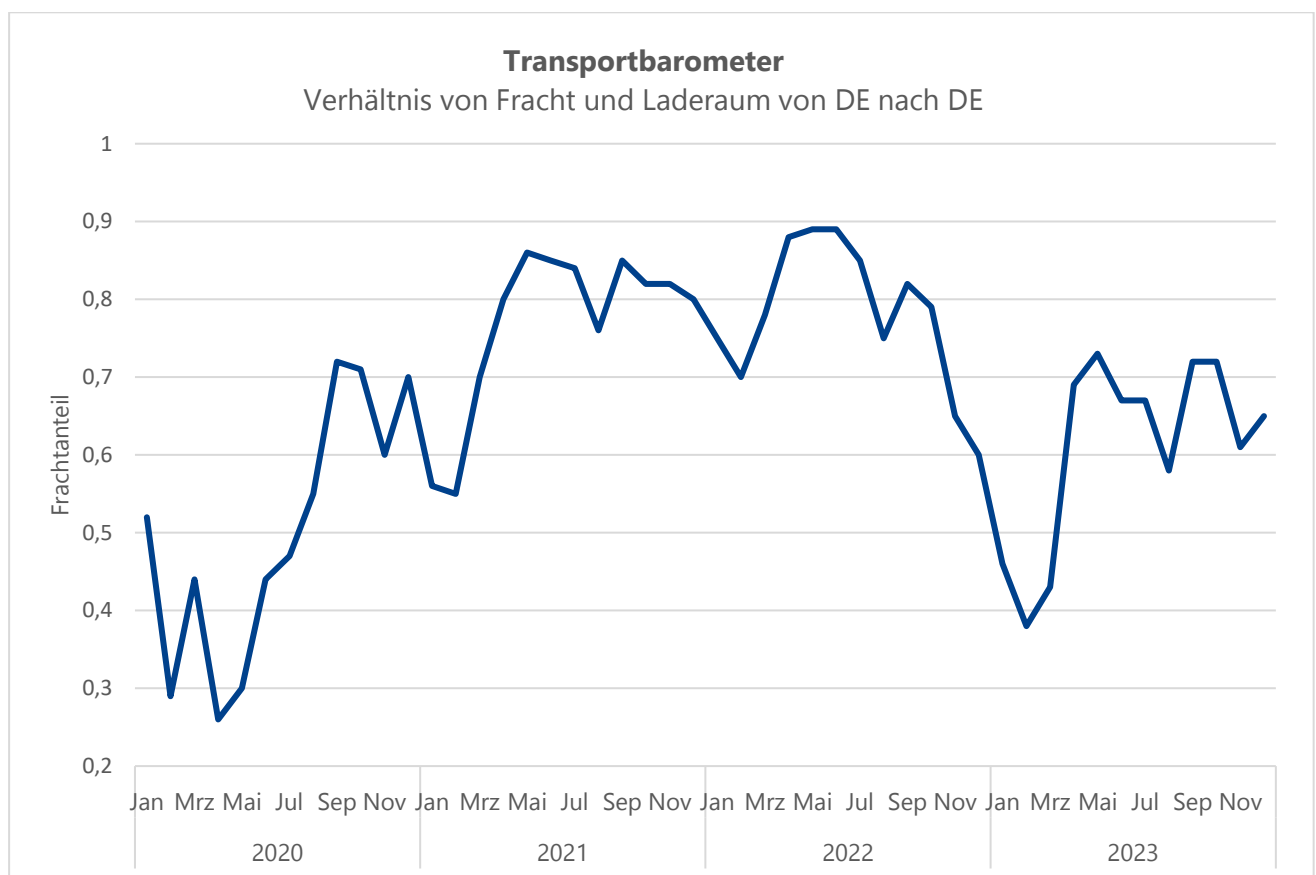
Wie ist das Verhältnis von Fracht- und Laderaum im Spotmarkt für die Relation Deutschland nach Deutschland?

**6,6% ↑**

Veränderung  
im Dezember 2023  
zum **Vormonat**

**8,3% ↑**

Veränderung  
im Dezember 2023  
zum **Vorjahresmonat**



**Datenquelle:** basierend auf den Daten der TIMOCOM GmbH  
**Diagramm:** eigene Darstellung  
**Daten:** bis einschließlich Dezember 2023, Stand 14.02.2024



## ELVIS Teilladungsindex <sup>(i)</sup>

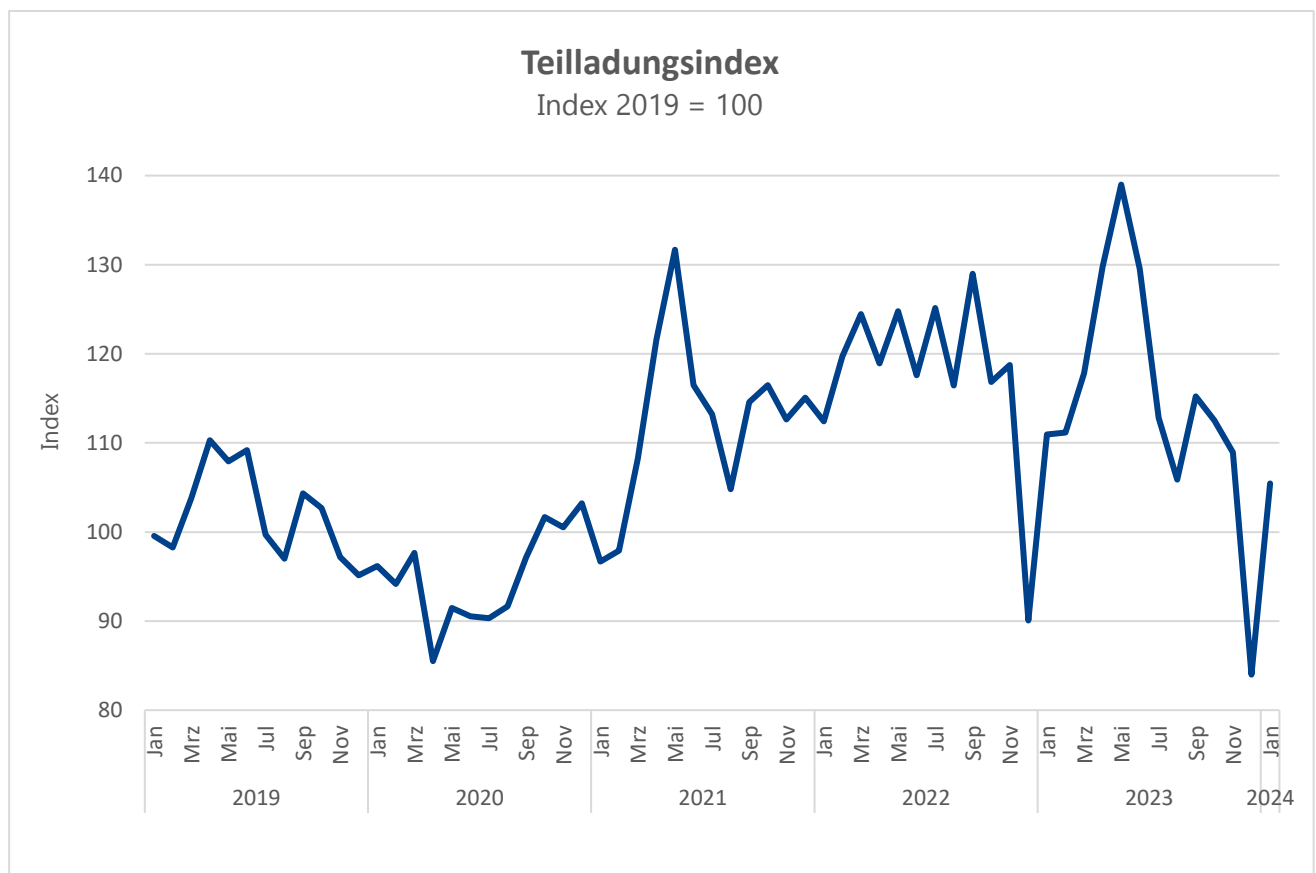
Wie hat sich das Transportaufkommen von Teilladungen entwickelt?

