



Bundesaamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt

- Wochenbericht KW 17 / 2020

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	3
2	Straßengüterverkehr.....	4
3	Schienengüterverkehr.....	11
4	Kombinierter Verkehr.....	16
5	Binnenschifffahrt	17
6	Seeverkehr	20
7	Luftverkehr.....	23
8	Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG).....	26
9	Mautpflichtige Grenzfahrten.....	30
10	Arbeitsmarktsituation.....	31
11	Aktienkursentwicklung ausgewählter deutscher Unternehmen.....	35

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 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 23.04.2020 vorliegen.

2 Straßengüterverkehr

Viele befragte Transportunternehmen verzeichnen weiterhin hohe Auftragsrückgänge infolge der Coronakrise. Laderaumkapazitäten stünden angesichts der niedrigen in- und ausländischen Nachfrage branchenübergreifend zur Verfügung. Befragte verspürten einen zunehmenden Wettbewerbsdruck. Die Frachtpreise am Spotmarkt seien weiterhin auf einem sehr niedrigen Niveau. Vielfach steige der Leerfahrtenanteil, insbesondere im Bereich der Rückladungsverkehre. Einzelne Befragte berichteten davon, dass sich die Auftragslage nach den Lockerungen seitens der Bundesregierung zu Beginn der Woche langsam erhole. Die Produktion in der Automobilindustrie würde schrittweise wiederaufgenommen. Allerdings seien weiterhin Engpässe seitens internationaler Zulieferer, insbesondere aus Fernost, registriert worden, die ein Wiederhochfahren der Produktion teilweise einschränkten. Die Mehrheit der befragten Unternehmen bewertet ihre Ertragslage aktuell als schlecht. Dennoch sehen sich aktuell nach wie vor viele Befragte nicht insolvenzgefährdet.

Aktuelle Lagebeschreibung

In der KEP-Branche berichten befragte Unternehmen weiterhin von einer gestiegenen Nachfrage nach Paktsendungen im Privatkundenbereich (B2C). Nachfragesteigerungen seien u.a. bei Sendungen von Gartenartikeln, Baumarktwaren, Fahrrädern, Elektrogeräten sowie Lebensmitteln registriert worden. Positiv angemerkt wurde eine zum Teil schnellere Auslieferung von B2C-Paketsendungen durch die geringere Verkehrsdichte in den Städten. Zudem sei vielfach bereits die Erstzustellung an Privatkunden erfolgreich. Nichtsdestotrotz käme es aufgrund von anhaltend hohen Paktsendungsvolumina stellenweise zu Verzögerungen bei der Auslieferung. Einschränkungen bestünden darüber hinaus bei internationalen Paketsendungen. Die Deutsche Post DHL Group informiert Geschäftskunden auf ihrer Webseite über aktuelle Kapazitätsengpässe in einigen Bereichen des Paketnetzwerkes und dadurch verursachte mögliche Verzögerungen bei der Abholung von Paketen bei Onlineshops.¹ Bei der Zustellung von Briefen innerhalb Deutschlands werden dagegen aktuell keine wesentlichen Einschränkungen verzeichnet. Nach Angaben der Bundesnetzagentur komme es derzeit zu erheblichen Verzögerungen bei der Bearbeitung von Anzeigen über die Aufnahme, Änderung und Beendigung des Betriebs nach dem § 36 Postgesetz.² Die Anzeigepflicht gilt u.a. für Subunternehmer, die Postdienstleistungen im Auftrag eines lizenzierten Postdienstleisters erbringen sowie für nicht lizenzierte KEP-Unternehmen. Im gewerblichen Bereich (B2B) sei nach Angaben der befragten Unternehmen die Nachfrage nach KEP-Sendungen weiterhin auf einem sehr niedrigen Niveau. Befragte Unternehmen, die auf B2B-Sendungen spezialisiert sei-

KEP-Branche

¹ Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Post DHL Group: Aktuelle Hinweise zum Coronavirus – Auswirkungen auf Versand und Zustellung durch Deutsche Post DHL, unter: <https://www.dhl.de/de/privatkunden/kampagnenseiten/coronavirus.html>, letzte Aktualisierung am 22.04.2020.

² Siehe hierzu und im Folgenden Bundesnetzagentur: Anzeigepflicht – Aktueller Hinweis, unter: https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/Post/Unternehmen_Institutionen/Anzeigepflicht/anzeigepflicht-node.html, zuletzt aufgerufen am 23.04.2020.

en, könnten nach eigenen Angaben nicht ohne Weiteres am Transportanstieg im B2C-Bereich teilhaben.

Viele befragte Unternehmen gaben an, dass die eigenen Geschäftsaussichten bedingt durch die Unsicherheit über den weiteren Verlauf der Krise aktuell die größte Herausforderung sei. In diesem Zusammenhang stellen sich befragte Unternehmen oftmals die Frage, ob und wann die schrittweisen Lockerungen der Beschränkungen zur wirtschaftlichen Regeneration führen wird. Nach wie vor verzeichnen viele befragte Unternehmen hohe Auftragsrückgänge. Mangels passender Angebote würden Rückladungsverkehre nicht selten leer gefahren. Vielfach könnten Befragte derzeit nicht wirtschaftliche Resultate erzielen. Die Sorge um die finanzielle Situation und die aktuelle Liquidität wächst. Befragte Unternehmen, die in der Regel keinen festen Kundenstamm bedienen, berichten aktuell von diversen Schwierigkeiten. Sie seien besonders von freien Kapazitäten am Markt, niedrigen Tagesfrachtraten und dem daraus resultierenden hohen Wettbewerbsdruck betroffen. Befragte befürchten, dass auf Sommer oder Herbst verschobene Zahlungsziele nicht eingehalten werden könnten. Einige sorgen sich, dass Hilfskredite knapp werden könnten. Andererseits wünschten sich Unternehmen mit knapp mehr als 50 Beschäftigten ebenso einen Anspruch auf Hilfskredite. Befragte Unternehmen mit hohen Auftragsrückgängen berichten nicht selten davon, rund 30 bis 40 Prozent ihrer Fahrer in Kurzarbeit geschickt zu haben; in Einzelfällen seien es sogar 80 bis 100 Prozent des Fahrpersonals gewesen. Fahrer in Kurzarbeit verspürten dabei einen relativ hohen Einkommensverlust, da übliche Spesenzahlungen, die über das Grundgehalt hinausgingen, ebenfalls wegfielen. In einigen Fällen sahen sich befragte Unternehmen aus wirtschaftlichen Gründen gezwungen, von ihren Fahrern den Abbau von Urlaubstagen zu verlangen. Dabei bestünde die Sorge, dass sich die ergriffenen Personalmaßnahmen auf die Mitarbeitermotivation und -bindung auswirken könnten. Trotz der unsicheren Aussichten beabsichtigen die Befragten in der Regel, das Fahrpersonal langfristig zu halten. Die Beschaffung von Masken, Desinfektionsmitteln und weiterer Schutzmittel, die teilweise von Kunden gefordert würden, sei nach Unternehmensangaben angesichts örtlicher Engpässe sowie zum Teil hoher Preisen problematisch.

Aktuelle Herausforderungen

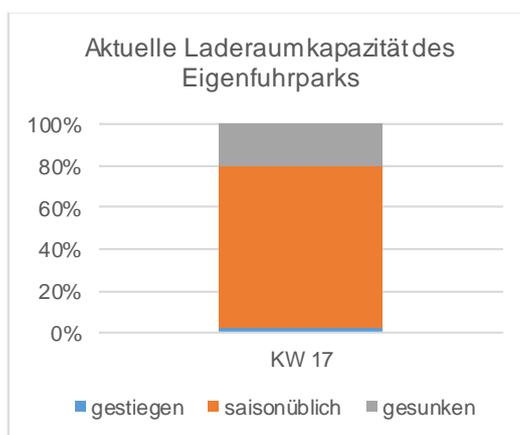
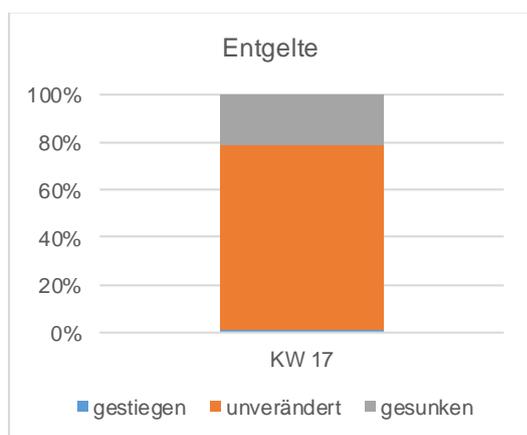
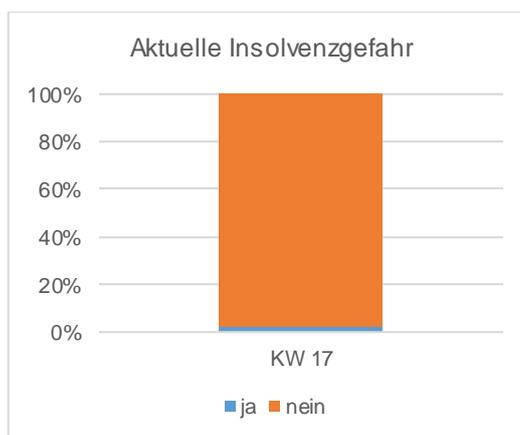
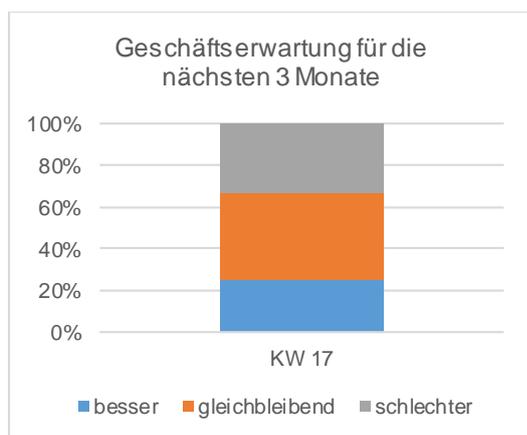
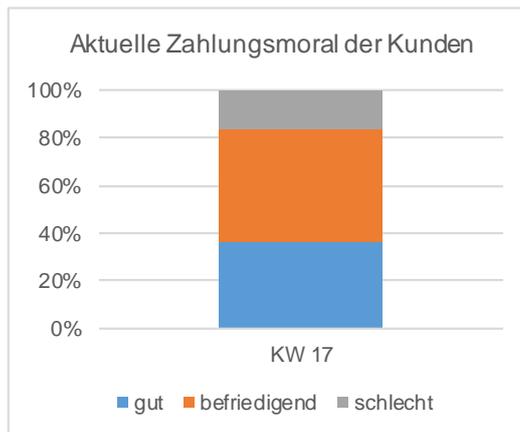
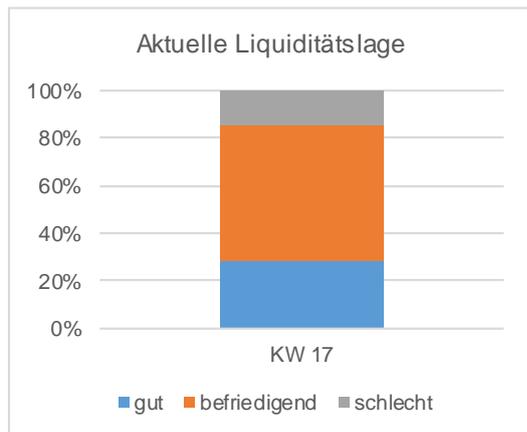
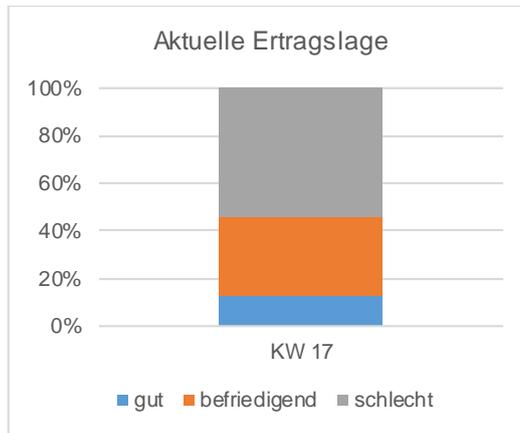
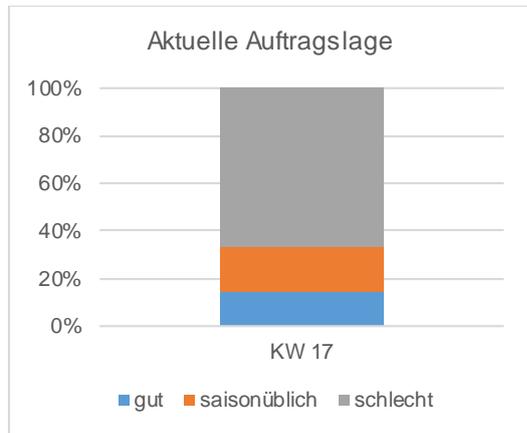
Der Preisdruck habe nach Aussagen der befragten Unternehmen im Vergleich zur vergangenen Woche weiter zugenommen. Befragte Unternehmen berichten, dass einzelne Vertragskunden eine Senkung der Frachtraten im Rahmen von 10 bis 15 Prozent gefordert hätten. Forderungen in dieser Größenordnung seien relativ hoch, insbesondere mit Blick auf den ausgelegten Zeithorizont von in der Regel drei bis vier Jahren. Sollten die Entgeltsenkungen von den Vertragskunden durchgesetzt werden, sei ein Anheben der Vertragsfrachten im Nachhinein nur bedingt möglich. Befragte Transportunternehmen erhoffen sich Unterstützung seitens der Verbände und der Politik, beispielsweise in Form eines Appells an die verladene Wirtschaft, die aktuelle Krisensituation nicht als Vorwand für Neuausschreibungen und langfristigen Preissenkungen zu missbrauchen. Viele be-

