

Brandt, Przemyslaw; Freuding, Julia

Article

Branchen im Fokus: Güterbeförderung im Straßenverkehr

ifo Schnelldienst

Provided in Cooperation with:

Ifo Institute – Leibniz Institute for Economic Research at the University of Munich

Suggested Citation: Brandt, Przemyslaw; Freuding, Julia (2021) : Branchen im Fokus: Güterbeförderung im Straßenverkehr, ifo Schnelldienst, ISSN 0018-974X, ifo Institut - Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München, München, Vol. 74, Iss. 02, pp. 67-69

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/232338>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Przemyslaw Brandt und Julia Freuding

Branchen im Fokus: Güterbeförderung im Straßenverkehr

Die Güterbeförderung im Straßenverkehr wird in der aktuellen Wirtschaftszweigklassifikation 2008 (WZ) dem Abschnitt H »Transport und Lagerei« zugeordnet. Zum Abschnitt H zählen die WZ-Zweisteller 49 (Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen), 50 (Schifffahrt), 51 (Luftfahrt), 52 (Lagerei sowie Erbringungen von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr) und 53 (Post-, Kurier und Expressdienste). In diesem Artikel wird der Fokus auf die Güterbeförderung im Straßenverkehr gelegt.

STRUKTUR DER BRANCHE

Knapp 90% der Beförderungsmengen werden über den Landweg transportiert, wiederum rund 90% davon sind dem Straßenverkehr zuzuordnen. Seit 2012 ist zudem ein kontinuierlicher Anstieg der Güterbeförderung über diesen Transportweg zu erkennen.

Der aktuellen Umsatzsteuerstatistik zufolge repräsentieren gut 32 000 Unternehmen den Wirtschaftszweig Güterbeförderung im Straßenverkehr. Gesamtheitlich erbrachte dieser eine Leistung von knapp 35 Mrd. Euro im Jahr 2018. Dies entspricht einem Anteil von 14,5% gemessen an den Lieferungen und Leistungen des gesamten Wirtschaftszweigs Verkehr und Lagerei.

Für den Gesamtstraßenverkehr, der den internationalen einschließt, betrug die Beförderungslleistung 2018 insgesamt 316,8 Mrd. Tonnenkilometer. Davon fällt ein Großteil auf die Beförderung von Konsumgütern zum kurzfristigen Verbrauch und Holzwaren (23%) sowie auf Chemie- und Mineralölzeugnisse (16%). Wird ergänzend die Beförderungsmenge betrachtet, spielen insbesondere die Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft und Rohstoffe mit einem Wert von 1,1 Mrd. Tonnen eine essenzielle Rolle. Insgesamt beförderten die deutschen Güterkraftfahrzeuge 3,2 Mrd. Tonnen im Jahr 2018. Das Kraftfahrtbundesamt gibt an, dass sich die transportweitenabhängige Beförderungslleistung im Folgejahr verringerte und sich auf 311,7 Mrd. Tonnenkilometer belief. Dies entspricht einem Rückgang von 1,9%. Der Binnenverkehr entwickelte sich mit einem Rückgang von 1,2% weniger negativ und erreichte eine Beförderungslleistung von 274,0 Mrd. Tonnenkilometer. Die mittlere Versandweite beläuft sich im Binnenverkehr auf rund 90 Kilometer, im internationalen Verkehr auf ca. 330 Kilometer.

In der Güterbeförderung im Straßenverkehr herrschte seit Anfang der 2000er Jahre – mit Aus-

IN KÜRZE

In der Reihe Branchen im Fokus werden monatlich wechselnd Branchen beschrieben und deren Entwicklungen mit den Umfrageergebnissen der Konjunkturumfrage in Verbindung gebracht. In diesem Artikel wird ein genauer Blick auf die Güterbeförderung im Straßenverkehr geworfen. Dieser Bereich stellt, gemessen an der Transportmenge, die bedeutendste Art der Güterbeförderung dar. Die Daten zur Beförderungslleistung erscheinen mit einer gewissen Verzögerung, so dass sich ein Blick auf aktueller vorliegende Daten, wie dem Lkw-Maut-Fahrleistungsindex oder die Umfrageergebnisse der ifo Konjunkturumfragen, lohnt. In Kombination können die Indikatoren die konjunkturelle Entwicklung der Branche gut nachzeichnen.

