



Bundesaamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt

- Wochenbericht KW 16 / 2020

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	3
2	Straßengüterverkehr.....	4
3	Schienengüterverkehr.....	11
4	Kombinierter Verkehr.....	16
5	Binnenschifffahrt	17
6	Seeverkehr	19
7	Luftverkehr.....	23
8	Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG).....	25
9	Arbeitsmarktsituation.....	29
10	Aktienkursentwicklung ausgewählter deutscher Unternehmen.....	33

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.

Der Bericht berücksichtigt Erkenntnisse und Informationen, die bis zum 16.04.2020 vorliegen.

2 Straßengüterverkehr

Die befragten Unternehmen verzeichnen infolge der Corona-Krise weiterhin sinkende Auftragsvolumina. Die nach wie vor schwache in- und ausländische Nachfrage nach Transportdienstleistungen verschärfe zunehmend die Finanzlage befragter Transportunternehmen. Vielfach könnten Aufträge nicht kostendeckend gestaltet werden. Tagesfrachtraten seien aktuell auf einem sehr niedrigen Niveau. Nach Aussagen der Gesprächspartner steigen die Leerfahrtenanteile vor allem bei Unternehmen, die in der Regel Rückladungsverkehre am freien Markt generieren. In vielen Fällen wurde nach Unternehmensangaben der Einsatz von Subunternehmern reduziert, um die Auslastung des Eigenfuhrparks zu erhöhen. Die aktuelle Ertragslage wird von der Mehrheit der befragten Unternehmen als schlecht bewertet. Befragte Unternehmen, die für die Automobilindustrie und deren Zulieferer fahren, erhoffen eine baldige Verbesserung der Geschäftsentwicklung durch die Ankündigung einiger Automobilhersteller, die Produktion in den kommenden Wochen schrittweise wieder aufzunehmen. Regional seien Transportaufträge aus dem Baugewerbe sowie der Pharma-, Textil- und Lebensmittelindustrie nach Unternehmensangaben weiterhin auf einem hohen Niveau. Die Mehrheit der befragten Unternehmen sieht sich aktuell nicht insolvenzgefährdet. Falls die Krise länger als ein bis zwei Monate andauere, bestünde bei einigen Unternehmen nach eigenen Angaben Insolvenzgefahr.

Kurze Lagebeschreibung

In der KEP-Branche bewerteten befragte Unternehmen die Nachfrage nach Paketsendungen vor allem im Privatkundenbereich (B2C) weiterhin als positiv. Stellenweise sei das Sendungsaufkommen mit dem Aufkommen in der Vorweihnachtszeit vergleichbar. Handelsunternehmen würden sich verstärkt um den Ausbau des Online-Versandhandels bemühen, um Verluste aus Direktkundengeschäften zu kompensieren. Einschränkend auf den Online-Handel wirken sich nach Unternehmensangaben lediglich vereinzelte Engpässe bei Warenlieferungen aus dem Ausland, insbesondere aus Fernost, aus. Die Nachfrage nach KEP-Sendungen aus dem gewerblichen Bereich (B2B) sei im Gegensatz dazu stark zurückgegangen. Vielfach könnten befragte Unternehmen, die auf B2B-Sendungen spezialisiert waren, nach eigenen Angaben nicht ohne Weiteres am Transportanstieg im B2C-Bereich teilhaben. Darüber hinaus gehe grundsätzlich ein erhöhtes Aufkommen von Privatkunden- zulasten von Geschäftskundenlieferungen mit einem tendenziell höheren organisatorischen Aufwand einher. Zudem seien Stückzahlen und damit Margen pro Lieferauftrag in der Regel niedriger.

KEP-Branche

Viele Befragte sorgen sich um die Geschäftsaussichten ihres Unternehmens. Dabei stellt die Dauer der Krise die zentrale Frage dar. Befragte Unternehmen könnten derzeit nur sehr kurzfristig planen. Die Geschäftserwartungen seien größtenteils davon abhängig, wann und wie schnell sich die Wirtschaft erhole. Die aktuelle Auftragslage bewerten viele befragte Transportunternehmen als schlecht. Bestehende Aufträge könnten jederzeit

Aktuelle Herausforderungen

wegfallen, falls Kunden insolvent gingen oder durch akute Corona-Fälle vorübergehend schließen müssten. Die befragten Unternehmen befürchten in diesem Zusammenhang weiterhin zunehmende Zahlungsausfälle. Um die Liquidität des Unternehmens aufrechtzuerhalten, ergreifen die Befragten derzeit verschiedene Maßnahmen. Neben der Beantragung von Kurzarbeit oder Hilfskrediten zählt dazu die Durchsetzung von Ratenstundungen mit Kreditgebern. In einigen Fällen wurde der Eigenfuhrpark vorübergehend stillgelegt oder teilweise sogar reduziert. Vielfach gestaltete sich die Fahrzeugabmeldung als problematisch. Zulassungsstellen seien nur eingeschränkt erreichbar, teilweise würden Termine mit einer Wartezeit von zwei bis drei Wochen vergeben. Bei der derzeitigen Entwicklung stelle sich die Personalplanung bzw. -bindung herausfordernd dar. Trotz der unsicheren Aussichten versuchen die Befragten in der Regel das Personal zu halten. Befragte Unternehmen ergreifen weiterhin Maßnahmen, ihre Fahrer vor einer möglichen Infektion zu schützen, u.a. indem sie sie mit Masken, Desinfektionsmitteln, Einweghandschuhen etc. ausstatten. Einige Befragte sorgen sich, dass sich die aktuell schlechteren Arbeitsbedingungen, wie der örtlich eingeschränkte oder mangelnde Zugang zu Sanitäreinrichtungen bei Kunden oder auf Rastplätzen, auf die Motivation der Fahrer auswirken und die Personalbindung erschweren könnten.

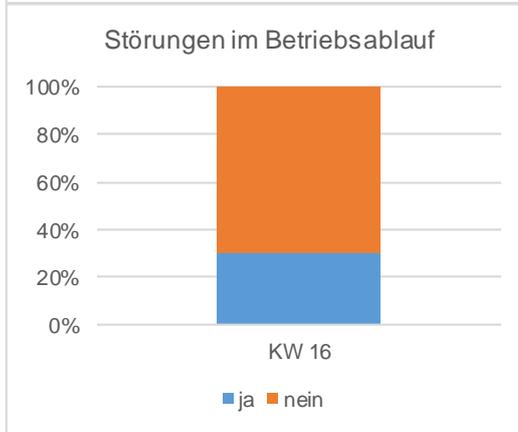
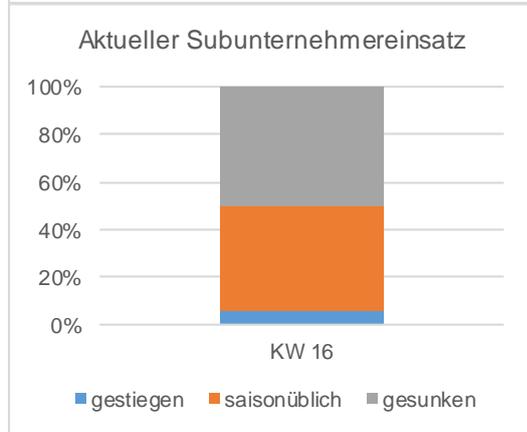
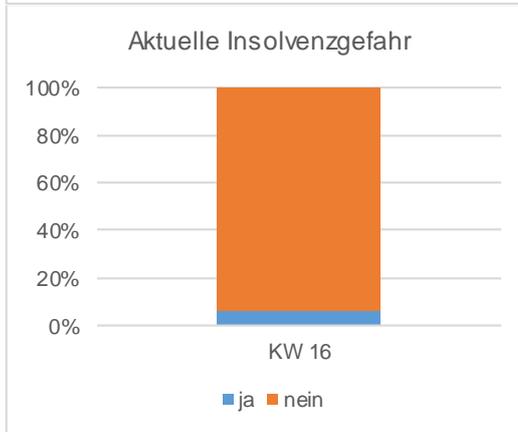
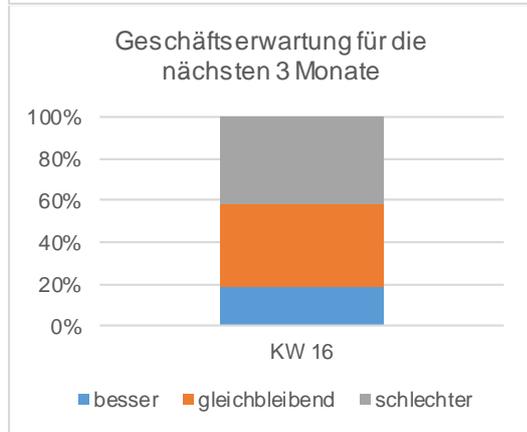
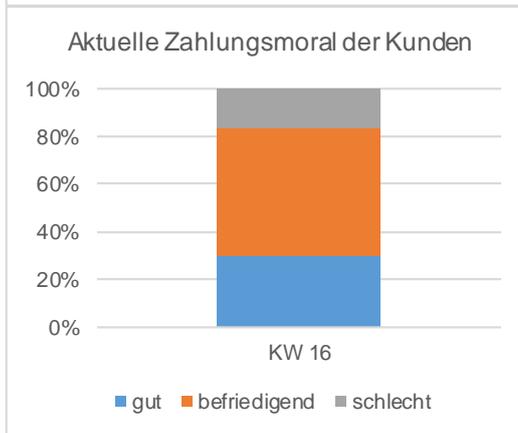
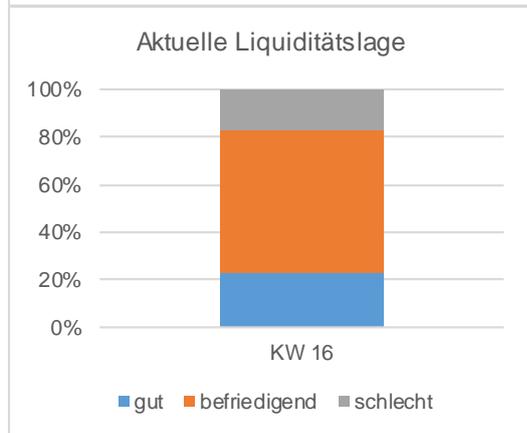
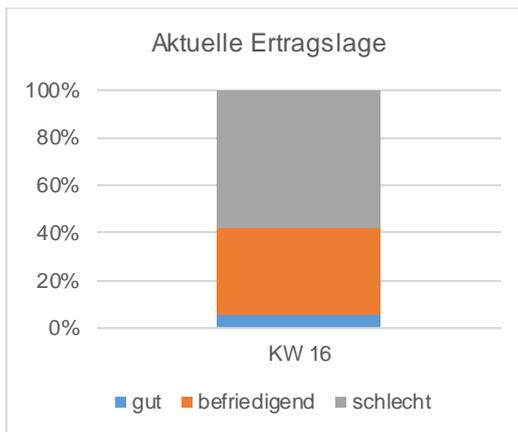
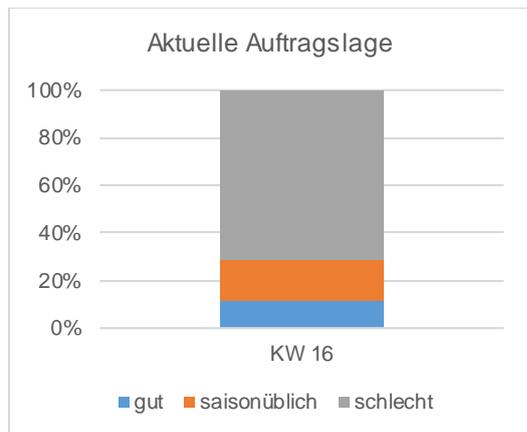
Die Befragten berichten von einem zunehmenden Preisdruck. Befragte, die üblicherweise einen festen Kundenstamm bedienen und Preise in der Regel mittelfristig vereinbaren, berichten von einem gesunkenen Entgeltniveau. Der Preisdruck steige insbesondere seitens großer Auftraggeber und Spediteure. In einigen Fällen würden für April angesetzte Entgeltsteigerungen, die zu Beginn des Jahres mit Vertragspartnern verhandelt wurden, ausgesetzt werden. Zwar waren die befragten Unternehmen bisher überwiegend nicht von kurzfristigen Neuausschreibungen bzw. Preissenkungen bei vertraglich vereinbarten Aufträgen betroffen, allerdings werde eine mittelfristige Preisanpassung an die Entwicklung am Spotmarkt befürchtet. Nahezu alle befragten Unternehmen lehnen eine Liberalisierung der Kabotageregeln strikt ab. Sie befürchten, dass steigende Kabotageverkehre den Preisdruck weiter erhöhen könnten. Einige befragte Unternehmen wünschten sich in diesem Zusammenhang verstärkte Kontrollen ausländischer Frachtführer auf die Einhaltung der Kabotageregeln. Insgesamt sei der organisatorische Aufwand spürbar gestiegen. Die Auftragsabwicklung gestalte sich infolge der getroffenen Schutzmaßnahmen in der verladenden Wirtschaft und im eigenen Unternehmen oftmals zeitintensiver. In der Disposition stiege nach Unternehmensangaben der organisatorische Aufwand insbesondere bei der Tourenplanung durch mangelnde Angebote im Rückladungsbereich. Zum Infektionsschutz wurden die Disponenten in einigen Fällen in verschiedene Schichten eingeteilt. Dadurch würde sich stellenweise die Kommunikation u.a. bei der Übergabe von Aufträgen erschweren. Die Erreichbarkeit von Behörden sei in einigen Fällen eingeschränkt. Hiervon waren beispielsweise Unternehmen betroffen, die kurzfristig Bedarf an einer Ausstellung bzw. Verlängerung von Führerscheinen für Fahrpersonal hatten. Darüber hinaus würden derzeit keine Gefahrgutschulungen für Fahrpersonal angeboten. Ein

