



Bundesaamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt

- Wochenbericht KW 15 / 2020

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
2	Auswirkungen der Corona-Krise auf Unternehmen des Straßengüterverkehrs.....	3
3	Auswirkungen der Corona-Krise auf Unternehmen des Schienengüterverkehrs.....	14
4	Auswirkungen der Corona-Krise auf Unternehmen im Binnenschiffsverkehr	17
5	Auswirkungen der Corona-Krise auf den Luftverkehr	19

1 Einleitung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat das Bundesamt gebeten, im Rahmen der Marktbeobachtung 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 von Marktteilnehmern 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 Transport- und Logistikwirtschaft dar.

Die Ergebnisse beziehen sich auf die Gespräche bis zum 8. 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?

Die befragten Unternehmen verzeichnen weiterhin zunehmend finanzielle Einbußen infolge der Corona-Krise. Ein spürbarer Rückgang der gesamtwirtschaftlichen Nachfrage im In- sowie Ausland führe zu freien Kapazitäten am Markt. Infolgedessen seien die Tagesfrachtraten derzeit auf einem sehr niedrigen Niveau. Grundsätzlich sind Preisstürze aufgrund von Laderaumüberhängen nicht unüblich. Allerdings sei das Ausmaß des zuletzt zu beobachtenden Preisverfalls nach Unternehmensangaben aktuell tendenziell höher als vor Corona-Zeiten. Die niedrigen Preise am Spotmarkt würden nach Unternehmensaussagen sowohl von ausländischen als auch von deutschen Unternehmen angeboten. Es ist anzunehmen, dass Unternehmen nicht kostendeckende Aufträge u.a. in Kauf nehmen, um einen gewissen Deckungsbeitrag erzielen und finanziellen Verpflichtungen nachkommen zu können. Durch niedrige Frachtraten gerieten insbesondere solche Unternehmen finanziell unter Druck, die einen hohen Anteil ihrer Aufträge am freien Markt generierten. Auf der anderen Seite profitieren Spediteure, die Ladingvolumen tagesaktuell einkaufen. Regional berichten einzelne Transportunternehmen im Stückgut- oder KEP-Bereich, mit Kontraktlogistikgeschäften sowie Beförderungen von Baumaterialien von einer weiterhin positiven Nachfrageentwicklung. Die Mehrheit der befragten Unternehmen sieht sich derzeit nicht insolvenzgefährdet. Falls die Krise länger als ein bis zwei

Monate andauere, bestünde bei einigen Unternehmen nach eigenen Angaben Insolvenzgefahr.

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

Nach Aussagen der befragten Unternehmen treten derzeit überwiegend keine Kapazitätsengpässe zutage. Zeitweilige Engpässe bei Lebensmitteltransporten hätten sich zwischenzeitlich überwiegend aufgelöst. Die Warenlager seien derzeit gefüllt. Die Auftragslage im Lebensmittelhandel pendele sich auf übliche Volumina ein. Teilweise setze das sonst gut laufende Ostergeschäft nicht ein. Infolge der gesamtwirtschaftlich schwächeren Nachfrage berichten befragte Unternehmen mit Eigenfuhrpark überwiegend von einer insgesamt sinkenden Auslastung ihrer Fahrzeuge. Einen deutlich höheren Leerfahrtenanteil verzeichnen Unternehmen, die üblicherweise Rückladungen aus dem Tagesgeschäft generieren. Angesichts der derzeit niedrigen Frachtraten setzen einige Unternehmen erneut vermehrt Subunternehmen ein. Im grenzüberschreitenden Verkehr habe die Nachfrage nach Transportdienstleistungen nach Unternehmensangaben insgesamt spürbar abgenommen. Grenzübertritte seien überwiegend ohne größere Verzögerungen möglich. In einigen Fällen wurde von erneuten Verzögerungen an den Grenzen zu Polen und Tschechien berichtet. Zunehmend sind befragte Unternehmen von Schließungen von Depots, Sortier- oder Lagerzentren betroffen, wodurch die Warenanlieferung erschwert werde. Teilweise seien kundenseitig ganze Betriebsstätten geschlossen worden. Die Erkenntnisse der Vorwoche hinsichtlich der Störungen im Betriebsablauf haben sich weitestgehend bestätigt.

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

Die befragten Transportunternehmen gaben weiterhin an, weitestgehend nicht von Quarantänemaßnahmen bei Grenzübertritten betroffen zu sein. Anfängliche Probleme in diesem Zusammenhang mit Personal aus Tschechien hätten sich weitestgehend durch die Sonderregelung gelöst, wonach tschechische Lkw-Fahrer zwischen Arbeitsstätte und Heimatort uneingeschränkt pendeln dürften, sofern die Arbeitsstätte in Deutschland nicht weiter als 100 km von der Grenze entfernt läge.

