



Bundesamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt

- Wochenbericht KW 14 / 2020

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
2	Auswirkungen der Corona-Krise auf Unternehmen des Straßengüterverkehrs	3
3	Auswirkungen der Corona-Krise auf Unternehmen des Schienengüterverkehrs.....	15
4	Auswirkungen der Corona-Krise auf den Kombinierten Verkehr	19
5	Auswirkungen der Corona-Krise auf Unternehmen im Binnenschiffsverkehr	21
6	Auswirkungen der Corona-Krise auf die Kurzarbeit im Transport- und Lagerbereich	25

1 Einleitung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat das Bundesamt gebeten, im Rahmen der Marktbeobachtung beginnend mit der 14. Kalenderwoche 2020 wöchentlich über die Auswirkungen der Corona-Krise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt zu berichten. Die Berichte geben die Ergebnisse umfangreicher telefonischer Befragungen durch die fachkundigen Außendienstmitarbeiter/-innen des Bundesamtes bei Verkehrsunternehmen der Landverkehrsträger sowie der Auswertung verschiedener anderer vorliegender Quellen wieder. Aufgrund der zeitlich bedingt beschränkten Anzahl der befragten Unternehmen sind die Befragungsergebnisse im wissenschaftlichen Sinne nicht repräsentativ. Sie stellen aufgrund der Auswahl der Unternehmen und Gesprächspartner jedoch eine qualifizierte Momentaufnahme der aktuellen Wirkungen der Krise auf die Unternehmen der verschiedenen Landverkehrsträger dar. Neben zahlreichen Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs wurden für diesen Bericht u.a. diverse Eisenbahnverkehrsunternehmen und überwiegend große Binnenschiffsunternehmen (keine Partikuliere) befragt.

Die Befragungen erfolgen anhand abgestimmter Fragebögen. Die nachfolgenden Ausführungen orientieren sich an den Gliederungen der auf die einzelnen Verkehrsträger bezogenen Fragestellungen.

Die Ergebnisse beziehen sich auf die Gespräche bis zum 2. April 2020.

2 Auswirkungen der Corona-Krise auf Unternehmen des Straßengüterverkehrs

Frage 1: Spüren Sie bereits finanzielle Einbußen durch die Corona-Krise und mit welchen finanziellen Einbußen rechnen Sie derzeit insgesamt? Sehen Sie eine Insolvenzgefahr für Ihr Unternehmen? Oder haben Sie durch die Corona-Krise eine verstärkte Nachfrage?

Eine deutliche Mehrheit der befragten Unternehmen verzeichnet finanzielle Einbußen infolge der Corona-Krise. Von besonders hohen Auftragsrückgängen zwischen rund 50 % und 90 % sind insbesondere Unternehmen betroffen, die zu einem hohen Anteil Kunden aus der Automobilindustrie und den nachgelagerten Branchen, wie kunststoff-, stahl- und metallverarbeitende Industrien, bedienen. Ähnlich hohe Einbußen registrieren Unternehmen, die auf den Transport bestimmter Produkte, bspw. Abfälle, Kraftstoffe, Gastronomiegüter, Schwerlasten und Messeequipment, spezialisiert sind. Nachfragerückgänge in Höhe von rund 15 % bis 40 % verzeichneten nicht selten Unternehmen, die regelmäßig Industrie-, Konsum- sowie Im- und Exportgüter beförderten. Zwar berichteten einige Unternehmen von einer

verstärkten Nachfrage nach Beförderungen von (temperaturgeführten) Lebensmitteln und Pharmaprodukten, Hygieneartikeln und Heizöl sowie branchenübergreifend für lagerlogistische Dienstleistungen. Allerdings gelingt es den Unternehmen zunehmend seltener, Auftragsrückgänge durch Neukundengeschäfte zu kompensieren. Dies liegt einerseits daran, dass zunehmend freie Kapazitäten am Markt verfügbar sind. Andererseits können einige Unternehmen ihre (Spezial-) Fahrzeuge nicht flexibel einsetzen. Für den Monat April rechnen einige befragte Unternehmen mit einer deutlich sinkenden Nachfrage.

Trotz der sich verschärfenden Auftragslage sehen die Befragten ihr Unternehmen derzeit überwiegend noch nicht als insolvenzgefährdet an. Als Grund hierfür nannten die Befragten mehrheitlich eine relativ hohe Eigenkapitalquote. Darüber hinaus wurden Hilfskredite der Förder- bzw. Hausbanken beantragt sowie Investitionsvorhaben weitestgehend zurückgefahren. Eine Insolvenzgefahr bestünde nach Angaben einiger Befragten jedoch möglicherweise dann, wenn sich die Geschäftslage in den nächsten ein bis zwei Monaten nicht verbessere. Einige befragte Unternehmen befürchteten mittelfristig zunehmende Insolvenzen ihrer Sub- bzw. von Kleinunternehmen. Diese seien grundsätzlich stärker von sinkenden Frachtraten betroffen, die infolge freier Marktkapazitäten bereits zu beobachten seien. Einzelne Unternehmen berichteten von kundenseitigen Zahlungsausfällen; teilweise wurden Zahlungsverzögerungen von 60 bis 90 Tagen kommuniziert.

Frage 2: Hat die derzeitige Krise Auswirkungen auf Ihre Logistikketten?

Negative Auswirkungen der Corona-Krise waren nach Angaben der befragten Transportunternehmen zunehmend bei Rückladungs- bzw. Spotverkehren zu beobachten. Der Leefahrtenanteil stieg, in Einzelfällen bis auf rund 40 %. Die Lagerkapazitäten seien im Gegensatz dazu überwiegend voll ausgelastet, da u.a. Kunden aus der Verbrauchsgüterbranche ihre Filialen derzeit nicht belieferten. In Teilen wurden Engpässe bei temperaturgeführten Lebensmitteltransporten festgestellt. Die befragten Unternehmen konnten bestehende Aufträge überwiegend durchführen. Zunehmend wurde berichtet, dass der Einsatz von Subunternehmen reduziert worden sei, um die Auslastung des Eigenfuhrparks zu erhöhen. Die befragten Unternehmen berichteten mehrheitlich von geringen Einschränkungen bei grenzüberschreitenden Verkehren. Allerdings wurden zu Beginn der Woche kurzzeitig Lieferverzögerungen von bis zu ca. 24 Stunden an den Grenzen in Richtung Polen, Italien und Österreich registriert. In der Automobilbranche waren Transportunternehmen vereinzelt von Schließungen von Depots, Sortier- oder Lagerzentren betroffen. Störungen im Betriebsablauf waren nach Angaben der Befragten in der Vorwoche insbesondere beim Be- und Entladen der Waren aufgetreten. Zum Infektionsschutz des

Lagerpersonals wurde den Fahrern oftmals der Zugang zu den Rampen nicht mehr gewährleistet. Vielfach berichteten Unternehmen infolgedessen von deutlich höheren Standzeiten. Darüber hinaus wurden seitens der Kunden weitere umfangreiche Auflagen an Transportdienstleister gestellt. Beispielsweise durften eingesetzte Fahrer im Vorfeld keine Ladestellen in „Risikogebieten“ (z.B. Kreis Heinsberg) angefahren haben oder mussten mit Atemmasken der Schutzklasse FFP3 ausgestattet sein. Letztere seien allerdings derzeit nicht verfügbar.

Frage 3: Sind Ihre Lkw bzw. Fahrer von Quarantänemaßnahmen bei Grenzübertritten betroffen? Welche Auswirkungen hat dies ggf. auf Ihr Unternehmen?

Der Großteil der befragten Transportunternehmen gab an, nicht von Quarantänemaßnahmen bei Grenzübertritten betroffen zu sein. Dies lag insbesondere daran, dass entsprechende Aufträge angesichts der Unsicherheiten häufig nicht angenommen, abgesagt oder fremdvergeben wurden. Ein Unternehmen berichtete davon, dass in Polen seit dem 19.03.2020 die Regelung gelte, nach der den Fahrern bei Grenzübertritten keine Quarantänemaßnahmen drohten, sofern sie sich einer Temperaturüberprüfung unterzögen und eine Bescheinigung vom Arbeitgeber vorzeigen könnten. Allerdings wurde in diesem Zusammenhang von einem Einzelfall berichtet, bei dem ein Lkw-Fahrer an der deutsch-polnischen Grenze nach dem Ort der Warenbeladung gefragt wurde. Es wird vermutet, dass die Einreise verwehrt worden wäre, wenn die Beladung in einem deutschen „Risikogebiet“ stattgefunden hätte.