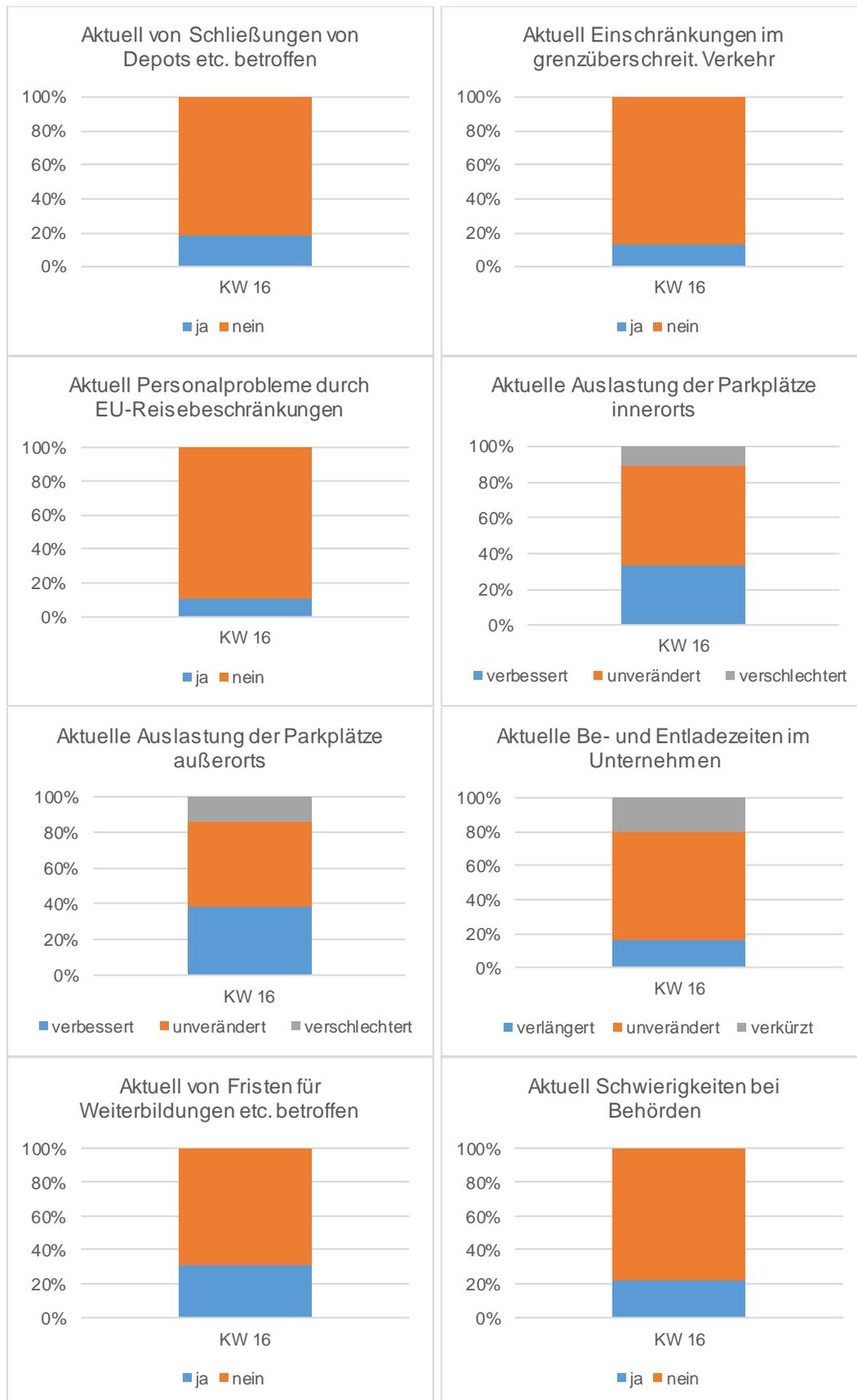
Themen von aktueller
Bedeutung

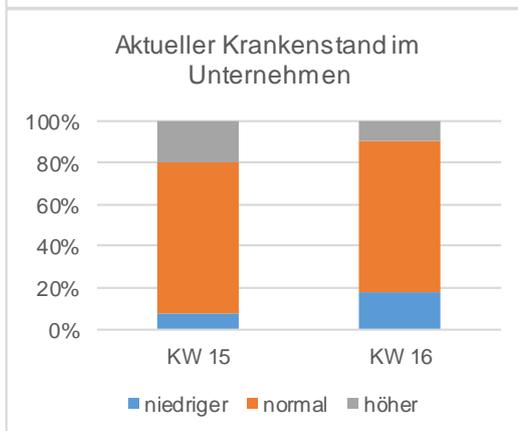
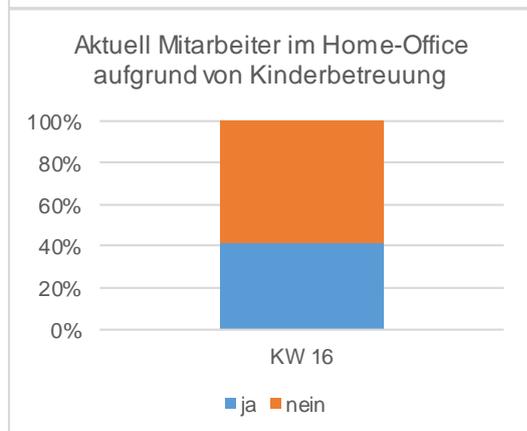
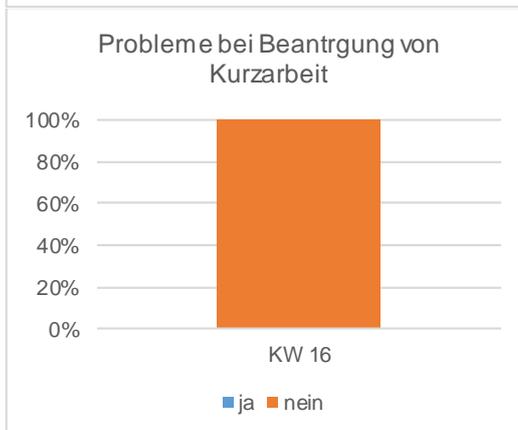
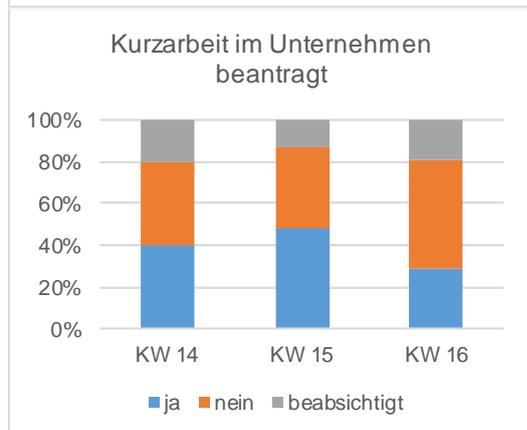
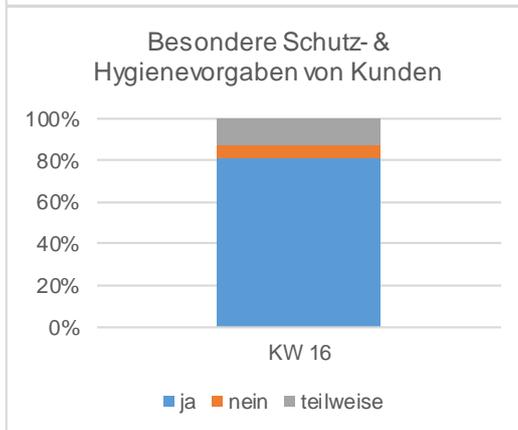
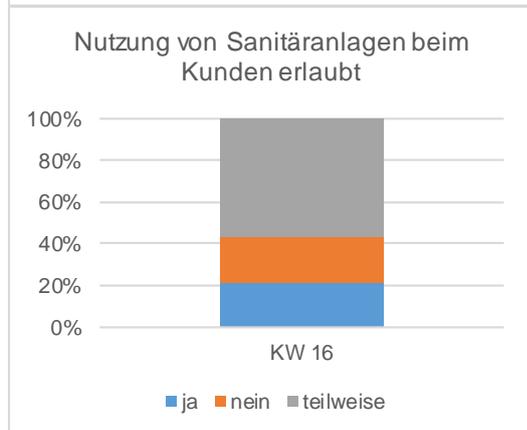
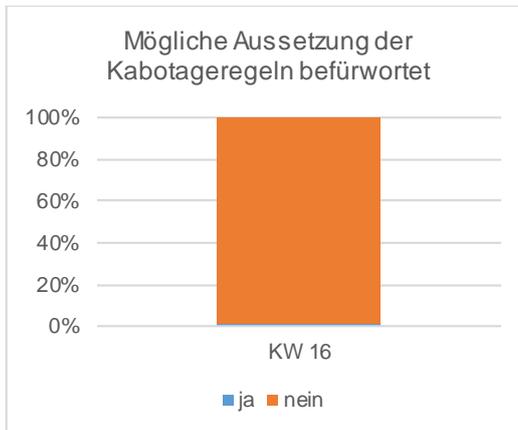
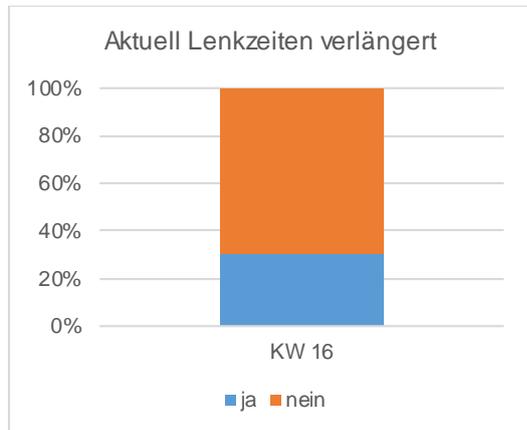
Unternehmen berichtete davon, dass sich die Verlegung des Unternehmenssitzes durch Schwierigkeiten bei der Eintragung im Handelsregister verzögerte.