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 befragte Unternehmen mit ausländischen Personal sind nach eigenen Angaben nicht von Personalausfällen nach Heimataufenthalten betroffen. Zum Teil verzichteten Fahrer auf Wunsch ihres Arbeitgebers derzeit auf Heimreisen. In anderen Fällen kämen Lkw-Fahrer nach Vorzeigen der erforderlichen Arbeitgeberbescheinigung ungehindert nach Deutschland zurück. Befragte Unternehmen berichten zunehmend davon, dass sich zum Teil befürchtete Ausfälle nicht ereignet hätten oder das Personal in der Zwischenzeit, bspw. nach der Quarantäne, wieder zurückgekehrt sei. Nichtsdestotrotz wird in Teilen von einem erhöhten Aufwand bei der Einsatzplanung des ausländischen, heimkehrenden Personals berichtet. Befragte Unternehmen mit Personal aus Staaten, die nicht direkt an Deutschland angrenzen, verzeichnen in diesem Zusammenhang weiterhin Personalausfälle. Beispielsweise kehrte ein rumänischer Fahrer nach einem Heimataufenthalt nicht zurück, da er die ungarische Grenze nicht passieren durfte. Ähnliche Probleme traten bei einem Unternehmen mit Fahrern aus der Slowakei auf. Einige befragte Unternehmen befürchten weiterhin 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 weiterhin ausgelastet, allerdings weniger überfüllt. Berichtet wird zudem, dass eine hohe Anzahl an ausländischen Fahrzeugen dem Anschein nach längerfristig auf den Rast- und Parkanlagen entlang der Bundesautobahnen verweile. Es wird vermutet, dass die Fahrer dort auf kurzfristige Auftragseingänge warteten. Nach wie vor beanstandeten Fahrer zum Teil mangelnde hygienischen Standards bei den zur Verfügung stehenden, teils kostenlosen, sanitären Anlagen. Vor diesem Hintergrund wurde in Einzelfällen berichtet, dass mehrtägige Touren auf maximal zwei Tage begrenzt würden, damit Fahrer häufiger die Sanitäreinrichtungen im Betrieb oder Zuhause nutzen könnten.

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

Seit vergangener Woche berichten befragte Trabsportunternehmen zunehmend von verkürzten Be- und Entladezeiten im eigenen Betrieb. In diesen Fällen werden aus finanziellen Gründen Lager- und Logistikdienstleistungen soweit möglich zurückgefahren. Zum Teil wurden nach Unternehmensangaben bereits ganze Schichten gestrichen und das Lagerpersonal in Kurzarbeit geschickt. Auf der anderen Seite berichten einige befragte Unternehmen von einer zunehmenden Flexibilisierung der Be- und Entladezeiten im eigenen Unternehmen sowie seitens der Verloader und Empfänger durch einen erhöhten Personaleinsatz bzw. eine Verlängerung von Betriebszeiten. Um die Entladungszeit beim Kunden zu verkürzen, werde in einigen Fällen dazu übergegangen, vorrangig Wechselaufleger einzusetzen. Vielfach sei allerdings eine erhöhte Flexibilisierung nicht möglich, da Unternehmen an die Zeiten der verladenden Wirtschaft gebunden seien.

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?

Wie in der Vorwoche gab rund die Hälfte der befragten Unternehmen an, derzeit nicht davon 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 dieser befragten Unternehmen über eigene Fahrlehrer, so dass einzelne Fahrer, im Zweifelsfall unabhängig von den sonst stattfindenden Schulungen mit größerer Teilnehmerzahl, gesondert geschult werden können.

Etwas weniger als die Hälfte der Befragten gaben an, unmittelbar von o.g. Problemen betroffen zu sein. Interne und externe Schulungen wurden seitens der externen Bildungseinrichtungen abgesagt bzw. in firmeneigenen Schulungszentren ausgesetzt, mitunter auf unbestimmte Zeit verschoben, so dass die ursprünglichen Fristen nicht eingehalten werden können. Betroffen hiervon sind Modulschulungen nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG), ADR-Bescheinigungen und Verlängerungen von Führerscheineberechtigungen. Einige wenige Unternehmen nutzen oder erwägen die webbasierten Schulungsmöglichkeiten/Seminare, die durch externe Bildungsanbieter in Kooperation mit der jeweiligen IHK bereitgestellt werden. Einige Unternehmen nutzen Lernsoftware zur Weiterbildung des Personals oder um derzeit freigestellten Auszubildenden Lerninhalte zu vermitteln. Bereits beschlossene Ausnahmeregelungen im Fahrerlaubnisrecht, die Vollzugsbehörden dazu 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). Viele Landratsämter stellen bei Ablauf von Führerscheinen und der Schlüsselzahl 95 derzeit ohne Vorlage von Gesundheitsuntersuchungen entweder eine Bestätigung der Beantragung oder eine auf ein Jahr befristete Verlängerung aus. Die Kraftfahrer können so weiterfahren, bis sie die Schulung nachgeholt haben.

