



# Studie zur Preisanpassung und zu neuen Herausforderungen in der Straßentransportwirtschaft in der EU

Kurzfassung

**LOGISTIK  
KOMPETENZ  
ZENTRUM**  
PRIEN AM CHIEMSEE

  
**Fraunhofer** Institut  
Materialfluss  
und Logistik

Das Straßengüterverkehrsgewerbe ist wegen der rapide angestiegenen Kosten in den letzten Jahren erheblich in Bedrängnis geraten. Im Tagesgeschäft stehen die Unternehmen zunehmend vor dem Problem, dass die kurzfristige Anpassung der Transportpreise auf Basis der stark angestiegenen Kosten wesentlich langsamer erfolgen kann, als die Kosten zu Buche schlagen. Um qualifizierte Unterlagen für die notwendigen Preisgespräche mit den Verladern zu erreichen, sind mittelständische Transportunternehmen an das Logistik-Kompetenz-Zentrum (LKZ) Prien herangetreten, welches in enger Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik eine Studie zur „Preisangpassung und zu neuen Herausforderungen in der Straßentransportwirtschaft in der EU“ auf neutraler Grundlage erstellt hat.

Die Kostenstrukturen im Straßengüterverkehr in Europa haben sich in den letzten Jahren gravierend verändert. Die vorliegende Studie zeigt sehr deutlich die Kostenentwicklungen und die Herausforderungen für deutsche und österreichische Straßengütertransport-Unternehmer im europäischen Wettbewerb auf. Die Studie kann dadurch die Öffentlichkeit zu diesen Themen sensibilisieren, aber vor allem den Transportunternehmern eine fundierte und abgesicherte Grundlage an die Hand geben, um mit ihren Auftraggebern entsprechende Preiserhöhungen zu verhandeln.

Die wesentlichen Kostentreiber liegen in folgenden Bereichen:

- Personal
- Kraftstoffkosten und
- Straßenbenutzungsgebühren.

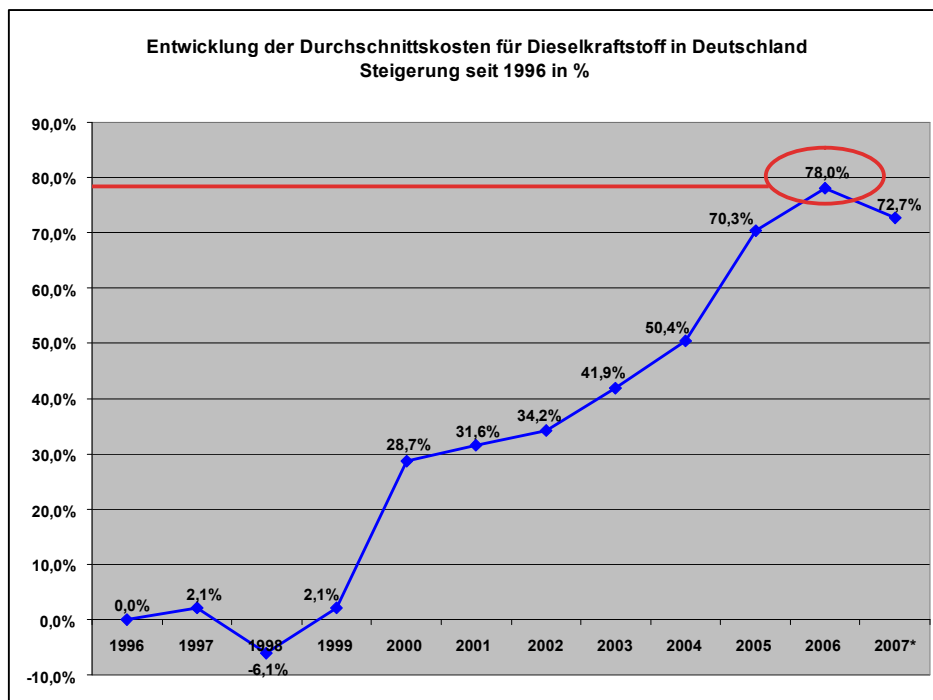


Abbildung 1: Entwicklung der durchschnittlichen jährlichen Kosten für Dieselkraftstoff in Deutschland<sup>1</sup>

\*2007 – prozentuale Entwicklung anhand der Durchschnittspreis aus den Einzelpreisen für Januar und Februar

<sup>1</sup> Quelle: ADAC Deutschland, Stand März 2007

Die Kostensteigerungen dieser drei Komponenten summieren sich in den letzten fünf Jahren auf **25,59 %** und mit allen Kosten zusammen ergibt sich eine Kostensteigerung von **29,97 %**.