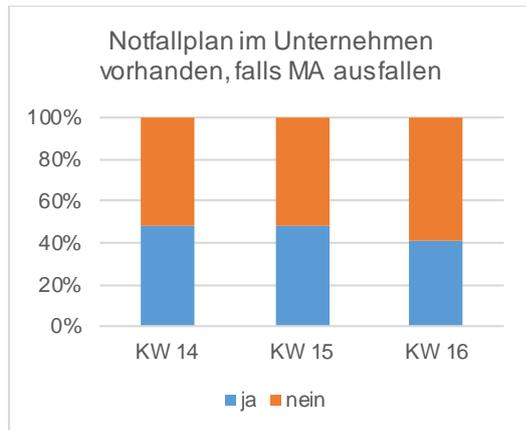
Viele befragten Unternehmen mit ausländischen Fahrpersonal berichten, dass sie weitestgehend nicht von Personalausfällen aufgrund von Einreise- bzw. Quarantänebestimmungen europäischer Nachbarstaaten betroffen seien. Die Einreise aus Polen und Tschechien sei in der Regel nach Vorweisen der Arbeitsbescheinigung gewährleistet. Einige befragte Unternehmen berichten, dass angesichts der unsicheren Lage in vielen Fällen derzeit auf Heimataufenthalte verzichtet werde. Dies gilt insbesondere für Unternehmen mit kroatischen und slowakischen Fahrern. Im Gegensatz dazu sei nach Unternehmensangaben aktuell die Einreise aus Rumänien nicht möglich. Rumänische Fahrer könnten weder die ungarische Grenze mit dem Auto passieren noch mit dem Flugzeug zurück nach Deutschland kommen. Betroffene Unternehmen fordern eine schnelle politische Lösung.

Personalausfälle nach
Heimataufenthalten









3 Schienengüterverkehr

Weiterhin wird von den meisten befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen bei vielen Güterarten von einer rückläufigen Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen angesichts von Produktionseinschränkungen oder -stilllegungen in verschiedenen Wirtschaftszweigen berichtet. Explizit benannt wird insbesondere die Automobilindustrie. Es wird aber auch von Rückgängen bei Transporten von Kraftstoffen (Flugkraftstoff, Otto-Kraftstoff) und Containern berichtet. Bei anderen Güterarten besteht nach Angaben von Befragten weiterhin eine saisonübliche Nachfrage, wie zum Beispiel bei Holz, Zellstoff, Baustoffen, Düngemitteln und anderen Massengütern. Vor dem Hintergrund der gesamtwirtschaftlichen Situation aufgrund der Corona-Krise spricht die Mehrheit der Gesprächspartner aktuell von eher einer schlechten Auftragslage und entsprechend gesunkenen Umsätzen. Entgelte und Kosten werden als eher kontant beschrieben. Dies wirkt sich letztlich auf die Liquiditätslage der betroffenen Unternehmen aus. Eine Insolvenzgefahr sehen die befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen nach eigenen Angaben zurzeit in der Regel zwar nicht. Gleichwohl rechnen die meisten Unternehmen in den nächsten Monaten mit weiteren Umsatzrückgängen und finanziellen Einbußen. Die Mehrzahl der Gesprächspartner berichtete von freien Kapazitäten im Bereich des Schienengüterverkehrs im eigenen Unternehmen. Alle befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen sprachen weiterhin von jahreszeitüblichen Krankenständen; von COVID-19-bezogenen Krankenfällen berichtete im Rahmen der jüngsten Befragungen kein Unternehmen. Im Rahmen der Befragungen berichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen von produktionsbedingten Zugausfällen. Hiervon war die Mehrheit der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen betroffen.

Aktuelle
Lagebeschreibung

Wie in den Vorwochen stehen für die befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen die weitere gesamtwirtschaftliche Entwicklung und deren Auswirkungen auf das eigene Unternehmen als auch das eigene Personal primär 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 oder etwaige Beantragungen von Kurzarbeit. Die Umsetzung von Maßnahmen zum Gesundheitsschutz der Beschäftigten stellt die Unternehmen ebenfalls vor Herausforderungen. Insbesondere müssen bei grenzüberschreitenden Verkehren für die einzelnen Nachbarländer unterschiedliche Vorschriften und Regelungen zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie berücksichtigt werden (beispielsweise Mundschutz-Pflicht). Des Weiteren gaben befragte Eisenbahnverkehrsunternehmen an, dass es aufgrund der COVID-19-Pandemie weiterhin Probleme mit der Verfügbarkeit von Hotels und Gastronomie für Beschäftigte (insbesondere Lokführer) gebe. Herausforderungen resultieren derzeit des Weiteren aus den Arbeitswegen der Beschäftigten, beispielsweise aufgrund von Einschränkungen des ÖPNV. Hier versuchen einige Unternehmen mit Shuttle-Verkehren oder Pkw-Fahrgemeinschaften Abhilfe zu schaffen. Allerdings sind hiermit vor dem Hintergrund des Kontaktverbots und vorge-

Themen von aktueller
Bedeutung

schriebenen Mindestabstandes neue Herausforderungen für die Unternehmen und ihre Beschäftigten verbunden. Derartige Maßnahmen bedeuten zugleich zusätzliche Kosten für die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Kritisch sehen einige Unternehmen die zurzeit verfügbaren Werkstattkapazitäten.

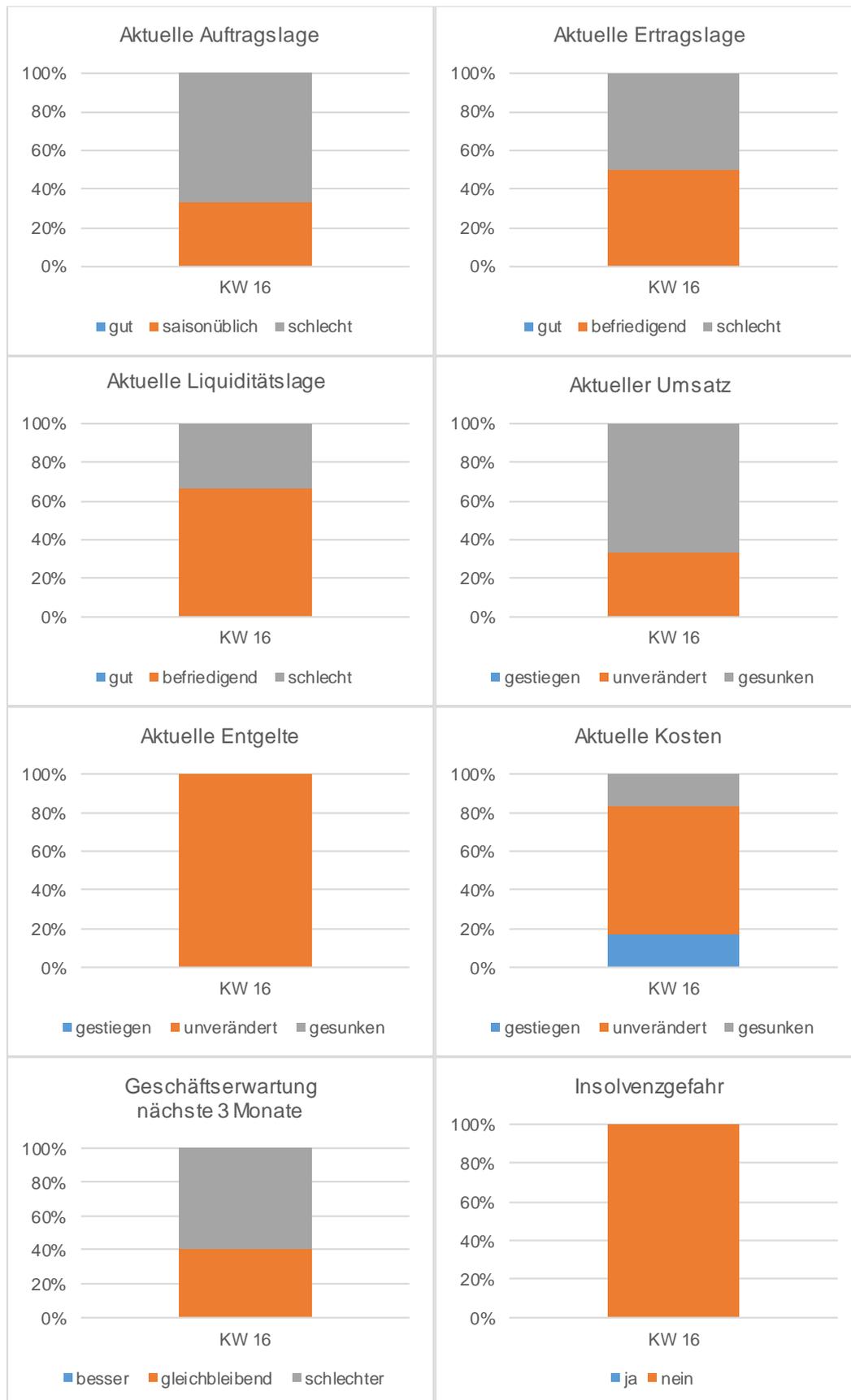
In Marktgesprächen des Bundesamtes berichteten Gesprächspartner vereinzelt, dass sich seit dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie in China die Containerverkehre von China nach Deutschland im Jahr 2020 stark rückläufig entwickelt hätten – insbesondere infolge des sogenannten „lock-down“ in China. Nach aktuellen Unternehmensangaben der DB Cargo AG und der Duisburger Hafen AG nimmt der Schienengüterverkehr von China nach Deutschland wieder Fahrt auf. Zwischen China und Duisburg verkehren wieder wöchentlich rund 40 Güterzüge.¹ Die DB Cargo AG teilte mit, dass das Güteraufkommen von China nach Deutschland in den vergangenen Wochen nur noch bei der Hälfte gelegen habe.²³ Aktuell würde die Auslastung wieder bei rund 90 Prozent liegen. Die DB Cargo AG hofft, dass in ein bis zwei Monaten das Vorjahresniveau wieder erreicht werde. Transportiert würden hauptsächlich Auto- und Elektroteile, Anfragen gäbe es aber auch für medizinische Güter.