Frage 4: Ist Ihr Unternehmen davon betroffen, dass ausländische Kraftfahrer nach einem Heimataufenthalt aufgrund staatlicher Maßnahmen nicht an den Arbeitsplatz zurückkehren können oder dass sie aus persönlichen Gründen nicht zurückkehren? Wenn ja, um wie viele Kräfte handelt es sich?

Viele der befragten Transportunternehmen gaben an, bislang nicht von Personalausfällen nach Heimataufhalten betroffen gewesen zu sein. Die befragten Unternehmen mit ausländischen Fahrern hätten in vielen Fällen vorsorglich Maßnahmen zur Regelung der Heimfahrten eingeleitet. Dazu zählen u.a. das Ausstellen von Arbeitsbescheinigungen oder die Regelung der Heimfahrten in Schichten. In einem Fall verbleiben beispielsweise stets zehn Fahrer in Deutschland, während fünf Fahrer die Heimreise antreten dürfen. Für das in Deutschland verbleibende Personal wurde eine Unterkunft angemietet. Andere Unternehmen berichteten davon, dass sie ihr Fahrpersonal gebeten haben, derzeit gänzlich auf Heimreisen zu verzichten. Nach Angaben der befragten Unternehmen träten überwiegend Fahrer aus

Polen, Rumänien, Bulgarien, Ungarn, Kroatien, Tschechien, Litauen sowie Bosnien-Herzegowina regelmäßig Heimfahrten an. In der Mehrheit der Fälle betreffe dies rund 15 bis 30, teilweise sogar bis zu 80 Fahrer. Bei befragten Unternehmen, die Personalausfälle nach Heimfahrten verzeichneten, kehrten in der Regel zwischen 2 bis 9 Fahrer nicht nach Deutschland zurück. In einem Fall berichtete ein Unternehmen von einem Ausfall von 20 polnischen und rumänischen Fahrern. Einige Unternehmen befürchten einen erhöhten Ausfall des ausländischen Fahrpersonals nach den Heimataufenthalten über Ostern.

Frage 5: Hat die Corona-Krise Auswirkungen auf die Parkplatzsituation inner- bzw. außerorts?

Nach Angaben der befragten Unternehmen sind Parkplätze innerorts sowie entlang der Bundesautobahnen seit Ausbruch der Corona-Krise zwar weiterhin gut ausgelastet, allerdings tendenziell weniger überfüllt. Zu Beginn der vergangenen Woche berichteten viele Unternehmen noch von Beschwerden seitens ihrer Fahrer wegen geschlossener Rast- und Restaurantanlagen. Diese haben sich laut Unternehmensangaben nach der Wiedereröffnung von Tank&Rast sowie SANIFAIR weitestgehend gelegt. Jedoch wurden nach der Eröffnung in einigen Fällen höhere Nutzungsgebühren für die Sanitäreinrichtungen sowie Preissteigerungen für Mahlzeiten festgestellt. Zudem beanstandeten einige befragte Unternehmen weiterhin mangelnde hygienische Standards bei den zur Verfügung stehenden sanitären Anlagen.

Frage 6: Ist eine Flexibilisierung der Be- und Entladezeiten von Lkw in Ihrem Unternehmen möglich und wird dies ggf. von Ihnen bereits praktiziert?

Einige Unternehmen berichteten von einer jüngst höheren Flexibilisierung der Be- und Entladezeiten. Beispielsweise wurde in einem Fall von einem Einschicht- auf einen Zweischichtbetrieb umgestellt. Dadurch werde zudem ein geringerer Kontakt zwischen den Beschäftigten sichergestellt. Ein anderer Betrieb erhöhte die Anzahl des Lagerpersonals, um angebotene Ladezeiten insgesamt zu verlängern. Durch die Aufhebung des Sonn- und Feiertagsfahrverbotes in einigen Bundesländern konnten einige befragte Unternehmen eine weitere Flexibilisierung der Ladezeiten erreichen. Viele Unternehmen würden zwar flexiblere Be- und Entladezeiten begrüßen, allerdings seien sie in der Regel an die Zeiten der verladenden Wirtschaft gebunden. Viele Kunden bestünden nach Angaben der befragten Transportunternehmen nach wie vor auf eine feste zeitgesteuerte Be- und Entladung der Lkw. Transportunternehmen, die Linien- bzw. Systemverkehre anbieten, berichteten ebenso von zeitlich gebundenen Vorgaben. Eine Flexibilisierung sei in diesen Fällen nicht möglich.

Frage 7: Sind Sie in der derzeitigen Lage von Fristen für Weiterbildungen von Fahrern und/oder die Beantragung bzw. Verlängerung von Berechtigungen betroffen, die nicht eingehalten werden können?

Rund die Hälfte der befragten Unternehmen gab an, derzeit nicht von Fristabläufen betroffen zu sein. Weiterbildungen des Fahrpersonals haben in diesen Fällen erst kürzlich stattgefunden und stünden erst wieder in der zweiten Jahreshälfte an. Weiterhin verfügen einige der befragten Unternehmen über eigene Fahrlehrer, sodass einzelne Fahrer im Zweifelsfall unabhängig von den sonst stattfindenden Schulungen mit größerer Teilnehmerzahl gesondert geschult werden können.

Etwas weniger als die Hälfte der Befragten gab an, unmittelbar von o.g. Problemen betroffen zu sein. Interne und externe Schulungen wurden seitens der externen Bildungseinrichtungen abgesagt bzw. in firmeneigenen Schulungszentren ausgesetzt, so dass die ursprünglichen Fristen nicht eingehalten werden können. Einige wenige Unternehmen nutzen bereits die webbasierten Schulungsmöglichkeiten/Seminare, die durch externe Bildungsanbieter in Kooperation mit der jeweiligen IHK bereitgestellt werden, um Fristen dennoch einhalten zu können oder nicht außerordentlich lang aufschieben zu müssen. Einige Unternehmen nutzen Lernsoftware zur Weiterbildung des Personals oder um derzeit freigestellten Auszubildenden Lerninhalte zu vermitteln. Bereits beschlossene Ausnahmeregelungen im Fahrerlaubnisrecht, die Ordnungsbehörden ersuchen, Verstöße nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz nicht zu ahnden, werden vom Gewerbe als positiv und hilfreich beurteilt (Kontrollen bezüglich der Eintragung „95“ im Führerschein werden derzeit weitestgehend ausgesetzt). Ein Unternehmer berichtete beispielsweise, dass abgelaufene Führerscheine im Zuständigkeitsbereich eines bayerischen Landratsamtes auch ohne Untersuchungen und Weiterbildungsmodule unbürokratisch um ein Jahr verlängert würden.

Sowohl Betroffene als auch derzeit Nichtbetroffene erwarten nach der Corona-Krise Schulungsengpässe bei den externen Bildungsanbietern oder im eigenen Betrieb. Dies könne zu einem ernsthaften Problem werden, da zu diesem späteren Zeitpunkt ein Aufschwung der Auftragslage erwartet werde. Hieran könne man ggf. nicht in vollem Umfang partizipieren, wenn Fahrer aufgrund einer Teilnahme an Schulungen nicht einsatzfähig seien. Eine eventuelle vorzeitige Wiederaufnahme der Kontrollen sowie ein nicht einheitliches Vorgehen einzelner Bundesländer werden als problematisch angesehen.

Frage 8: Sind Ihnen im Rahmen der Corona-Krise Schwierigkeiten bei der Beantragung/Verlängerung von Dokumenten bei Behörden bekannt? Wenn ja, welche?

Dem überwiegenden Teil der Befragten sind bislang keine der o.g. Schwierigkeiten entstanden oder bekannt. Dies liegt häufig darin begründet, dass es derzeit vielfach keinen Anlass gibt, entsprechende Dienstleistungen in Anspruch zu nehmen. In einigen Fällen sei es zu verlängerten Bearbeitungszeiten gekommen, die dennoch als unproblematisch beschrieben wurden. In der derzeitigen Ausnahmesituation herrsche eine angemessene Kulanz der Behörden vor und in einigen Fällen gelte die Verlängerung gewisser Fristen (z.B. für Weiterbildungen des Fahrpersonals). Man plane in solchen Fällen verlängerte Vorlaufzeiten ein. Viele Behörden zeigten sich kooperativ und ermöglichten den Betroffenen, trotz Schließung für den Publikumsverkehr, persönliche Termine, die Abwicklung per Telefon oder E-Mail sowie die zeitnahe postalische Übergabe des Verwaltungsvorgangs. Einige Vorgänge würden seitens der Behörden per se online angeboten, so dass hier keine Änderungen zu spüren seien.

