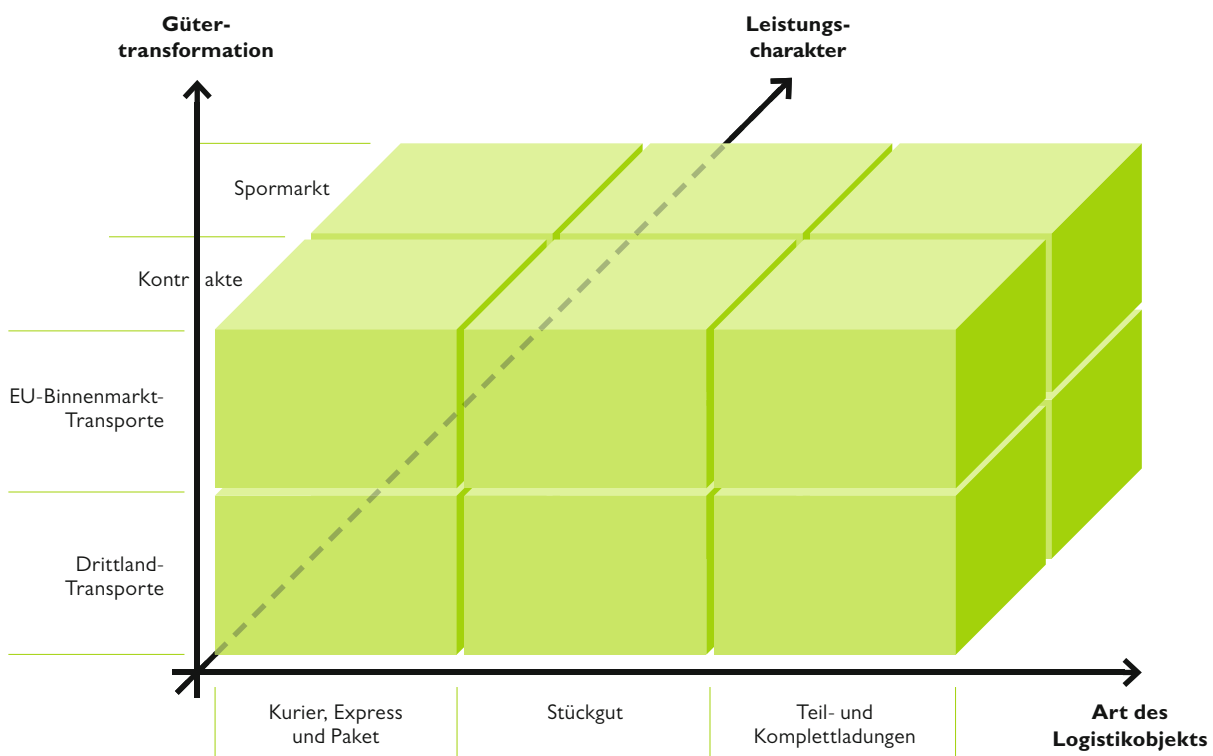


oder ob die eigentliche Transportleistung am Spotmarkt eingekauft wurde, ist dahingehend entscheidend. Während Transportleistungen der erstgenannten Kategorie weitestgehend stabile Frachtraten zu Grunde liegen, können Transporte des Spotmarkts erheblichen angebots- und nachfragebedingten Schwankungen unterliegen. Transportpreise entwickeln sich in diesen beiden Segmenten folglich völlig losgelöst voneinander und sollten daher zwingend getrennt betrachtet werden.

Eine sinnvolle Segmentierung gestaltet sich daher zusammengefasst gem. Abbildung 3. Die dadurch festgelegten

Transportpreis-relevanten Segmente des Strassengüterverkehrs bilden das Grundgerüst für die Entwicklung einzelner segmentspezifischer Indizes. Demnach sollten aus den definierten Segmenten gem. Abbildung 3, 12 (3x2x2) unterschiedliche Transportpreisindizes für den Strassengüterverkehr konstruiert werden.⁸ Bevor jedoch dieser Schritt der Konstruktion einzelner Indikatoren vollzogen wird, sollte zunächst ein Blick auf die bestehende Preisindexlandschaft geworfen werden. Dadurch soll vor allem der praktische Bedarf eines neuen Indexes legitimiert und gleichzeitig ein Good-Practice-Ansatz zur Konstruktion der neuen Transportpreisindizes abgeleitet werden.

Abbildung 3: Transportpreis-relevante Segmente des Strassengüterverkehrs



⁸ Die auf Basis der Segmentierung formulierten Anforderungen an unterschiedliche Transportpreisindizes sind idealtypisch und daher stets unter der Prämisse der Machbarkeit zu verstehen.