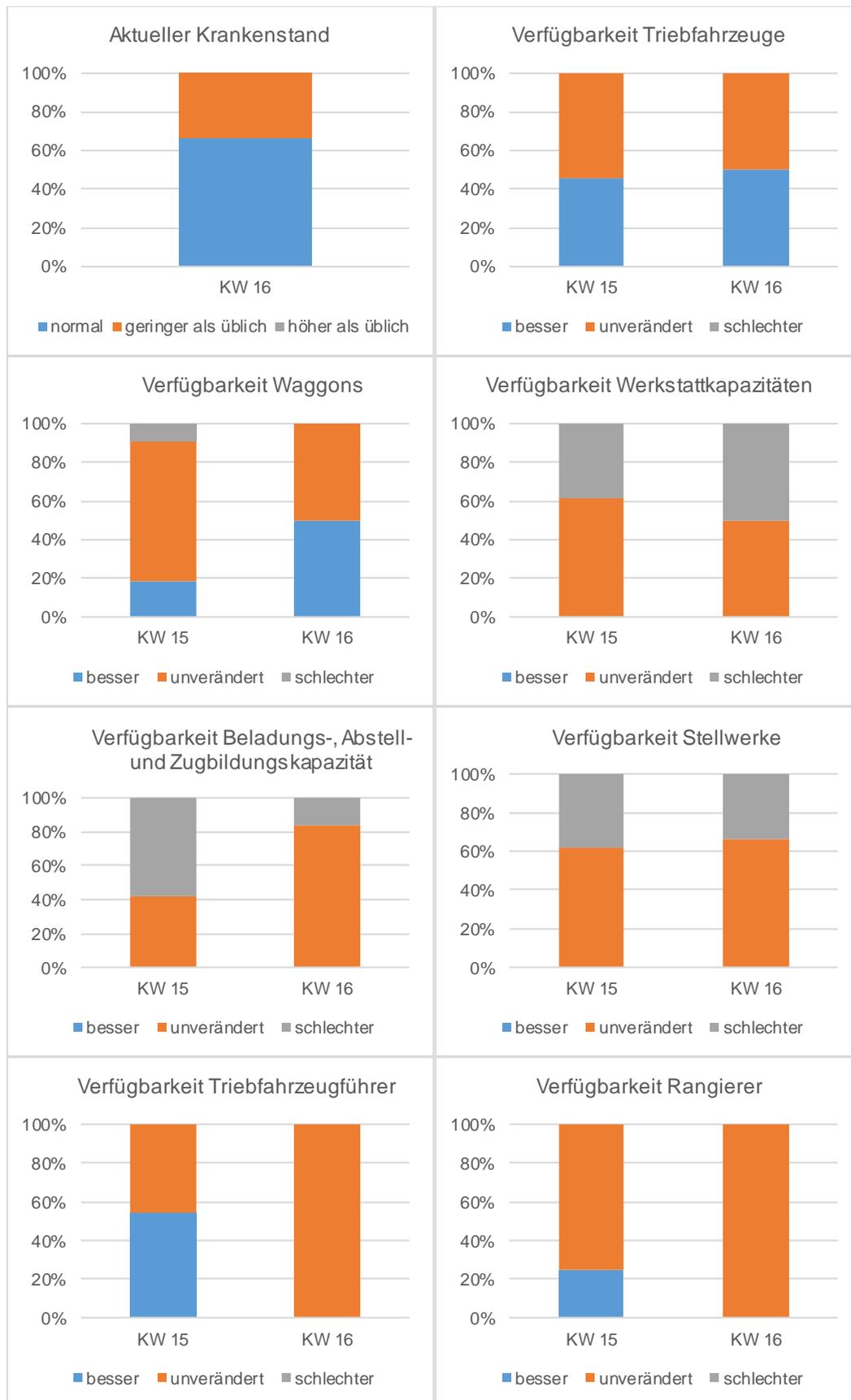
Chinaverkehre

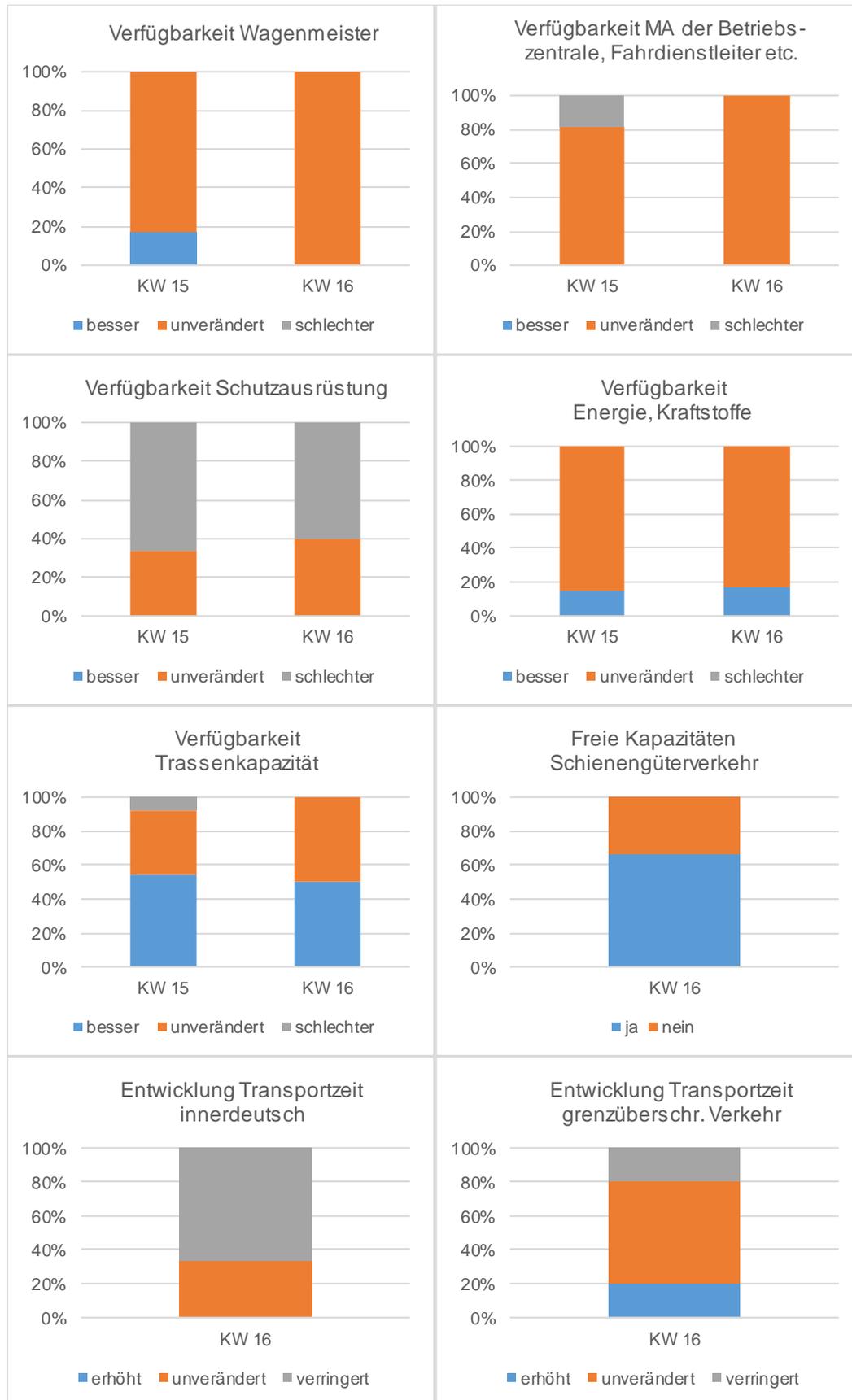
¹ Siehe Duisburger Hafen AG (2020): „Sicherer und zuverlässiger Schienenverkehr stärkt Duisport als europäischen Hub im China-Handel“, Pressemitteilung vom 14.04.2020, abgerufen am 15.04.2020

² Siehe DB Cargo (2020): geteilter Artikel der Süddeutschen Zeitung „Auf dem Landweg“ auf dem offiziellen Twitter-Account der DB Cargo vom 15.04.2020 um 10:34 Uhr, abgerufen am 15.04.2020

³ Siehe Süddeutsche (2020): „Auf dem Landweg“, Meldung vom 15.04.2020, abgerufen am 15.04.2020.







4 Kombiniertes Verkehr

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes sind die KV-Terminals in Deutschland weiterhin uneingeschränkt in Betrieb. Dies gilt nach Unternehmensangaben gleichsam für die ins Netzwerk der Kombiverkehr eingebundenen Terminals im europäischen Ausland.⁴ Laut einer Pressemitteilung des Hafens Hamburg Marketing e.V. wirkte sich die COVID-19-Pandemie unterschiedlich stark auf die KV-Terminals in Westdeutschland aus.⁵ Aufgrund eines rückläufigen Containeraufkommens sei die Anzahl der Zugverbindungen zwischen Hamburg und diversen westdeutschen Inlandterminals reduziert worden. Insgesamt liefen die Systeme der Hinterlandverkehre zwar reduziert, aber sehr stabil. Die Equipmentverfügbarkeit sei gegeben, ebenso die Möglichkeit der Zwischenlagerung in Pufferlagern. Nach Angaben von Hamburg Marketing e.V. sähen die westlichen Terminalstandorte dezent positiv in die Zukunft, vorrangig mit Blick auf den Import, und seien gut vorbereitet für etwaige kommende Mengenanstiege. Das Leistungsangebot von Unternehmen des Kombinierten Verkehrs, beispielsweise der Kombiverkehr GmbH & Co KG, besteht größtenteils in unverändert Form fort; ausreichend Kapazitäten bestünden auf fast allen Verbindungen.⁶ Nach Angaben von Marktteilnehmern wurden über das verlängerte Osterwochenende diverse Sonderfahrten durchgeführt.

Aktuelle Lage-
beschreibung

Aufgrund der COVID-19-Pandemie erfolgt weiterhin vielerorts eine weitestgehend papierlose, kontaktfreie Auftragsabwicklung, mithin eine kontaktlose 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, z.B. bei der Eingangskontrolle. Um den Terminalbetrieb weiterhin sicherstellen zu können, bitten viele Terminalbetreiber darum, Ladeeinheiten im Empfang schnellstmöglich abzuholen bzw. die Möglichkeit der Abstellung allenfalls zeitweise und nicht dauerhaft in Anspruch zu nehmen.

KV-Terminals,
COVID-19-
Maßnahmen

⁴ Siehe Kombiverkehr GmbH & Co KG. (2020): „Fahrplan-Sonderregelung Ostern, Kapazitäten auf fast allen Verbindungen vorhanden“, Pressemitteilung vom 09.04.2020, abgerufen am 15.04.2020

⁵ Siehe hierzu und im Folgenden Hafens Hamburg Marketing e.V. (2020): „Auswirkungen der Coronakrise treffen Inlandterminals unterschiedlich stark“, Pressemitteilung vom 07.04.2020, abgerufen am 15.04.2020

⁶ Siehe Kombiverkehr GmbH & Co KG. (2020): „Fahrplan-Sonderregelung Ostern, Kapazitäten auf fast allen Verbindungen vorhanden“, Pressemitteilung vom 09.04.2020, abgerufen am 15.04.2020

5 Binnenschifffahrt

Die Corona-Krise und der daraus resultierende konjunkturelle Abschwung vieler bedeutender Wirtschaftsbereiche in Deutschland und Europa hinterlässt immer deutlichere Spuren in der Binnenschifffahrt. In der Tankschifffahrt bedingt das deutlich zurückgegangene Verkehrsaufkommen auf der Straße und im Flugverkehr niedrigere Verbrauchsmengen von Diesel, Benzin und Kerosin und damit Transportrückgänge bei diesen Kraftstoffen. Jedoch bewegt sich die Nachfrage nach Heizöltransporten zurzeit noch auf konstantem Niveau. In der Trockengüterschifffahrt gehen die Transportmengen teilweise deutlich zurück. Insbesondere durch die Produktionsrückgänge in der Automotive-Branche sind die Stahltransporte weiterhin rückläufig. Für Transporte von landwirtschaftlichen Produkten, beispielsweise Getreide, Düngemitteln sowie Holzwaren besteht nach wie vor eine saisonübliche Nachfrage. Im Containerverkehr liegen zurzeit noch Exportaufträge hauptsächlich über die ARA-Häfen vor, jedoch könnte es nach Einschätzung von Marktteilnehmern im Mai 2020 zu einem Einbruch kommen. Der Import ist momentan auf niedrigem Niveau stabil. Derzeit ist noch unklar, ob im Laufe des Monats Mai Importe speziell aus China dieses Niveau wieder anheben können. Die meisten befragten Unternehmen sind aktuell nicht von Einschränkungen im grenzüberschreitenden Verkehr betroffen. Jedoch wurde angemerkt, dass Leercontainer im internationalen Verkehr fehlten.