Sowohl Betroffene als auch derzeit Nichtbetroffene erwarten nach der Corona-Krise Schulungsempässe 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 ggf. nicht in vollem Umfang partizipiert werden, 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 widerfahren 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 Warte- und Bearbeitungszeiten gekommen. Viele Behörden zeigten sich nach Unternehmensangaben unverändert kooperativ und ermöglichten den Betroffenen trotz Schließungen für den Publikumsverkehr Ausweichlösungen wie z.B. persönliche Termine, die Abwicklung per Telefon oder E-Mail sowie eine zeitnahe postalische Bearbeitung. Einige Unternehmer berichten, dass o.g. Dienstleistungen aufgrund des gesunkenen Auftragsvolumens ohnehin weniger in Anspruch genommen werden (z.B. Anträge für Sondertransporte). Die Fristverlängerung für das Förderprogramm De-minimis wird vom Gewerbe positiv beurteilt.

Zuletzt gab rund ein Viertel der Befragten an, von der o.g. Thematik betroffen zu sein. Nach wie vor 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 oder lediglich über einen Zulassungsservice möglich. Bemängelt wird in diesem Zusammenhang die regional teils sehr unterschiedliche Verfahrensweise der zuständigen Behörden (z.B. bei der Umschreibung von Führerscheinen), verbunden mit dem Wunsch

nach einer gewissen Vereinheitlichung. Vereinzelt wird berichtet, dass der Einsatz neuer Fahrer aus Nicht-EU-Staaten daran scheitere, dass eine Umschreibung bzw. Anerkennung von deren Führerscheinen aktuell örtlich nicht möglich sei. Übergangsregelungen in der aktuellen Situation seien daher für derartige Fälle wünschenswert.

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 unverändert keinen Gebrauch von der bereits erlassenen Aussetzung von Sonn- und Feiertagsverboten sowie der Lockerung der Lenk- und Ruhezeiten. Er erachtet o.g. Maßnahmen nach wie vor als nicht notwendig, zumal das Transportaufkommen insgesamt gesunken sei. Die Autobahnen seien derzeit weniger stark befahren, so dass die Fahrer die Lenk- und Ruhezeiten in der Regel problemlos einhalten könnten. Für diverse Unternehmen kommen o.g. Änderungen per se nicht zum Tragen, da in bestimmten Bereichen (z.B. Stahl-, Baustoffe- und Automobilbranche) die Auftragslage spürbar eingebrochen sei und sich keine Versorgungsengpässe abzeichneten. Die Befragten sind sich überwiegend einig, dass die Belastbarkeit der eigenen Fahrer sowie die allgemeine Verkehrssicherheit geschützt werden müsse und Erholungsphasen wie gewohnt einzurichten seien. Zudem werde vermutet, dass keine Akzeptanz der Fahrer für die betriebliche Umsetzung der o.g. Maßnahmen bestünde.

Etwas weniger als ein Drittel der Befragten macht von den o.g. Lockerungen bereits Gebrauch oder kann sich die Inanspruchnahme bei einer sich zuspitzenden Versorgungslage vorstellen. In den meisten Fällen werden o.g. Ausnahmeregelungen zur Belieferung des Einzelhandels oder von Drogeriemärkten genutzt. Häufig kommen die Ausnahmeregelungen zur Anwendung, wenn das Fahrpersonal nach Feierabend nach Hause fahren möchte. Die Aussetzung der Feiertagsfahrverbote wird gewerbeseitig insbesondere im Hinblick auf die anstehenden Osterfeiertage als eine sinnvolle Maßnahme angesehen. Generell kritisieren einige Befragte die z.T. sehr unterschiedlichen Regelungen seitens der einzelnen Bundesländer. Beispielsweise sei in Baden-Württemberg das Sonntagsfahrverbot nur bis zum 5. April ausgesetzt worden.

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 ausländischen 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. Die nachträgliche Rücknahme der Aussetzung der Kabotage-Regelung wird von o.g. Befragten insoweit als positiv bewertet. Einige Unternehmer sprachen sich im Rahmen der Befragungen angesichts des Laderaumüberhangs zum Schutz des Gewerbes für ein vorübergehendes Kabotageverbot aus.