**25,5%** ↑

Veränderung  
im Januar 2024  
zum **Vormonat**

**-5,0%** ↓

Veränderung  
im Januar 2024  
zum **Vorjahresmonat**

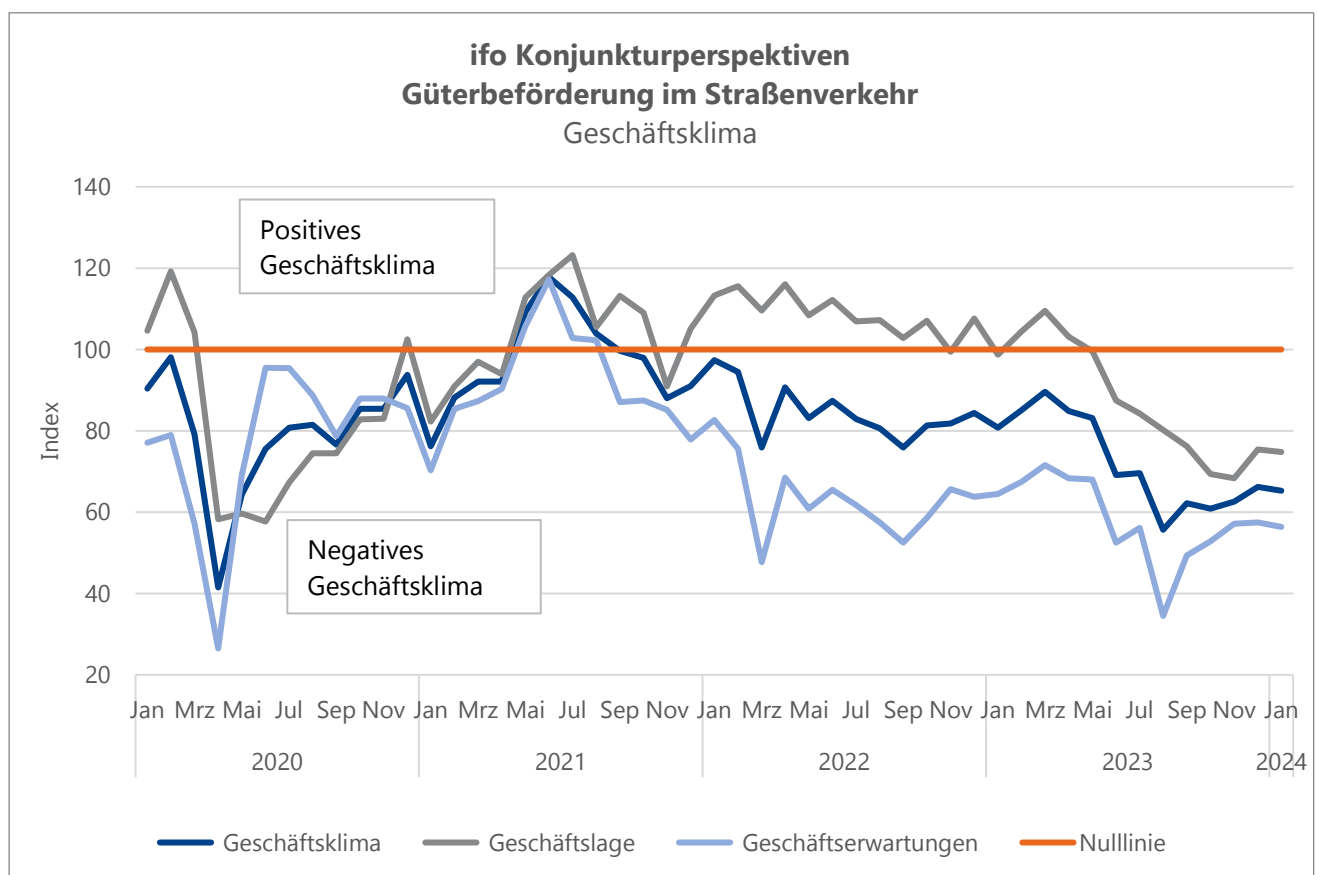


**Datenquelle:** eigene Erhebung  
**Diagramm:** eigene Darstellung  
**Daten:** bis einschließlich Januar 2024, Stand 14.02.2024

## ifo Konjunkturperspektiven Güterbeförderung im Straßenverkehr <sup>(i)</sup>

Wie hat sich der Index der ifo Konjunkturperspektiven für den Bereich „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ im nachfolgenden Bereich verändert?

ifo Geschäftsklima	-1,4% ↓	-19,2% ↓
ifo Geschäftslage	-0,8% ↓	-34,0% ↓
ifo Geschäftserwartungen	-1,9% ↓	-31,8% ↓
	Veränderung im Januar 2023 zum <b>Vormonat</b>	Veränderung im Januar 2023 zum <b>Vorjahresmonat</b>



**Datenquelle:** ifo Institut  
**Diagramm:** eigene Darstellung  
**Daten:** bis einschließlich Januar 2024, Stand 14.02.2024

## ifo Konjunkturperspektiven

### Güterbeförderung im Straßenverkehr <sup>i</sup>

Wie hat sich der Index der ifo Konjunkturperspektiven für den Bereich „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ im nachfolgenden Bereich verändert?