Entwicklung der
Beförderungsmenge

Die Auftragsrückgänge am Markt führen zu einem immer größer werdenden Überangebot an Schiffsraum. In der Folge gehen die Frachtraten deutlich zurück. Die befragten Unternehmen befürchten, dass sich dadurch die Ertragslage weiter verschlechtern werde. Insbesondere große Binnenschiffe und Koppelverbände verfügten nach Angaben von Marktteilnehmern nur über niedrige Auslastungsgrade. Nach Aussagen befragter Binnenschiffsunternehmen sollte der Auslastungsgrad der Binnenschiffe zu dieser Jahreszeit zwischen 80 % und 100 % liegen. Durch die Krise wird bei einigen der befragten Unternehmen dieser Grad der Auslastung zum Teil deutlich unterschritten. Insbesondere Partikuliere müssten nach Einschätzung von Befragten mit erheblichen Einbußen rechnen, falls der „shut-down“ trotz beantragter Hilfskredite noch längere Zeit anhalten sollte. Befrachtungsunternehmen mit finanzstarken Mutterkonzernen im Hintergrund verfügen hingegen über deutlich größere Liquiditätsreserven, so dass von drohenden Insolvenzen in diesen Fällen derzeit eher nicht auszugehen ist.

Liquiditäts- und
Ertragslage

Für die Befragten ist es aktuell sehr schwierig, ihre Geschäftserwartungen für die nächsten 3 Monate vorherzusagen. Dies sei letztlich eng verbunden mit der Dauer des Fortbestands der Regulierungsmaßnahmen der Bundesregierung sowie der benachbarten Staaten. Einige befragte Unternehmen gaben an, dass sie zwischenzeitlich die Fahrzeit ihrer Binnenschiffe reduziert, teilweise Binnenschiffe ganz aus der Fahrt genommen hätten.

Geschäftserwartung

Die befragten Unternehmen berichteten, dass es bei der Einreise des Bordpersonals nach Deutschland zu längeren Verzögerungen kommen könne. Dadurch könnten Probleme bei der weiteren Personalplanung und Verspätungen bei den Lieferungen entstehen. Teilweise befände sich Personal in deren Heimatländern in Quarantäne. Durch die große Flexibilität der Beschäftigten könnten die Auswirkungen meistens noch ausgeglichen werden. In diesem Zusammenhang wurde gefordert, die geltende Arbeitszeitverordnung für Krisenzeiten auszudehnen. Gleichwohl müsse damit gerechnet werden, dass mit zunehmender Dauer der Corona-Krise immer häufiger Personalengpässe aufträten.

Personalsituation

Weiterbildungsmaßnahmen in den befragten Unternehmen finden zurzeit nicht statt und wurden zunächst in die 2. Jahreshälfte verschoben. Die meisten befragten Unternehmen gaben hierzu an, dass dies bisher noch keine Auswirkungen auf die Beantragung bzw. Verlängerung von Berechtigungen (z.B. Fahrpatente) habe.

Fort- und Weiterbildung

Aktuelle Herausforderungen erwachsen den befragten Binnenschiffsunternehmen hauptsächlich aus der wirtschaftlichen Lage. Die schlechter werdende Auftrags- und Beschäftigungslage führe zu signifikanten Umsatzeinbrüchen und einer zum Teil deutlichen Verschlechterung der Ertragslage. Dies könne zu einem Beschäftigtenabbau in der Binnenschifffahrt führen. Generell sei es fast unmöglich, eine zuverlässige Prognose zur Länge und Intensität der Krise und zu den damit verbundenen Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt abzugeben. Die befragten Unternehmen hoffen, dass der „shut-down“ der deutschen und europäischen Wirtschaft bald vorüber sei und sich die Planungssicherheit nachhaltig verbessere. Bei der Beförderung von Containern könne die Unpaarigkeit von Verkehren (beladen/unbeladen) zu einem Problem führen. Als weitere Herausforderungen wurden die Reiseeinschränkungen bzw. Quarantänebestimmungen einzelner Länder sowie die Gesundheit der Beschäftigten benannt.

Aktuelle Herausforderungen

Nach wie vor ist für die befragten Unternehmen die Aufrechterhaltung der Wasserstraßeninfrastruktur von größter Bedeutung. Insbesondere die ohnehin gekürzten Betriebszeiten der Schleusen seien unbedingt aufrecht zu erhalten.

Themen von aktueller Bedeutung

6 Seeverkehr

Die großen deutschen Seehäfen 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 sind. 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. Nach Angaben von Marktteilnehmern stauten sich auf den Terminals im Hamburg Hafen allerdings zum Teil Container, weil die Empfänger ihren Betrieb vorübergehend geschlossen hätten und deshalb Container zum Teil nicht abnehmen. Nur in Einzelfällen wurde von Verzögerungen bei der Abfertigung aufgrund implementierter Hygiene- und Verhaltensmaßnahmen zum Schutz vor einer Covid-19-Erkrankung berichtet.

Funktionsfähigkeit der Seehäfen

Dessen ungeachtet weist der Containerumschlag angesichts geringerer Produktionsmengen nach Angaben der Häfen insgesamt starke Rückgänge auf. Besonders betroffen von Volumeneinbußen sind nach Angaben des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe e.V. des Weiteren Umschläge von Stückgütern und Fahrzeugen sowie der Fährverkehr und die Abfertigung von Kreuzfahrtschiffen.⁷ Aktuelle Schätzungen von Rückgängen lägen danach im zweistelligen Prozentbereich, je nach Ladungsart und Standort. 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.

Güterumschlag

Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Krise sind omnipräsent. Die Bremer Lagerhaus-Gesellschaft AG teilte in einer Ad hoc-Meldung vom 14.04.2020 mit, dass sie für das Ergebnis der BLG Logistics Group AG & Co. KG nach aktuellem Kenntnisstand und unter Berücksichtigung eines im Vergleich zum Vorjahr schwachen Jahresauftakts in ihrer Prognose für das Geschäftsjahr 2020 davon ausgehe, dass Umsatz und Ergebnis stark unter den im Vorjahr erreichten Werten liegen werden.⁸ Die Hamburger Hafen und Logistik AG hatte bereits per Ad hoc-Mitteilung vom 20.03.2020 mitgeteilt, dass sie unter Berücksichtigung eines im Vergleich zum Vorjahr schwachen Jahresauftakts in ihrer Prognose für das Geschäftsjahr 2020 davon ausgehe, dass Umsatz und operatives Ergebnis (EBIT) stark unter den im Vorjahr erreichten Werten liegen werden.⁹ Primäre Ursachen hierfür seien mögliche, temporär starke Rückgänge von Containerumschlag und -

Wirtschaftliche Auswirkungen

⁷ Siehe hierzu und im Folgenden Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS): Covid-19, Aktuelle Information der Hafengewirtschaft vom 12.3.2020.

⁸ Siehe hierzu BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT AG: Starke Auswirkungen des Corona-Virus auf das Ergebnis erwartet.

⁹ Siehe hierzu und im Folgenden Hamburger Hafen und Logistik AG: Ad hoc: Starke Auswirkungen des Corona-Virus auf Umsatz und Ergebnis erwartet. Ad hoc-Mitteilung vom 20.03.2020.

transport. Beide Gesellschaften gehen davon aus, dass die Liquidität trotz Corona-Pandemie induzierter Belastungen ausreiche, um den fälligen Zahlungsverpflichtungen nachzukommen.

Nach Aussagen des Verbands Deutscher Reeder sei insbesondere für deutsche Unternehmen die sinkende Tonnagenachfrage bei der Vercharterung von Containerschiffen spürbar.¹⁰ Noch stärker fielen wahrscheinlich die Charraten, von denen gerade deutsche Unternehmen vielfach abhängig seien. Viele Containerschiffe lägen bereits auf, Tendenz steigend. Nach Presseangaben verzeichneten Mietpreise (Charerraten) für bestimmte Frachtschiffe in den vergangenen Wochen regional bereits starke Turbulenzen.¹¹ Der viel beachtete sogenannte Baltic Dry Index, der die Raten für Massengut wie Kohle, Eisenerz oder Getreide zusammenfasst, befindet sich danach auf dem niedrigsten Niveau seit Jahren. Nach Angaben von Deutschlands größter Containerreederei Hapag-Lloyd würden die globalen Containertransportmengen nach einem ordentlichen Start in das Jahr 2020 nun durch die Corona-Krise beeinflusst, die genauen Auswirkungen ließen sich aber derzeit noch nicht bestimmen.¹² Hapag-Lloyd erwartet jedoch, dass in den kommenden Monaten möglicherweise Anpassungen bei den bereitgestellten Transportkapazitäten vorgenommen werden müssen, um einer geringeren Nachfrage entgegenzuwirken, und sich die Corona-Krise zumindest auf die Ergebnisentwicklung des ersten Halbjahres 2020 auswirken werde. Unterdessen hat die Kühne Holding AG Ende März 2020 ihren Anteil an Hapag-Lloyd planmäßig auf 30 Prozent erhöht.

Charerraten

Nach Angaben des Verbands Deutscher Reeder hätten die weltweite Containerschiffahrt, aber auch die Bulker- und Tankschiffahrt, derzeit zudem mit hohen organisatorischen Herausforderungen zu kämpfen.¹³ So erließen immer mehr Häfen auf allen Kontinenten Restriktionen für Schiffsanläufe – darunter etwa eine 14-tägige Quarantäne auf Reede, bevor ein Schiff festmachen dürfe. Die nötigen Crew-Wechsel, um Seeleute an Bord nach teils monatelangem Einsatz auszutauschen, seien so erschwert worden, dass einzelne Reedereien darauf vorerst ganz verzichteten.

Organisatorische Herausforderungen

Nach Angaben des Verbands Deutscher Reeder leiden Fährreedereien zu den nord- und ostfriesischen Inseln, aber auch zu den Ostseeinseln erheblich unter den im Zuge der

Inselverkehre

¹⁰ Siehe hierzu und im Folgenden Verband Deutscher Reeder: Versorgung der Inseln: Fährschiffahrt vor enormen Herausforderungen, Pressemitteilung vom 26.3.2020.

¹¹ Siehe hierzu u.a. Frankfurter Allgemeine Zeitung: Coronavirus lähmt Schiffahrt, Artikel vom 26.2.2020, unter: <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/coronavirus-deutsche-schiffahrt-bekommt-folgen-zu-spueren-16652812.html>, abgerufen am 16.04.2020.

¹² Siehe hierzu und im Folgenden Hapag-Lloyd: Hapag-Lloyd erzielt deutlich verbessertes Konzernergebnis in 2019, Pressemitteilung vom 20. März 2020.

¹³ Siehe hierzu und im Folgenden Verband Deutscher Reeder: Versorgung der Inseln: Fährschiffahrt vor enormen Herausforderungen, Pressemitteilung vom 26.3.2020.

Corona-Krise verfügten staatlichen Beschränkungen.¹⁴ Die Verbindungen seien wegen fehlender Passagiere auf ein Minimum reduziert worden, der Güterverkehr mangels Nachfrage auf den Inseln eingebrochen. Betroffene Unternehmen, deren Geschäft vergleichsweise personalintensiv sei, hätten weite Teile der Belegschaft in Kurzarbeit geschickt; einigen der meist kleineren und mittelständischen Reedereien drohten bereits in Kürze Liquiditätsprobleme. Noch dramatischer stelle sich die Lage bei Ausflugschiffen dar, deren Geschäft ganz ruhe. Jenseits dessen lägen weltweit derzeit fast alle Kreuzfahrtschiffe vor Anker, darunter auch von deutschen Unternehmen.