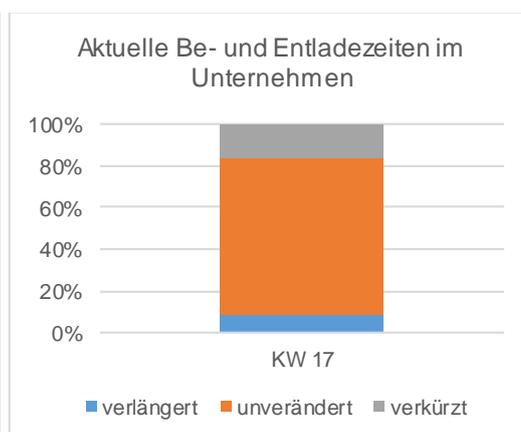
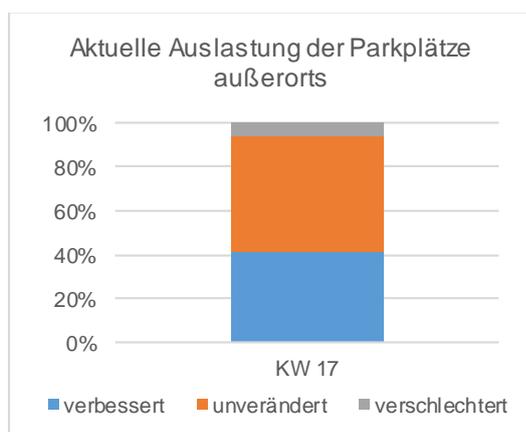
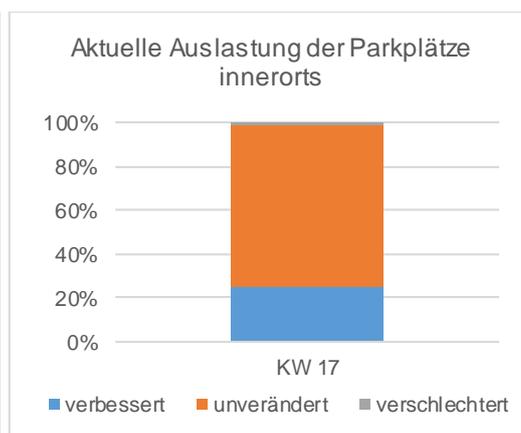
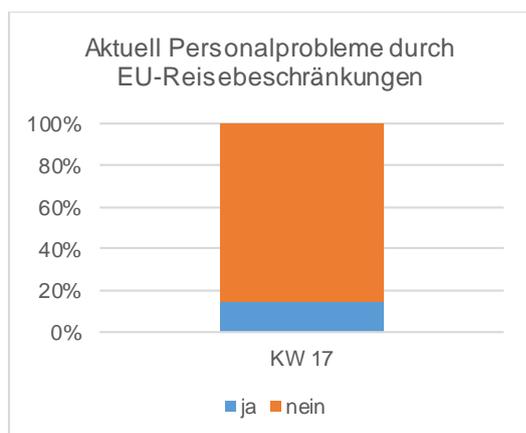
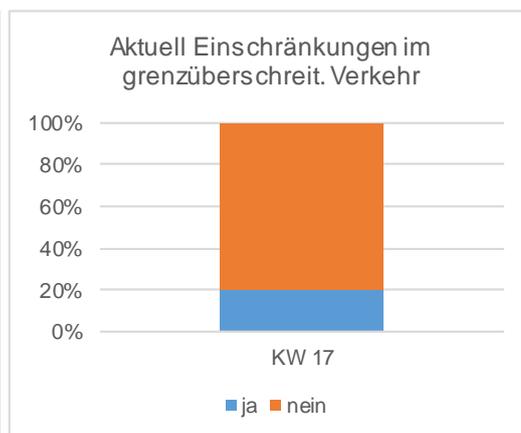
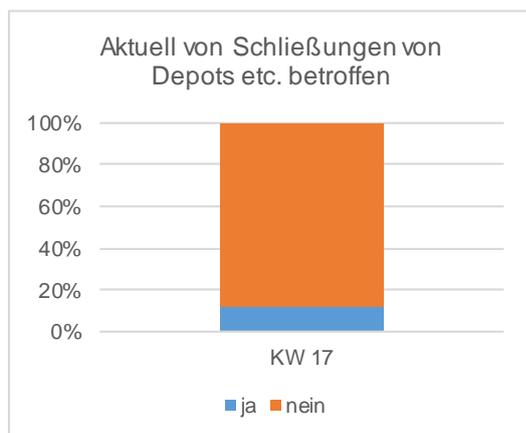
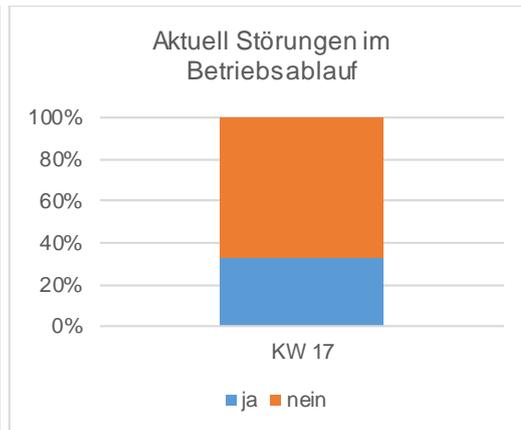
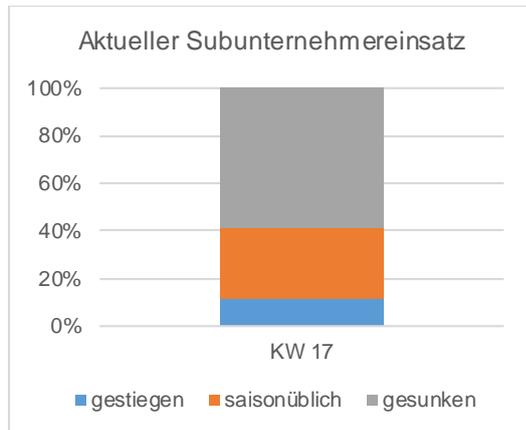
Themen von aktueller Bedeutung