**Kostenentwicklung im Güterkraftverkehr**  
- Einsatz im Fernbereich -  
von Januar 2002 bis Januar 2007

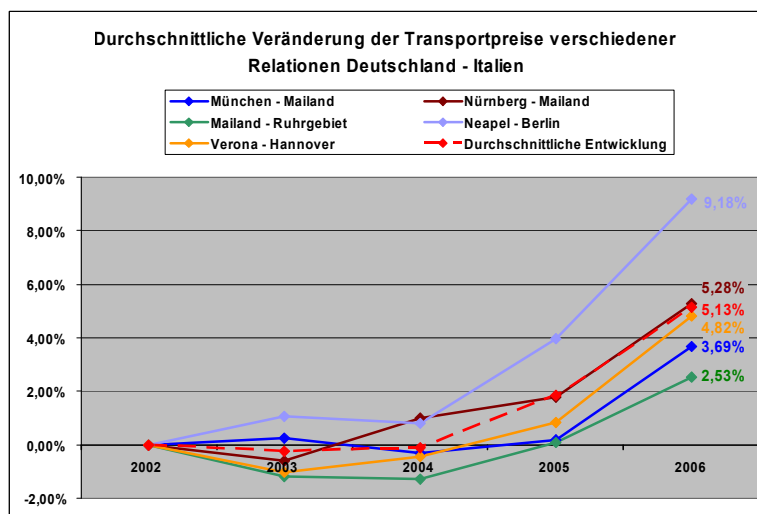
Kostenart	Kostenstruktur 2000 (durchschnittl. Anteil an den Gesamtkosten)	Kostenveränderungen von Januar 2002 bis Januar 2007 in %	Auswirkungen der Kostenveränderungen auf die Gesamtkosten
<b>Personalkosten Fahrer ohne Spesen</b>	<b>30,82</b>		<b>+ 7,47</b>
Lohn	24,60	+ 23,67 %	+ 5,82
gesetzliche Sozialaufwendungen	6,02	+ 26,67 %	+ 1,61
sonstige	0,20	+19,73 %	+0,04
<b>Fahrtspesen</b>	<b>3,41</b>		<b>- 0,01</b>
Fahrtspesen <sup>1)</sup>	3,41	- 0,20 %	- 0,01
<b>Fahrzeugeinsatzkosten (km-abhängige Leistungskosten)</b>	<b>36,38</b>		<b>+8,41</b>
Abschreibung	4,64	+ 8,30 %	+ 0,39
<b>Kraftstoffkosten</b>	<b>21,36</b>	<b>+ 30,92 %</b>	<b>+ 6,60</b>
Schmierstoffkosten	0,34	+39,54 %	+ 0,13
Reparaturkosten	7,68	+ 12,04 %	+ 0,92
Fzg.-Reinigungskosten	0,50	+ 12,08 %	+ 0,06
Reifenkosten	1,86	+ 16,80 %	+ 0,31
<b>Fahrzeughalterkosten (Fixkosten)</b>	<b>14,55</b>		<b>+ 12,65</b>
Abschreibung	4,64	+ 8,30 %	+ 0,39
Fremdfinanzierungskosten	1,09	- 14,62 %	- 0,16
Prüfgebühren	0,16	+ 13,42 %	+ 0,02
<b>Steuer/Straßenbenutzungsgebühr</b>	<b>2,03</b>	<b>+ 567,50 %</b>	<b>+ 11,52</b>
Versicherungen	4,58	+ 12,36 %	+ 0,57
sonstige	2,05	+ 15,15 %	+ 0,31
<b>Verwaltungskosten</b>	<b>14,84</b>		<b>+ 1,45</b>
Gehälter inkl. gesetzliche Sozialaufwendungen	7,86	+ 11,57 %	+ 0,91
sonstige	6,98	+ 7,77 %	+ 0,54
<b>Insgesamt</b>	<b>100,00</b>		<b>+ 29,97</b>