Rund ein Drittel der Befragten gab an, von der o.g. Thematik betroffen zu sein. Am häufigsten wurde berichtet, dass es aufgrund der Schließung von Zulassungsstellen, Straßenverkehrsämtern und Landratsämtern zu Verzögerungen bei der Zulassung, der Ab- und Ummeldung von Fahrzeugen, der Anforderung von Sondergenehmigungen sowie der Verlängerung von Führerscheinen des Fahrpersonals komme. Teilweise seien diese Vorgänge gar nicht mehr möglich. Ein Großunternehmer berichtete, dass aktuell 35 neue Fahrzeuge zugelassen werden müssten, dies derzeit jedoch nicht möglich sei. Aufgrund der hohen Kapitalbindung stelle dies ein ernsthaftes Problem dar. Ein weiteres Unternehmen berichtete, dass es insgesamt 2 Wochen gedauert habe, um zehn neue Fahrzeuge zuzulassen. Dies sei sehr bedauerlich gewesen, da die Fahrzeuge dringend eingesetzt werden mussten. Einige wenige Unternehmer nutzen einen Zulassungsservice, da nur dieser Zugang zum jeweiligen Landratsamt habe. Die Zusatzkosten für diesen Service belaufen sich in einem Beispiel auf ca. 40 Euro pro Vorgang. Weiterhin berichteten Betroffene, dass der Personalmangel in den Behörden dazu führe, dass Mitarbeiter nur schwierig oder teilweise gar nicht telefonisch erreichbar seien. In letzter Konsequenz führe dies zu verlängerten Warte- und Bearbeitungszeiten. Bei der Beantragung von Schwerlastgenehmigungen berichtet ein Befragter beispielsweise, dass sich die gewöhnliche Bearbeitungszeit von einer Woche auf circa drei Wochen erhöht habe. Begründet wurde dies seitens der Behörde u.a. mit dem vorherrschenden Personalmangel. Ein weiterer Gesprächspartner berichtete, dass im Segment der Genehmigung von Spezialtransporten (Einzelgenehmigungen: überbreit und

überlang) derzeit Wartezeiten von 5 bis 6 Wochen vorherrschten. Eine Versicherungsgesellschaft hat ein Online-Tool zur Abmeldung der Versicherung eingerichtet. Ähnlich schnelle Verfahren würden sich Befragte von den Behörden wünschen. Ein Unternehmer aus Thüringen berichtete, dass seit zwei Wochen neun Fahrzeuge nicht angemeldet werden könnten, da selbst bilaterale Terminabsprachen mit der zuständigen Behörde derzeit nicht möglich seien. Ein weiterer Befragter berichtet, dass derzeit keine Bauanträge bearbeitet würden. Auch die Beantragung von Kurzarbeit, von Hilfsfonds/Krediten sowie der Steuerstundung gestalte sich laut Aussagen eines Befragten derzeit als schwierig, da Mitarbeiter der zuständigen Behörden überlastet und nur schwierig erreichbar seien.

Einige sowohl betroffene als auch nichtbetroffene Unternehmer äußerten die Vermutung, dass sich die Lage innerhalb der kommenden Wochen zuspitzen könnte, da die Personalproblematik einerseits tendenziell weiter zunehmen werde und andererseits Unternehmen, die die entsprechenden Behördendienstleistungen bis dato noch nicht in Anspruch genommen hätten, dies in absehbarer Zeit tun müssten. Ein entsprechender „Bearbeitungsstau“ sei unvermeidbar.

Frage 9: Bitte erläutern Sie, ob und ggf. inwieweit Sie von einer Aussetzung von Sonn- und Feiertagsfahrverboten oder einer Verlängerung der Tageslenkzeiten Gebrauch machen würden?

Der überwiegende Teil der Befragten macht keinen Gebrauch von der bereits erlassenen und bis zum 17. April 2020 für den Transport ausgewählter Waren geltenden Aussetzung von Sonn- und Feiertagsverboten sowie der Lockerung der Lenk- und Ruhezeiten. Diese Unternehmen erachten o.g. Maßnahmen nach wie vor als nicht notwendig. Befragte Unternehmen, die das produzierende Gewerbe beliefern, sehen hier einheitlich keinerlei Erfordernis, da viele Betriebe derzeit geschlossen seien oder die Produktion lediglich eingeschränkt stattfinde. Lebensmitteltransporteure sehen bislang ebenfalls überwiegend keine Notwendigkeit, von o.g. Maßnahmen Gebrauch zu machen, da kein Laderaum- oder Lieferengpass bestehe und der Lebensmitteleinzelhandel überwiegend sonntags geschlossen bleibe. Die Autobahnen seien derzeit wesentlich weniger stark befahren, sodass die Fahrer in vielen Fällen die Lenk- und Ruhezeiten ohne Probleme einhalten können. Befragte sind sich überwiegend einig, dass die Belastbarkeit der eigenen Fahrer sowie die allgemeine Verkehrssicherheit geschützt werden müsse und Erholungsphasen wie gewohnt einzurichten seien. Für diverse Unternehmen kommen o.g. Änderungen per se nicht zum Tragen, da die Auftragslage spürbar eingebrochen ist (z.B. Stahl-, Baustoffe- und Automobilbranche).

Rund ein Viertel der Befragten macht von den o.g. Lockerungen bereits Gebrauch oder kann sich die Inanspruchnahme bei einer sich zuspitzenden Versorgungslage vorstellen, da es die eigene Arbeitsorganisation vereinfache. In den meisten Fällen werden o.g. Ausnahmeregelungen in Form von Linien- und Verteilerverkehren für die Belieferung des Handels und zu Zwecken der Grundversorgung genutzt. Die Überziehung der Tageslenkzeiten wird dabei häufiger genutzt als die Möglichkeit der Sonntagsfahrten. Besonders positiv sei aus Unternehmenssicht, dass Fahrer, die aufgrund von verlängerten Stand- und Wartezeiten Probleme gehabt hätten, nun anschließend dennoch nach Hause fahren könnten (auch an Wochenenden). Als eine weitere hilfreiche politische Maßnahme schlug ein Gesprächspartner die Heraufsetzung des zulässigen Gesamtgewichtes vor.

Frage 10: Wie bewerten Sie eine mögliche Aussetzung der Kabotage-Regeln?

Die kurz zuvor angekündigte Aussetzung der Kabotage-Regelungen in Deutschland hat das Bundesverkehrsministerium am 27. März 2020 wieder rückgängig gemacht. Die vormals erlassene Änderung der Kabotage-Vorschriften, die bis zum 30. September 2020 gültig sein sollte, wurde vom überwiegenden Teil der Befragten als negativ bewertet. Als Hauptgrund wurde genannt, dass nach wie vor ausreichend hiesiger Laderaum aufgrund weitreichender Produktionsrückgänge der verladenden Wirtschaft zur Verfügung stehe. Es bestand überwiegend die Befürchtung, dass ausländische Transporteure das Wettbewerbsumfeld zum Nachteil der in Deutschland ansässigen Transportunternehmen in dieser ohnehin schwierigen Situation weiter verschärfen würden (u.a. Preisverfall), zumal daraus entwickelte neue Geschäftsbeziehungen nach der Krise voraussichtlich weiterbestehen würden. Die generellen Kontrollschwierigkeiten der Kabotagerichtlinien würden dieses Problem verschärfen. In diesem Zusammenhang wurde seitens des Gewerbes mehrfach der Wunsch geäußert, die Kabotagekontrollen generell mittels elektronischem Frachtbrief und/oder elektronischer Meldung der Kabotagefahrten zu digitalisieren. Die nachträgliche Rücknahme der Aussetzung der Kabotage-Regelung wird von o.g. Befragten als positiv bewertet.

erachtet.

Frage 11: Hat die Corona-Krise Auswirkungen für die Fahrer an den Laderampen?

a) *Ist die Nutzung von Sanitäreinrichtungen für Fahrer bei Verladern und Empfängern von Waren gewährleistet?*

ja	teilweise	nein	keine Angaben
15	45	36	6

Der weit überwiegende Teil der befragten Unternehmer berichtete, dass die Fahrer bei der Anlieferung der Waren entweder nur stark eingeschränkten Zugang oder keinen Zugang zu sanitären Einrichtungen hätten. Die Situation habe sich bei einigen Geschäftspartnern im Vergleich zu vorherigen Wochen verschärft. Unternehmen, die die Antwortmöglichkeit „teilweise“ wählten, wiesen darauf hin, dass mobile Toiletten zwar teilweise als Alternative angeboten würden, diese Alternative von Fahrern zum Teil jedoch als sehr negativ bewertet werde. Einige Unternehmer bezeichneten die Umstände als menschenunwürdig und berichteten von einer Verschärfung von Missständen an Rampen infolge der Corona-Pandemie. Die mittlerweile an vielen Rampen bestehende Regelung, dass der Fahrer die Fahrerkabine nicht mehr verlassen darf, stößt bei Fahrern zunehmend auf Ablehnung. Viele Unternehmen verfolgen diese Problematik in den Medien und hoffen auf schnelle Lösungen im Sinne der Fahrer.

b) *Wird die Einhaltung besonderer Schutz- und Hygienestandards von Fahrern vor allem beim Be- und Entladen verlangt?*

ja	nein	keine Angaben
86	8	8

Die meisten befragten Unternehmer berichteten, dass infolge der Corona-Pandemie die Schutz- und Hygieneanforderung seitens der Geschäftspartner bei Be- und Entladeprozessen deutlich gestiegen seien. Handschuhe und Atemschutzmasken seien bei den meisten Unternehmen Pflicht. Die Materialien würden in der überwiegenden Zahl der Fälle seitens der Geschäftspartner nicht zur Verfügung gestellt. Für die Beschaffung und die Umsetzung sei das Transportunternehmen zuständig. Neben gestiegenen Beschaffungspreisen bereite die Beschaffung der Schutzausrüstung zunehmend Probleme.