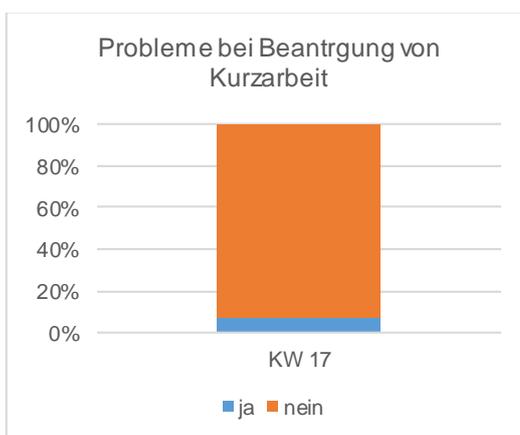
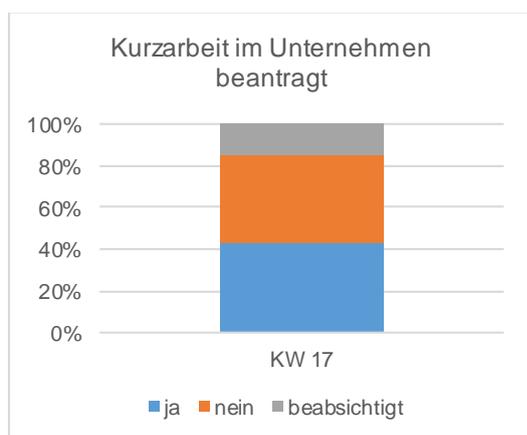
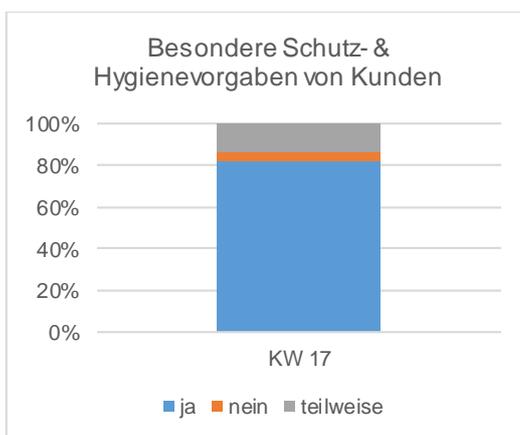
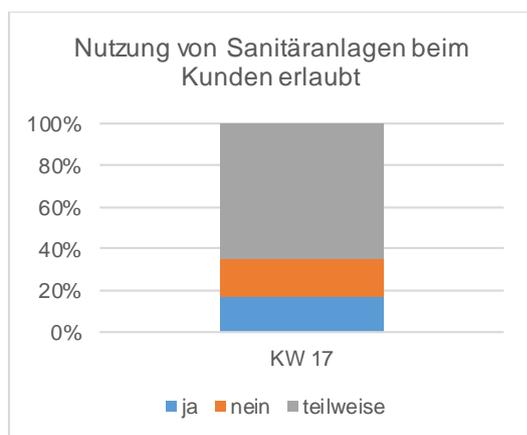
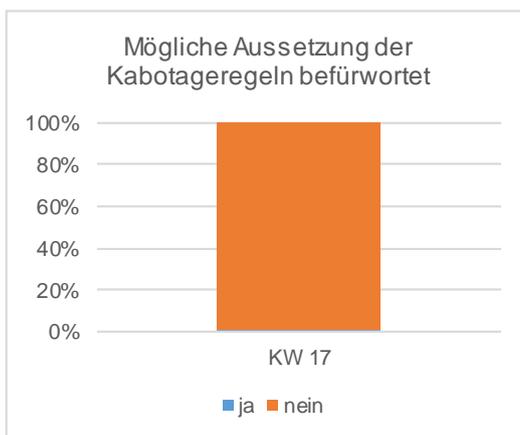
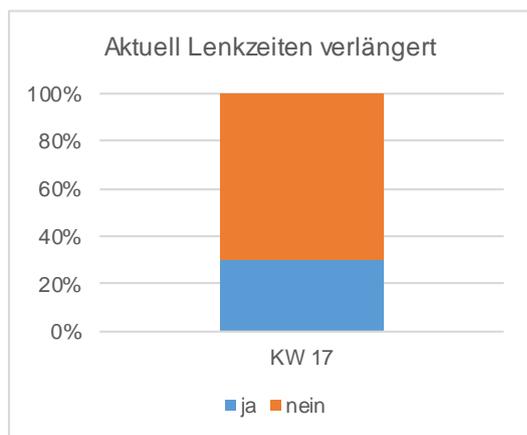
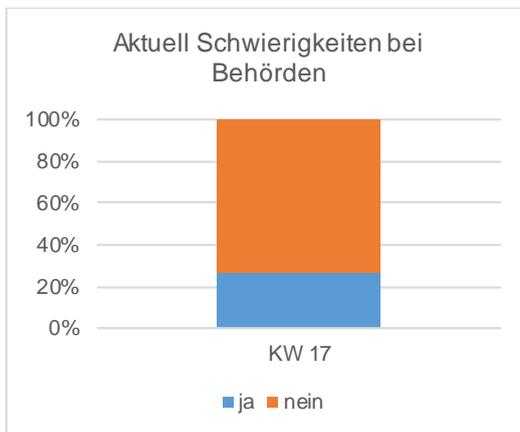
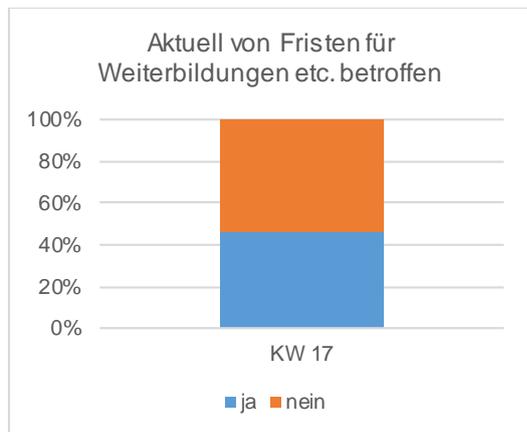
fragte Transportunternehmen berichten weiterhin von einer sehr geringen Auslastung ihrer Fahrzeuge. In einigen Fällen stünden mehrere Fahrzeuge bereits seit Tagen unbewegt auf dem Betriebsgelände. Das Abmelden der Fahrzeuge mit dem Ziel, laufende Fuhrparkkosten kurzfristig zu senken, sei in vielen Fällen nicht möglich, da Zulassungsstellen weiterhin nur eingeschränkt erreichbar seien. Nach Unternehmensangaben könnten laufende Kosten unbewegter Fahrzeuge teilweise dadurch reduziert werden, dass einige Versicherer auf Anfrage kurzfristig ein zeitlich flexibles Aussetzen der Fahrzeugversicherungen gestatteten. Stellenweise sind befragte Unternehmen von Verzögerungen von bis zu drei Monaten bei der Auslieferung bestellter Neu- sowie Ersatzfahrzeuge betroffen. In Einzelfällen könnten dadurch Aufträge, die mit den bestellten Fahrzeugen hätten erbracht werden sollen, nicht abgewickelt werden. Zudem sei derzeit die Instandhaltung und Reparatur von Altfahrzeugen angesichts mangelnder Verfügbarkeit von Ersatzteilen zusätzlich erschwert. Dies sei teils auf Engpässe seitens der Zulieferer in Fernost zurückzuführen. Nach Unternehmensangaben käme es teilweise zu Arbeitsbehinderungen, wenn Disponenten aufgrund von Kinderbetreuung im Home-Office arbeiteten. Da Disponenten im Gegensatz zu Berufskraftfahrern nicht als „systemrelevant“ gelten, hätten sie kein Anrecht auf eine Notfallbetreuung ihrer Kinder. Infolgedessen bestünde ein erhöhter Arbeitsaufwand bei Disponenten, die die Mehrarbeit von ihren Kollegen aus dem Home-Office übernahmen. Einige befragte Unternehmen, die ihren Subunternehereinsatz durch die Auswirkungen der Corona-Krise massiv reduziert haben, befürchteten eine langfristige Schädigung der Geschäftsbeziehung. Andere Befragte berichten vor diesem Hintergrund von einem unveränderten Einsatz ihrer strategisch relevanten Subunternehmer. Dafür würde teilweise sogar eine niedrigere Auslastung des Eigenfuhrparks in Kauf genommen.

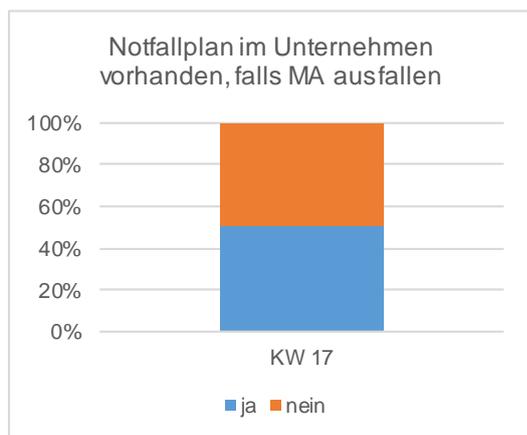
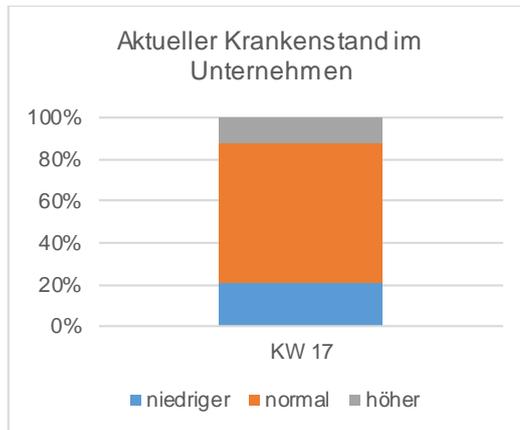
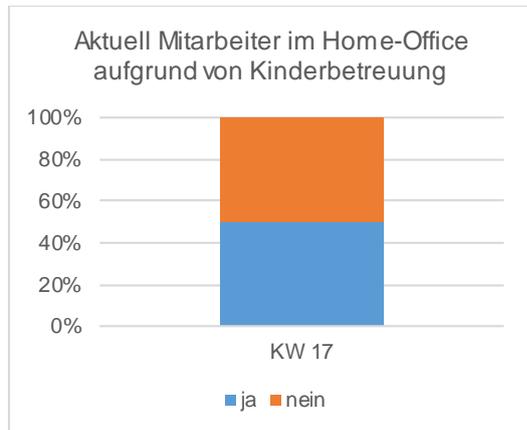
In einigen Fällen seien befragte Unternehmen mit ausländischem Fahrpersonal nach wie vor von Personalausfällen aufgrund von Einreise- bzw. Quarantänebestimmungen europäischer Nachbarstaaten betroffen. Nach Unternehmensangaben befänden sich stellenweise Fahrer aus der Slowakei, Ungarn und Rumänien nach Heimataufenthalt in häuslicher Quarantäne und dürften derzeit nicht zurückreisen. Zwar sei in der Regel die Einreise aus Polen und Tschechien nach Vorweisen der Arbeitsbescheinigung gewährleistet. Allerdings berichten einzelne befragte Transportunternehmen mit Fahrpersonal aus osteuropäischen Staaten, die nicht direkt an Deutschland angrenzen, weiterhin von Schwierigkeiten bei der Rückreise. Beispielsweise würde rumänischen Fahrern der Transit über Ungarn und Österreich teilweise nur nachts und zeitlich begrenzt gewährt. In einem anderen Fall sei einem slowakischen Fahrer die Rückreise nach Deutschland nicht über Tschechien erlaubt worden. Einzelne befragte Unternehmen mit litauischen Fahrern berichten ebenso von Problemen bei der Rückreise.

Personalausfälle
nach Heimataufenthalt









3 Schienengüterverkehr

Wie die Wochen zuvor hat die Mehrzahl der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Nachfragerückgängen zu kämpfen. Die betroffenen Unternehmen klagten, dass es aufgrund der anhaltenden Einschränkungen oder Stilllegungen in der Industrie weiterhin zu deutlichen Rückgängen bei Fahrleistung und Aufkommen komme – insbesondere im Bereich der Automobilindustrie. Ein Gutteil der Befragten äußerte gegenüber dem Bundesamt, dass sie vermehrt mit Zugausfällen zu kämpfen hätten; alle betroffenen Unternehmen gaben an, dass diese Ausfälle ausschließlich produktionsbedingt und nicht betriebsbedingt seien. Entsprechend hoch war der Anteil von befragten Unternehmen, die nach eigenen Angaben über freie Kapazitäten im Schienengüterverkehr verfügten.

Aktuelle
Lagebeschreibung

Hinsichtlich der transportierten Güter lässt sich den Gesprächen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen entnehmen, dass Automobiltransporte (Fertigautomobile und Autoteile) weiterhin sehr eingeschränkt sind. Transporte von Metallen und Metallerzeugnissen seien ebenfalls rückläufig. Hingegen seien bei Transporten von Kohle, Holz, Papier, Dünger, Getreide, Baustoffen, Schrott und Abfällen derzeit keine wesentlichen Abweichungen von der saisonüblichen Nachfrageentwicklung zu beobachten. Die Nachfrage nach Beförderungen von Mineralölerzeugnissen, insbesondere Kraftstoffen, habe sich normalisiert.

Güterarten

Die zurzeit angespannte gesamtwirtschaftliche Lage in Deutschland aufgrund der COVID-19-Pandemie spiegelt sich in den betriebswirtschaftlichen Kennzahlen der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen wieder. Die Mehrzahl der Befragten spricht weiterhin von einer schlechten Auftragslage, die sich negativ auf die Umsatzentwicklung auswirke. Einige Marktteilnehmer berichteten zudem von einer Verschlechterung ihrer Liquiditätssituation. Die Entgelte und Kosten im Schienengüterverkehr wurden weiterhin überwiegend als unverändert beschrieben. Nur vereinzelt sprachen Unternehmen von sinkenden Entgelten bzw. steigenden Kosten, u.a. aufgrund notwendiger Maßnahmen zum Gesundheitsschutz (z.B. Einrichtung von Heimarbeitsplätzen oder Schaffung zusätzlicher Büroräume). Trotz der angespannten gesamtwirtschaftlichen Lage sehen alle befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen nach eigenen Angaben zurzeit keine Insolvenzgefahr für ihr eigenes Unternehmen.³ Ein Unternehmen hat aufgrund der aktuellen Lage seinen Betrieb vorübergehend komplett eingestellt; Hintergrund hierfür sei nach Unternehmensangaben

Betriebswirtschaftliche
Entwicklungen

³ Dies deckt sich mit aktuellen Umfrageergebnissen des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V., denen zufolge keines der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen seine Existenz kurzfristig tatsächlich gefährdet sieht. Bezüglich der übergreifenden Hilfen der Bundesregierung weist das NEE darauf hin, dass lediglich die Kurzarbeiterregelung in nennenswertem Umfang genutzt werde, in wenigen Fällen die Stundungsoptionen der Sozialversicherung und der Finanzverwaltung. Siehe Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V. (2020): „Rücklauf Umfrage zur Entwicklung in der Corona-Krise vom 11. April 2020“, Mitteilung vom 17.04.2020.

allerdings nicht eine angespannte Auftragslage, sondern das Fehlen ausreichender Unterbringungsmöglichkeiten von Lokomotivführern in Hotels. Die geäußerte Geschäftserwartung für die nächsten 3 Monate war zuletzt weit überwiegend gleichbleibend. Ungeöhnlich hohe Krankenstände der Beschäftigten sind in bei den befragten Unternehmen aktuell nicht zu verzeichnen. Weiterhin wurde von den Gesprächspartnern von keinem einzigen COVID-19-Krankenfall im Unternehmen berichtet.