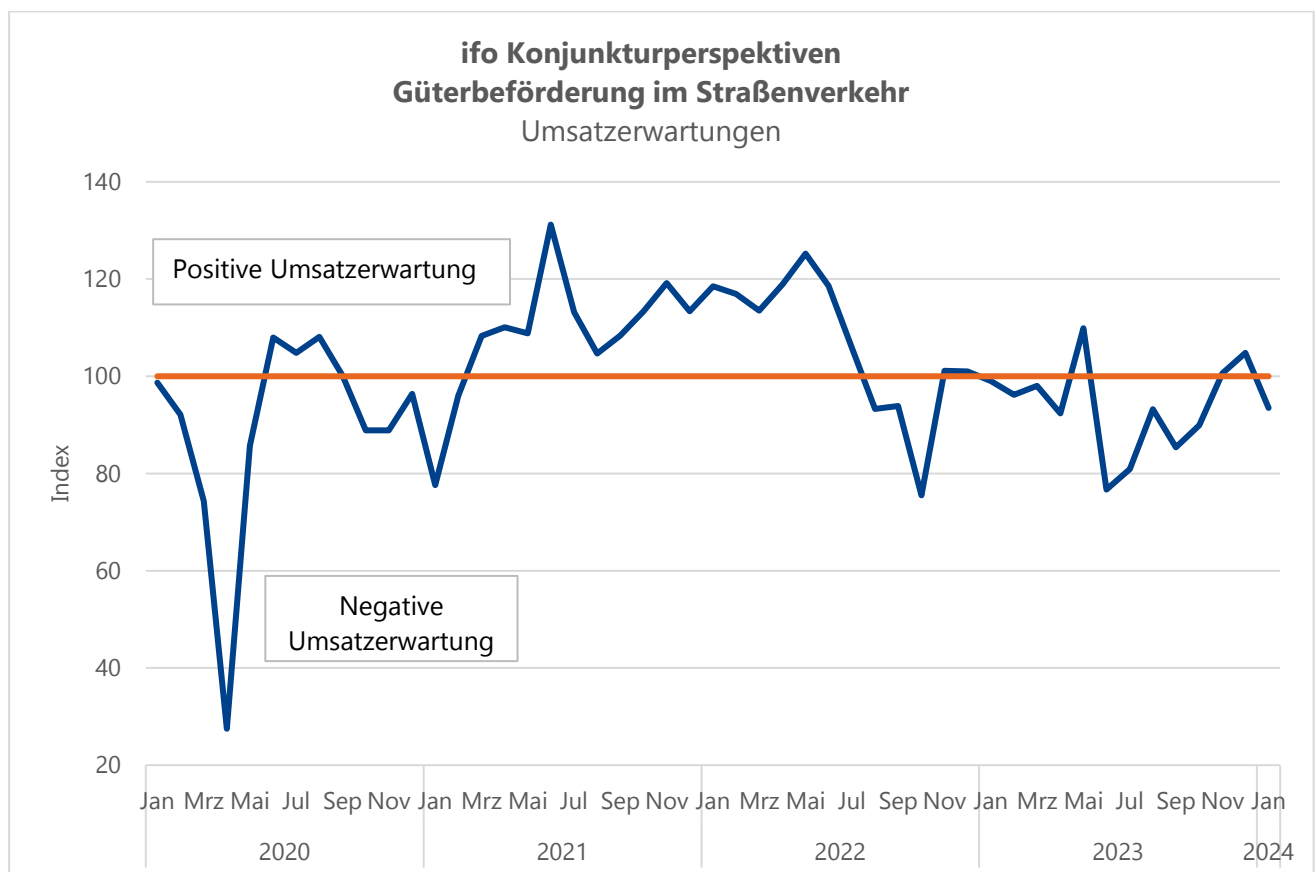
### Umsatzerwartungen

**-10,8%** ↓

Veränderung  
im Januar 2024  
zum **Vormonat**

**-5,6%** ↓

Veränderung  
im Januar 2024 zum  
**Vorjahresmonat**



**Datenquelle:** ifo Institut  
**Diagramm:** eigene Darstellung  
**Daten:** bis einschließlich Januar 2024, Stand 14.02.2024

## ifo Konjunkturperspektiven

### Güterbeförderung im Straßenverkehr <sup>(i)</sup>

Wie hat sich der Index der ifo Konjunkturperspektiven für den Bereich „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ im nachfolgenden Bereich verändert?

### Preiserwartungen

**-19,2%** ↓

Veränderung  
im Januar 2024  
zum **Vormonat**

**-8,8%** ↓

Veränderung  
im Januar 2024 zum  
**Vorjahresmonat**



**Datenquelle:** ifo Institut  
**Diagramm:** eigene Darstellung  
**Daten:** bis einschließlich Januar 2024, Stand 14.02.2024

## ifo Konjunkturperspektiven

### Güterbeförderung im Straßenverkehr <sup>(i)</sup>

Wie hat sich der Index der ifo Konjunkturperspektiven für den Bereich „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ im nachfolgenden Bereich verändert?

### Beschäftigterwartungen

**-3,7%** ↓

Veränderung  
im Januar 2024  
zum **Vormonat**

**-16,3%** ↓

Veränderung  
im Januar 2024 zum  
**Vorjahresmonat**



**Datenquelle:** ifo Institut  
**Diagramm:** eigene Darstellung  
**Daten:** bis einschließlich Januar 2024, Stand 14.02.2024

# Kostenentwicklung

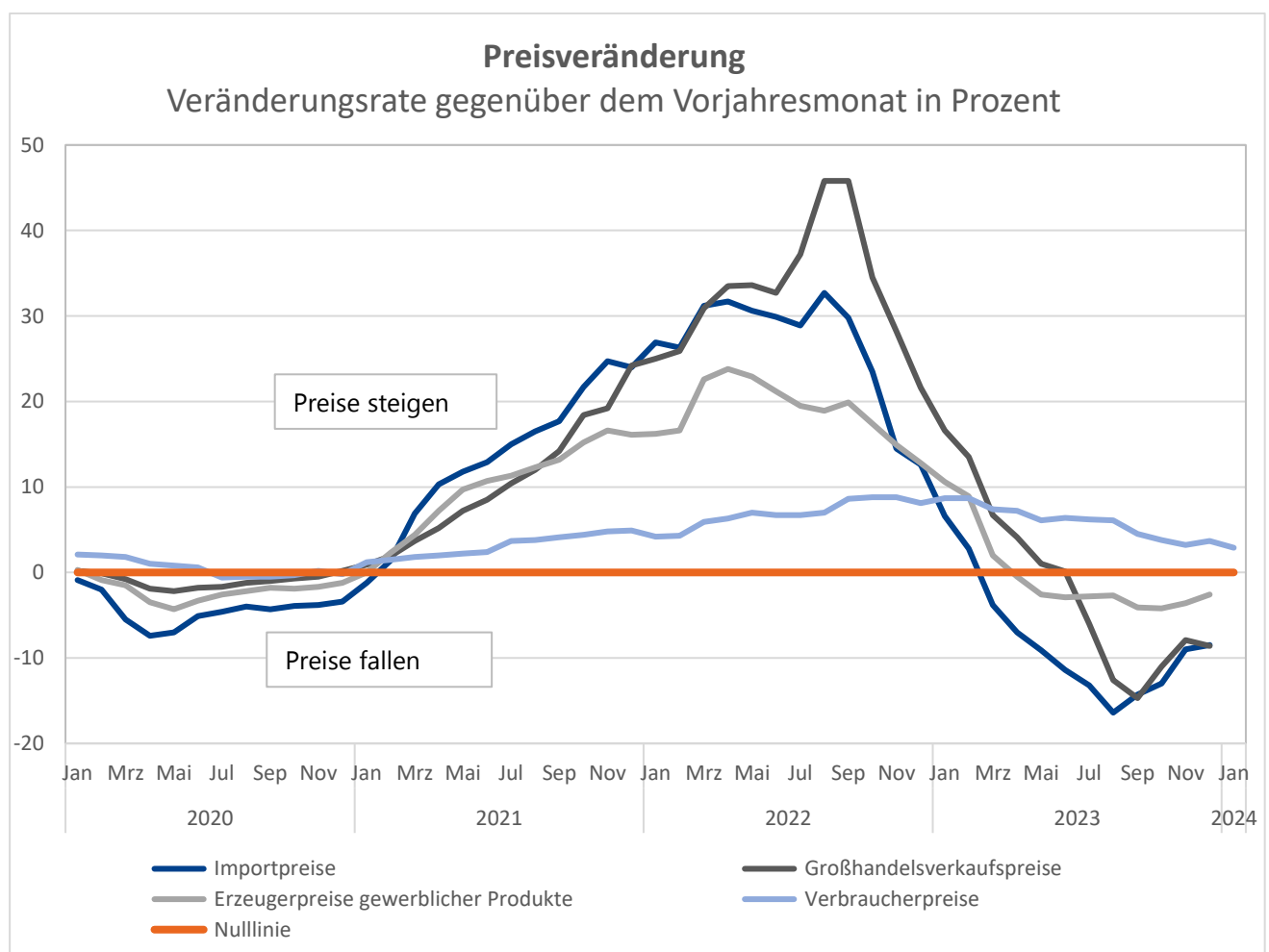
- Preisveränderung
- Erzeugerpreise – Lkw, Sattelzug, Trailer
- Personalkosten
- Treibstoffkosten – Diesel
- Treibstoffkosten – LNG
- Kosten AdBlue

## Preisveränderung <sup>i</sup>

Wie haben sich die Großhandelsverkaufspreise, Importpreise, Erzeugerpreise gewerblicher Produkte sowie Verbraucherpreise im Verhältnis zum Vorjahresmonat verändert?