Bei immer mehr Geschäftspartnern dürften die Fahrer bei Be- und Entladeprozessen die Fahrerkabine nicht mehr verlassen. Das Be- und Entladen wird von den Lagermitarbeitern vor Ort ausgeführt. Die Beaufsichtigung des Be- und Entladevorgangs durch den Fahrer ist in diesen Fällen nicht möglich. Die Dokumentation der Annahme und Übergabe der Ware erfolgt ohne eine Überprüfung seitens des Fahrers. Diesen Umstand betrachten Transportunternehmen im Hinblick auf Haftungsfragen sehr kritisch (Fehlmengen / Defekte / Ladungssicherung). Zudem verlängern sich örtlich Anliefer-/Abholprozesse, da auf Seiten der

Empfänger- bzw. Versender hohe Sicherheitsanforderungen gestellt werden (z.B. Fahreranmeldung/Abfertigung nacheinander).

c) Gibt es Unterschiede, ob eine Rampe bei einem Handels- oder einem Industrieunternehmen angefahren wird?

ja	nein	keine Angaben
12	49	41

Die meisten Befragten, die diese Frage beantworteten, haben bisher keine gravierenden Unterschiede feststellen konnten. Unternehmen, die hierzu keine Angaben machten, sind primär in einer Branche tätig und haben somit keine Vergleichsmöglichkeiten. Unternehmen, die Aufträge für mehrere Branchen ausführen, berichteten, dass die Anforderungen im Lebensmittelhandel und Pharmaziebereich besonders hoch seien.

Frage 12: Haben Sie für Ihre Mitarbeiter Kurzarbeit beantragt oder beabsichtigen Sie, Kurzarbeit zu beantragen?

beantragt	Beantragung beabsichtigt	nein	keine Angaben
38	19	38	7

Bei 14 befragten Unternehmen sind alle Beschäftigten von der Kurzarbeit betroffen. Bei den übrigen Unternehmen liegen die Anteile für die Arbeitnehmer/-innen, für die Kurzarbeit beantragt wurde, zwischen 15 und 80 Prozent. Fahrer und Lagerbeschäftigte sind tendenziell stärker betroffen als kaufmännisches Personal. Einige Unternehmen gaben an, dass sie den Betrieb noch höchstens zwei bis drei Wochen ohne Kurzarbeit mit Überstundenabbau und Urlaubszeiten der Beschäftigten überbrücken könnten; danach seien sie gezwungen, Kurzarbeit zu beantragen. Zur Entwicklung der Kurzarbeit wird auch auf den Abschnitt zur Kurzarbeit verwiesen.

Frage 13: Treten bei der Antragstellung zum Kurzarbeitergeld Probleme auf?

Die meisten Unternehmen, die bereits einen Antrag auf Kurzarbeitergeld gestellt haben, berichteten von keinen Problemen im Zusammenhang mit der Antragstellung. Allerdings war die telefonische Erreichbarkeit der zuständigen Behörden teilweise eingeschränkt. In zwei Fällen äußerten die Unternehmer Lob für die eingerichteten Hotlines der Bundesagentur für Arbeit. Ihr Anliegen konnte schnell geklärt werden; die Mitarbeiter seien sehr hilfsbereit

gewesen. Aufgrund der Überlastung der Behörden haben die meisten Unternehmen, die bereits einen Antrag gestellt haben, noch keinen Bescheid bzw. keine Rückmeldung erhalten.

Frage 14: Wie viele Ihrer Mitarbeiter arbeiten zurzeit aufgrund von Kinderbetreuung im Home-Office?

keine	Bis zu 10 Mitarbeiter	Mehr als 40 Prozent der Verwaltungsmitarbeiter	keine Angaben
41	36	16	9

Die Möglichkeit von Zuhause aus zu arbeiten, wird bei einem größeren Teil der befragten Unternehmer entweder nicht angeboten oder derzeit noch nicht umgesetzt. Bei knapp einem Drittel der befragten Unternehmen wurden für einzelne Mitarbeiter Home-Office-Möglichkeiten geschaffen. Neben der Kinderbetreuung war der Schutz der Mitarbeiter mit Vorerkrankungen für das Einräumen des Home-Office ursächlich. Bei 16 der befragten Unternehmen verrichten mehr als 40 Prozent der Verwaltungsangestellten ihre Arbeit im Home-Office. Die meisten Unternehmen, die Home-Office eingeführt haben, berichteten von keinen Problemen. Die angefallenen Anschaffungskosten wurden als ein nicht eingeplanter Kostenpunkt thematisiert. Zudem wurde von Verlangsamungen von Prozessen berichtet.

Frage 15: Wie viele Ihrer Mitarbeiter im Allgemeinen bzw. Fahrer im Speziellen sind seit Anfang März 2020 krankheitsbedingt ausgefallen? Gibt es einen Plan, falls zu viele Mitarbeiter wegen Erkrankung oder Quarantäne ausfallen?

ja	nein	keine Angaben
33	35	34

Die meisten befragten Unternehmer berichteten von durchschnittlichen Krankenständen für die Jahreszeit. Bei sechs befragten Unternehmen wurden einzelne Mitarbeiter von Quarantänemaßnahmen infolge des Coronavirus betroffen. Wie die nachfolgende Tabelle zeigt, haben die meisten der befragten Unternehmen entweder keine Angaben zu der Frage gemacht oder angegeben, dass sie keinen expliziten Plan für den Fall haben, dass zu viele Mitarbeiter wegen Erkrankung oder Quarantäne ausfallen. Rund ein Drittel der befragten Unternehmen gab an, einen Notfallplan zu haben. Die individuelle Interpretation, was genau ein Notfallplan beinhaltet, ist sehr unterschiedlich. Die meisten Notfallpläne beinhalten eine räumliche Trennung der Beschäftigten und eine Erhöhung des Home-Office-Anteils.

Frage 16: Wie entwickelt sich das Geschäft der KEP-Branche? Kann die stark steigende Nachfrage bedient werden? Was sind die limitierenden Faktoren für eine weitere

Expansion (die zur Krisenbewältigung ggf. auch nur temporär und damit vorläufig ist)?

Bislang wurden vergleichsweise wenige Unternehmen aus der KEP-Branche befragt. Die befragten KEP-Unternehmen berichteten weiterhin von einer tendenziell steigenden B2C-Nachfrage durch einen erhöhten Onlineversandhandel. Insbesondere ein Anstieg der Lebensmittel- und Hygieneartikelsendungen wurde registriert. In einigen Fällen führten Engpässe bei Artikeln aus dem Ausland, darunter vor allem aus China und den USA, teilweise zu längeren Lieferzeiten. Im B2B-Bereich wurden seitens der befragten KEP-Unternehmen zum Teil spürbar rückläufige Sendungsvolumina verzeichnet.

Frage 17: Was sind für Ihr Geschäft / Ihr Unternehmen in der derzeitigen Lage die drei größten Herausforderungen, Hemmnisse, Show-Stopper oder Sorgen?