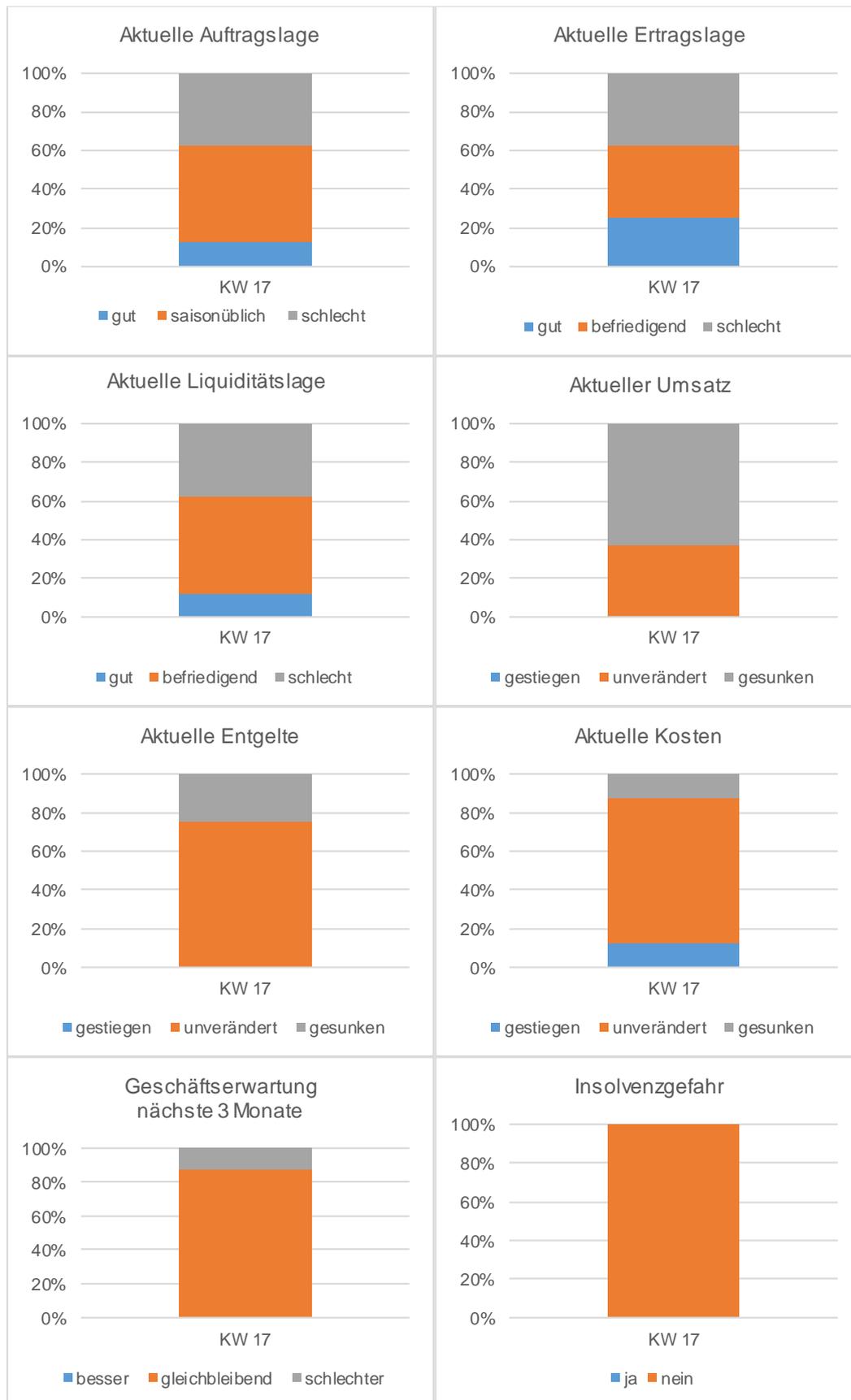
Wie in den Vorwochen stellt die Unsicherheit über die weitere gesamtwirtschaftliche Entwicklung und deren Auswirkungen auf das eigene Unternehmen die Befragten vor sehr große Herausforderungen. So sei unklar, wann die deutsche Industrie wieder vollumfänglich zu produzieren beginne und ob die produzierten Gütermengen dann ausreichend seien, um diese per Bahn zu transportieren. Hier sei insbesondere abzuwarten, wie sich das seitens der Automobilindustrie angekündigte Wiederhochfahren der Produktion auf die Auftragslage der Unternehmen in den kommenden Wochen auswirken werde. Weiterhin beschäftigt die Befragten der Gesundheitsschutz ihrer Beschäftigten. Zu nennen sind hier u.a. mögliche negative Auswirkungen im Falle von steigenden Krankenständen auf den eigenen Betrieb, die Umsetzung von Maßnahmen zum Gesundheitsschutz oder die Verfügbarkeit von Hotels für Lokomotivführer. Herausforderungen bereiten einzelnen im grenzüberschreitenden Verkehr tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen die teils sehr unterschiedlichen Vorschriften und Regelungen zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie in den einzelnen Nachbarländern, die teilweise sehr kurzfristigen Änderungen unterworfen sind. Beklagt wird insbesondere die teilweise schwierige Umsetzung der einzelnen nationalen Vorschriften und Regelungen, die Voraussetzung für die Gewährleistung eines „reibungslosen“ Betriebes sei. Des Weiteren wird von einigen Eisenbahnverkehrsunternehmen die Wartung und Instandhaltung des Fuhrparks als problematisch angesehen, da die Verfügbarkeit von freien Werkstattkapazitäten am Markt aufgrund von COVID-19-bedingten Werkstattschließungen örtlich begrenzt sei.