Die Entwicklung der internationalen Fährverkehre in den großen deutschen Ostseehäfen stellt sich aktuell wie folgt dar:

Internationale Fährverkehre

- Mit Stand vom 16.04.2020 laufen bei der Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) nach eigenen Angaben die Fährverkehre von und nach Finnland, Schweden, Lettland und Russland mit einigen Ausnahmen wie gewohnt.¹⁵ Die Mengen seien aber zum Teil spürbar rückläufig. Forstprodukte liefen gut; Neufahrzeuge würden hingegen momentan mangels Zulauf nicht verschifft. Der Passagierverkehr von und nach Schweden und Finnland sei nahezu zum Erliegen gekommen; es gäbe Grenzkontrollen. Die Schiffe der Lettland-Verbindung nähmen aufgrund einer Entscheidung der lettischen Behörden aktuell keine Passagiere mit. Im Warenladungsverkehr fertige die LHG alle Transporteinheiten wie gewohnt ab; bestätigte Covid-19-Fälle unter den Beschäftigten gebe es bislang nicht.
- Nach Angaben des Hafens Kiel fänden Fährabfahrten der Reedereien DFDS und SCA Logistics zurzeit planmäßig statt.¹⁶ Stena Line verkehre bis Ende Mai sonntags bis freitags mit geänderten Abfahrtszeiten, die Samstagsabfahrt entfalle vorerst. Auf der Route Kiel-Oslo verkehre die RoRo-Fähre „Color Carrier“ der Reederei Color Line fahrplanmäßig, Abfahrten der "Color Fantasy" und "Color Magic" seien zurzeit ausgesetzt. Kreuzfahrten seien im Kieler Hafen zunächst bis Ende April 2020 ausgesetzt.
- Auf den beiden Routen Puttgarden-Rødby und Rostock-Gedser fährt Scandlines weiterhin planmäßig.¹⁷

Als positive Zeichen für die internationale Handelsschifffahrt wird vor allem die Wiederaufnahme der Produktion von Exportgütern in China gewertet, in Folge derer sich der sehr

China

¹⁴ Siehe hierzu und im Folgenden Verband Deutscher Reeder: Versorgung der Inseln: Fährschifffahrt vor enormen Herausforderungen, Pressemitteilung vom 26.3.2020.

¹⁵ Siehe hierzu und im Folgenden Lübecker Hafen-Gesellschaft: Wie ist die Lage im Hafen? unter: <https://www.lhg.com/index.php?id=4>, abgerufen am 16.04.2020.

¹⁶ Siehe hierzu und im Folgenden Port of Kiel: Wichtige Information zu Abfahrten von Fähr- und Kreuzfahrtschiffen, unter: <https://www.portofkiel.com/home.html>, abgerufen am 16.04.2020.

¹⁷ Siehe Scandlines: Scandlines fährt weiterhin auf Puttgarden-Rødby und Rostock-Gedser, Pressemitteilung vom 17.03.2020.

bedeutsame containerisierte Warenverkehr zwischen Asien und Europa wieder stabilisieren könnte. So erreichte der Containerumschlag im weltweit führenden Hafen in Shanghai nach Informationen, die vom Hafen Hamburg veröffentlicht wurden, Ende März 2020 beinahe wieder sein Normalniveau.¹⁸ Danach meldete 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 wieder rund 90 Prozent des normalen Niveaus. Andere chinesische Häfen, u. a. Tianjin, der größte Hafen Nordchinas und Haupthafen der Region Peking, haben beim Güterumschlag zwischenzeitlich ebenfalls wieder ihr Vorkrisenniveau erreicht.¹⁹

¹⁸ Siehe hierzu und im Folgenden Hafen Hamburg Marketing e.V.: Shanghai: Containerumschlag bei nahe auf Normalniveau, Meldung vom 31.3.2020, unter: <https://www.hafen-hamburg.de/de/news/shanghai-containerumschlag-beinahe-auf-normalniveau--36737>, abgerufen am 16.04.2020.

¹⁹ Siehe Hafen Hamburg Marketing e.V.: Shanghai: Hoher Umschlag in chinesischen Häfen, Meldung vom 07.04.2020, unter: <https://www.hafen-hamburg.de/de/news/shanghai-hoher-umschlag-in-chinesischen-haefen---36759>, abgerufen am 16.04.2020.

7 Luftverkehr²⁰

Flugverbindungen

Nach jüngsten Meldungen des Flugplan-Datenbankbetreibers OAG hatte sich das Angebot von Linienflügen am 13. April gegenüber dem Vorjahreszeitraum weltweit um 64,1 % reduziert. Der Wert der Vorwoche am 06. April lag bei -59,2 %. Innerhalb von Europa gingen die Flüge u.a. in Italien um 92,2 %, in Spanien um 94,2 %, in Deutschland um 92,5 % (Vorwoche -92,6 %) und in Frankreich um 92,1 % zurück. Die Zahl der Fluggäste in Deutschland ist in der Woche vom 30. März bis 05. April 2020 laut Flughafenverband ADV um 98 % eingebrochen und wird mit dem Ende der Rückholflüge beinahe zum Erliegen kommen. Auf dem chinesischen Markt stellte sich heraus, dass die Kapazitäten im Vergleich zur Vorwoche um 7,2 % gestiegen sind.

Aktuell planen weltweit 590 Fluggesellschaften internationale Flüge. Dies sind 25 % weniger als noch vor 12 Wochen. Für die nächste Woche wird eine Kapazität von weniger als 30 Millionen wöchentlichen Sitzen weltweit prognostiziert. Marktteilnehmer erwarten, dass damit der Tiefpunkt erreicht sein wird und in der Zeit danach die weltweiten Kapazitäten wieder wachsen könnten.

Luftfracht

Um den Verlust von Frachtkapazitäten in Passagiermaschinen („Belly-Fracht“) auszugleichen, setzen verschiedene Luftverkehrsunternehmen Passagiermaschinen zur ausschließlichen Luftfrachtbeförderung ein. Zur weiteren Kapazitätssteigerung entfernen sie im Einzelfall die Sitzreihen aus den Kabinen. So hat Lufthansa Cargo hierzu mit dem Umbau von vier Passagiermaschinen begonnen. Lufthansa Cargo führt seit Ostern 35 wöchentliche Flüge mit Passagiermaschinen zur ausschließlichen Güterbeförderung durch. Durch die zusätzliche Beladung des Kabinenraums steht pro Flug eine durchschnittliche Frachtkapazität von rund je 30 Tonnen zur Verfügung. Im Einzelnen werden mit den Passagiermaschinen zwei tägliche Verbindungen zwischen Frankfurt und Schanghai sowie eine tägliche Verbindung nach Peking angeboten. Weiter bestehen je eine tägliche Verbindung zwischen München und Peking sowie zwischen München und Schanghai. Einer der täglichen Flüge von Schanghai nach Deutschland dient im Auftrag der Bundesregierung als „Luftbrücke“ für den Transport von medizinischer Ausrüstung und Schutzkleidung nach Deutschland. Emirates hat am 06. April den Flugverkehr auf ausgewählten Strecken u.a. nach Frankfurt wieder aufgenommen. Bedingt dadurch erhöht sich auch das Frachtaufkommen geringfügig entsprechend der Möglichkeit der Beförderung von Belly-Fracht.

²⁰ Quellen: OAG, Handelsblatt, Airliners, DB Schenker, Lufthansa Cargo, LT Manager, Flughafen München, Verkehrs Rundschau, Die Welt.

Der chinesische Markt normalisiert sich, ausgenommen hiervon ist jedoch immer noch die Region Wuhan. Auch Südafrika hat seine Beschränkungen für Frachtflüge aufgehoben. Die großen Luftfracht-Spediteure berichten von einer großen Nachfrage. Im Einzelfall ersetzen sie weggefallene Belly-Frachtkapazitäten durch Charterflüge mit Frachtflugzeugen. Insgesamt reichen die erhöhten Frachtkapazitäten jedoch nicht aus, die weggefallenen Belly-Kapazitäten auszugleichen.

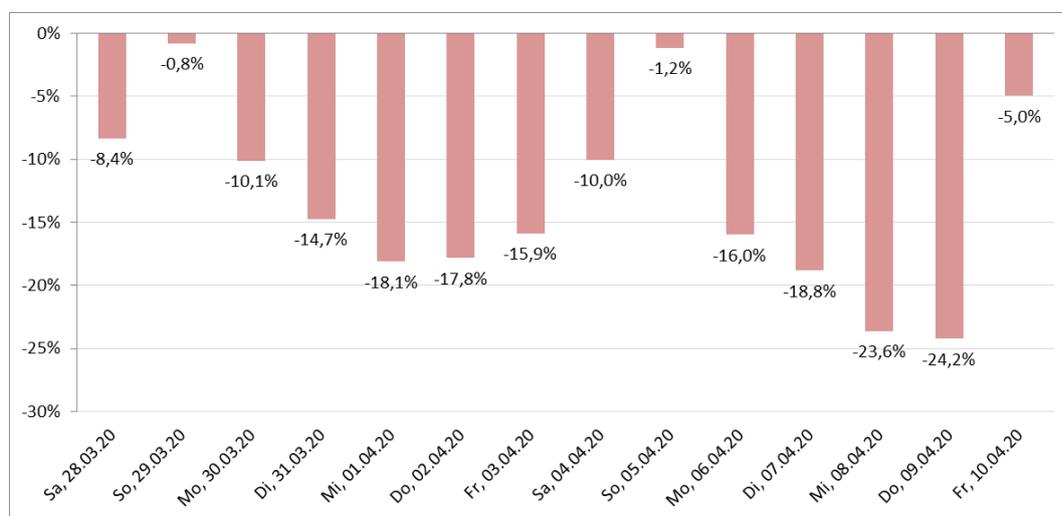
Der Flughafen München meldet für das 1. Quartal 2020 einen Rückgang im Frachtgeschäft um 15 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Der Flughafen Frankfurt als größter Frachtflughafen in Deutschland hatte in der Woche vom 06.04.2020 bis 12.04.2020 einen Rückgang von 17 % beim Frachtaufkommen zu verzeichnen.