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

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

Ja	teilweise	Nein	Keine Angaben
10	35	18	5

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. Einige Geschäftspartner würden alternativ mobile Toiletten anbieten, jedoch bei weitem nicht alle. Bei den mobilen Einheiten handele es sich oftmals um Toilettenhäuschen ohne fließendes Wasser. Der Zustand dieser Anlagen wurde von den befragten Unternehmen häufig als verdreckt und unzumutbar bezeichnet. Das Händewaschen zur Einhaltung der elementaren Hygienevorschriften sei somit nicht möglich. Die befragten Unternehmen versuchten daher im Rahmen der Möglichkeiten Desinfektionsmittel für Fahrer zu besorgen. In Anbetracht der Engpässe auf dem Markt für Desinfektionsmittel werde es allerdings jede Woche komplizierter, die Bestände aufzufüllen. Zum Teil wurde von stark überhöhten Preisen für Desinfektionsmittel berichtet.

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

Ja	Nein	Keine Angaben
60	3	5

Die meisten befragten Unternehmer gaben an, dass bei Be- und Entladevorgängen strenge Schutz- und Hygienestandards einzuhalten seien. Die Anforderungen an die Fahrer reichten vom Tragen von Mundschutz und Handschuhen bis hin zum Vorhandensein eines schützenden Ganzkörperanzuges. Vielfach sei Fahrern der Zutritt zu Büroräumlichkeiten mit der Begründung untersagt, eigene Beschäftigte schützen zu wollen.

Bei immer mehr Geschäftspartnern dürften die Fahrer bei Be- und Entladeprozessen die Fahrerkabine nicht mehr verlassen. Lieferscheine würden ohne Unterschriften übergeben, Be- und Entladevorgänge meist kontaktlos vorgenommen. Das Be- und Entladen wird in diesen Fällen von Lagermitarbeitern vor Ort ausgeführt. Die Beaufsichtigung des Be- und Entladevorgangs durch den Fahrer ist in diesen Fällen nicht möglich. Da die Dokumentation der Annahme und Übergabe der Ware oftmals ohne eine Überprüfung seitens des Fahrers erfolgt, sehen Transportunternehmen das derzeitige Prozedere an vielen Rampen u.a. im Hinblick auf Haftungsfragen sehr kritisch (Fehlmengen, Defekte etc.). In diesem Zusammenhang stehe u.a. auch das Problem einer unzureichenden Ladungssicherung. Der Fahrer seien daher gezwungen, nach dem Verlassen des Betriebsgeländes der Kunden die Ladungssicherung zu überprüfen und ggf. die Ladung nachzusichern. Dies führe regelmäßig zu massiven Verzögerungen. Insgesamt sei eine deutliche Zunahme der Wartezeiten bei Be- und Entladevorgängen im Laufe der Corona-Krise feststellbar.

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

Ja	Nein	Keine Angaben
10	31	27

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 Auf-

träge für mehrere Branchen ausführen, berichteten, dass die Anforderungen im Lebensmittelhandel und Pharmaziebereich besonders hoch seien. Ein Großteil der befragten Unternehmen wies darauf hin, dass die Hygienevorschriften nicht nur von Branche zu Branche, sondern auch branchenintern zum Teil stark variierten.

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

beantragt	Beantragung beabsichtigt	Nein	Keine Angaben
32	9	26	1

Der überwiegende Teil der jüngst Befragten hat bereits einen Antrag auf Kurzarbeitergeld gestellt oder beabsichtigt, dies im laufenden Monat zu tun. Von den 32 Unternehmen, die bereits einen Antrag eingereicht haben, haben 16 Unternehmen dies nach eigener Auskunft für die gesamte Belegschaft getan.

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

Einige befragte Unternehmen, die bereits vor einigen Wochen Kurzarbeit beantragt haben, berichteten, zwischenzeitlich einen Bescheid erhalten zu haben. Allerdings verzögere sich derzeit die Auszahlung der entsprechenden Beträge. Die Bearbeitungszeit von 6 bis 8 Wochen bewerteten die betroffenen Unternehmer grundsätzlich als zu lang. Einige Unternehmen berichteten von Problemen mit der digitalen Antragstellung, in deren Folge Anträge per Post eingereicht werden mussten. Grundsätzlich wurde der Verwaltungsaufwand für die Antragstellung von einigen Befragten als hoch eingeschätzt. Die Erreichbarkeit der zuständigen Mitarbeiter der Bundesagentur für Arbeit sei zudem nicht durchgehend gegeben.