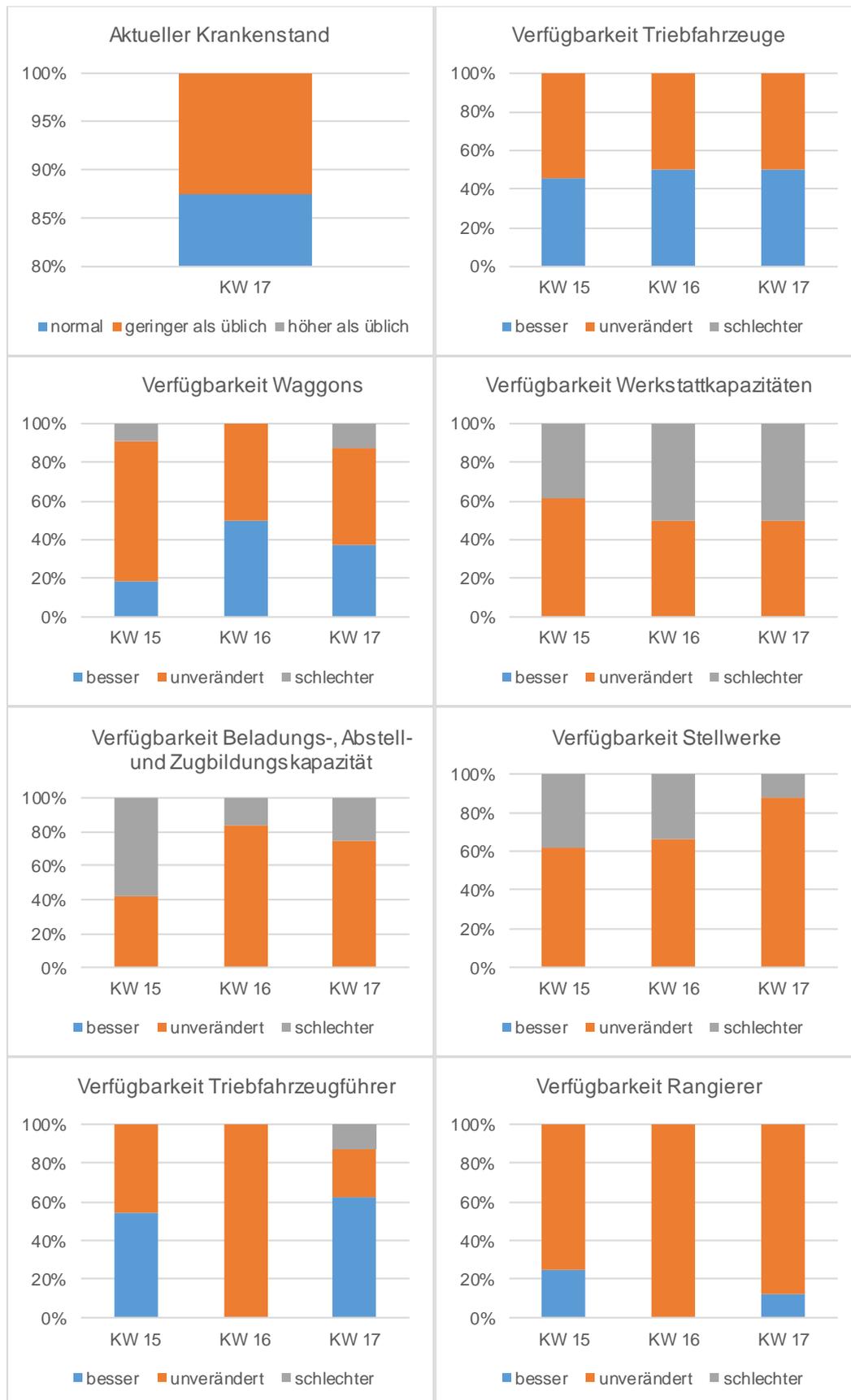
Aktuelle
Herausforderungen

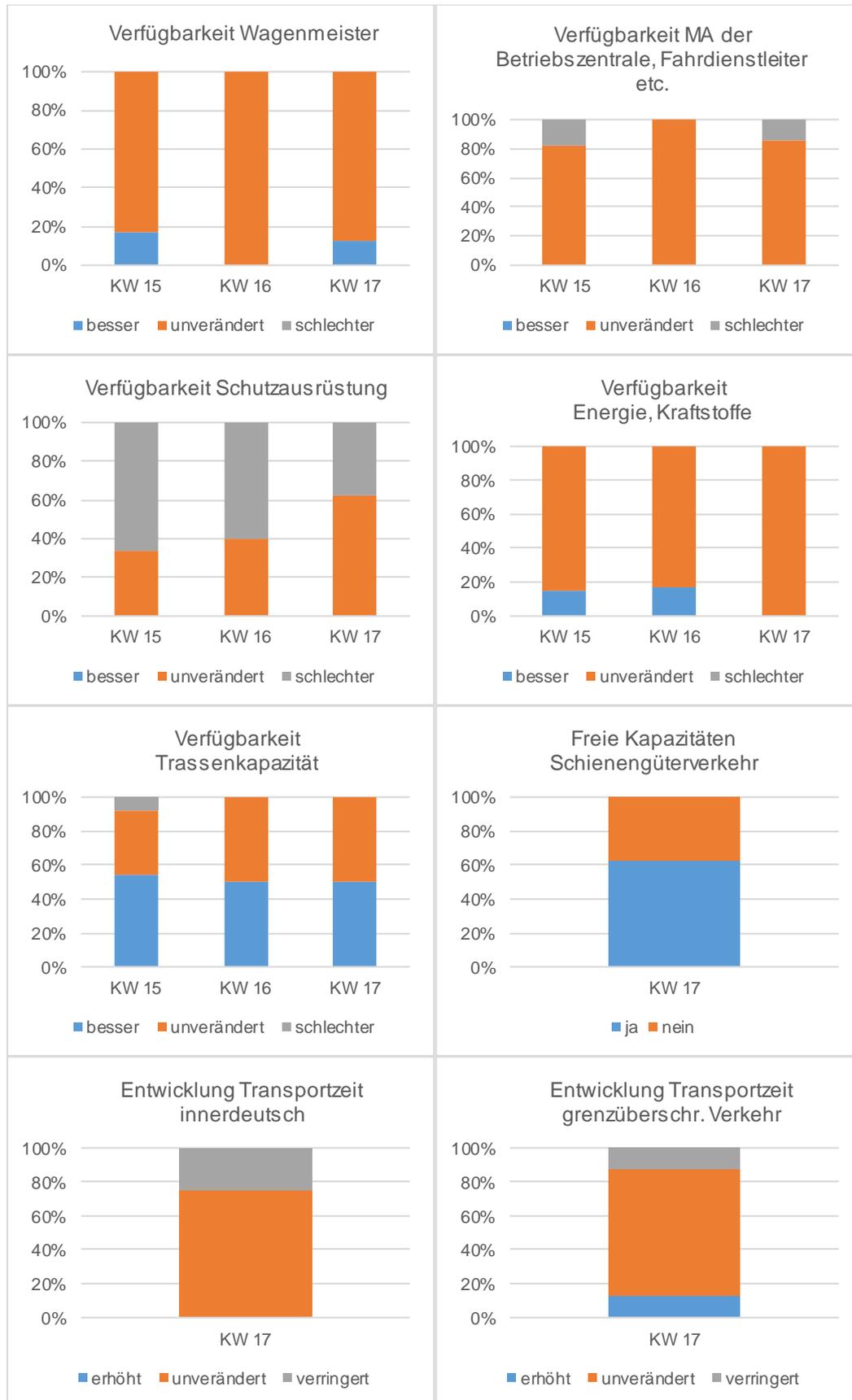
Gemäß Pressemitteilung der Deutschen Bahn AG vom 16.04.2020 wird der Verzicht der DB Netz AG auf alle pauschalen Trassen-Stornierungsentgelte zur Entlastung von Eisenbahnverkehrsunternehmen zunächst bis zum 10. Mai 2020 verlängert.⁴ Die Entgelte der DB Station&Service AG für entfallene Stationshalte werden weiterhin vorerst nicht abgerechnet. Ursprünglich war diese Maßnahme für den Zeitraum vom 17. März bis 19. April 2020 terminiert.

Verlängerung des Ver-
zichts auf Trassen-
Stornierungsentgelte

⁴ Siehe Deutsche Bahn AG (2020): „Unbürokratische Hilfe in der Corona-Krise: DB entlastet Eisenbahnverkehrsunternehmen und verzichtet auf Entgelte“, Pressemitteilung vom 16.04.2020.







4 Kombiniertes Verkehr

Von Ausnahmen abgesehen sind die KV-Terminals in Deutschland weiterhin uneingeschränkt in Betrieb. Ausnahmen bilden nach Erkenntnissen des Bundesamtes einzelne KV-Terminals in Süddeutschland, die einen starken Bezug zur Automobilindustrie haben und aufgrund des Produktionsstopps der Automobilhersteller geschlossen sind. Nach Aussage befragter KV-Terminalbetreiber, die nicht unmittelbar vom Stillstand der deutschen Autoproduktion betroffen sind, haben sich die Transporte im Vergleich zur Vorpandemiezeit um rund 10 Prozent reduziert. Nennenswerte Güterartenverschiebungen seien bei den eigenen KV-Terminals im Allgemeinen nicht zu beobachten. Nach Aussagen von Gesprächspartnern aus dem süddeutschen Raum seien die Inlandsverkehre immer noch reduziert. Die Seehafen-Hinterlandverkehre hätten sich nach den Rückgängen der Vorwochen weitgehend auf niedrigerem Niveau stabilisiert. Eine Verbesserung der Situation erhoffen sie die befragten KV-Betreiber für Ende April / Anfang Mai 2020, falls es zu einem Wiederanlaufen der industriellen Produktion in Deutschland komme – insbesondere in der Automobilindustrie.

Aktuelle
Lagebeschreibung

Die in den KV-Terminals umgesetzten Maßnahmen zum Gesundheitsschutz bestehen weiterhin fort und werden nach Betreiberangaben entsprechend eingehalten. Kein Gesprächspartner berichtete diesbezüglich von Schwierigkeiten bei der Umsetzung – insbesondere sei es zu keinen nennenswerten Wartezeiten im Betrieb gekommen. Nach Informationen des Bundesamtes gab es beim der Großteil der Unternehmen des Kombinierten Verkehrs bezüglich des Leistungsangebots jüngst keine wesentlichen Einschränkungen. Es besteht größtenteils in unverändert Form fort. Nach Aussagen von Marktteilnehmern würden ausreichende Kapazitäten auf fast allen Verbindungen angeboten.

5 Binnenschifffahrt

Die meisten befragten Unternehmen verzeichnen infolge der Corona-Krise weiterhin sinkende Auftragsvolumina, so dass die zu befördernden Transportmengen in der Binnenschifffahrt weiterhin rückläufig sind. Hinsichtlich der Beförderung von Agrarprodukten durch die Trockengüterschifffahrt sind mittlerweile die Erntemengen aus dem Jahr 2019 überwiegend abtransportiert worden. Zu beobachten ist des Weiteren, dass die Getreidemöhlen nicht mehr ganz so große Mengen nachfragen, wie dies vor einigen Wochen noch der Fall war. Im Bereich der Futtermittelbeförderung werden überwiegend inländische Transporte durchgeführt, da die ausländischen Transportlieferketten teilweise noch gestört sind. Durch die Produktionsrückgänge in der Automotive-Branche sind die Stahltransporte in der Binnenschifffahrt weiterhin rückläufig. Allerdings melden einige Stahlwerke im Raum Berlin/Brandenburg wieder eine erhöhte Nachfrage an Metallerezeugnissen. In der Baustoffindustrie wird regional ebenfalls eine erhöhte Nachfrage, insbesondere nach Zement, gemeldet. In der Tankschifffahrt geht die Nachfrage nach Mineralöltransporten weiter zurück. Neben dem rückläufigen Straßen- und Luftverkehr sind vor allem die Verkehre der großen Passagierschiffe in der Nordsee zum Erliegen gekommen. Die Tanklager in den Seehäfen sind vollgefüllt, da die Nachfrage bzw. der Abfluss von Mineralölprodukten sich deutlich verringert hat. Einige Binnenschiffsunternehmen profitieren noch von abgeschlossenen Verträge von Vertragskunden aus dem letzten Jahr. Die Nachfrage nach Heizöl ist nach wie vor stabil. In der Containerschifffahrt rechnen einige Unternehmen damit, dass die Importmengen aus China zu den ARA-Häfen in den nächsten Wochen wieder zunehmend ansteigen werden. Begründet wird dies, durch die zunehmende Produktionsaufnahme der meisten Wirtschaftsbereiche in China. Davon könnte insbesondere die Rheinschifffahrt profitieren. Aktuell zeichnet sich eine Niedrigwasserphase im Rheingebiet und an der Elbe ab. Da die Schiffe wegen ihrer Abladetiefe nur noch eingeschränkt beladen werden, könnte eine zunehmende Nachfrage nach Schiffsraum eintreten. Das Überangebot an Schiffsraum, das sich durch die Corona-Krise insbesondere bei größeren Schiffen noch deutlich verschärft hat, könnte dadurch etwas reduziert werden. Nach Aussagen befragter Binnenschiffsunternehmen sei der aktuelle Auslastungsgrad der Binnenschiffe deutlich niedriger als zu dieser Jahreszeit üblich. Mittlerweile werden die ersten Kleinwasserzuschläge im Rheingebiet von den Binnenschiffsunternehmen erhoben.

Entwicklung der
Beförderungsmenge

Der Rückgang der Transportmenge führt zu deutlich reduzierten Frachtraten. Nach Aussagen von Befragten könne die aktuelle Ertragslage besonders starke Auswirkungen auf Partikulierbetriebe haben. Deren Liquiditätslage könne sich durch den Preisverfall verschlechtern und zu einem Anstieg der Insolvenzgefahr führen. Die mittleren bzw. größeren Unternehmen, die teilweise finanzstarke Mutterkonzerne haben, besitzen in der Regel größere Liquiditätsreserven, so dass nach Aussagen von Befragten die Gefahr einer drohenden Insolvenz in diesen Fällen derzeit eher nicht bestehe.

Liquiditäts- und Ertrags-
lage

Aufgrund fehlender Beschäftigter aus dem Ausland berichten einzelne Unternehmen, dass sie verstärkt Personal aus der Fahrgastschifffahrt rekrutieren. Des Weiteren wurde erwähnt, dass in einigen Fällen das Personal bei Fahrten in die östlichen Nachbarstaaten das Schiff dort nicht verlassen dürfe. Die Besatzung werde jedoch von in der Nähe liegenden Schiffen mitversorgt. Besatzungen aus den Rheinanliegerstaaten haben derzeit keine Einreiseprobleme, jedoch werden mittlerweile häufiger zeitaufwendige Kontrollen an den Grenzen beobachtet. Aufgrund der verschärften Einreisebedingungen in einigen europäischen Staaten gestalten sich der Schichtwechsel des fahrenden Personals oft schwierig. Verzögerungen seien somit nicht ausgeschlossen. In manchen Situationen mussten dringend benötigte Bordmitglieder über Drittstaaten nach Deutschland einreisen. Darüber hinaus meldeten Unternehmen, dass eigene kaufmännische Angestellte aus benachbarten Ländern häufig dort im Home-Office arbeiteten. Somit könne das Risiko, beim Grenzübergang in Quarantäne zu müssen, umgangen werden.

Personalsituation

Im grenzüberschreitenden Verkehr seien nach Unternehmensangaben derzeit insbesondere Transporte nach Tschechien nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich. Dies liege vor allem an dem Niedrigwasser der Elbe. Transporte zum polnischen Seehafen Stettin könnten unter der Auflage erfolgen, dass die Binnenschiffer ihre Schiffe nicht verlassen. Als Nachweis gelten die Einträge im Schifferhandbuch.