8 Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG)²¹

Wocheninformation KW 15 – Update – 15.04.2020

Veränderungen gegenüber Vorkrisenniveau (bereinigte Werte)

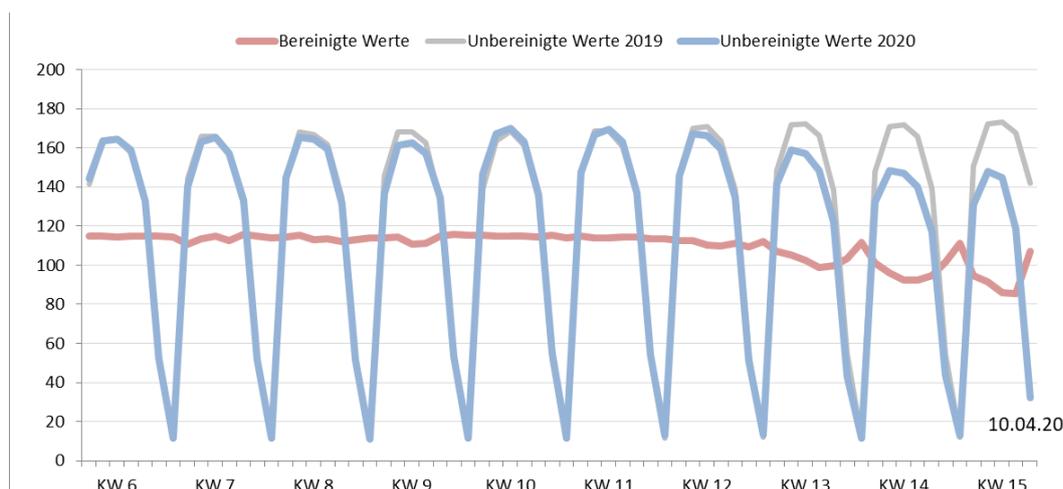
Der Lkw-Mautfahrleistungsindex zeichnet die Entwicklung des mautpflichtigen Straßengüterverkehrs nach und kann Auswirkungen der Corona-Krise auf den Straßengüterverkehr aufzeigen. In der Abbildung sind die Veränderungen am aktuellen Rand gegenüber dem Vorkrisenniveau (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020) dargestellt. Seit dem 23.03.2020 werden ungewöhnlich starke Rückgänge mit zunehmender Tendenz verzeichnet, die auf stärker werdende Effekte der Corona-Krise auf den Lkw-Verkehr hindeuten. Die Rückgänge fallen an Werktagen deutlich stärker aus als an Sonn- und Feiertagen (Lockerungen der Fahrverbote an Sonn- und Feiertagen). Für den aktuellsten Wert (10.04.2020) beträgt der bereinigte Lkw-Maut-Fahrleistungsindex 107,1. Dies entspricht einer Abnahme des Indexwert von -5,0 % gegenüber dem Vorkrisenniveau.



10-Wochen-Betrachtung (bereinigte und unbereinigte Werte)

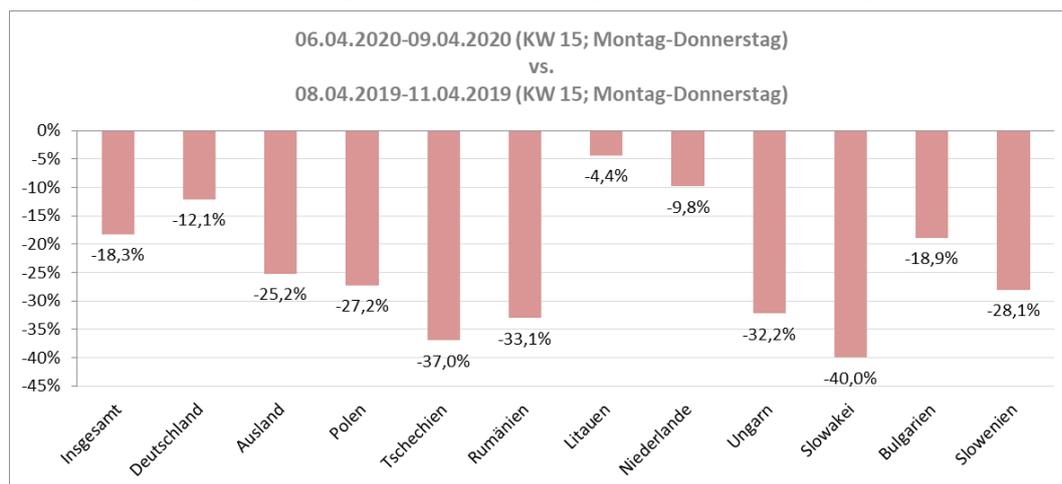
In den Kalenderwochen 6 bis 12 waren keine ungewöhnlichen Abweichungen in den Wochenverläufen erkennbar. Ab der Kalenderwoche 13 (ab 23.03.2020) deuten die Werte auf Effekte der Corona-Krise auf den Lkw-Verkehr hin, die sich in den Kalenderwochen 14 und 15 verstärken. Der am 09.04.2020 berechnete bereinigte Wert von 85,3 (revidierter Wert) ist der niedrigste der letzten 10 Wochen. Die unbereinigten Werte zeigen den wöchentlichen Verlauf für die Jahre 2020 und 2019 mit jeweils Höchstwerten in der Wochenmitte und Niedrigwerten am Wochenende. Gegenüber dem Vorjahr nehmen die Fahrleistungen an Werktagen zur Wochenmitte spürbar ab. Die starke Abnahme der unbereinigten Werte in der Kalenderwoche 15 ist in Teilen auf kalendarische und saisonale Effekte (Karwoche, insb. Gründonnerstag und Karfreitag) zurückzuführen.

²¹ Originalwerte durch BAG. Bereinigungsverfahren durch Bundesbank. Veröffentlichung durch StBA.



Vorjahresveränderungen differenziert nach Herkunftsländern (unbereinigte Werte)

Die negativen Effekte betreffen nicht-deutsche Lkw-Verkehre stärker als deutsche Lkw-Verkehre. Während der Rückgang des unbereinigten Lkw-Maut-Fahrleistungsindex gegenüber den Vorjahreswerten für die deutschen Lkw in der 15. Kalenderwoche (Montag bis Donnerstag) durchschnittlich -12,1 % beträgt, ist der Rückgang bei den ausländischen Lkw mit -25,2 % ungleich stärker. Die stärksten Rückgänge verzeichnen Lkw aus der Slowakei (-40,0%), Tschechien (-37,0 %), Rumänien (-33,1 %) und Ungarn (-32,2 %). Saisonale Effekte (Karwoche) sind in den unbereinigten Werten nicht herausgerechnet. Es wurden lediglich Werktagen mit Werktagen verglichen (ohne Karfreitag).



Lkw-Maut-Fahrleistungsindex - Methodische Erläuterungen / Hintergrundinformationen

Unbereinigter Lkw-Maut-Fahrleistungsindex - Eigenentwicklung des BAG

Das BAG hat sein im Jahr 2017 entwickelte Verfahren zur Erstellung eines monatlichen Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (LMF-Index) aus digitalen Mautdaten jetzt um tagesbezogene Analysen ergänzt. Hiermit wird ein Monitoring der Entwicklung des Lkw-Verkehrs während der Corona-Krise mit einer Verzögerung von nur fünf Tagen möglich. Beim unbereinigten LMF-Index handelt es sich um einen Indexwert (Basisjahr 2015), der auf den Fahrleistungen von Lkw mit mindestens vier Achsen auf Bundesautobahnen basiert. Hierdurch können durch Erweiterung der Mautpflicht (Straßennetz und Fahrzeuge) verursachte Änderungen ausgeblendet werden. Aktuell bildet der Index rd. 75 % der mautpflichtigen Fahrleistungen ab.

- ➔ Bei der Interpretation des unbereinigten LMF-Index ist insbesondere zu beachten, dass die Fahrleistungen für jeden Tag unverändert in den Index eingehen. Dadurch sind Schwankungen bedingt durch Wochenenden, Feiertage, Ferien usw. deutlich sichtbar. Der unbereinigte Indexwert für den Freitag der 15. KW 2019 (12.4.20 = normaler Arbeitstag) ist daher aber nur sehr eingeschränkt mit dem Freitag der 15. KW 2020 (19.4.20 = Karfreitag) vergleichbar.

Bereinigter Lkw-Maut-Fahrleistungsindex - Kooperation zwischen Statistischem Bundesamt, Bundesbank und BAG

Schon der monatliche LMF-Index ist aktueller als alle Konjunkturdaten der amtlichen Statistik. Bereits im Jahr 2017 entstand eine Kooperation zwischen BAG und dem Statistischen Bundesamt (StBA), um Kalender- und Saisoneffekte zu berücksichtigen und die so bereinigten Daten für die Konjunkturbeobachtung besser verwertbar zu machen. Seit Dezember 2019 werden die unbereinigten und bereinigten Indizes vom StBA veröffentlicht. Das Projekt gilt in der amtlichen Statistik als ein Musterprojekt der Verwaltungsdatennutzung und überbehördlichen Zusammenarbeit. Weitere Hintergrundinformationen finden sich im gemeinsam vom StBA und BAG verfassten Aufsatz „Digitale Prozessdaten aus der Lkw-Mauterhebung – neuer Baustein der amtlichen Konjunkturstatistiken“ in der Ausgabe 6/2018 des Wissenschaftsmagazins WISTA des Statistischen Bundesamtes:

https://www.destatis.de/GPStatistik/servlets/MCRFileNodeServlet/DEAusgabe_derivate_00001641/Wista_6_2018.pdf

In der Corona-Krise werden noch aktuellere Ergebnisse nachgefragt, insbesondere auch als Baustein für die Konjunkturbeobachtung. Das BAG hat mit der Bundesbank und dem

StBA vereinbart, die Daten täglich zu erstellen, zu bereinigen und auf den Internetseiten des StBA zu veröffentlichen. Für tagesbezogene Bereinigungen gibt es weltweit keine Blaupause, die Ergebnisse sind daher experimentell. Die Bundesbank wird hierzu in Kürze eine Methodenbeschreibung anbieten.

- ➔ Bei der Interpretation des bereinigten LMF-Index ist zu berücksichtigen, dass durch Wochenenden, Feiertage, Ferien usw. verursachte Effekte herausgerechnet werden. Damit sind die Niveauunterschiede der Fahrleistungen an einzelnen Wochentage nicht mehr erkennbar, also z.B. dass an einem Sonntag regelmäßig viel weniger gefahren wird als an Arbeitstagen. Vereinfacht ausgedrückt bedeutet dies, dass z.B. ein Sonntag im März mit den entsprechenden Sonntagen im März der Vorjahre verglichen wird.

9 Arbeitsmarktsituation

Die nachstehenden Tabellen erhalten aktuelle Angaben der Bundesagentur für Arbeit zur Kurzarbeit²² 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 9.1). 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 9.2).

Kurzarbeit

Tabelle 9.1: 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).

²² 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.

Tabelle 9.2: 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).

Die nachstehenden Tabellen erhalten aktuelle Angaben der Bundesagentur für Arbeit zur Arbeitsmarktlage in der Verkehrs- und Logistikwirtschaft. Danach zeigten sich in den Berufshauptgruppen „Verkehr und Logistik“ (Tabelle 9.3) sowie „Führung von Fahrzeug- u. Transportgeräten“ (Tabelle 9.4) im März 2020 im Vergleich zum März 2019 Zunahmen bei den Arbeitslosen und Arbeitsuchenden sowie eine deutliche Abnahme bei den gemeldeten offenen Stellen. In der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik“ zeigte sich im Vergleichszeitraum der höchste absolute Anstieg der Arbeitslosen bei den Berufen der Lagerwirtschaft (5131), gefolgt von Speditions- und Logistikkauleuten (5162). Die Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ verzeichnete im März 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum einen Anstieg der Arbeitslosen um rund 2,9 Prozent; die Anzahl der gemeldeten Arbeitsstellen sank um rund 21,0 Prozent.