Großhandelsverkaufspreise	<b>-8,6%</b> ↓
Importpreise (Stand Januar 2024)	<b>-8,5%</b> ↓
Erzeugerpreise gewerblicher Produkte	<b>-2,6%</b> ↓
Verbraucherpreise	<b>2,9%</b> ↑

Veränderung  
im Dezember 2023  
zum **Vorjahresmonat**



**Datenquelle:** Statistisches Bundesamt (Destatis)

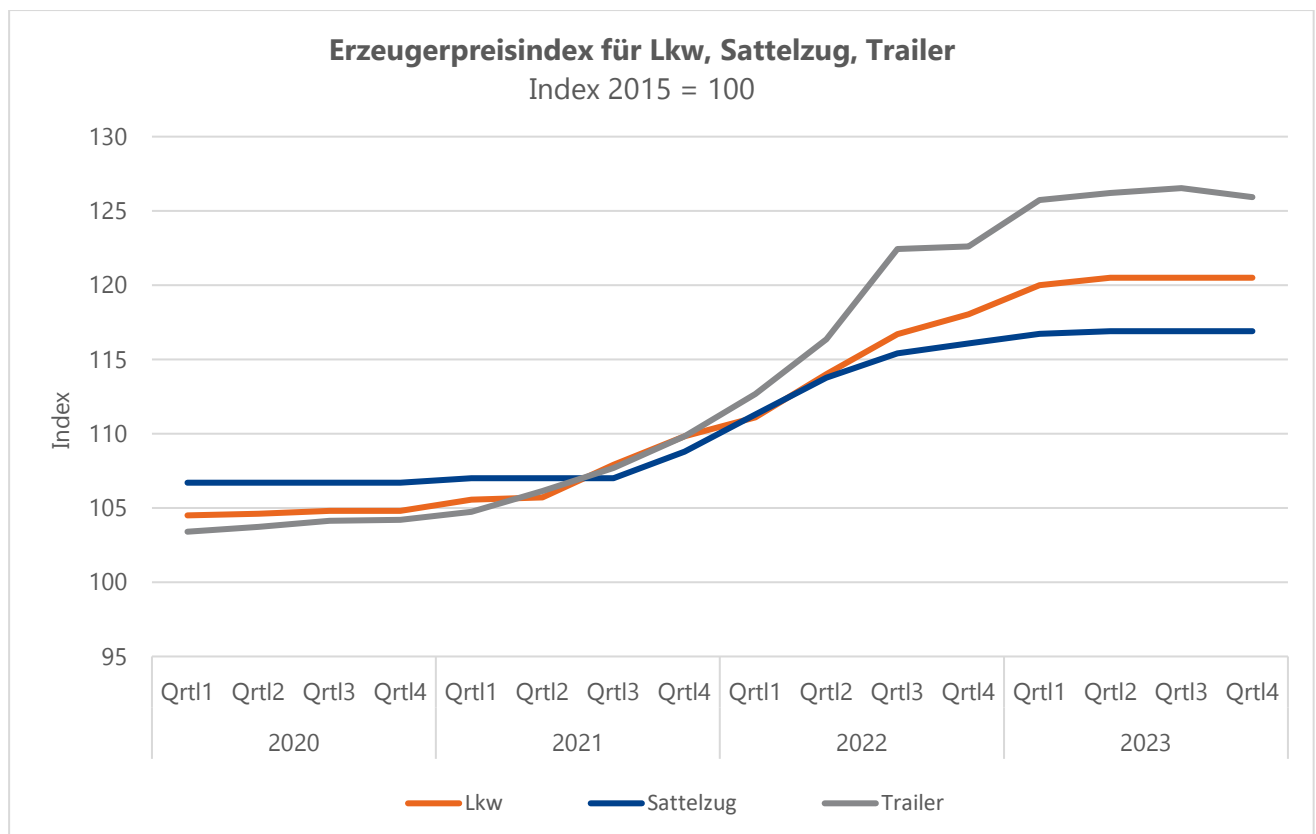
**Diagramm:** eigene Darstellung

**Daten:** bis einschließlich Dezember 2023 (Verbraucherpreise: bis einschl. Januar 2024), Stand 14.02.2024

## Erzeugerpreise – Lkw, Sattelzug, Trailer <sup>(i)</sup>

Wie hat sich der „Erzeugerpreisindex gewerblicher Produkte“ für die Sparte Lkw, Sattelzug und Trailer verändert?

Lkw	<b>0,0%</b> →	<b>2,1%</b> ↑
Sattelzug	<b>0,0%</b> →	<b>0,7%</b> ↑
Trailer	<b>-0,5%</b> →	<b>2,7%</b> ↑
	Veränderung im 4. Quartal 2023 zum <b>Vorquartal</b>	Veränderung im 4. Quartal 2023 zum <b>Vorjahresquartal</b>



**Datenquelle:** Statistisches Bundesamt (Destatis)  
**Diagramm:** eigene Darstellung  
**Daten:** bis einschließlich Dezember 2023, Stand 14.02.2024



## Personalkosten <sup>i</sup>

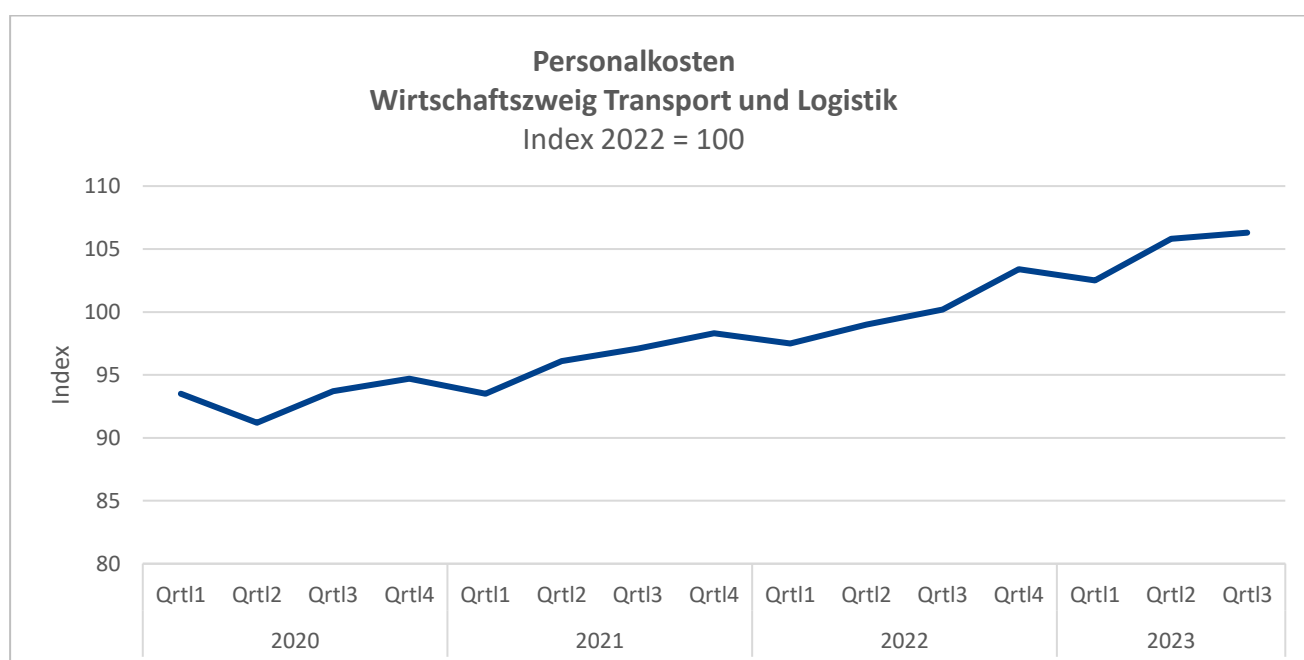
Wie haben sich die Personalkosten-Indizes für den durchschnittlichen Bruttomonatsverdienst in Deutschland in der Transport- und Logistikbranche verändert?

**0,5% →**

Veränderung  
im 3. Quartal 2023  
zum **Vorquartal**

**6,1% ↑**

Veränderung  
im 3. Quartal 2023 zum  
**Vorjahresquartal**



Das monatliche  $\emptyset$ -Bruttogehalt eines Berufskraftfahrenden betrug:

**(ohne Sonderzahlungen) im April 2023 (Stichmonat): 3.088 €**

Basierend auf dem o.g. Index gibt es eine Steigerung von +0,5 % für den Zeitraum

Q2/2023 zu Q3/2023. Grober Schätzwert zum 30.09.2023 liegt daher bei 3.103 €

Der Wert für das Jahr 2024 werden vom statistischen Bundesamt voraussichtlich Ende 2024 publiziert.