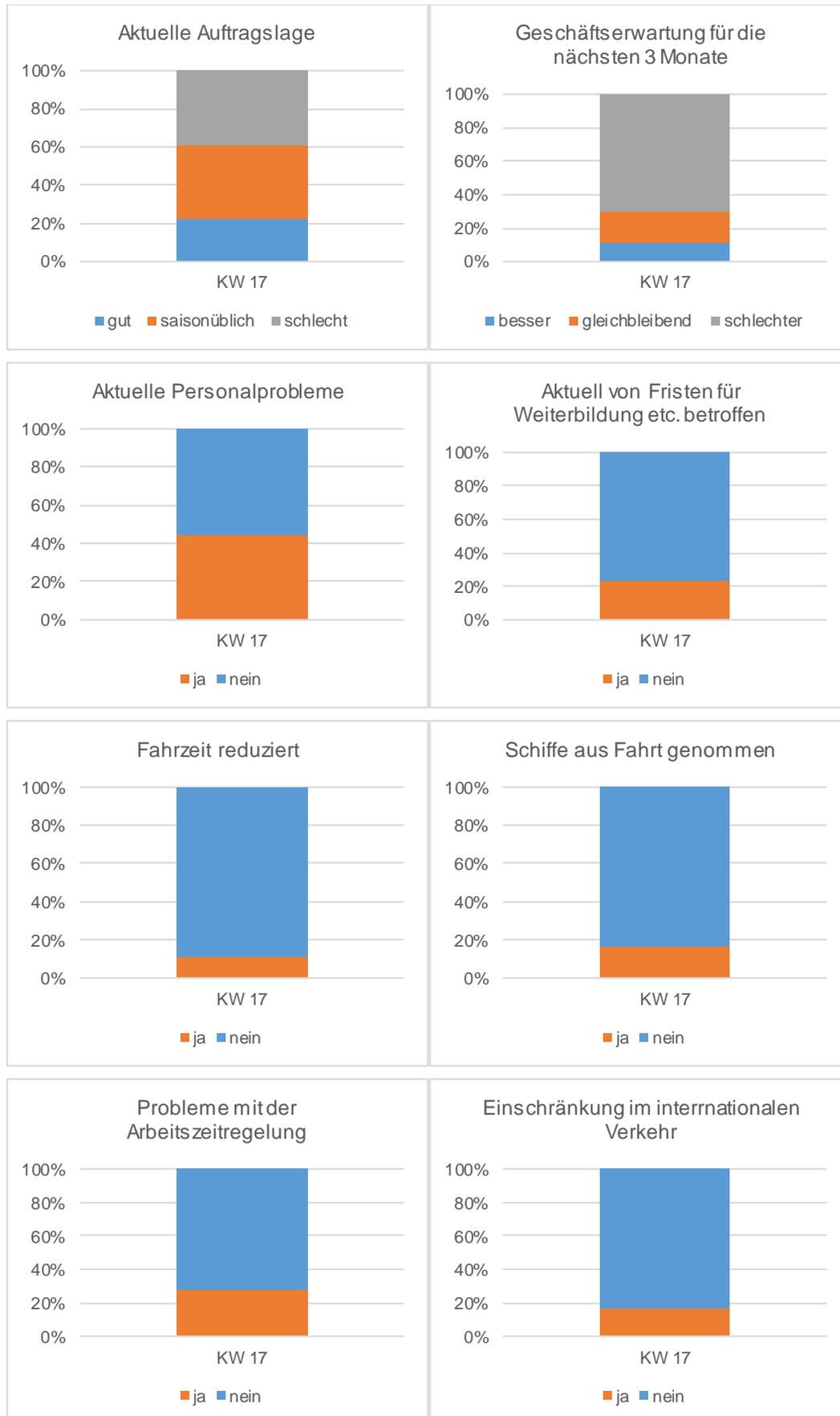
Grenzüberschreitender Verkehr

Als eine der größten aktuellen Herausforderungen in der Binnenschifffahrt sehen die befragten Unternehmen die wirtschaftliche Aufrechterhaltung des Schiffsbetriebes vor dem Hintergrund der Personalverfügbarkeit an. Hierbei spielen insbesondere die Auslastung der Schiffe, die Sicherstellung der Liquidität, die Gesundheit aller Beschäftigten sowie der Austausch des Fahrpersonals eine wichtige Rolle. Unabhängig von der aktuellen Coronakrise wurden in diesem Zusammenhang auch die Überalterung der eigenen Flotte sowie Nachwuchsprobleme genannt. Es wird befürchtet, dass die Krise noch länger anhalten werde und der wirtschaftliche Schaden kaum noch aufgeholt werden könne. Einige Gesprächspartner berichteten, dass durch die Auftragseinbußen der Einsatz von Subunternehmen (Mietschiffe) reduziert werden musste, um die Auslastung der eigenen Binnenschiffe zu erhöhen.

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. Veränderte Arbeitszeiten der Schleusenwächter hätten für die Binnenschiffer häufig Zeitverluste zur Folge. Durch die zweimonatige Schleusensperrung in Magdeburg-Rothensee komme es zwischen der Elbe und dem Mittellandkanal ebenfalls zu zeitlichen Verzögerungen.

Themen von aktueller Bedeutung



6 Seeverkehr

Nach Aussagen von Marktteilnehmern verzeichnen Unternehmen der Seeschifffahrt infolge der Ausbreitung des Corona-Virus und der Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie hohe wirtschaftliche Einbußen. Besonders stark betroffen seien die Fähr- und Kreuzfahrtschiffe aufgrund der weltweiten Reisewarnung; die Schiffsbewegungen seien aufgrund des massiv reduzierten Passagieraufkommens beinahe zum Erliegen gekommen. Besonders stark betroffen hiervon sind die Häfen in Kiel, Wismar, Rostock, Hamburg und Bremerhaven. Dort findet derzeit keine Abfertigung von Kreuzfahrtschiffen statt, folglich besteht diesbezüglich ein deutlich geringerer Personalbedarf. Derzeit findet lediglich eine Betreuung von Aufliegern (Kreuzfahrtschiffe, die im Hafen liegen) samt Stammbesatzung an Bord statt.

Auftragslage
- Kreuzfahrtschiffe

Im Rahmen der sogenannten Inselverkehre werden lediglich einige wenige Versorgungsfahrten für die Bewohner der Inseln unternommen. Der Reiseverkehr ist zum Erliegen gekommen. Die Branchenstruktur ist durch kleine und mittelständische Fährreedereien geprägt. Nach Schätzungen von Marktteilnehmern hätten ca. 80 Prozent der Fährbetriebe bereits Kurzarbeit angemeldet. Die eingeschränkte Liquidität stelle momentan das größte Problem dar. In den Wintermonaten werden gewöhnlich alljährliche Reparaturen bzw. Instandsetzungsmaßnahmen durchgeführt, für die nun die ausgestellten Rechnungen zu begleichen seien. Allerdings fehlten infolge der Corona-Krise die Einnahmen. Dies führe bei einer großen Anzahl an Unternehmen zu einer wirtschaftlichen Schieflage. Die internationalen Fährverkehre laufen im Bereich des Güterverkehrs nach Angaben von Marktteilnehmern von einigen Ausnahmen abgesehen weiter wie gewohnt. Zeitweise waren im Verkehr mit Litauen sogar Nachfragezuwächse zu verzeichnen – möglicherweise aufgrund längerer Wartezeiten an der polnischen Grenze.

- Insel-/Fährverkehre

In der internationalen Güterschifffahrt sei die Situation nach Aussagen von Marktteilnehmern bislang noch nicht kritisch, allerdings seien je nach Warengruppe und Schiffsart bereits seit Februar 2020 deutliche Mengenrückgänge zu beobachten. Nach saisonalen Rückgängen im Zuge des chinesischen Neujahrsfests zeigten in der Folge die restriktiven Maßnahmen zur Eindämmung des Corona-Virus Wirkung. Diese führten in Asien zu Produktionsstopps, einem zeitweisen Lockdown und folglich zu geringeren Transportmengen. Die wirtschaftlichen Entwicklungen im Asiengeschäft würden sich in Deutschland nach Schätzung der Gesprächspartner mit einer zeitlichen Verzögerung zwischen sechs und acht Wochen niederschlagen. Da inzwischen wieder erste Linien aus Asien aufgenommen wurden, könnte Ende Mai/Anfang Juni 2020 mit einer gewissen Stabilisierung des Güterumschlags gerechnet werden. Für den Mai 2020 werden jedoch wiederholt sinkende Umschlagszahlen erwartet, so dass dieser Monat einen Tiefpunkt beim Umschlagsvolumen bilden könnte.

- Internationale Güterschifffahrt

Je nach Güterart bezifferten Marktteilnehmer die Rückgänge der Volumina auf bis zu minus 50 Prozent. Stark betroffen sei insbesondere die Containerschifffahrt im Fernostverkehr. Die Auslastung auf den Linien nach Asien (China, Indien, Bangladesch) sei deutlich zurückgegangen. Aktuelle Schätzungen gehen von Rückgängen des Umschlagsvolumens im Mai 2020 um ca. 30 Prozent aus. Die Anzahl der Linienverkehre wurde daher in erheblichem Ausmaße zusammengestrichen. Nach Angaben von Marktteilnehmern reduzierten sich die Abfahrten aus Asien zeitweise um ca. 20 Prozent. Viele Charter-Containerschiffe wurden mithin aufgelegt und befinden sich derzeit nicht im Einsatz. In der Folge sind die Charter-Raten deutlich gefallen. Dies trifft deutsche Reedereien besonders hart.

- Containerschifffahrt

Bei Massengütern wie Erzen, Eisen und Kohle wurden ebenfalls deutliche Mengenrückgänge verzeichnet. Ursächlich hierfür sei hauptsächlich der Produktionsstopp bei den Autobauern sowie ein allgemein gesunkener Energiebedarf. Nach Angaben von Marktteilnehmern unterlagen die Importzahlen in den Häfen bislang keinen drastischen Veränderungen, allerdings seien bei den Exporten, insbesondere bei Produkten der Automobilindustrie, deutliche Rückläufe zu vermelden. Ein Indikator ist die Umschlagsentwicklung im Hafen Rotterdam: Dort sank der Güterumschlag im ersten Quartal 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum insgesamt um 9,3 Prozent auf rund 112,4 Millionen Tonnen. Hohe zweistellige prozentuale Rückgänge zeigten sich in deutschen Seehäfen jüngst beim Automobilumschlag. Dieser ging vor allem in Bremerhaven, Emden und Cuxhaven stark zurück. Ebenfalls rückläufig sei nach Aussagen von Marktteilnehmern das Volumen der Projektladungen (Bauteile für Maschinen, Anlagen, Bohrinnseln etc.). Bestellungen von Saisonwaren, z.B. in der Modeindustrie, gingen aufgrund der Corona-Krise gleichsam stark zurück. Folglich reduzierten sich die zu transportierenden Mengen nach Europa aus Bangladesch bzw. Indien drastisch. Bei Rohstoffen wie Zellulose waren hingegen sehr hohe Beförderungsvolumina zu verzeichnen. Beförderungen von Agrargütern, z.B. Weizen, entsprächen dem Normalniveau.

- Massengüter

Die Logistikketten funktionieren nach Aussage befragter Marktteilnehmer im Großen und Ganzen ohne Einschränkungen. Dies gelte sowohl für die Häfen als auch deren Hinterlandverbindungen. Als angespannt – wenngleich nicht kritisch – wird aktuell die Versorgungslage mit Leercontainern beschrieben.