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
31	21	8	8

Die meisten Unternehmen, die kein Home-Office anbieten, begründen dies mit fehlender Notwendigkeit bzw. nicht vorhandenen IT-Ressourcen. In den Bereichen Abrechnung, Verwaltung und Buchhaltung sei Home-Office nach Unternehmensangaben grundsätzlich deutlich verbreiteter als in anderen Bereichen. Insbesondere in der Disposition sei die Umsetzung von Home-Office nach Ansicht der Befragten kaum möglich. Problematisiert wurden im Zusammenhang mit Home-Office von einigen Befragten technische Störungen, eine Verlangsamung von Abstimmungsprozessen sowie Verzögerungen aufgrund langsamer bzw. instabiler Internetverbindungen.

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?

unterdurchschnittlicher Krankenstand	durchschnittlicher Krankenstand	überdurchschnittlicher Krankenstand	keine Angaben
5	45	12	6

Die meisten Unternehmen berichteten über jahreszeitübliche, durchschnittliche Krankenstände. Bei einigen befragten Unternehmen war der Krankenstand tendenziell geringer als im Vorjahr. Bei 12 befragten Unternehmen gingen die Gesprächspartner von tendenziell überdurchschnittlichen Krankenständen aus. Einige Befragten berichteten von vermehrt eingereichten Krankschreibungen für ein bis zwei Wochen, die Beschäftigte bei ersten Erkältungsanzeichen direkt in Anspruch nehmen würden. Bei 12 befragten Unternehmen gab es vereinzelt Fälle, bei denen sich Beschäftigte aufgrund von Verdachtsfällen oder direktem Kontakt zu Personen mit nachgewiesener Corona-Infektion in Quarantäne begeben mussten.

Wie die nachfolgende Tabelle zeigt, hat nur ein Teil der befragten Unternehmen einen expliziten Plan für den Fall, dass zu viele Mitarbeiter wegen Erkrankung oder Quarantäne ausfallen. Die meisten Notfallpläne beinhalten eine räumliche Trennung der Beschäftigten und eine Erhöhung des Home-Office-Anteils. Viele Befragte äußerten zunehmend Sorgen, den Betrieb nicht aufrechterhalten zu können, insbesondere falls eine kritische Anzahl an Beschäftigten in der Disposition oder an Fahrern ausfallen sollte.

Ja	Nein	Keine Angaben
33	35	34

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)?

In der KEP-Branche stehen nach Angaben der befragten Unternehmen weiterhin tendenziell steigende Sendungsaufkommen im Privatkundenbereich (B2C) deutlichen Nachfragerückgängen aus dem gewerblichen Geschäftsbereich (B2B) entgegen. Aufgrund der Schließung stationärer Einzelhandelsbetriebe wachsen der Online-Handel und damit das Paketaufkommen. Da große Onlineversandhändler z.T. eigene Netzwerke an Transportdienstleistern betreiben, können Transportunternehmen von den steigenden Sendungsaufkommen im Privatkundenbereich gleichwohl nur in Teilen profitieren. Im Rahmen einer ad hoc-Meldung berichtete die Deutsche Post DHL Group am 07.04.2020 von einem Volumen- und Umsatzrückgang im Briefbereich seit Beginn der aktuellen Pandemie-Maßnahmen in Deutschland im 2-stelligen Prozentbereich – getrieben vor allem durch ausgesetzte Direktmarketing-Kampagnen, andererseits von einem stabilen, vor allem zum Ende des Monats März hin anziehenden Paketvolumen.¹ Im 1. Quartal 2020 habe das Wachstum im Paketgeschäft insgesamt im Rahmen von 0 bis 5 Prozent gelegen. Durch die Covid-19-bedingten Umsatzeinbußen im Briefgeschäft sowie die zusätzlichen Aufwendungen zur Sicherstellung des operativen Betriebs nannte die Deutsche Post DHL Group für den Monat März 2020 eine Ergebniseinbuße durch Covid-19 im Unternehmensbereich Post & Paket Deutschland in der Größenordnung von 40 Millionen Euro.

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

Viele befragte Unternehmen sorgen sich aktuell um ihre Liquidität. Das sinkende Auftragsvolumen bzw. die Unsicherheiten über zukünftige Auftragseingänge einerseits sowie eine sich in Teilen verschlechternde Zahlungsmoral von Seiten der Kunden andererseits verschärfen die finanziellen Sorgen befragter Unternehmen. Einige Befragte befürchten höhere Zahlungsausfälle durch die wirtschaftlichen Folgen, die Auftraggeber branchenübergreifend derzeit infolge der Corona-Krise verzeichnen. Darüber hinaus stellt sich die aktuelle Entwicklung am Spotmarkt als große Herausforderung dar. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf eine kostendeckende Gestaltung von Beförderungen im Rückladungsbereich. Gleichzeitig könnten laufende

¹ Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Post DHL Group: Ad hoc: Deutsche Post AG hebt Prognose für 2020 auf, ad hoc-Mitteilung vom 07.04.2020.