**(mit Sonderzahlungen) im Jahr 2022: 3.077 €**

Basierend auf dem o.g. Index gibt es eine Steigerung von +6,3% für den Zeitraum

2022 zu Q3 2023. Grober Schätzwert zum 30.09.2023 liegt daher bei 3.271 €

Der Wert für das Jahr 2023 werden vom statistischen Bundesamt voraussichtlich Anfang März 2024 publiziert.

**Datenquelle:** Statistisches Bundesamt (Destatis)

**Diagramm:** eigene Darstellung

**Daten:** Personalkosten-Index: bis einschließlich 3. Quartal 2023, Stand 13.02.2024

## Treibstoffkosten – Diesel <sup>(i)</sup>

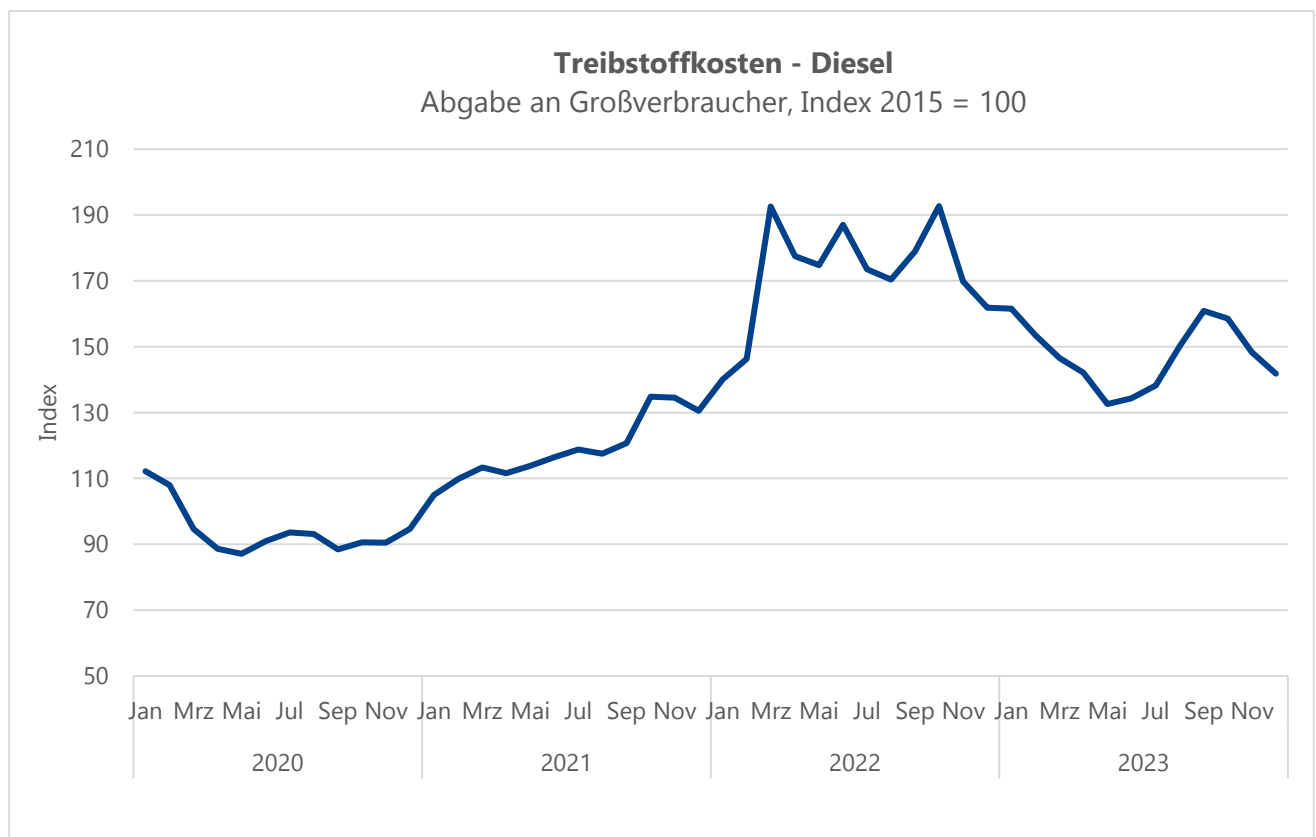
Wie hat sich der Preisindex für Dieseldieselkraftstoff (Abgabe an Großverbraucher) verändert?

**-4,4%** ↓

Veränderung  
im Dezember 2023  
zum **Vormonat**

**-12,4%** ↓

Veränderung  
im Dezember 2023 zum  
**Vorjahresmonat**



**Datenquelle:** Statistisches Bundesamt (Destatis)  
**Diagramm:** eigene Darstellung  
**Daten:** bis einschließlich Dezember 2023, Stand 14.02.2024

## Treibstoffkosten – LNG <sup>(i)</sup>

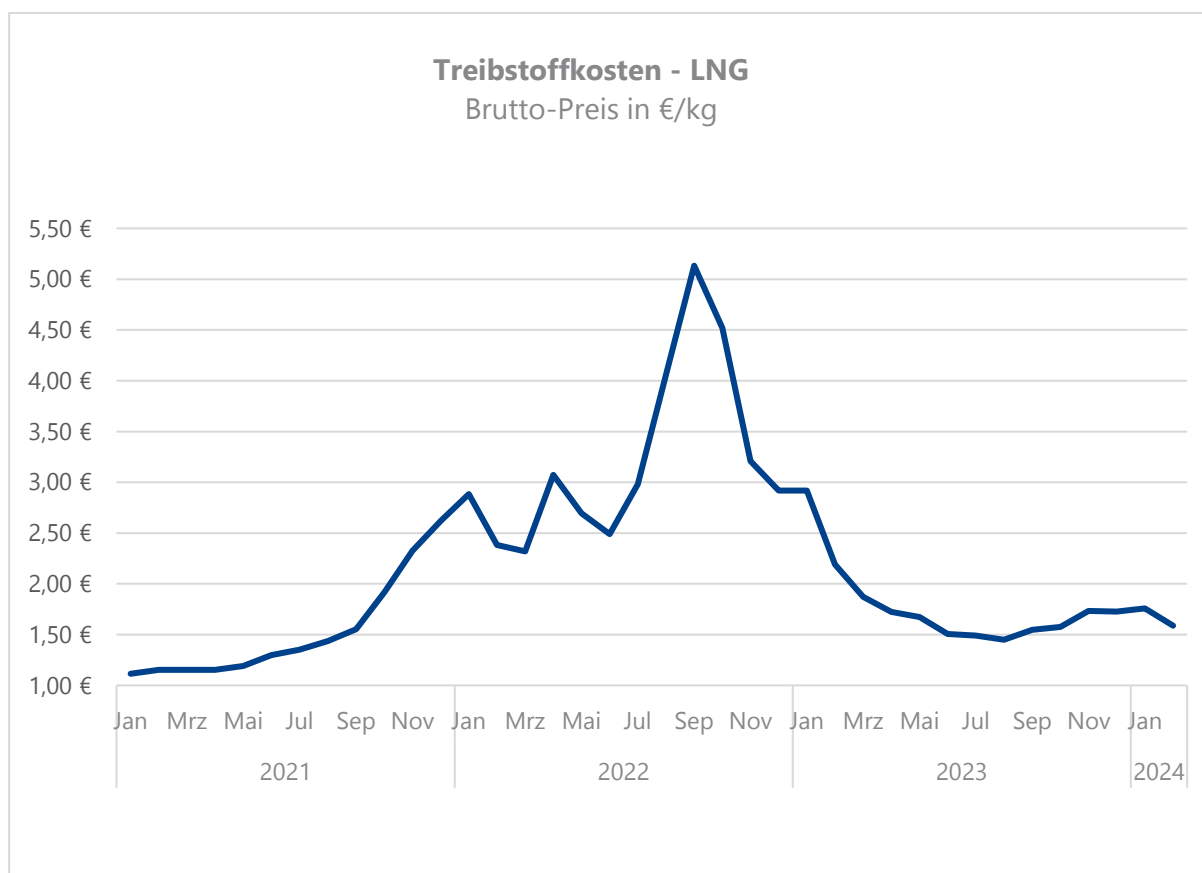
Wie entwickeln sich die LNG-Treibstoffkosten bei den repräsentativen LNG-Lieferanten?