Logistikketten

Dringlichstes Personalproblem sei nach Aussagen befragter Marktteilnehmer derzeit der Personalwechsel. Dieser betreffe monatlich rund 100.000 Seeleute unterschiedlichster Staatsangehörigkeiten, deren Wohnorte in unterschiedlichen Ländern weltweit liegen. In der Regel handelt es bei den Kapitänen um Europäer (Deutsche, Polen etc.) sowie Personen aus Drittstaaten, z.B. der Ukraine. Die Mannschaften stammen oftmals von den Philippinen, aus Indien und anderen asiatischen Ländern. In der Regel verbleiben Offiziere (Schiffsführer) zwischen 2 und 3 Monate an Bord, Rangniedrigere aus der Mannschaft

Personalwechsel

bis zu 7 Monate. Die Herausforderungen beim Personalwechsel bestünden nach Angaben von Marktteilnehmern derzeit darin, im Hafen von Bord zu gehen, den Weg vom Hafen zum Flughafen zurückzulegen und per Flug ins Heimatland zurückzukehren. Die Vielzahl unterschiedlicher nationaler Restriktionen und Vorschriften im Zusammenhang mit der Coronakrise würden den Wechsel der Schiffsbesatzungen derzeit so gut wie unmöglich machen; nationale Vorschriften änderten sich oftmals kurzfristig und ließen keine verlässliche Planung von Personalwechseln zu. Daher sei der Crew-Wechsel derzeit nahezu ausgesetzt. Die Seeleute verblieben bis auf weiteres an Bord und gingen ihrer Tätigkeit weiter nach.

Mit zunehmender Einsatzdauer und länger andauerndem Verbleib an Bord könnte sich daher die Stimmung an Bord deutlich verschlechtern. Dies könnte sich letztlich negativ auf die Sicherheit der Besatzungen und Schiffe auswirken. Die Ungewissheit über den andauernden Zustand infolge der restriktiven Maßnahmen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie könnten sich nach Ansicht von Branchenvertretern stark auf die Gesundheit und insbesondere die Psyche der Seeleute auswirken. Erschwerend komme hinzu, dass in den Häfen aufgrund der strengen Hygienevorschriften Landgänge weitgehend untersagt seien. Die ärztliche Versorgung von sonstigen Erkrankungen, die bei den Seeleuten jenseits von Covid-19 auftreten könnten, sei ebenfalls stark eingeschränkt. Teilweise werde versucht, per Online-Sprechstunde Abhilfe zu verschaffen, jedoch sei dies in der Sache nicht immer zielführend.

Landgänge

Nach Aussagen der befragten Marktteilnehmer seien die Wirtschaftlichkeit des Betriebs und das Ausmaß des finanziellen Schadens der Coronakrise aktuell die größten Sorgen der Branche. Investitionen seien daher zum Teil zurückgestellt worden. Wie oben skizziert, seien insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen vielfach von Liquiditätsproblemen betroffen. Dies gelte nicht nur für kleine und mittelständische Fährreedereien, sondern auch für Unternehmen, die beispielsweise bestimmte Dienstleistungen für die Seeschifffahrt erbringen. Aufgrund gesunkener Transport- und Umschlagvolumina bestehen aktuell Personalüberkapazitäten. Viele Unternehmen haben aus diesem Grund Kurzarbeit angemeldet. Von weitreichenden Entlassungswellen wurde bisher nicht berichtet.

Wirtschaftliche
Herausforderungen

7 Luftverkehr⁵

Flugverbindungen

Nach jüngsten Meldungen des Flugplan-Datenbankbetreibers OAG hatte sich das Angebot von Linienflügen am 20. April gegenüber dem Vorjahreszeitraum weltweit um 66,0 % (Vorwoche: -64,1 %) reduziert. Darunter waren Asien mit -49,2 %, Afrika mit -61,3 %, Südamerika mit -72,6 %, Nordamerika mit -62,3 %, Mittlerer Osten mit -62,3 %, Süd-West Pazifik mit -80,7 % und Europa mit -91,1 % betroffen. Innerhalb von Europa gingen die Flüge u.a. in Italien um 81,2 %, in Spanien um 95,1 %, in Deutschland um 93,7 % (Vorwoche -92,5 %) und in Frankreich um 91,7 % zurück.

Anzahl der Flugverbindungen weltweit

In der 16. Kalenderwoche betrug die weltweite Kapazität an Sitzplätzen 29,8 Millionen. Für die folgenden Kalenderwochen wird weiterhin von einer sinkenden Kapazität ausgegangen. Eventuell wird die Zahl der verfügbaren Plätze auf unter 29 Millionen fallen.

Einige Luftfahrtunternehmen planen die Wiederaufnahme von Fluglinien für Mitte Mai 2020, andere für Mitte Juni 2020, Emirates hingegen erst für Anfang Juli 2020.

Die Rückholflüge der Bundesregierung sind weitgehend abgeschlossen. Deutschlandweit brechen die Passagierzahlen an den Flughäfen weiter ein (in Frankfurt -60 %, München -65 %, Hamburg -62 %). Ende April soll darüber entschieden werden, ob der Flughafen Berlin-Tegel den Betrieb einstellt, da zuletzt an keinem Tag mehr als 1.000 Fluggäste gezählt wurden (zum Vergleich: An einem durchschnittlichen Tag vor der Corona-Pandemie waren es ca. 70.000 Fluggäste).

Passagierentwicklung deutscher Flughäfen

Die Luftfahrtgesellschaft Walter (LGW) hat am 22. April beim Amtsgericht Düsseldorf Insolvenz angemeldet. Das Unternehmen besitzt 15 Flugzeuge und hat 354 Beschäftigte. Die LGW war zuletzt mit eigenen Crews im Auftrag der Lufthansa-Tochter Eurowings unterwegs, die in der Corona-Krise aber den Mietvertrag gekündigt hat. Die Mitarbeiter waren schon vor der Insolvenz in Kurzarbeit gegangen. Die Flugzeuge sind in Bratislava abgestellt.

Luftfracht

In der Woche nach Ostern registrierte Fraport 27.800 Tonnen an Fracht und Postsendungen. Dies bedeutet einen Rückgang von 28,5 %. Das Unternehmen zählte insgesamt 1.404 Flugbewegungen, fast 86 Prozent weniger als vor Jahresfrist.

Frachtaufkommen deutscher Flughäfen

⁵ Quellen: OAG, Berliner Zeitung, Süddeutsche Zeitung, Frankfurter Allgemeine Zeitung, Airliners.de, Verkehrsrundschau.de, Redaktionsnetzwerk Deutschland.

Lufthansa Cargo AG hat ihre eigenen Frachtflüge nach Festland-China wieder auf Vorkrisenniveau aufgestockt und setzt zusätzlich noch einmal die fast gleiche Kapazität mit derzeit nicht ausgelasteten Passagiermaschinen ein. Diese fliegen auch nach München, während ab Wien mehrere Boeings der Tochter Austrian Airlines Frachtbeförderungen nach und von nach China durchführen. Auch am zweitwichtigsten Frachtflughafen Deutschlands in Leipzig/Halle mit DHL sowie in Köln und am Hunsrück-Flughafen Hahn rotiert das Frachtgeschäft kräftig.

Der Frankfurter Flughafen ist ein wichtiger Umschlagplatz für zahlreiche hochwertige Lebensmittel wie Fisch, Fleisch oder exotische Früchte. Wegen des Homeoffice-Booms ist zudem die Nachfrage nach IT-Hardware deutlich gestiegen. Weiterhin chartern Unternehmen Flugzeuge, um die hohe Nachfrage für Transporte von Schutzmasken in der Coronakrise zu befriedigen. Rückgänge gibt es hingegen bei Modeartikeln. In der Gegenrichtung fehlen beim Aufkommen Maschinenteile und hochwertige Autoteile aus europäischer Produktion, die schon vor der Krise über eine rückläufige Nachfrage verzeichneten.

Mitte April hat das BAG in Abstimmung mit dem BMVI eine Befragungsaktion gestartet und hierzu zahlreiche Unternehmen, Verbände und andere Beteiligte des Luftfrachtverkehrs angeschrieben. Die bisherigen Antworten zeigen folgende Bilder.

Umfrage des Bundesamtes

Auf die Frage nach der Wahrnehmung der gegenwärtigen wirtschaftlichen Situation ergibt sich ein eindeutiges Ergebnis. Die Unternehmen und Verbände berichten von teils dramatischen bis existenzbedrohenden Einbußen. Schon vor der Corona-Pandemie zeichnete sich ein Rückgang im Luftfrachtgeschäft ab. Durch den Rückgang der Passagierflüge und des damit verbundenen Rückgangs an Belly-Fracht sind die Tonnage-Zahlen erheblich gesunken. Auch die Tatsache, dass sich keine Aussagen über den weiteren Verlauf der Corona-Pandemie treffen lassen, belastet viele Unternehmen sehr, da dies die Planungsunsicherheiten weiter verstärkt.

Die Befragten rechnen mit erheblichen finanziellen Einbußen. Diese können je nach Unternehmensgröße existenzbedrohend werden, wenn sich die Folgen der Corona-Pandemie länger hinziehen sollten. Nur ein Unternehmen berichtet derzeit von einer verstärkten Nachfrage. Insgesamt versuchen alle Unternehmen, Ihre Kosten zu minimieren. Des Weiteren führen ausstehende Forderungen und auflaufende Verbindlichkeiten zu weiteren finanziellen Problemen.

Finanzielle Situation

Niemand der Befragten rechnet damit, dass sich seine wirtschaftliche Lage innerhalb der nächsten drei Monate verbessern wird. Zum Teil wird davon ausgegangen, dass Personal entlassen werden muss. Nahezu alle nutzen derzeit das Instrument der Kurzarbeit. Dies ist insbesondere ein Problem für die Mitarbeiter und Unternehmen in hochpreisigen Ballungszentren (insb. München und Hamburg), bei denen die Schichtzulagen einen

Personalsituation

nicht unwesentlichen Teil des Gehalts darstellen. Manche Unternehmen befürchten, dass sich ihre Mitarbeiter die hohen Lebenshaltungskosten nicht mehr lange leisten können. Aus diesem Grund befürchten sie, dass sie zukünftig Probleme haben werden, neue Mitarbeiter zu finden.

Die Zahl der krankheitsbedingten Ausfälle ist insgesamt nicht signifikant gestiegen. Überall wird streng auf die Einhaltung der Hygienebestimmungen geachtet, und in allen Unternehmen gibt es Notfallpläne, in denen festgelegt ist, wie ein Betrieb aufrechterhalten werden kann, falls Mitarbeiter an COVID-19 erkranken sollten bzw. in Quarantäne müssen. Dies gilt sowohl für das Personal im Inland als auch für das Personal im Ausland.

Die Logistikketten zwischen Deutschland und anderen EU-Staaten laufen aufgrund einiger Maßnahmen (Green Lanes, eingeschränktes Nachtflugverbot) recht stabil. Im Ausland sind die Logistikketten teilweise eine tägliche Herausforderung. In einigen Bereichen kommt es zu verlängerten Transportzeiten. Auch die Stilllegung ganzer Flotten bei den Airlines führt zu weniger Transportkapazitäten und damit zu verlängerten Laufzeiten.

Erhalt von
Logistikketten

Als größte Hemmnisse/ Schwierigkeiten sehen die Unternehmen im Inland die Verlängerung von Zertifikaten, das Nachtflugverbot, die fehlende Infrastruktur und der Wegfall der Grundaustattung (Personal). Auch der hohe Aufwand für die Personaldisposition, die Unsicherheit über die Dauer des Shutdowns, die Auswirkungen von evtl. steigenden Krankenzahlen auf den laufenden Betrieb sowie die Sorge vor Liquiditätsproblemen stellen die Unternehmen vor große Herausforderungen. Insbesondere die weltweiten Reisebeschränkungen verbunden mit den daraus resultierenden Stilllegungen ganzer Airline-Flotten führen zu Problemen bei dem Transport von Waren jeder Art.