Kosten, wie bspw. Leasing, Gehälter, Mieten etc., nicht unmittelbar gesenkt werden. In Einzelfällen berichteten befragte Unternehmen von Ankündigungen ihrer Vertragskunden zu Preisverhandlungen. Bisher hielten die befragten Transportunternehmen ihre Laderaumkapazitäten überwiegend auf einem gleichbleibenden Niveau. In naher Zukunft könnte jedoch ein Kapazitätsabbau aus betriebswirtschaftlichen Gründen unausweichlich sein. Ein Teil der befragten Unternehmen befürchtet, Beschäftigte mittelfristig in Kurzarbeit schicken oder in letzter Konsequenz entlassen zu müssen. Nach wie vor sorgen sich die befragten Unternehmen um die Gesundheit ihrer Beschäftigten.

3 Auswirkungen der Corona-Krise auf Unternehmen des Schienengüterverkehrs

Im Vergleich zur Vorwoche haben sich auf Grundlage der Unternehmensbefragungen und sonstigen verfügbaren Informationen lediglich vereinzelt neue, zumeist ergänzende, Erkenntnisse bzw. Sachverhalte ergeben.

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, Mineralölzeugnisse, chemische Erzeugnisse, landwirtschaftliche Erzeugnisse), Kombinierte Verkehre sowie regionale Rangierdienstleistungen und Verteilerverkehre.

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

Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Dr. Richard Lutz, berichtete im Rahmen einer Pressekonferenz am 06. April 2020, dass in Zeiten von Grenzschließungen und sich stauenden LKW vermehrt Güter auf die Schiene verlagert worden seien und auch neue Güterarten transportiert würden – wie zum Beispiel Teigwaren, Lebensmittel und Sanitärgüter.² Generell ist die Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen angesichts von Produktionseinschränkungen oder -stillegungen in einigen Bereichen stark rückläufig (u.a. Automobilindustrie). Geringere Produktionsmengen führen national und international auch zu Rückgängen im Kombinierten Verkehr. Dies wirkt sich letztlich auf die Liquiditätsslage der betroffenen Unternehmen aus. Abgesehen von Einzelfällen besteht eine Illiquidität bzw. Insolvenzgefahr bei den befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen nach eigenen Angaben weder aktuell noch

² Siehe Deutsche Bahn AG (2020): Pressekonferenz Dr. Richard Lutz zur DB in Zeiten von Corona: „Wir halten die Dinge am Laufen“, Meldung vom 06.04.2020, abgerufen am 08.04.2020.

mit Blick auf die nächsten drei Monate. Gleichwohl rechnen die meisten Unternehmen in den nächsten Monaten mit weiteren Umsatzrückgängen und finanziellen Einbußen. Auf die Ausführungen im vorherigen Wochenbericht (KW 14) wird verwiesen.

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.

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

Bei den befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen in der 15. KW befindet sich lediglich ein Beschäftigter in Quarantäne. Kein Unternehmen berichtete von einer bestätigten Infektion eines Beschäftigten mit dem Corona-Virus. Alle befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen sprachen weiterhin von jahreszeitüblichen Krankenständen.

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	-	6	2
Waggonen	2	1	8	2
Werkstattkapazitäten	-	5	8	-
Beladungs-, Abstell-, Zugbildungskapazitäten	-	7	5	1
Stellwerken	-	5	8	-
Triebfahrzeugführern	7	-	6	-
Rangierern	3	-	9	1
Wagenmeistern	2	-	10	1
Mitarbeitern der Betriebszentrale, Fahrdienstleiter etc.	-	2	9	2
Schutzausrüstung und -mittel für Beschäftigte	-	8	4	1
Energie- und Kraftstoffe	2	-	11	-
Trassenkapazität	7	1	5	-

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

Im Zusammenhang mit COVID-19 berichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen von Einschränkungen infolge einer eingeschränkten Verfügbarkeit von Hotels für Beschäftigte (insbesondere Lokführer) sowie Einschränkungen des ÖPNV. Neue Einschränkungen wurden seitens der in KW 15 befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen in KW 15 nicht thematisiert.

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 berichtet vor dem Hintergrund von Nachfragerückgängen von freien, verfügbaren Kapazitäten an Lokomotiven und Lokführern. Es wird auf die diesbezüglichen Ausführungen im vorherigen Wochenbericht (KW 14) verwiesen.

Frage 8: Wie haben sich Ihre durchschnittlichen Transportzeiten verändert?

Aus den jüngsten Befragungen ergaben sich keine Hinweise auf aktuelle, wesentliche Änderungen der durchschnittlichen Transportzeiten im nationalen und internationalen Schienengüterverkehr.

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 2.