**-9,7%** ↓

Veränderung  
im Februar 2024  
zum **Vormonat**

**-27,5%** ↓

Veränderung  
im Februar 2024 zum  
**Vorjahresmonat**



**Datenquelle:** Onlinequellen repräsentativer LNG-Lieferanten  
**Diagramm:** eigene Darstellung  
**Daten:** Daten bis einschließlich Februar 2024, Stand 13.02.2024

## Kosten AdBlue <sup>i</sup>

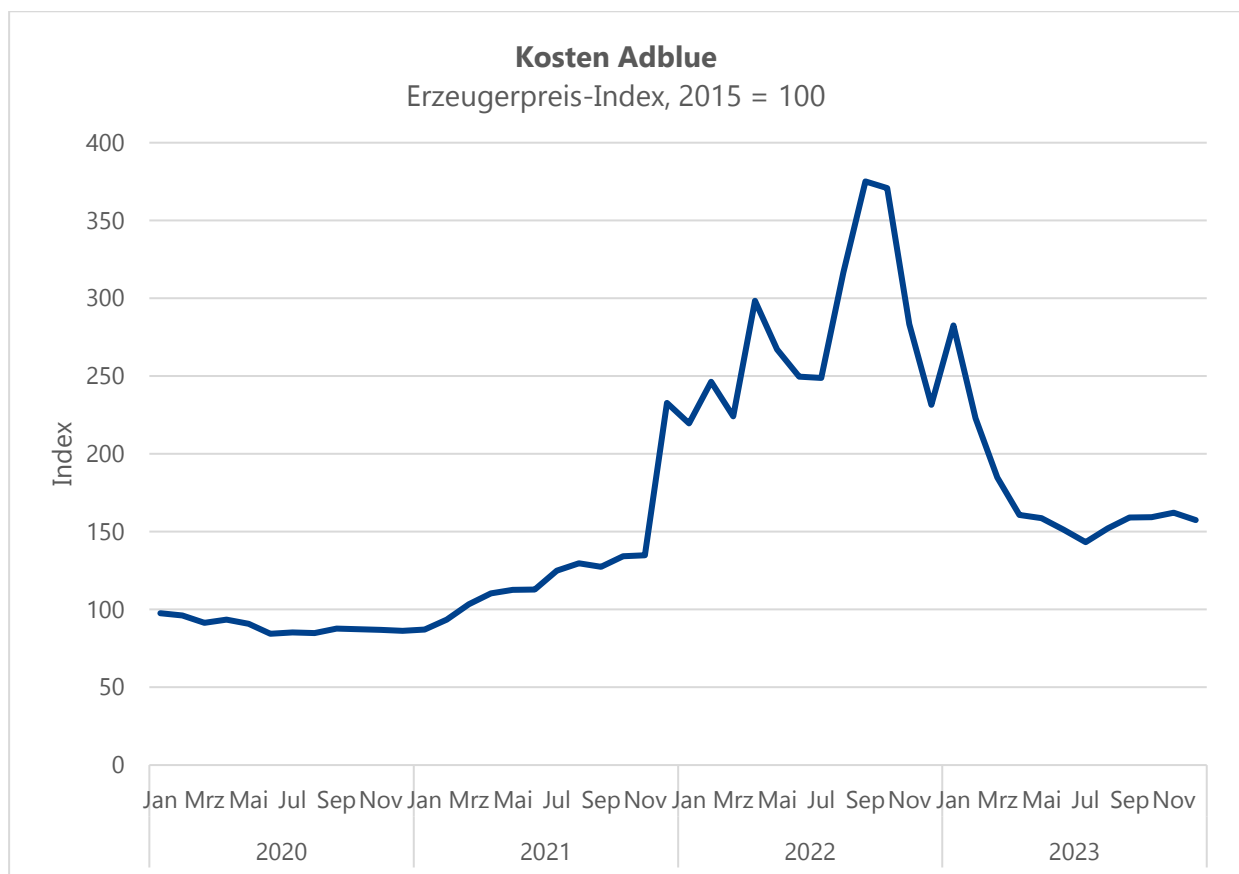
Wie hat sich der Erzeugerpreisindex gewerblicher Produkte für Adblue verändert?

**4,6% ↑**

Veränderung  
im September 2023  
zum **Vormonat**

**-57,6% ↓**

Veränderung  
im September 2023 zum  
**Vorjahresmonat**



**Datenquelle:** Statistisches Bundesamt (Destatis)

**Diagramm:** eigene Darstellung

**Daten:** bis einschließlich Dezember 2023, Stand 14.02.2024

## Auswertung und Ausblick

Anhaltende negative Prognosen aus der deutschen Wirtschaft drücken auf die Stimmungslage und belasten sowohl die private Kauf- und Konsumlust als auch die Investitionsbereitschaft der Unternehmen. Eine leichte Frühjahrsbelebung wird folgen. Dieser saisonale Effekt wird in seiner Wirkung jedoch hinter den Vorjahren zurückbleiben. Die europäische Wirtschaft hofft auf positive Signale der Zentralbank in Form von weiter sinkenden Leitzinsen.

Die Gesamt-Fahrleistung des Lkw-Güterverkehrs in Deutschland sinkt seit einem halben Jahr kontinuierlich. Damit einher geht ein Überangebot an Frachtraum und eine sinkende Umsatzerwartung. Die Prognosen bleiben verhalten. In Folge dieser Entwicklung werden Fuhrparks abgebaut, die bei einer eventuellen Belebung des Marktes nicht mehr kurzfristig zur Verfügung stehen. Das Risiko plötzlich stark steigender Transportpreise wächst.

Die sinkenden Energiekosten im letzten Halbjahr finden mit leichtem Nachlauf Ausdruck in den fallenden Großhandelsverkaufs- und Erzeugerpreisen. Die Verbraucherpreise können an diese Entwicklung noch nicht vollständig anknüpfen und steigen weiter, allerdings deutlich langsamer. Branchenberichte notieren vereinzelte Überkapazitäten im Segment von Lkw-Aufliegern und einem damit verbundenen leichten Preisrückgang.

Die nach wie vor angespannte wirtschaftliche Gesamtlage belastet den Transportmarkt. Die drastische Mautsteigerung zum Jahresende drückt auf die Liquidität von Frachtführern und Verladern. Die Zahl an Insolvenzen wird steigen und den verfügbaren Laderaum weiter reduzieren.

Diese Entwicklung bremst in der jetzigen Phase mit anhaltenden Überkapazitäten die Preisspirale. Sollte die Frühjahrsbelebung jedoch auch nur etwas stärker ausfallen, explodieren die Preise am Spotmarkt und die Kapazitäten werden sehr schnell knapp.

Lkw-Spediteure sollten vor diesem Hintergrund den Umfang des eigenen Fuhrparks im Verhältnis zum Einsatz von festen Sub-Dienstleistern hinterfragen und gegebenenfalls justieren. Ein zu großer Anteil eigener Linien ist in den letzten Monaten eine Belastung. Diejenigen, die die Waage aus Eigen- und Fremdfuhrpark fortlaufend justieren, sind im Moment im Vorteil.