Arbeitslose, Arbeitsuchende, gemeldete Stellen

Tabelle 9.3: Arbeitslose, Arbeitsuchende und gemeldete Arbeitsstellen für die Berufshauptgruppe „Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführung)“ (Berufe nach der Klassifikation der Berufe 2010 (KldB 2010))

Berufshauptgruppe	Berufgruppe	Berufsuntergruppe	Arbeitslose		Arbeitsuchende ¹⁾			Gemeldete Arbeitsstellen			
			Bestand						Bestand		
			März		Δ in %	März		Δ in %	März		Δ in %
			2020	2019		2020	2019		2020	2019	
51	Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführ.)		42.056	39.251	7,1	71.113	68.416	3,9	24.104	31.093	-22,5
511	Tech.Betrieb Eisenb.,Luft,Schiffsverkehr		916	916	0	1.603	1.647	-2,7	558	680	-17,9
5111	Berufe im technischen Eisenbahnbetrieb		60	44	x	122	80	52,5	94	145	-35,2
5112	Berufe technischer Luftverkehrsbetrieb		409	347	17,9	834	825	1,1	378	416	-9,1
5113	Berufe technisch. Schiffsverkehrsbetrieb		438	517	-15,3	631	728	-13,3	85	116	-26,7
5118	TechBetriebEisenb.Luft,Schiffsverk.(ssT)		8	8	x	14	14	x	-	-	x
512	Überwachung,WartungVerkehrsinfrastruktur		1.205	1.147	5,1	1.677	1.628	3	1.102	1.595	-30,9
5121	Straßen- und Tunnelwärter/innen		647	660	-2	862	878	-1,8	248	451	-45
5122	Überwach.,Wartung Eisenbahninfrastruktur		526	459	14,6	772	708	9	838	1.131	-25,9
5123	Berufe in der Flugsicherungstechnik		12	12	x	19	20	x	7	*	x
5124	Wasserstraßen- und Brückenwärter/innen		20	16	x	23	22	x	*	8	x
513	Lagerwirt.,Post,Zustellung,Güterumschlag		30.207	28.487	6	51.069	49.449	3,3	17.093	20.943	-18,4
5131	Berufe in der Lagerwirtschaft		27.174	25.602	6,1	45.714	44.180	3,5	16.102	18.475	-12,8
5132	Berufe für Post- und Zustelldienste		1.986	1.941	2,3	3.608	3.643	-1	732	2.131	-65,6
5133	Berufe im Güter- und Warenumschlag		171	148	15,5	261	245	6,5	28	63	x
5139	Aufsicht,Führung-Lagew.Zustell.Güterum.		876	796	10,1	1.486	1.381	7,6	231	274	-15,7
514	Servicekräfte im Personenverkehr		1.428	1.428	0	2.586	2.744	-5,8	719	1.230	-41,5
5141	Servicefachkräfte Straßen-,Schienenverk.		387	316	22,5	706	604	16,9	385	515	-25,2
5142	Servicefachkräfte im Luftverkehr		979	1.034	-5,3	1.772	2.015	-12,1	293	671	-56,3
5143	Servicefachkräfte im Schiffsverkehr		34	43	x	52	65	-20	4	9	x
5149	Aufsicht-Personenverkehr(Servicebereich)		28	35	x	56	60	-6,7	37	35	x
515	Überwachung u. Steuerung Verkehrsbetrieb		758	652	16,3	1.242	1.136	9,3	418	719	-41,9
5150	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (oS)		86	63	36,5	153	144	6,3	143	157	-8,9
5151	Berufe Überwachung Straßenverkehrsbetr.		9	8	x	15	13	x	13	4	x
51512	Überwach. Straßenverkehrsbetr.-Fachkraft		9	8	x	15	13	x	13	4	x
5152	Berufe Überwachung Eisenbahnverkehrsbetr		111	87	27,6	190	175	8,6	133	392	-66,1
5153	Berufe Überwachung Luftverkehrsbetrieb		129	102	26,5	224	193	16,1	57	44	x
5154	Berufe Überwachung Schiffsverkehrsbetr.		33	38	x	45	49	x	4	30	x
5158	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (ssT)		13	21	x	27	30	x	-	6	x
5159	Aufsicht,Führung-Überwach. Verkehrsbetr.		377	333	13,2	588	532	10,5	68	86	-20,9
516	Kaufleute - Verkehr und Logistik		7.542	6.621	13,9	12.936	11.812	9,5	4.214	5.926	-28,9
5161	Verkehrskaufleute		75	64	17,2	142	123	15,4	25	53	x
51613	Verkehrskaufleute - Spezialist		38	45	x	82	79	3,8	19	40	x
51614	Verkehrskaufleute - Experte		37	19	x	60	44	x	6	13	x
5162	Speditions- und Logistikkaufleute		5.318	4.693	13,3	9.276	8.519	8,9	3.383	4.846	-30,2
5163	Straßen- und Schienenverkehrskaufleute		845	841	0,5	1.352	1.304	3,7	621	785	-20,9
5164	Luftverkehrskaufleute		113	97	16,5	224	205	9,3	18	31	x
5165	Schiffahrtskaufleute		153	137	11,7	216	241	-10,4	33	30	x
5169	Führung-Verkehr,Logistik (kaufm.Bereich)		856	631	35,7	1.354	1.081	25,3	93	131	-29

1) Arbeitsuchende sind arbeitslose Arbeitsuchende und nicht-arbeitslose Arbeitsuchende.

Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

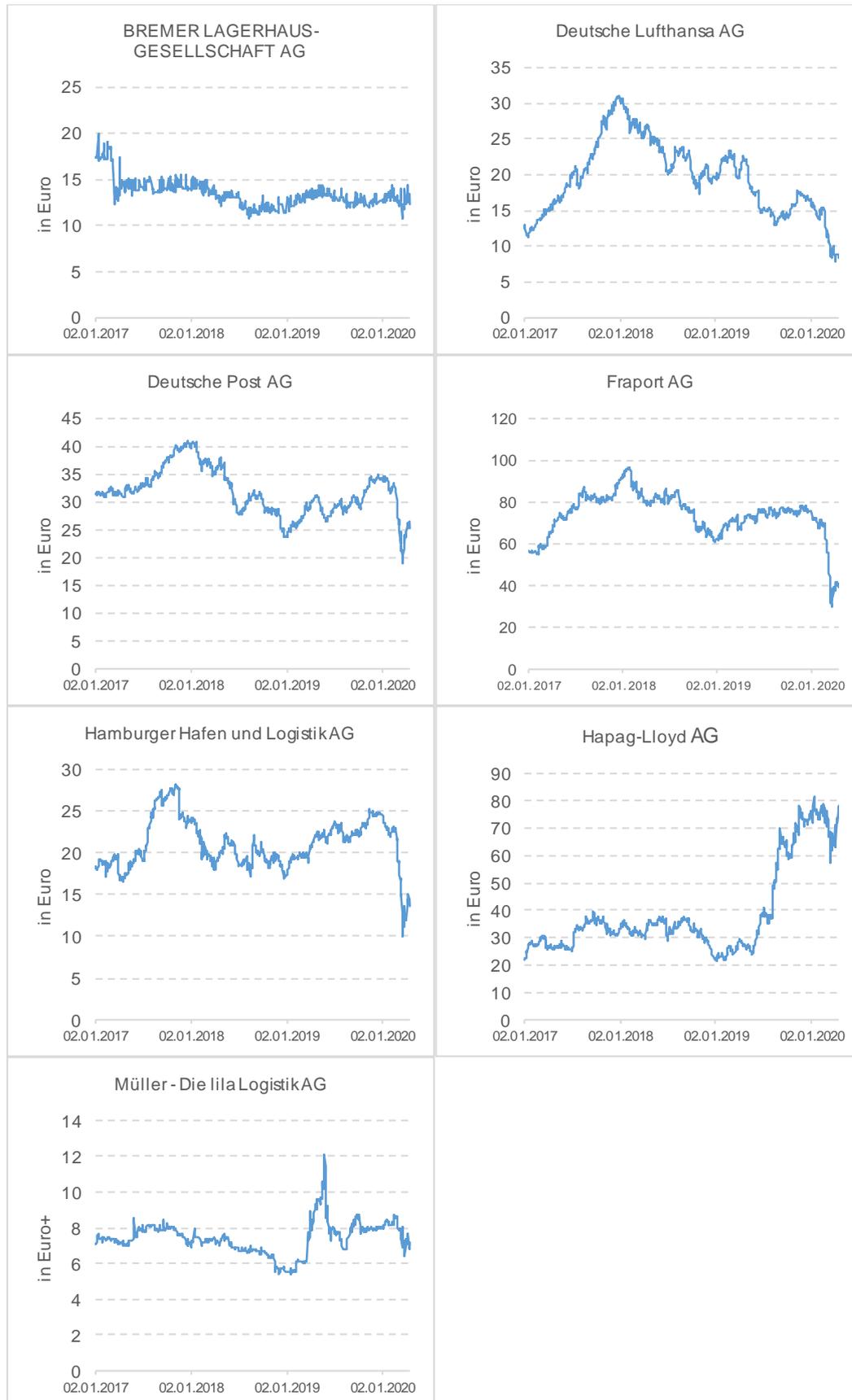
Tabelle 9.4: Arbeitslose, Arbeitsuchende und gemeldete Arbeitsstellen für die Berufshauptgruppe „Führer von Fahrzeug- und Transportgeräten“ (Berufe nach der Klassifikation der Berufe 2010 (KldB 2010))

Berufshauptgruppe	Arbeitslose		Arbeitsuchende ¹⁾				Gemeldete Arbeitsstellen			
	Bestand								Bestand	
	März		Δ in %	März		Δ in %	März		Δ in %	
	2020	2019		2020	2019		2020	2019		
52	Führer von Fahrzeug- u. Transportgeräten	93.701	91.028	2,9	161.656	158.005	2,3	26.312	33.289	-21
521	Fahrzeugführung im Straßenverkehr	86.024	82.648	4,1	150.879	146.473	3	22.395	28.473	-21,3
5211	Berufskraftfahrer(Personentransport/PKW)	5.092	4.837	5,3	12.729	12.615	0,9	1.169	1.362	-14,2
5212	Berufskraftfahrer (Güterverkehr/LKW)	22.892	21.750	5,3	36.516	35.465	3	13.694	18.496	-26
5213	Bus-, Straßenbahnfahrer/innen	4.399	4.116	6,9	8.736	8.192	6,6	3.103	3.573	-13,2
5218	Fahrzeugführer im Straßenverkehr(s.s.T.)	53.641	51.945	3,3	92.898	90.201	3	4.429	5.042	-12,2
522	Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr	375	309	21,4	870	649	34,1	1.039	1.527	-32
5220	Triebfahrzeugführer Eisenbahnverkehr(oS)	375	309	21,4	870	649	34,1	1.039	1.527	-32
523	Fahrzeugführung im Flugverkehr	257	279	-7,9	370	502	-26,3	18	28	x
5231	Piloten und Verkehrsflugzeugführer	237	256	-7,4	341	470	-27,4	15	26	x
5238	Fahrzeugführer im Flugverkehr (s.s.T.)	20	23	x	29	32	x	3	*	x
524	Fahrzeugführung im Schiffsverkehr	687	745	-7,8	981	1.049	-6,5	158	187	-15,5
5241	Nautische Schiffsoffiziere und Kapitäne	263	315	-16,5	476	534	-10,9	50	86	-41,9
5242	Schiffsführer Binnen-,Hafenverkehr	424	430	-1,4	505	515	-1,9	108	101	6,9
525	Bau- und Transportgeräteführung	6.358	7.047	-9,8	8.556	9.332	-8,3	2.702	3.074	-12,1
5251	Führer land-, forstwirtschaftl. Maschinen	919	1.154	-20,4	1.101	1.346	-18,2	166	184	-9,8
5252	Führer Erdbewegungs-,verwandte Maschinen	4.245	4.704	-9,8	5.668	6.240	-9,2	2.044	2.297	-11
5253	Kranführer, Bediener Hebeeinrichtungen	1.147	1.138	0,8	1.709	1.669	2,4	474	578	-18
5259	Aufsicht - Bau-, Transportgeräteführung	47	51	x	78	77	1,3	18	15	x

1) Arbeitsuchende sind arbeitslose Arbeitsuchende und nicht-arbeitslose Arbeitsuchende.

Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

10 Aktienkursentwicklung ausgewählter deutscher Unternehmen



Quelle: Deutsche Börse.



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: 17. 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