25,59 %

29,97 %

Tabelle: Kostenentwicklung im Güterkraftverkehr (Fernbereich) 01/ 2002 – 01/ 2007<sup>2</sup>

Allerdings konnten trotz dieses enormen Kostendrucks die Transportpreise bisher nicht in dem erforderlichen Umfang angepasst werden. Die festgestellte durchschnittliche Preis-erhöhung auf „Rennstrecken“ lag bei **5 %** und bei sonstigen Strecken im Schnitt bei **15 %**. Es zeigt sich, dass wegen des starken europäischen Wettbewerbs die Kosten nicht in dem notwendigen Umfang an den Markt weiter gegeben werden konnten.



5 % auf Rennstrecken

Abbildung 2: durchschnittliche Transportpreisveränderungen verschiedener Relationen Deutschland - Italien

<sup>2</sup> Quellen: © Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., Statistisches Bundesamt, Wiesbaden; KRAVAG, Hamburg, Deutsche Bundesbank, Frankfurt

Die Studie zeigt weiterhin, dass es noch immer Wettbewerbsverzerrungen in Europa durch ungleiche staatliche Rahmenbedingungen gibt. Bisher noch mögliche Produktivitätssteigerungen der Unternehmen können realistisch nicht die immensen Kostensteigerungen, bestimmt durch Weltmarktpreise und Steuer- und Mautpolitik, kompensieren. Eine Anpassung der Transportentgelte ist daher zwingend notwendig.

Die neue Arbeitszeitverordnung wird die Kosten für die Transportunternehmen weiter in die Höhe treiben. Hauptsächliche Gründe hierfür sind die Abnahme der Produktivität eines Fahrers durch die gesetzliche Reduzierung der Arbeitszeit und der damit verbundenen Reduzierung der durchschnittlichen Jahresfahrleistung. Dies führt zu einem erhöhten Fahrerbedarf bei derzeit gravierendem Fahrermangel. Durch die bessere Kontrollmöglichkeit durch den elektronischen Tachographen wird dieser Effekt noch verstärkt<sup>3</sup>.

Eine leistungsfähige Transportbranche mit qualifizierten Fahrern in Deutschland ist aber aus folgenden Gründen erforderlich, um

1. die Sicherheit im Straßengüterverkehr auf dem hohen Standard zu halten.
2. den hohen Leistungsstand und auch die bisher gewohnte kurzfristige Reaktionsmöglichkeit für die im Aufwärtstrend befindliche deutsche Wirtschaft gewährleisten zu können.
3. den benötigten Qualitätsstandard wie beispielsweise Just - in Time – Transporte zukünftig weiterhin sichern zu können, denn diese sind wiederum für die moderne produzierende Industrie zwingend erforderlich.

Zum Erhalt einer leistungsfähigen Transportbranche sind folgende Maßnahmen erforderlich:

1. Anpassung der Preise an die gestiegenen Kosten
2. Harmonisierung der Rahmenbedingungen in Europa
3. Verbesserung der Schnittstellen zwischen Transportunternehmern und Verladern (z. B. optimierte Zeitfenster für Be- und Entladung, Verbesserung des Informationsflusses ...).

Die Ausgangssituation zur Preisanpassung ist dabei so gut wie selten: Laderaumknappheit, Lieferzeiten von Nutzfahrzeugen bis zu einem Jahr und konjunkturelles Wachstum schaffen eine ideale Verhandlungsposition.

---

<sup>3</sup> Detaillierte Auswirkungen der genannten neuen bzw. geänderten Richtlinien und Verordnungen werden innerhalb des Projektes „Das neue Fahrpersonalrecht in der Europäischen Union: Wirkungen der neuen arbeitszeit- und lenkzeitrechtlichen Vorschriften im Spannungsfeld zwischen Verkehrssicherheit, der Arbeitsplatzattraktivität für das Fahrpersonal und daraus entstehenden Kostenauswirkungen im LKW-Güterverkehr“ gegenwärtig vom Fraunhofer ATL und dem Logistik-Kompetenz-Zentrum in Prien untersucht. Endgültige Ergebnisse zu quantitativen Auswirkungen liegen zum Abschluss dieser Studie noch nicht vor.