Gleichzeitig bestätigt sich die These, dass eine Diversifizierung der bedienten Kundenbranchen und eine internationale Verteilung dabei helfen, die Schwankungen in der eigenen Auslastung zu reduzieren.

# Impressum

## Herausgeber

E.L.V.I.S. Europäischer Ladungs-Verbund Internationaler Spediteure Aktiengesellschaft  
Röntgenstr. 4  
63755 Alzenau  
www.elvis-ag.com  
Tel.: 06023 50734-0  
E-Mail: info@elvis-ag.eu

Aufsichtsrat: Michael Wangler (Vorsitzender)  
Vorstandsvorsitzender: Jochen Eschborn  
Vorstand: Nikolja Grabowski

## Redaktion und Layout

Nikolja Grabowski, Patrick Mohr

## Haftungsausschluss

Die in diesem Marktreport vorgelegten Informationen und Daten basieren auf den Recherchen und Auswertungen der ELVIS AG - Bereich Consulting. Die zugrunde liegenden Daten wurden mit größter Sorgfalt aus verschiedenen externen Quellen und Statistikwerken zusammengetragen und nach bestem Wissen und mit der nötigen Sorgfalt, vor dem Hintergrund der Markt-Erfahrungen der ELVIS AG bewertet und analysiert.

Eine Gewähr für die sachliche Richtigkeit wird nur für selbst ermittelte und erstellte Informationen und Daten im Rahmen der üblichen Sorgfaltspflicht übernommen. Eine Gewähr für die sachliche Richtigkeit der Daten und Sachverhalte aus dritter Hand (externe Quellen) wird nicht übernommen.

Die Informationen stellen keine wirtschaftliche, rechtliche oder sonstige Beratungsleistung dar. Sie sollen einen kompakten Überblick verschaffen, können alleine jedoch nicht als Entscheidungsgrundlage für den Abschluss von Rechtsgeschäften, Aufnahme von Vertragsverhandlungen etc. dienen. Eine Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung und jegliche Art der Verwertung ist nur innerhalb der Grenzen des Urheberrechts zulässig.

## Glossar

### **Bruttoinlandsprodukt (BIP)** ↩

Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) ist ein Maß für die wirtschaftliche Leistung einer Volkswirtschaft in einem bestimmten Zeitraum. Es misst den Wert der im Inland hergestellten Waren und Dienstleistungen (Wertschöpfung), soweit diese nicht als Vorleistungen für die Produktion anderer Waren und Dienstleistungen verwendet werden. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) wird in jeweiligen Preisen und preisbereinigt (Deflationierung mit jährlich wechselnden Vorjahrespreisen und Verkettung) errechnet. Auf Vorjahrespreisbasis wird die "reale" Wirtschaftsentwicklung im Zeitablauf frei von Preiseinflüssen dargestellt. Die Veränderungsrate des preisbereinigten Bruttoinlandsprodukts (BIP) dient als Messgröße für das Wirtschaftswachstum der Volkswirtschaften. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) ist damit die wichtigste Größe der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen und gehört zu den Indikatoren des Verbreitungsstandards des Internationalen Währungsfonds (IWF).

Quelle: Statistisches Bundesamt

### **Erzeugerpreise – Lkw, Sattelzug, Trailer** ↩

Erzeugerpreisindex gewerblicher Produkte (2015=100) Deutschland. Lkw (=Lkw mit Kolbenverbrennungsmotor, mit Selbstzündung), Sattelzug (=Sattel-Straßenzugmaschinen (ohne Zugkraftkarren)) und Trailer (=Sattelanhänger, 3 oder mehrachsige (ohne Spezialbauten)). Quelle: Statistisches Bundesamt

### **ELVIS Teilladungsindex** ↩

Hier wird die Umschlagsleistung im ELVIS Hub in Knüllwald-Remsfeld indiziert dargestellt. Die monatliche Durchschnittsmenge von 2019 wurde als Indexwert 100 festgelegt. Quelle: ELVIS AG

### **Ifo Geschäftsklimaindex** ↩

Das Ifo Geschäftsklima ist ein viel beachteter Indikator für die konjunkturelle Entwicklung in Deutschland. Der Ifo Geschäftsklimaindex wird monatlich veröffentlicht. Die Ergebnisse im Einzelnen werden in den Ifo Konjunkturperspektiven veröffentlicht. Positive und negative Rückmeldungen werden gegeneinander aufgerechnet und davon eine Trendlinie abgeleitet.

Das Geschäftsklima ist der Koeffizient aus Geschäftslage und Geschäftserwartung.

Quelle: Ifo Institut

### **Ifo Konjunkturperspektiven, Güterbeförderung im Straßenverkehr** ↩

In den Ifo Konjunkturperspektiven werden die Ergebnisse der Ifo Konjunkturumfragen detailliert dargestellt. Wir haben konkret für den Bereich „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ folgende Indizes ausgewählt: Geschäftsklima, -lage, -erwartungen; Umsatz- und Preiserwartungen sowie die Beschäftigungserwartungen. Positive und negative Rückmeldungen werden gegeneinander aufgerechnet und davon eine Trendlinie abgeleitet. Das Geschäftsklima ist der Koeffizient aus Geschäftslage und Geschäftserwartung. Quelle: ELVIS AG

### **Kalenderbereinigt**

Kalender- und Saisonbereinigungsverfahren, wie das "Berliner Verfahren (BV 4.1)" oder "X13JDemetra+" dienen dazu, Effekte wie die Zahl der Verkaufstage, der Feiertage und so weiter aus den Messzahlen herauszurechnen. Damit wird es wesentlich einfacher, die konjunkturelle Entwicklung am aktuellen Rand zu bewerten. Die Entwicklung der bereinigten Werte verläuft wesentlich "glatter" als die der unbereinigten Werte. Veränderungsraten sind zum Vormonat dargestellt. Quelle: Statistisches Bundesamt

### **Kosten AdBlue** ↩

Erzeugerpreisindex gewerblicher Produkte (2015=100) Deutschland für AdBlue. Quelle: Statistisches Bundesamt

### **Lkw Maut-Fahrleistungsindex** ↩

Der Lkw Maut-Fahrleistungsindex zeichnet die Entwicklung der Fahrleistung von großen Lastkraftwagen mit mindestens vier Achsen auf deutschen Bundesautobahnen nach. Die Daten sind als Index dargestellt, das heißt es wird der Abstand der Kilometerleistung des aktuellen Tages zur mittleren Kilometerleistung je Tag im Basisjahr abgebildet. Die Daten sind kalender- und saisonbereinigt, um Effekte einer unterschiedlichen Zahl von Arbeitstagen etc. auszugleichen und um konjunkturelle Trends und ungewöhnliche Entwicklungen klarer zu erkennen.

Der Lkw Maut-Fahrleistungsindex eignet sich bundesweit sowie in einigen Bundesländern als Frühindikator für die konjunkturelle Entwicklung. Vor allem in den industriell geprägten Flächenländern besteht ein deutlicher Zusammenhang zwischen regionaler Lkw Maut-Fahrleistung und regionalem Umsatz im verarbeitenden Gewerbe. In den Stadtstaaten und den weniger industriell geprägten Bundesländern ist der Zusammenhang dagegen schwächer. Quelle: Statistisches Bundesamt

### Lkw Maut-Kilometer ↩

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) wertet Daten über die Fahrleistungen und Fahrten der sogenannten Mautfahrzeuge aus. Die Mautpflicht gilt für LKW ab einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 7,5 Tonnen grundsätzlich auf allen Bundesautobahnen (BAB) einschließlich Rastanlagen sowie auf allen Bundesstraßen und beginnt mit der Auffahrt auf den Streckenabschnitt. Es wird jeweils das Zulassungsland des Zugfahrzeuges erfasst. Unser erstes Diagramm zeigt die LKW Maut-Kilometer in absoluten Werten aufgeteilt nach dem Anteil der Fahrleistung der LKW mit deutscher Zulassung und mit ausländischer Zulassung, sowie die Summe der beiden. Das zweite Diagramm zeigt das relative Verhältnis der ausländischen Maut-Kilometer zu den Gesamt-Kilometern.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr (BAG), gekürzte Fassung und ELVIS AG