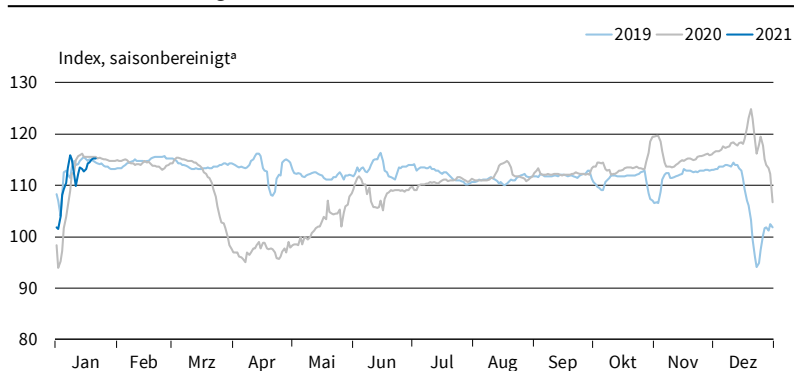
nahme der Weltfinanzkrise – ein kontinuierliches Wachstum. Die Wirtschaftskrise ließ das Wachstum lediglich im Jahr 2009 einknicken und stieg bereits im darauffolgenden Jahr wieder an. Die Daten des Statistischen Bundesamtes belaufen sich aktuell bis zum Jahr 2018 (Stand: Januar 2021), in dem sich die Beförderungslleistung des gewerblichen Verkehrs auf gut 277 Mrd. Tonnenkilometer belief. Dies entspricht einer Gütermenge von gut 2 Mrd. Tonnen.

KONJUNKTURELLE ENTWICKLUNG

Da die Daten zur Beförderungslleistung nur sehr zeitverzögert veröffentlicht werden, lohnt sich ein Blick auf den Lkw-Maut-Fahrleistungsindex. Zu Beginn des Jahres 2005 wurde in Deutschland eine straßenbezogene Maut für Lkws eingeführt, die nach und nach ausgeweitet wurde. Seit 2008 bereits wertet das Bundesamt für Güterverkehr diese Daten im Rahmen der Mautstatistik aus. Mit dem Lkw-Maut-Fahrleistungsindex wurde in Zusammenarbeit mit dem Statistischen Bundesamt ein saisonbereinigter Konjunkturindikator im Dezember 2018 entwickelt, dessen monatliche Zeitreihe bis 2005 zurückgeht.

Insbesondere durch die Corona-Pandemie angetrieben, wächst die Nachfrage nach zeitnahen und aktuellen Daten stark an. Die digitale Lkw-Mauterhebung, die für alle Bundesstraßen und Bundesautobahnen gilt, bietet die Möglichkeit, das Lkw-Verkehrsaufkommen tagesgenau zu erfassen, woraus im fünf- bis neuntägigem Abstand der dazugehörige Indikator

Abb. 1
Lkw-Maut-Fahrleistungsindex

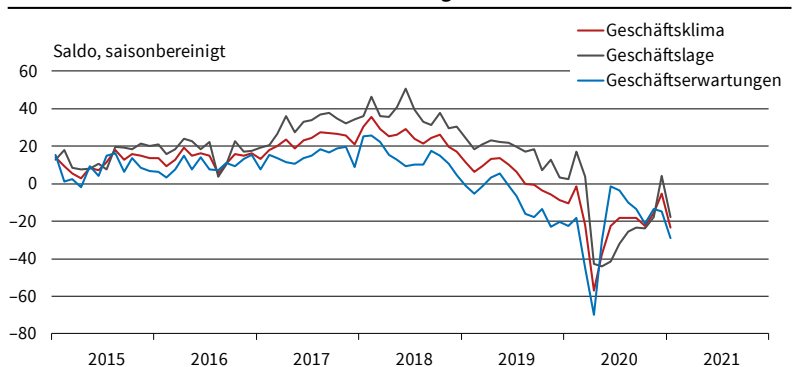


^a Gleitender 7-Tage-Mittelwert.
Quelle: Statistisches Bundesamt.

© ifo Institut

veröffentlicht wird. So ist es möglich, auch bereits die Entwicklung des letzten Jahres bzw. der letzten Monate zu betrachten. Der Index informiert zeitnah über die konjunkturelle Entwicklung in Deutschland durch die wöchentlichen Aufzeichnungen der mautpflichtigen Lastkraftwagen. Diese sind nur geringfügig zeitverzögert und drücken die Entwicklung der Industrieproduktion in Deutschland aus. Inwieweit der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex die Industrieproduktion widerspiegelt, zeigen Cox et al. (2018) in einem ausführlichen Vergleich der Werte mit dem industriellen

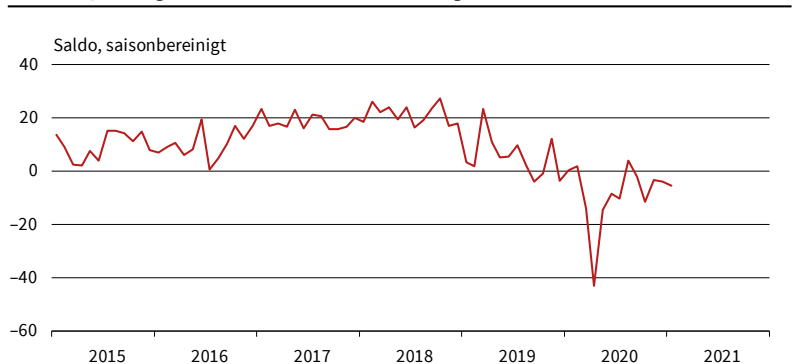
Abb. 2
ifo Geschäftsklima im Bereich Güterbeförderung im Straßenverkehr



Quelle: ifo Konjunkturumfragen.