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

Im Rahmen der Befragungen berichten Eisenbahnverkehrsunternehmen ausschließlich von produktionsbedingten Zugausfällen. Hiervon ist die Mehrheit der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen betroffen. Die individuelle Betroffenheit variiert dabei u.a. in Abhängigkeit von den bedienten Relationen und Branchen.

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 weiterhin 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.

4 Auswirkungen der Corona-Krise auf Unternehmen im Binnenschiffsverkehr

Im Vergleich zur Vorwoche haben sich auf Grundlage der Unternehmensbefragungen und sonstigen verfügbaren Informationen lediglich in Bezug auf die nachfolgend aufgeführten Einzelfragen 2, 4, 6 und 8 neue, zumeist ergänzende, Erkenntnisse bzw. Sachverhalte ergeben. Bezüglich der übrigen Fragestellungen wird auf die entsprechenden Aussagen im vorherigen Wochenbericht (KW 14) verwiesen.

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

Es wurde darauf hingewiesen, dass vor dem Hintergrund eines allgemein rückläufigen Containeraufkommens im Seehafen-Hinterlandverkehr und eines hohen Laderaumangebots im Straßengüterverkehr derzeit die Nachfrage nach Containerbeförderungen in der Binnenschifffahrt regional zugunsten der Straße zurückginge. Im Übrigen wird auf die Ausführungen im vorherigen Wochenbericht (KW 14) verwiesen.

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. Wie in der Vorwoche berichteten Unternehmen, die Beschäftigte aus Tschechien einsetzen und für diese Arbeitgeberbescheinigungen ausstellen, von keinen nennenswerten Problemen bei deren Grenzübertritt. Positive Beispiele für die Ausstellung von Arbeitgeberbescheinigungen für Berufspendler wurden fallweise auch im Zusammenhang mit

Beschäftigten aus Polen genannt. Allerdings variieren die Erfahrungsberichte bezüglich Beschäftigter aus Polen weiterhin stark. Fallweise wird von Beschäftigten berichtet, die im Home-Office arbeiten, um etwaigen Problemen beim Grenzübertritt zu begegnen. Bereits in der Vorwoche wurde berichtet, dass einige polnische Binnenschiffer aufgrund verschärfter polnischer Vorschriften im Grenzverkehr in ihrem Heimatland verblieben und nicht mehr in Deutschland zur Arbeit erschienen. Weitere Positivbeispiele wurden nach ursprünglichen Problemen in Bezug auf Binnenschiffer aus der Slowakei und Österreich genannt, Negativbeispiele in Bezug auf Schiffspersonal aus Bulgarien. In der Folge verblieben Schiffsbesatzungen länger als geplant an Bord.

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

Einschränkungen im grenzüberschreitenden Verkehr wurden von den befragten Unternehmen weiterhin nicht benannt. Es wurde erneut darauf hingewiesen, dass aufgrund der Sperrung des Schiffshebewerks Niederfinow keine Transporte von Berlin in Richtung Stettin möglich gewesen seien. Bestehende Aufträge konnten in der Folge nicht durchgeführt werden. Teilweise herrscht bei Unternehmen Unklarheit, ob Verkehre nach Polen grundsätzlich weiterhin reibungslos durchgeführt werden können oder nicht. Teilweise gaben Befragte an, Informationen zu haben, nach denen beladene Schiffe die Grenze zwischen Polen und Deutschland passieren dürften. Ferner wurde auf Regelungen verwiesen, nach denen die Besatzungen von Seeschiffen ihr Schiff in Stettin nicht verlassen dürften. Es sei unklar, ob entsprechende Regelungen für Binnenschiffe bestünden, ggf. sei dies allerdings unkritisch.

Jenseits dessen erwachsen der Binnenschifffahrt Einschränkungen durch Niedrigwasser auf der Elbe.

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 weiterhin vor allem auf die Aufrechterhaltung des Schleusenbetriebs. Vereinzelt wurde eingefordert, weiterhin Patente auszustellen bzw. zu verlängern.

5 Auswirkungen der Corona-Krise auf den Luftverkehr

Nach jüngsten Meldungen des Flugplan-Datenbankbetreibers OAG hatte sich das Angebot von Linienflügen am 06. April gegenüber dem Vorjahrestag weltweit um 59,2 % reduziert. Der Wert der Vorwoche am 30. März lag bei -47,7 %. Darunter waren Asien mit -51,0 %, Afrika mit -59,2 %, Südamerika mit -64,1 %, Nordamerika mit -47,5 %, Mittlerer Osten mit -61,2%, Süd-West Pazifik mit -75,9 % und Europa mit -83,2 % betroffen. Innerhalb von Europa gingen die Flüge u.a. in Italien um 89,0%, in Spanien um 92,6 %, in Deutschland um 92,6 % (Vorwoche -88,6 %) und in Frankreich um 87,0 % zurück. Auf dem chinesischen Markt stellte sich heraus, dass bei Inlandsflügen ein Rückgang von 42,0 % zu verzeichnen ist und bei Auslandsflügen ein Rückgang von 94 %. Experten im OAG-Netzwerk stellten folgende Aussichten vor: Die meisten Unternehmen erwarten den Höhepunkt des Einflusses der Corona Krise auf ihr Geschäft im Mai.