Besonders häufig wurden im Rahmen der Befragungen finanzielle Sorgen thematisiert. In diesem Zusammenhang stellt die Planungsunsicherheit über den weiteren Verlauf der Krise eine große Herausforderung dar. Die Auftragslage verlief zuletzt zunehmend schwankend. Viele befragte Unternehmer befürchten, dass insgesamt sinkende Auftragsvolumina die Geschäftstätigkeit des Unternehmens gefährde. Gleichzeitig könnten die befragten Unternehmen keine adäquaten betriebswirtschaftlichen Maßnahmen einleiten, etwa in Bezug auf die Personalplanung und den möglichen Abbau des Fuhrparks, falls die Krise länger andauern sollte. Gleiches gelte im Hinblick auf eine etwaige Neuausrichtung auf Kunden bzw. Branchen, die mittelfristig eine höhere Nachfrage erwarten ließen. Vielfach besteht die Sorge vor Liquiditätsengpässen trotz der in Teilen bereits beantragter Hilfskredite. Die befragten Unternehmen befürchten weiterhin sinkende Frachtraten, zunehmend freie Kapazitäten am Markt sowie tendenziell steigende Leerfahrtenanteile. Derzeit erfordere die Krise einen deutlich höheren organisatorischen Aufwand. Nach wie vor sorgen sich die befragten Unternehmen um die Gesundheit ihrer Beschäftigten, insbesondere da viele unter Vorerkrankungen leiden oder im Alter von über 60 Jahren sind. Weitere Herausforderungen stellen sich den befragten Unternehmen durch ausfallende Werkstatttermine sowie eine mangelnde Verfügbarkeit an Lkw-Ersatzteilen.

3 Auswirkungen der Corona-Krise auf Unternehmen des Schienengüterverkehrs

Frage 1: Welche Art von Transporten führen Sie überwiegend durch, z. B. Kombiniertes Verkehr, Industrieprodukte, Massengut, Handelsware?

Das Leistungsangebot der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen erstreckt sich über Beförderungen von Industrieerzeugnissen (u.a. Automobile/-teile) und Massengütern (Baustoffe, Kohle, Mineralölerzeugnisse, chemische Erzeugnisse, landwirtschaftliche Erzeugnisse), Kombinierte Verkehre sowie regionale Rangierdienstleistungen und Verteilerverkehre.

Frage 2: Wie nehmen Sie die gegenwärtige wirtschaftliche Situation wahr?

Die Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen ist in einigen Bereichen stark rückläufig. Seit etwa Mitte März 2020 sind Beförderungen von kompletten Automobilen und Autoteilen praktisch vollständig zum Erliegen gekommen. Geringere Produktionsmengen führen national und international auch zu Rückgängen im Kombinierten Verkehr. International betreffen diese nach Erkenntnissen des Bundesamtes insbesondere Spanien- und Italienverkehre. Während letztgenannte in der 13. KW 2020 nach Angaben von Marktteilnehmern fast noch den üblichen Umfang hatten, wurden die Angebotskapazitäten u.a. aufgrund von Werksschließungen in Italien in der 14. KW 2020 deutlich reduziert. Betroffen von den Rückgängen auf den internationalen Relationen sind auch deutsche Streckenanteile. Innerdeutsch gehe die Auslastung auf einzelnen Verbindungen ebenfalls etwas zurück, bspw. im Seehafen-Hinterlandverkehr. Bislang vergleichsweise geringere Rückgänge zeigen sich nach Unternehmensangaben bei Beförderungen von Mineralölerzeugnissen. Begründet wird dies u.a. damit, dass die geringere Nachfrage nach Autokraftstoffen und Kerosin derzeit in Teilen noch durch eine hohe private Nachfrage nach Heizöl kompensiert werde. Es wird allerdings erwartet, dass sich letztere spätestens in zwei bis drei Wochen deutlich abschwäche. Recht konstant sei nach Angaben befragter Eisenbahnverkehrsunternehmen weiterhin die Nachfrage nach Baustofftransporten. Dies gelte ebenso für Konsumgüter. Angesichts der starken Beförderungsrückgänge in einzelnen Segmenten steigt derzeit die Nachfrage nach Abstellkapazitäten für bestimmte Waggons, u.a. Autotransportwagen.

In Abhängigkeit von den unternehmerischen Tätigkeitsschwerpunkten und Hauptkundenbranchen wirkt sich die Nachfrageentwicklung im Schienengüterverkehr sehr unterschiedlich auf die Umsatzentwicklung der Eisenbahnverkehrsunternehmen aus. Während beispielsweise einzelne schwerpunktmäßig im Massengutsegment (z.B. Baustofftransporte) tätige Unternehmen derzeit noch von einer konstanten Umsatzentwicklung

berichten, verzeichnen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die stark von der Automobilindustrie abhängen, nach eigenen Angaben Umsatzrückgänge von bis 40 Prozent. Dies wirkt sich auch auf die Liquiditätslage der Unternehmen aus. Eine konkrete Insolvenzgefahr besteht nach eigenen Angaben bislang nur bei einem kleineren befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Bei den übrigen Eisenbahnverkehrsunternehmen besteht nach eigenen Angaben weder aktuell noch mit Blick auf die nächsten drei Monate eine Illiquiditäts- bzw. Insolvenzgefahr. Gleichwohl rechnen die meisten Unternehmen in den nächsten Monaten mit weiteren Umsatzrückgängen und finanziellen Einbußen.

Maßgeblich für rückläufige Umsätze im Schienengüterverkehr sind bislang in der Hauptsache die geringeren Aufkommensmengen; allerdings zeigen sich zumindest bei ad hoc-Verkehren erste mehr oder minder deutliche Rückgänge der Beförderungsentgelte. Nach eigenen Angaben werden Eisenbahnverkehrsunternehmen von Auftraggebern vielfach aufgefordert, die aus der Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr (TraFÖG) resultierenden Entlastungen komplett an sie weiterzugeben. Weitestgehend konstant entwickeln sich nach Angaben der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen bislang die variablen und fixen Kosten. Ob und ggf. inwieweit sich der deutliche Rückgang des Rohölpreises in den vergangenen Wochen künftig positiv auf die Energiekosten der Unternehmen auswirke, ließe sich derzeit noch nicht absehen.

Frage 3: Wie sehen sie die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Krise auf Ihr Unternehmen in den nächsten 3 Monaten?

Die befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen erwarten kurzfristig überwiegend eine rückläufige Auftrags- und Umsatzentwicklung. Allerdings ist diese letztlich stark abhängig von den Tätigkeitsschwerpunkten und den Entwicklungen in den Hauptkundenbranchen. Letztere sind derzeit noch nicht absehbar. Siehe hierzu auch die Ausführungen unter Frage 2.

Frage 4: Wie entwickelt sich der Krankenstand in den Unternehmen (EVU, EIU) des Schienengüterverkehrssektors (auch Anzahl der Mitarbeiter in Quarantäne angeben)?

Alle befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen sprachen weiterhin von jahreszeitüblichen Krankenständen. Lediglich bei einem Unternehmen befindet sich ein Beschäftigter in Quarantäne. Kein Unternehmen berichtete von einer bestätigten Infektion eines Beschäftigten mit dem Corona-Virus.

Frage 5: Im Vergleich zur Situation vor der Corona-Krise: Wie ist der Status der Verfügbarkeit von...?

Verfügbarkeit von...	Anzahl der Nennungen			
	besser	schlechter	unverändert	keine Angabe
Triebfahrzeugen	5	-	4	2
Waggons	2	-	7	2
Werkstattkapazitäten	-	5	6	-
Beladungs-, Abstell-, Zugbildungskapazitäten	-	5	5	1
Stellwerken	-	5	6	-
Triebfahrzeugführern	7	-	4	-
Rangierern	3	-	7	1
Wagenmeistern	2	-	8	1
Mitarbeitern der Betriebszentrale, Fahrdienstleiter etc.	-	2	7	2
Schutzausrüstung und -mittel für Beschäftigte	-	7	3	1
Energie- und Kraftstoffe	2	-	9	-
Trassenkapazität	5	1	5	-

Frage 6: Gibt es besondere Einschränkungen im Zusammenhang mit COVID-19, die nicht unter Frage Nr. 4 fallen?

Eisenbahnverkehrsunternehmen berichteten im Zusammenhang mit COVID-19 von Einschränkungen infolge einer eingeschränkten Verfügbarkeit von Hotels für Beschäftigte (insbesondere Lokführer) sowie Einschränkungen des ÖPNV. Vereinzelt wurde von Unternehmen daher für das Betriebspersonal ein eigener Shuttleservice mit Kleinbussen eingerichtet. Herausforderungen ergeben sich fallweise zudem bei Beschäftigten mit einer ausländischen Staatsbürgerschaft. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen berichtete, zwei Disponenten und einen Verwaltungsangestellten aus Tschechien nicht einsetzen zu können, da ihnen von tschechischer Seite der Grenzübertritt verweigert werde. Ferner wurde von Einstellungen grenzüberschreitender Verkehre nach Polen über Horka berichtet, da auf dieser Strecke sowohl ein deutscher als auch ein polnischer Lotse notwendig seien. Die Lotsen müssten kontinuierlich zwischen den beiden Staaten pendeln. Da der Grenzübertritt der Lotsen von polnischer Seite hohen Restriktionen unterläge, komme es deswegen zu Problemen. In der Folge würden Verkehre vorsorglich über Grenzübergänge umgeleitet, an denen keine Lotsen nötig seien. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen berichtete von ähnlichen Schwierigkeiten mit einem beschäftigten Disponenten aus Polen, der für gewöhnlich täglich die

Grenze überquere, um zum Unternehmen zu gelangen. Dies sei seit einiger Zeit nicht mehr möglich.