© ifo Institut

Abb. 3
Personalplanungen im Bereich Güterbeförderung im Straßenverkehr



Quelle: ifo Konjunkturumfragen.

© ifo Institut

Produktionsindex. Hierbei zeigt sich ein sehr ähnlicher Verlauf der Monatsdaten des Lkw-Maut-Fahrleistungsindex mit einer hohen Korrelation von 0,78.

In den taggenauen Daten kristallisiert sich die Corona-Pandemie klar heraus (vgl. Abb. 1). Mitte März 2020 stürzt der Index massiv ein, erholte sich im Jahresverlauf aber stetig und näherte sich damit dem Verlauf des Vorjahres wieder an. Auch für Januar 2021 zeichnet sich eine ähnliche Kurve zu den Vorjahren ab.

Neben dem Lkw-Fahrleistungsindex sind auch weitere Zeitreihen vorhanden, die einen Einblick in die wirtschaftliche Situation der Branche ermöglichen. Im Rahmen der ifo Konjunkturumfragen werden die Unternehmen dieses Bereichs seit 2005 befragt. Die monatlich vorliegenden Umfrageergebnisse liefern einen guten Einblick in die Entwicklungen der Branchen und können das Stimmungsbild gut wiedergeben. In Abbildung 2 sind die Zeitreihen zur Beurteilung der aktuellen Geschäftssituation, den Erwartungen zur Entwicklung in den kommenden sechs Monaten sowie das sich daraus ergebende Geschäftsklima abgebildet. Zu erkennen ist, dass das Geschäftsklima 2018 ausgesprochen gut ausfiel. Mit Blick auf die zu erwartende Entwicklung in den kommenden sechs Monaten schwand der Optimismus zu Beginn des Jahres 2018 – Anfang 2019 blickten die befragten Unternehmen per saldo mit Pessimismus auf die folgenden Monate. Die Beurteilung der Geschäftslage folgte den Geschäftserwartungen mit einiger Verzögerung. 2020 sind die Auswirkungen der Corona-Pandemie deutlich in den Zahlen zu erkennen. Das Geschäftsklima erholte sich in den Sommermonaten zwar wieder, allerdings erreichte der Indikator bisher noch nicht den positiven Bereich. Im Januar 2021 trübte sich das Geschäftsklima jedoch wieder spürbar ein.

Neben diesen Fragen werden die Unternehmen nach verschiedenen anderen Aspekten befragt (vgl. Brandt 2020), unter anderem auch nach den Personalplanungen, die in Abbildung 3 dargestellt sind. Es ist zu sehen, dass die Unternehmen bereits 2019 nicht mehr ganz so häufig planten, zusätzliches Personal einzustellen. Hintergrund ist, dass sich die Geschäftssituation im Verarbeitenden Gewerbe ab diesem Zeitraum weniger positiv gestaltete. Die Produktionstätigkeit im Verarbeitenden Gewerbe entwickelte sich weniger günstig, so dass der Transportbedarf an Rohstoffen, Vorprodukten und Fertigwaren sank. Zu erkennen ist, dass sich die Geschäftssituation im Verarbeitenden Gewerbe nahezu identisch zur Geschäftssituation in der Güterbeförderung im Straßenverkehr entwickelte (vgl. Abb. 4). Die starke Abhängigkeit vom Verarbeitenden Gewerbe wird auch daran deutlich, dass sich die Geschäftserwartungen im Bereich der Güterbeförderung im Straßenverkehr sehr ähnlich zu den Produktionserwartungen im Verarbeitenden Gewerbe entwickelten (vgl. Abb. 5).