Die Hilfen der Regierungen im Bereich Luftverkehr sind unterschiedlich. Es gibt Soforthilfen für Unternehmen, andere Regierungen denken noch über finanzielle Hilfen nach oder sind bereit, Hilfen für die Mitarbeiter und nicht für die Unternehmen zu leisten. Teilweise wird daneben die (Teil-)Verstaatlichung von Luftverkehrsunternehmen diskutiert.

Eine Telefonbefragung des BAG bei Luftfrachtpediteuren kam zu folgenden Erkenntnissen: Durch die internationalen Lock-downs (z.B.: in Indien und Südafrika) ändern sich die festen Anlieferungszeitfenster der Lufttransporte. Von bislang sieben Tagen pro Woche verkürzen sie sich auf teilweise nur noch einen Tag pro Woche. Dadurch kommt es zu erheblichen Verzögerungen und Rückstaus bei der Fracht, da man regelmäßig nicht auf andere Verkehrsträger ausweichen kann. Teilweise müssen Auftraggeber selbst Flugzeuge chartern, um ihre Produkte an den Kunden ausliefern zu können. Des Weiteren stellt die fehlende Belly-Fracht aus den am Boden bleibenden Passagiermaschinen mit einem Frachtanteil vor der Krise von rund 50% ein Kapazitätsproblem dar. Vereinzelt wurde die Forderung laut, wonach die öffentliche Hand selbst Flugzeuge chartern soll, um den Unternehmen Luftfrachtraum zur Verfügung zu stellen.

Die Flugbeschränkungen haben Auswirkungen auf den innerdeutschen und europäischen Luftfrachtersatzverkehr. Nach Auskunft von Gesprächspartnern sind an bestimmten Flughäfen große Aufkommenszuwächse zu verzeichnen, da viele Empfänger aus Vorsorgegründen ihre Lagerbestände an Vorprodukten und Ersatzteilen erhöhten.

Gemäß den neuesten Zahlen des StBA ging in Deutschland im Februar 2020 die Luftfracht im Vergleich zum Vorjahresmonat um 4,1 Prozent auf 346.000 Tonnen zurück. Stark betroffen war der Markt im Verkehr mit China. Es wurden 15.000 Tonnen versendet (-26,5 %) und 14.000 Tonnen empfangen (-24,4 %).

Andere Quellen meldeten: Im internationalen Luftfrachtverkehr lag die Nachfrage weltweit im Februar 9,1 % unter dem Vergleich zum Vorjahr. Gründe seien der Rückgang der Produktion in China sowie ein weltweiter Rückgang der Exportaufträge. Frachtkapazitäten gingen verloren, da die Fluggesellschaften den Passagierverkehr (Belly-Fracht) einschränkten, was die Lieferketten beeinträchtigte. Lufthansa meldete, dass das Passagiergeschäft extrem rückläufig ist, da viele Länder ihre Grenzen geschlossen haben. Dagegen steige das Frachtaufkommen. Die Luftfracht macht etwa 2% des weltweiten Frachtaufkommens aus.

Über einzelne Flughäfen gibt es folgendes zu berichten. Leipzig/Halle (u.a. DHL) meldete hohes Expressfrachtaufkommen wegen medizinischer Geräte, Pharmaprodukten, Hilfsgütern und vor allem Waren zur Versorgung der Konsumenten. In Köln/Bonn (u.a. UPS, FedEx, DHL Express) fanden vergangene Woche 700 Frachtflüge statt, das sind 13 % mehr als im Vorjahr. Cargolux (Luxemburg) bietet momentan täglich Flüge von Köln zu diversen Zielen in die USA an. Egyptair (Ägypten) fliegt mehrmals wöchentlich nach Kairo. Swiftair (Spanien) fliegt nun häufiger Köln/Bonn an. Wegen der fehlenden Belly-Kapazitäten weicht man mit den Aufträgen auf Frachtflugzeuge aus oder verwendet bestimmte Passagierflugzeugmuster für Frachtflüge unter Nutzung der Belly-Kapazitäten und zusätzlich der Passagierkabinen.



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

Druck: Druckerei des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
Bundesamt für Güterverkehr

Stand des Berichtes: 9. 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 Quellenangabe gestattet.

... aktiv für den Güterverkehr