Frage 7: Bestehen im Unternehmen im Bereich des Schienengüterverkehrs freie Kapazitäten (Rollendes Material, Mitarbeiter etc.)? Wenn ja, welche?

Der weit überwiegende Teil der befragten Unternehmen berichtete vor dem Hintergrund von Nachfragerückgängen von freien, verfügbaren Kapazitäten an Lokomotiven und Lokführern, u.a. auch für Beförderungen von Lebensmitteln. Der zahlenmäßige Umfang der genannten freien Kapazitäten bewegte sich dabei zumeist im einstelligen Bereich. Einzelne Unternehmen gaben an, derzeit über keine freien Kapazitäten an rollendem Material und Lokführern zu verfügen; in einem Fall lediglich an Lokomotiven, jedoch nicht an Lokführern. Nach eigenen, veröffentlichten Informationen verfügen große Güterbahnen wie die DB Cargo oder die SBB Cargo ebenfalls noch über freie Kapazitäten und können – auch im Rahmen ihrer internationalen Netzwerke – kurzfristig weitere Transporte aufnehmen, um die Versorgung im Güterverkehr zu gewährleisten.

Frage 8: Wie haben sich Ihre durchschnittlichen Transportzeiten verändert?

Der weit überwiegende Teil der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen berichtete von unveränderten durchschnittlichen Transportzeiten im innerdeutschen Verkehr. Im grenzüberschreitenden Verkehr berichtete lediglich ein befragtes Eisenbahnverkehrsunternehmen von längeren durchschnittlichen Transportzeiten; der Großteil der Befragten konnte diesbezüglich entweder keine Veränderungen feststellen oder keine Angaben machen.

Frage 9: Wie ist die Aufkommensentwicklung bezogen auf einzelne Waren(-gruppen) und Relationen? (Relevant sind ausschließlich Angaben zu positiven bzw. negativen Veränderungen infolge der Corona-Krise, ggf. auch zu Neuverkehren)

Siehe hierzu die Ausführungen unter Frage 2.

Frage 10: Wie viele Zugfahrten im Schienengüterverkehr fallen täglich aus? (unterteilt in produktionsbedingte, betriebsbedingte Abmeldungen bzw. Stornierungen)

Im Rahmen der Befragungen berichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen ausschließlich von produktionsbedingten Zugausfällen. Hiervon war die Mehrheit der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen betroffen. Die Anzahl der Zugausfälle bewegte sich dabei unternehmensbezogen in einer Spannbreite von 1 bis 15 pro Tag. Die höchsten genannten Werte standen dabei im Zusammenhang mit Produktionsrückgängen in der Automobilindustrie bzw. Angebotsreduzierungen im alpenquerenden Verkehr.

Frage 11: Was sind die 3 größten Herausforderungen, Hemmnisse, Show-Stopper oder Sorgen?

Neben der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung und deren Auswirkungen auf das eigene Unternehmen steht bei den Befragten vor allem das eigene Personal im Fokus. Dabei geht es u.a. um Fragen der Aufrechterhaltung der Geschäftstätigkeit im Falle steigender Krankenstände (z.B. von Lokführern), die Erstellung von Notfallkonzepten, die Umsetzung von Maßnahmen zum Gesundheitsschutz oder etwaige Beantragungen von Kurzarbeit.

Sonstiges

Zur Entlastung von Eisenbahnverkehrsunternehmen verzichtet die DB Netz AG rückwirkend ab 17. März bis zunächst 19. April 2020 auf alle pauschalen Trassen-Stornierungsentgelte. Entgelte der DB Station&Service AG für entfallene Stationshalte werden vorerst nicht abgerechnet. Dieses Vorgehen ist mit der Bundesnetzagentur abgestimmt.

4 Auswirkungen der Corona-Krise auf den Kombinierten Verkehr

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes sind die KV-Terminals in Deutschland weiterhin uneingeschränkt in Betrieb. Dies gilt nach Unternehmensangaben in vergleichbarer Weise für in Netzwerke eingebundene Terminals im europäischen Ausland. Um die Gefahr einer Covid-19-Erkrankung zu minimieren, erfolgte zwischenzeitlich vielerorts die Einführung einer weitestgehend papierlosen, kontaktfreien Auftragsabwicklung, mithin einer kontaktlosen Abfertigung bei der straßenseitigen Anlieferung und Abholung von Ladeeinheiten in KV-Terminals. Grundlage bildet in diesen Fällen eine elektronische Übermittlung relevanter Transportdaten und die Mitführung notwendiger Begleitdokumente. Direkte Kontakte zwischen Betriebspersonal in den Terminals und den Fahrern sollen damit grundsätzlich vermieden werden. Darüber hinaus bestehen für Fahrer weitere Verhaltens- und Hygieneregeln in den Terminals. Diese umfassen örtlich u.a. Höchstgrenzen für die Anzahl an Personen, die sich beispielsweise in Wartebereichen oder Sanitäranlagen aufhalten dürfen, Mindest-/Sicherheitsabstände zwischen wartenden Personen, das Tragen von Schutzausrüstung (z.B.

Maske, Handschuhe) oder Regelungen zum Verbleib von Fahrern in ihren Kabinen bei bestimmten Prozessen wie der Eingangskontrolle. Um den Terminalbetrieb weiter sicherstellen zu können, bitten viele Terminalbetreiber darum, Ladeeinheiten im Empfang schnellstmöglich abzuholen bzw. die Möglichkeit der Abstellung allenfalls zeitweise in Anspruch zu nehmen. Dies geschieht vor dem Hintergrund, dass Terminals derzeit verstärkt als Lagerfläche genutzt werden, da einerseits viele Industriebetriebe im Moment keine Güter annehmen und andererseits wieder vermehrt Container aus China eintreffen.

In der 14. KW 2020 kam es aufgrund rückläufiger Aufkommensmengen auf einzelnen Verbindungen zu Angebotsreduzierungen im Kombinierten Verkehr. Auf Relationen, die mehrmals täglich bedient werden, wurden teilweise gebuchte Sendungen auf die nächste Zugabfahrt am selben Versandtag verschoben. International betreffen die Angebotsreduzierungen nach Erkenntnissen des Bundesamtes insbesondere Spanien- und Italienverkehre. Während letztgenannte in der 13. KW 2020 nach Angaben von Marktteilnehmern fast noch den üblichen Umfang hatten, wurden die Angebotskapazitäten u.a. aufgrund von Werksschließungen in Italien in der 14. KW 2020 deutlich reduziert. Betroffen von den Rückgängen auf den internationalen Relationen sind auch deutsche Streckenanteile. Innerdeutsch gehe die Auslastung auf einzelnen Verbindungen ebenfalls etwas zurück, bspw. im Seehafen-Hinterlandverkehr. Deutliche Angebotsreduzierungen im alpenquerenden Verkehr zeigten sich zuletzt auch auf der Rollenden Landstraße zwischen Wörgl und Brenner; die Rollende Landstraße zwischen Wörgl und Trento wurde bis auf Weiteres ganz eingestellt.

Die Seehäfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven sind nach eigenen Angaben weiterhin voll funktionsfähig. Dies gelte im Hinblick auf die Verfügbarkeit der Infrastruktur ebenso wie für alle behördlichen Aufgaben und die hafengewirtschaftlichen Dienstleistungen, die für den Ladungsumschlag und den An- und Abtransport der Waren über die Straße, die Schiene oder das Binnenschiff erforderlich seien. Im Zulauf auf die Häfen seien aktuell ebenfalls keinerlei Probleme erkennbar oder absehbar. Die Erreichbarkeit sei sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene und dem Wasserweg umfassend gegeben. Ein Mangel an verfügbaren Containern besteht nach Informationen des Bundesamtes in Deutschland bislang ebenfalls nicht. Dessen ungeachtet weist der Containerumschlag angesichts geringerer Produktionsmengen nach Angaben der Häfen insgesamt starke Rückgänge auf. Konkrete Zahlen liegen diesbezüglich allerdings nicht vor; verlässliche Prognosen für das Gesamtjahr 2020 sind unter den derzeitigen Rahmenbedingungen nicht möglich und werden entsprechend nicht kommuniziert. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang nicht zuletzt auf heterogene Entwicklungen innerhalb von Branchen. So wurde zwar die Produktion kompletter Pkw europaweit mittlerweile weitgehend eingestellt, nach Angaben des Hafens Hamburg liefen die

containeraffinen Exporte von Ersatzteilen, CKD¹-Teilen oder CKD-Baugruppen aus dem süddeutschen Raum bislang jedoch weiterhin normal.