FAZIT

Deutschland ist unter anderem dank seiner geografischen Lage prädestiniert für Logistikdienstleistungen. Das Straßennetz von rund 830 000 Kilometern¹ bietet damit die Grundlage für den wichtigsten Transportbereich, nämlich die Güterbeförderung im Straßenverkehr. Auf Basis der deutschen Infrastruktur und der damit verbundenen Flexibilität von Lastkraftwagen ist diese Transportart wesentlich expansiver als der Schienenverkehr oder die Schifffahrt. Davon abgesehen, bietet diese Branche die Möglichkeit, einen guten Blickwinkel auf die konjunkturelle Entwicklung durch den Zusammenhang von industrieller Produktion und dem damit benötigten Transportaufwand zu erlangen. Grundsätzlich lässt sich sagen, dass dieser Wirtschaftszweig über die letzten zehn Jahre kontinuierlich wuchs. Nichtsdestotrotz wurde auch er im ersten Halbjahr 2020 hart von der Corona-Pandemie getroffen. In diesem Zuge stieg auch die Nachfrage nach aktuellen Daten an, so dass es lohnend ist, die Daten des Lkw-Maut-Fahrleistungsindex sowie die Umfrageergebnisse der ifo Konjunkturumfragen zu Rate zu ziehen.

Beide zeigen, dass insbesondere im April 2020 die Stimmung der Branche erheblich zurückging, die Geschäftslage fiel größtenteils ungünstig aus, und die Perspektiven waren von Pessimismus geprägt. Zudem sank unter anderem auch aufgrund des ebenfalls von Einbußen betroffenen Verarbeitenden Gewerbes der Transportbedarf. Im weiteren Jahresverlauf erholte sich die Lkw-Fahrleistung wieder. Ebenso verbesserte sich das Geschäftsklima in der Güterbeförderung im Straßenverkehr. Mit Ende des Jahres 2020 gaben beide zugehörigen Indizes aufgrund des zweiten Lockdown jedoch wieder nach. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass diese beiden Möglichkeiten im Speziellen durch ihre Aktualität einen sehr guten Weg zur Einschätzung der Branche bieten.

¹ Laut Angaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, verfügbar unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/infrastruktur-statistik.html>, aufgerufen am 29. Januar 2021.

Abb. 4

Geschäftssituation im Vergleich

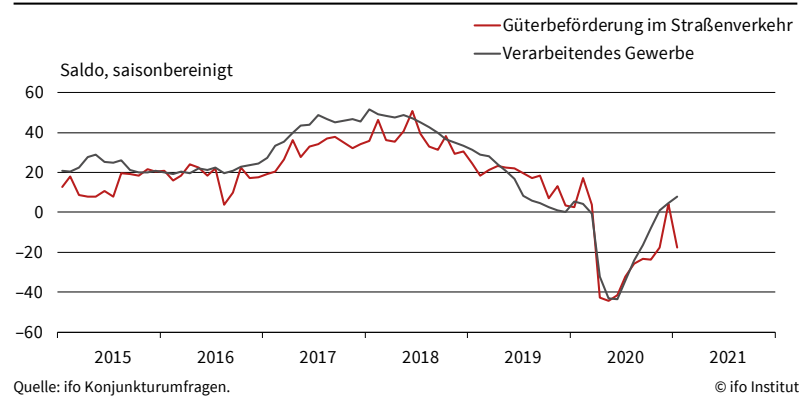
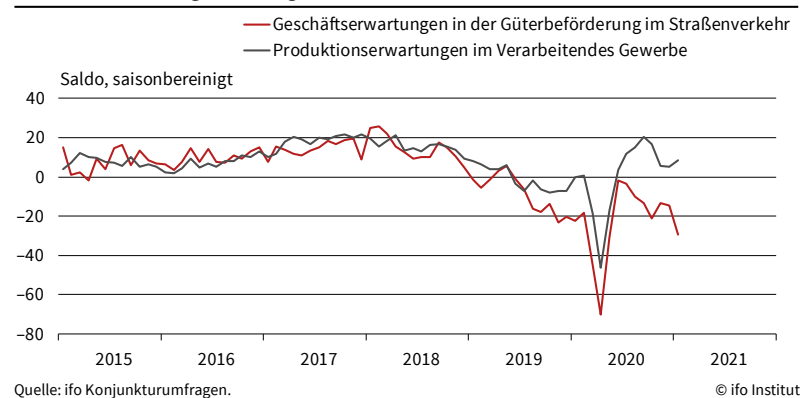


Abb. 5

Geschäftserwartungen im Vergleich



LITERATUR

Brandt, P. (2020), »Konjunkturumfrage Dienstleistungen«, in: S. Sauer und K. Wohlrabe (Hrsg.), *ifo Handbuch der Konjunkturumfragen*, ifo Beiträge zur Wirtschaftsforschung 88, ifo Institut, München, 77–88.

Cox, M., M. Berghausen, S. Linz, C. Fries und J. Völker (2018), »Digitale Prozessdaten aus der Lkw-Mauterhebung: Neuer Baustein der amtlichen Konjunkturstatistiken«, 1. Juni, verfügbar unter: https://www.destatis.de/DE/Methoden/WISTA-Wirtschaft-und-Statistik/2018/06/digitale-prozessdaten-062018.pdf?__blob=publicationFile, aufgerufen am 29. Januar 2021.