### Personalkosten ↩

Die im Diagramm des Marktreports als Personalkosten-Indizes dargestellten durchschnittlichen Bruttomonatsverdienste entstammen aus der Datenquelle des statistischen Bundesamtes für den Wirtschaftszweig „WZ08-49 Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“, der die Daten für die Transport- und Logistikbranche beinhaltet. In den Bruttomonatsverdiensten werden Einflüsse wie z.B. Kurzarbeit ersichtlich, währenddessen der Bruttostundenverdienst diese Auswirkungen nicht widerspiegelt. Erwähnenswert ist, dass in die Berechnung nur die Verdienste vollzeitbeschäftigter Arbeitnehmer einbezogen werden. Der Bruttoverdienst umfasst den (regelmäßig gezahlten) steuerpflichtigen Arbeitslohn gemäß den Lohnsteuerrichtlinien zuzüglich sonstiger Bezüge (= Sonderzahlungen), steuerfreier Zuschläge für Schicht-, Samstags-, Sonntags-, Feiertags- oder Nachtarbeit, steuerfreier Beiträge des Arbeitgebers für seine Arbeitnehmer im Rahmen der Entgeltumwandlung (z.B. an Pensionskassen oder –fonds nach § 3 Nr. 63 des EStG) und steuerfreier Essenszuschüsse.

Die Werte zum monatlichen Ø-Bruttogehalt eines Berufskraftfahrenden sind ein Auszug der zuvor genannten Datenquelle. Die Werte werden allerdings nach einem anderen Berechnungsverfahren aufbereitet und nur einmal im Jahr publiziert. Unter dem Tabellen-Code 62361-0030 kann man vom statistischen Bundesamt die Bruttostundenverdienste ohne Sonderzahlungen erhalten. Über den Tabellen-Code 62361-0034 wird der Bruttojahresverdienst mit Sonderzahlungen bereitgestellt. Den Bruttojahresverdienst haben wir zur besseren Vergleichbarkeit ebenfalls auf den monatlichen Durchschnitt umgerechnet. Quelle: ELVIS AG und Statistisches Bundesamt

### Preisentwicklung ↩

Dargestellt werden die Veränderung der Verbraucherpreise, der Außenhandelspreise, der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte sowie der Großhandelsverkaufspreise. Bis zum Marktreport Q4 2022 wurden die Veränderungen mithilfe eines Indexes dargestellt. Ab dem Marktreport Q1 2023 sind die Daten als Veränderungsrate dargestellt, das heißt als prozentuale Veränderung der Werte gegenüber dem Vorjahresmonat.

Wir haben unterstellt, dass die ursprünglich enthaltenen Außenhandelspreise (Exportpreise) keine allzu große Relevanz für diesen Marktreport darstellen und haben diese zwecks besserer Übersichtlichkeit entfernt.

### Produktion im Baugewerbe ↩

Erfasst wird die monatliche Produktion des Baugewerbes nach Wert und/oder Menge. Die Daten sind als Volumenindex dargestellt, das heißt als gewichteter Mittelwert aus Messzahlen in Bezug auf das Basisjahr und zur Preisbereinigung durch passende Preisindizes geteilt. Die Daten sind preisbereinigt und sowohl als Originalwerte als auch kalender- und saisonbereinigt dargestellt, um den Einfluss von Preisänderungen herauszurechnen, um Effekte einer unterschiedlichen Zahl von Arbeitstagen etc. auszugleichen und um konjunkturelle Trends und ungewöhnliche Entwicklungen klarer zu erkennen.

Quelle: Statistisches Bundesamt

### Produktion im produzierenden Gewerbe ↩

Erfasst wird die monatliche Produktion nach Wert und/oder Menge. Die Daten sind als Volumenindex dargestellt, das heißt als gewichteter Mittelwert aus Messzahlen in Bezug auf das Basisjahr und zur Preisbereinigung durch passende Preisindizes geteilt. Der Index ist preis-, kalender- und saisonbereinigt, um den Einfluss von Preisänderungen herauszurechnen, um Effekte einer unterschiedlichen Zahl von Arbeitstagen etc. auszugleichen und um konjunkturelle Trends und ungewöhnliche Entwicklungen klarer zu erkennen. Quelle: Statistisches Bundesamt

### Saisonbereinigt

Mit der Saisonbereinigung sollen erwartbare Schwankungen, die jährlich in denselben Jahreszeiten in ähnlicher Intensität wiederkehren, aus den Zeitreihenwerten herausgerechnet werden – zum Beispiel die Auswirkungen von jahresüblichen Witterungsschwankungen oder die durchschnittlichen Rückgänge in Urlaubsmonaten. Die Saisonbereinigung beinhaltet häufig auch eine Kalendereinigung. Diese zielt auf die Bereinigung von Effekten ab, die durch Schwankungen in der monatlichen/vierteljährlichen Anzahl von Arbeitstagen, Verkaufstagen oder von bestimmten Wochentagen auftreten.

Quelle: Statistisches Bundesamt



### **Transportbarometer** ↩

TIMOCOM ist die europaweit größte Transportbörse und deshalb eine gute Quelle, um die Verfügbarkeit von Laderaum abzurufen. Das TIMOCOM Transportbarometer zeigt Ihnen das Verhältnis von Fracht und Laderaum im Spotmarkt. Das Diagramm zeigt die Entwicklung des Frachtanteils für die Relation Deutschland nach Deutschland. Quelle: ELVIS AG

### **Treibstoffkosten – Diesel** ↩

Das Diagramm zeigt die durchschnittlichen Erzeugerpreise für Dieselkraftstoff für Großverbraucher. Die den Berechnungen zu Grunde liegenden Einzelpreise werden bei den in Deutschland produzierenden Unternehmen erhoben, dabei ist ausschließlich deren Inlandsabsatz berücksichtigt. Die Erhebung erfolgt in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorgaben in Form einer Stichprobe, in der alle bedeutenden inländischen Produzenten enthalten sind. Stichtag der Erhebung ist der 15. des Berichtsmonats. Alle Preise enthalten die jeweils gültige Energiesteuer einschl. der „Ökosteuer“ und den Erdölbevorratungsbeitrag, die Umsatzsteuer dagegen ist ausgeschlossen. Quelle: Statistisches Bundesamt, gekürzte Fassung

### **Treibstoffkosten – LNG** ↩

ELVIS Fuel.net beobachtet seit 2021 die LNG Marktpreisentwicklung und nimmt die Bruttoverkaufspreise in Euro von repräsentativen LNG-Lieferanten auf. Diese Lieferanten rufen zum Monatsbeginn einen Verkaufspreis auf, der 4 Wochen Gültigkeit besitzt. Quelle: ELVIS AG

### **Umsatz Einzelhandel und Internet-/Versandhandel** ↩

Der Umsatz umfasst die von den Unternehmen insgesamt in Rechnung gestellten Beträge (ohne Umsatzsteuer) aus dem Verkauf beziehungsweise der Vermietung von Waren (Produkten) und der Erbringung von Dienstleistungen an Dritte. Die Daten sind als Messzahlen dargestellt, das heißt die Werte werden zu den entsprechenden Werten im Basisjahr in Beziehung gesetzt. Die Daten sind preis-, kalender- und saisonbereinigt, um den Einfluss von Preisänderungen herauszurechnen, um Effekte einer unterschiedlichen Zahl von Arbeitstagen auszugleichen und um konjunkturelle Trends und ungewöhnliche Entwicklungen klarer zu erkennen. Die Berücksichtigung eines größeren Unternehmens des Online-Handels, das 2015 eine Niederlassung in Deutschland gründete, führte zu einem Bruch in der entsprechenden Zeitreihe. Quelle: Statistisches Bundesamt