Neben Produktionsrückgängen und Corona-Krise machen sich im Verkehr mit China aktuell auch die alljährlichen saisonalen Rückgänge bemerkbar, die im Zusammenhang mit dem chinesischen Neujahrsfest stehen. Es wurde zuletzt am 25.01.2020 begangen, traditionell begleitet von einer Urlaubswoche. Allerdings mehren sich die Anzeichen für eine Erholung der China-Verkehre. So hat der Containerumschlag im weltweit führenden Hafen in Shanghai nach Informationen, die vom Hafen Hamburg veröffentlicht wurden, mittlerweile beinahe wieder das Normalniveau erreicht. Danach meldet der Tiefwasserhafen Yangshan Deepwater Port seit Anfang März 2020 konstante Steigerungen bei der Abfertigung von inländischen Containerschiffen sowie internationalen Containerlinien; der durchschnittliche tägliche Containerumschlag stieg von rund 32.000 TEU auf 52.000 TEU und erreichte damit zuletzt wieder rund 90 Prozent des normalen Niveaus. Nach Angaben des Yangshan Port Maritime Bureau liefen in den zwei Wochen vom 12. bis 25. März 2020 insgesamt 154 Containerschiffe den Hafen von Yangshan an. Dies entsprach dem Wert der Vorjahresanläufe. Mehr als 60 dieser Schiffe hatten eine Kapazität von über 18.000 TEU. Seitdem die chinesische Provinz Hubei wieder geöffnet ist, wird auch die Schienenverbindung zwischen Wuhan und Duisburg wieder befahren, allerdings noch nicht wieder in einem Umfang wie vor Ausbruch der Corona-Krise.

5 Auswirkungen der Corona-Krise auf Unternehmen im Binnenschiffsverkehr

Frage 1: Spüren Sie bereits finanzielle Einbußen durch die Corona-Krise und mit welchen finanziellen Einbußen rechnen Sie derzeit insgesamt? Sehen Sie eine Insolvenzgefahr für Ihr Unternehmen? Oder haben Sie durch die Corona-Krise eine verstärkte Nachfrage?

Die Auswirkungen der Corona-Krise auf die wirtschaftlichen Verhältnisse der befragten Unternehmen der Binnenschifffahrt sind weiterhin uneinheitlich. Während in der Tankschifffahrt tätige Unternehmen angesichts einer noch recht guten Auftragslage bislang nur von geringen finanziellen Einbußen berichten, zeigen sich vor allem bei einigen in der Trockengüterschifffahrt tätigen Unternehmen angesichts einer wegbrechenden Nachfrage aus einzelnen Branchen teils deutliche Umsatzrückgänge (siehe hierzu auch Frage 2). Einige Unternehmen waren gezwungen, Charterschiffen außerordentlich zu kündigen. Die Gefahr

¹ Completely Knocked Down – Bezeichnung für Maschinen, Anlagen oder Bauelemente, die in Einzelteile zerlegt auf die Reise geschickt werden, um in einem Montagewerk zusammengesetzt zu werden.

einer Insolvenz ihres Unternehmens sehen die Befragten lediglich in Einzelfällen. Angesichts der teils hohen Auftrags- und Umsatzrückgänge habe nach Aussagen der Befragten die Gefahr von Insolvenzen und Geschäftsaufgaben von Partikulierunternehmen zuletzt stark zugenommen. Dies gelte insbesondere im Hinblick auf die zahlreichen niederländischen Eigner der im Rheinstromgebiet eingesetzten großen, oft in hohem Maße fremdfinanzierten Schiffseinheiten. So hätten Partikuliere teilweise große Schwierigkeiten, ihren finanziellen Verpflichtungen bei den Kreditinstituten nachzukommen. Verwiesen wird in diesem Zusammenhang auf die bereits vor Ausbruch der Corona-Krise angespannte Lage in der Trockengüterschifffahrt mit Rückgängen der Tages- und Kontraktfrachten zu Jahresbeginn 2020 von bis zu 30 Prozent, infolge derer viele Partikuliere ihre Rücklagen aus früheren Jahren (u.a. aus der guten 2. Jahreshälfte 2018) bereits aufgezehrt hätten. Im Kanalgebiet sei die Lage nach Angabe befragter Unternehmen zwar ebenfalls angespannt, die Binnenschiffer profitierten dort jedoch von kleineren Ladungspartien (Getreide, Futtermittel, Dünger) bei gleichzeitig geringerem Kapazitätsangebot.

Frage 2: Wie hat sich das Güteraufkommen in Ihrem Unternehmen seit Beginn der Corona-Krise entwickelt? Gibt es Unterschiede nach Güterarten?

Die Nachfrage nach Verkehrsleistungen in der Binnenschifffahrt ist in einigen Bereichen stark rückläufig. Infolge von Werkschließungen oder Produktionsdrosselungen verzeichnet insbesondere die Nachfrage nach Beförderungen von Stahl für die Automobilproduktion derzeit starke Rückgänge, ebenso wie für Kohle und Erze. Rückläufig sind des Weiteren Beförderungen von Containern im Seehafen-Hinterlandverkehr sowie im Rahmen der Leercontainerdistribution. Heterogen fallen die Aussagen der befragten Binnenschiffsunternehmen zur Nachfrageentwicklung nach Beförderungskapazitäten für Baustoffe, vor allem Sand und Kies, aus. Bisher vergleichsweise geringere Rückgänge zeigen sich nach Unternehmensangaben – wie auf der Schiene – bei Beförderungen von Mineralölerzeugnissen. Begründet wird dies u.a. damit, dass die geringere Nachfrage nach Autokraftstoffen und Kerosin derzeit in Teilen noch durch eine hohe private Nachfrage nach Heizöl kompensiert werde. Letztere stehe u.a. im Zusammenhang mit dem Preisverfall beim Rohöl. Mittlerweile seien die Tankläger jedoch voll und die chemische Industrie arbeite mit reduzierten Kapazitäten; eine Abschwächung der Nachfrage in der Tankschifffahrt in den kommenden Wochen sei damit nicht auszuschließen. Eine vergleichsweise hohe Nachfrage besteht derzeit nach Getreidetransporten, u.a. zum Seehafen Hamburg und im Zuge der Corona-Krise aufgrund der hohen Nachfrage nach Mehl auch zu den Mühlen. Zu „normalen“ Zeiten werden die Transporte zu den Mühlen üblicherweise nicht durch Binnenschiffe, sondern zumeist per LKW durchgeführt.

Frage 3: Wie sehen Sie die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Krise auf Ihr Unternehmen in den nächsten 3 Monaten?

Die befragten Unternehmen der Binnenschifffahrt gaben allesamt an, die wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihr Unternehmen in den nächsten drei Monaten zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abschätzen zu können. Diese seien letztlich stark abhängig von der weiteren Entwicklung der Wirtschaft im Allgemeinen und in den Hauptkundenbranchen im Speziellen. Beides sei derzeit noch nicht absehbar. Umso länger die Einschränkungen Bestand hätten, umso weitreichender seien die zu erwartenden negativen Auswirkungen auf die Wirtschaft.

Frage 4: Ist es in Ihrem Unternehmen auf Grund der strengen Einreise- und Quarantänebestimmungen der europäischen Nachbarländer, wie etwa in Tschechien, Ungarn, Polen oder der Slowakei, bereits zu Personalproblemen gekommen? Konnten Sie Ihr Binnenschiff bzw. Ihre Binnenschiffe kontinuierlich in Fahrt halten?

Nahezu alle befragten Binnenschiffsunternehmen sind mit den Einreise- und Quarantänebestimmungen europäischer Nachbarländer konfrontiert worden; allerdings variiert der individuelle Grad der Betroffenheit. Unternehmen, die Binnenschiffer aus Tschechien einsetzen, berichteten, dass letztere bei Ausstellung von Arbeitgeberbescheinigungen und Passierscheinen mittlerweile den pendelnden LKW-Fahrern gleichgestellt seien. In Polen bestehe nach Unternehmensangaben seit dem 27.03.2020 eine neue Vorschrift, der zufolge Berufspendler nicht nach Deutschland ausreisen dürften, um dort zu arbeiten; bei Rückreise nach Polen müssten sie zunächst 14 Tage in Quarantäne. Aus Angst hiervor blieben bereits jetzt einige polnische Binnenschiffer in ihrem Heimatland und erschienen in Deutschland nicht mehr zur Arbeit. Bei hiervon stark betroffenen Unternehmen gestaltet sich die Besetzung der Schiffe aktuell bereits als schwierig. Unsicherheit in Bezug auf geplante Personalwechsel an Bord besteht bei Unternehmen, deren Besatzungsmitglieder aus Rumänien und Kroatien sowie den Nicht-EU-Staaten Ukraine und Serbien stammen. So berichteten Unternehmen bereits von Einzelfällen kroatischer und rumänischer Besatzungsmitglieder, denen die Rückreise nach Deutschland untersagt worden sei. Dennoch ist es den befragten Unternehmen nach eigenen Angaben bislang weitestgehend gelungen, ihre Schiffe in Fahrt zu halten; nur vereinzelt mussten bislang Schiffe aufgrund von Problemen beim Personaleinsatz aus der B-Fahrt herausgenommen werden.

Frage 5: Kam es in Ihrem Unternehmen bereits zu Problemen, da mit dem vorhandenen Personal die Arbeitszeitregeln nicht eingehalten werden können? Wie sehen Sie dies für die nächsten drei Monate?

Die befragten Unternehmen der Binnenschifffahrt haben bislang überwiegend keine Probleme, mit dem vorhandenen Personal die Arbeitszeitregelungen einzuhalten. Allerdings mussten aufgrund von Problemen beim Personaleinsatz vereinzelt Schiffe aus der B-Fahrt herausgenommen werden (s.o.). Ein Unternehmen berichtete von Verstößen gegen die Arbeitszeitregeln, da Ablösungen nicht erschienen seien.

Frage 6: Gab es Einschränkungen im grenzüberschreitenden Verkehr für Ihr Unternehmen?

Einschränkungen im grenzüberschreitenden Verkehr wurden von den befragten Unternehmen nicht benannt. Es wurde darauf hingewiesen, dass aufgrund der Sperrung des Schiffshebewerks Niederfinow aktuell keine Transporte von Berlin in Richtung Stettin möglich seien. Daher sei derzeit unklar, ob Verkehre nach Polen weiterhin reibungslos durchgeführt werden könnten.

Frage 7: Stehen in Ihrem Unternehmen in den nächsten 3 Monaten verpflichtende Weiterbildungsmaßnahmen an, z.B. für Gefahrguttransport oder für Patente? Hätten Sie durch die verpflichtende Teilnahme an diesen Weiterbildungen personelle Probleme im Zusammenhang mit der Corona-Krise?

Weiterbildungsmaßnahmen für die Beschäftigte finden zurzeit nicht statt und wurden in der Regel in den Sommer bzw. Herbst verschoben. Sollten einzelne Beschäftigte hierdurch in Verzug geraten, wird unternehmensseitig auf Kulanz der Kontrollbehörden gehofft. Einschränkungen bzw. Beeinträchtigungen des Schiffsbetriebs werden allgemein nicht erwartet.

Frage 8: Was kann die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes im Rahmen ihrer Aufgaben für die Unternehmen während der Corona-Krise zusätzlich tun?

Die Forderungen der befragten Binnenschifffahrtsunternehmen an die WSV richten sich vor allem auf die Aufrechterhaltung des Schleusenbetriebs. Es wurde erneut kritisiert, dass die Schleusenzeiten in den Kanalgebieten zu stark eingeschränkt worden seien. Am Oberneckar wurden beispielsweise kürzlich die Schleusenzeiten von 24 Stunden auf 10 Stunden reduziert.

Dies verringere die Flexibilität, gerade bei Nachtfahrten. Entsprechend sprachen sich die Unternehmen mehrheitlich für eine Wiederausweitung der Schleusenzeiten aus. Darüber hinaus sei es aus Unternehmenssicht erforderlich, dass Baumaßnahmen weitergeführt und Ausschreibungen für die Instandsetzungen der Wasserstraßen planmäßig durchgeführt würden.

Frage 9: Was sind die 3 größten Herausforderungen, Hemmnisse, Show-Stopper oder Sorgen?

Neben der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung und deren Auswirkungen auf das eigene und fremde Unternehmen, insbesondere auf die Partikulierschifffahrt, stehen bei den Befragten vor allem das eigene Personal und die Aufrechterhaltung des Schiffsbetriebs im Fokus. Dabei geht es u.a. um Fragen der Aufrechterhaltung der Geschäftstätigkeit im Falle von steigenden Krankenständen oder Einreiseverboten ausländischer Beschäftigter, der Gewährleistung der technischen Betreuung im Falle notwendiger Schiffsreparaturen und -wartungen sowie etwaige Beantragungen von Kurzarbeit.

6 Auswirkungen der Corona-Krise auf die Kurzarbeit im Transport- und Lagerbereich

Die nachstehenden Tabellen erhalten aktuelle Angaben der Bundesagentur für Arbeit zur Kurzarbeit im Bereich Verkehr und Lagerei. Danach ist sowohl die Anzahl der eingegangenen Anzeigen als auch die Anzahl der betroffenen Personen im März 2020 im Vergleich zum Vormonat sprunghaft angestiegen (siehe Tabelle A1). Die höchste Anzahl der Anzeigen und der betroffenen Personen stammte im März 2020 aus der Wirtschaftsabteilung „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“, gefolgt von der Wirtschaftsabteilung „Lagerei und Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr“ (siehe Tabelle A2).

Tabelle A1: Anzeigen über Kurzarbeit und Anzahl betroffener Personen im Wirtschaftsabschnitt "Verkehr und Lagerei" (nach § 96 SGB III) im Zeitraum von Januar bis März 2020

	Januar 2020	Februar 2020	März 2020
Anzahl eingegangener Anzeigen	52	70	2.711
Personenzahl in den Anzeigen	1.864	1.391	66.664

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Datenstand 25. März 2020).

Tabelle A2: Anzeigen zur Kurzarbeit und Anzahl Personen nach Anspruchsgrundlage und wirtschaftsfachlicher Gliederung im März 2020

Wirtschaftsabteilungen WZ 2008	geprüfte Anzeigen über Kurzarbeit			in den Anzeigen genannte Personenzahl		
	Insgesamt	davon		Insgesamt	davon	
		konjunkturelles Kug (§ 96 SGB III)	Transfer-Kug (§ 111 SGB III)		konjunkturelles Kug (§ 96 SGB III)	Transfer-Kug (§ 111 SGB III)
49 Landverkehr u. Transp. i. Rohrfernleitungen	1.924	1.924	0	40.453	40.453	0
50 Schifffahrt	35	35	0	879	879	0
51 Luftfahrt	*	23	*	*	965	*
52 Lagerei u. Erbr. v. sonst. DL f. d. Verkehr	*	623	*	*	22.468	*
53 Post-, Kurier- und Expressdienste	106	106	0	1.899	1.899	0

*) Aus Gründen des Datenschutzes und der statistischen Geheimhaltung werden die Zahlenwerte 1 oder 2 und Daten, aus denen rechnerisch auf einen solchen Zahlenwert geschlossen werden kann, anonymisiert.
Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Datenstand 25. März 2020).

Hinweis der Bundesagentur für Arbeit:

Die Statistik über angezeigte Kurzarbeit berichtet über eingegangene, in den Fachverfahren der BA elektronisch erfasste und auf vollständige Angaben geprüfte Anzeigen von Kurzarbeit sowie die in diesen Anzeigen vom kurzarbeitenden Betrieb gemeldete Anzahl Beschäftigter, die voraussichtlich von einem Arbeitsausfall betroffen sind.

Die Anzeige von Kurzarbeit bei der zuständigen Agentur für Arbeit erfolgt vereinfacht oder in Papierform mit Unterschrift des Arbeitgebers sowie der Betriebsvertretung über das Formular Kug 101. Es ist möglich, dass in Zeiten von erhöhtem Aufkommen Anzeigen über Kurzarbeit in größerem Ausmaß bei der zuständigen Agentur für Arbeit zwar vorliegen, allerdings noch nicht in den Fachverfahren der BA elektronisch erfasst sind, und diese Erfassung erst mit zeitlichem Verzug erfolgt. Aktuell dürften die Anzeigen in den Fachverfahren der BA in nicht unerheblichem Umfang untererfasst sein. Das Ausmaß der Untererfassung lässt sich nicht quantifizieren.



Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr
Werderstraße 34
50672 Köln

Tel.: 0221-5776-0
Fax: 0221-5776-1777

Postfach 19 01 80
50498 Köln

E-Mail: poststelle@bag.bund.de
Internet: www.bag.bund.de

Stand des Berichtes: 3. April 2020

Dieser Bericht ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesamtes für Güterverkehr.
Er wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellangabe gestattet.

... aktiv für den Güterverkehr