Weitere Hemmnisse

Die von der Bundesregierung aufgelegten Förderprogramme werden von den Unternehmen als sehr positiv angesehen. Des Weiteren wäre aus Sicht der Befragten eine Erhöhung des Kurzarbeitergeldes wünschenswert, ebenso wie ein europaweit einheitliches Vorgehen bei der Bewältigung der Krise.

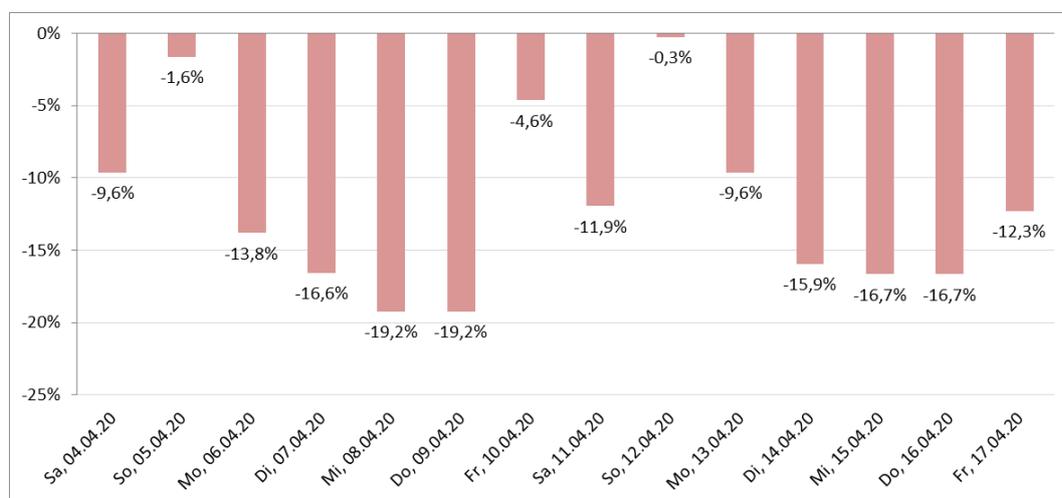
Staatliche Hilfen

8 Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG)⁶

Wocheninformation KW 16 – Update – 22.04.2020

Veränderungen gegenüber Vorkrisenniveau (bereinigte Werte)

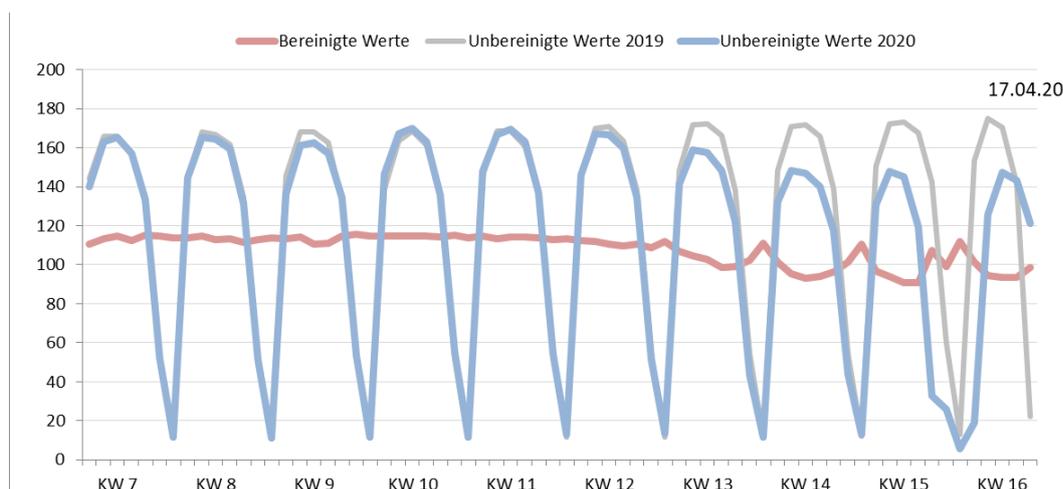
Der Lkw-Mautfahrleistungsindex zeichnet die Entwicklung des mautpflichtigen Straßengüterverkehrs nach und kann Auswirkungen der Corona-Krise auf den Straßengüterverkehr aufzeigen. In der Abbildung sind die Veränderungen am aktuellen Rand gegenüber dem Vorkrisenniveau (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020) dargestellt. Seit dem 23.03.2020 werden ungewöhnlich starke Rückgänge verzeichnet, die auf deutliche 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 (17.04.2020) beträgt der bereinigte Lkw-Maut-Fahrleistungsindex 121,1. Dies entspricht einer Abnahme des Indexwert von -12,3 % gegenüber dem Vorkrisenniveau.



10-Wochen-Betrachtung (bereinigte und unbereinigte Werte)

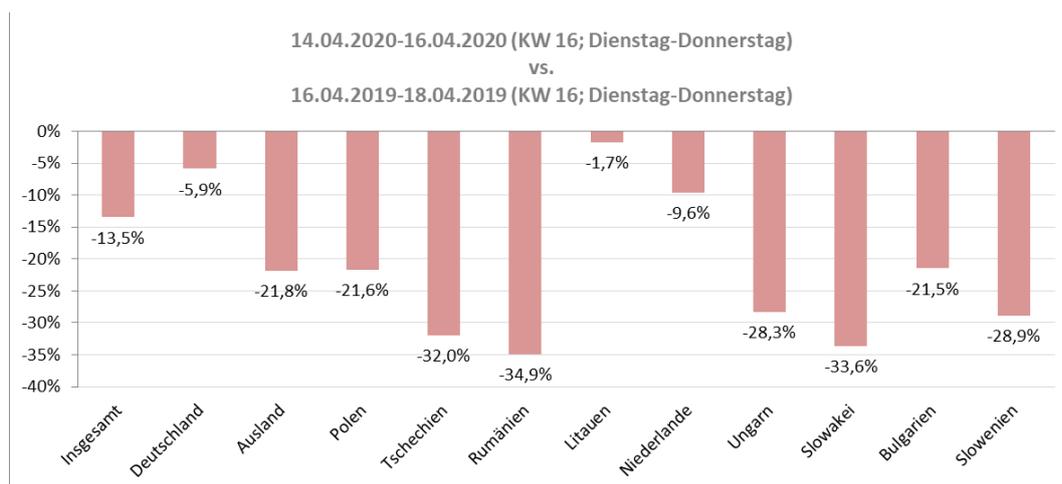
In den Kalenderwochen 7 bis 12 waren keine ungewöhnlichen Abweichungen in den Wochenverläufen erkennbar. Ab der Kalenderwoche 13 (ab 23.03.2020) deuten die Werte auf Effekte der Corona-Krise auf den Lkw-Verkehr hin, die sich in den Kalenderwochen 14 und 15 deutlich verstärken und in der Kalenderwoche 16 auf diesem Niveau verblieben. 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 starken Abweichungen der unbereinigten Werte in den Kalenderwochen 15 und 16 der Jahre 2019 und 2020 sind in Teilen auf kalendarische und saisonale Effekte (Karwoche und Osterwoche in 2019 und 2020) zurückzuführen.

⁶ 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 16. Kalenderwoche Dienstag bis Donnerstag) durchschnittlich -5,9 % beträgt, ist der Rückgang bei den ausländischen Lkw mit -21,8 % ungleich stärker. Die stärksten Rückgänge verzeichnen Lkw aus Rumänien (-34,9 %), der Slowakei (-33,6 %), Tschechien (-32,0 %), Slowenien (-28,9 %) und Ungarn (-28,3 %). Saisonale Effekte (Osterwoche 2020 und Karwoche 2019) sind in den unbereinigten Werten nicht herausgerechnet. Es wurden lediglich Werktagen mit Werktagen verglichen (ohne Feiertage).



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

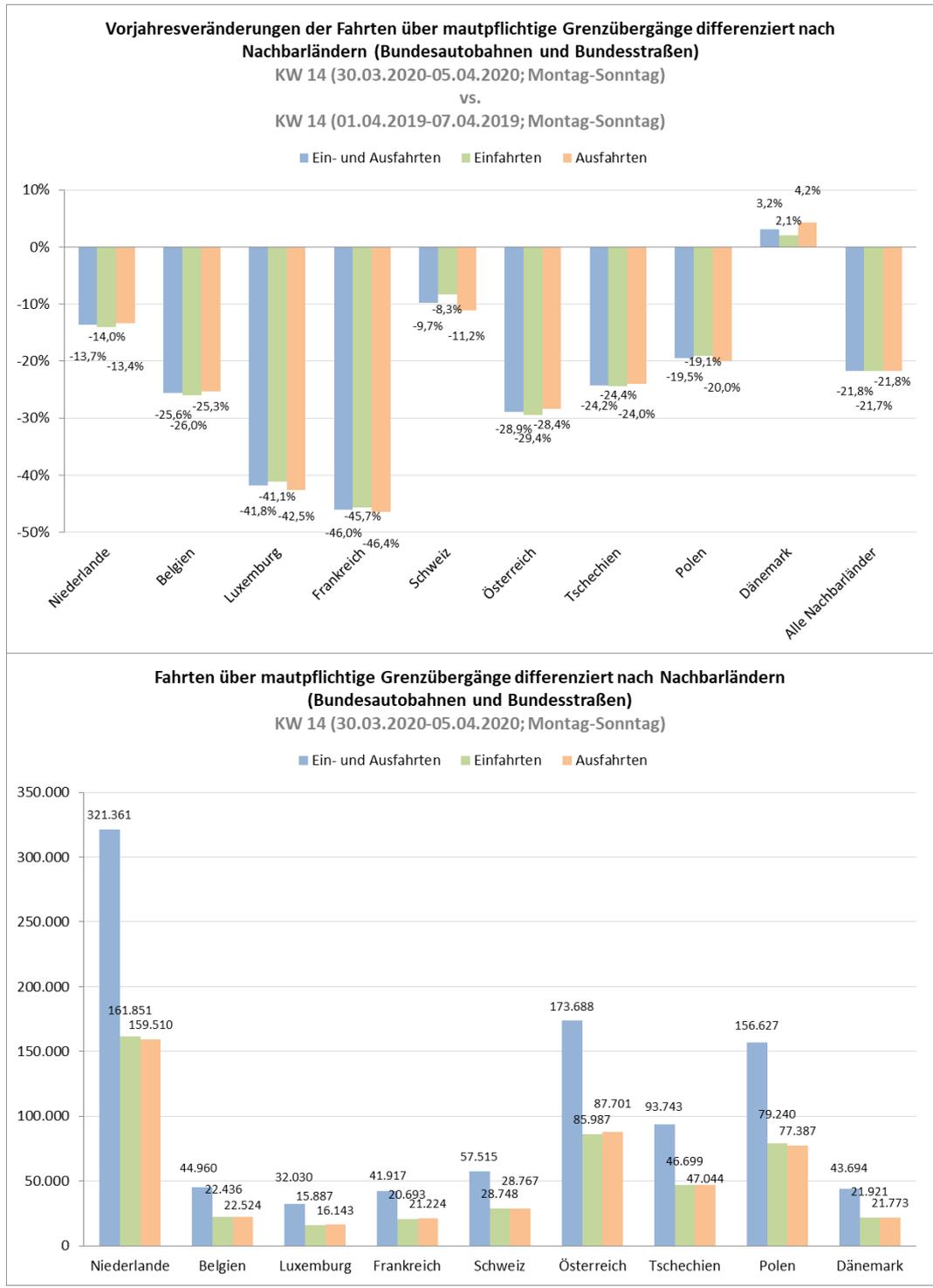
In der Corona-Krise werden noch aktuellere Ergebnisse nachgefragt, insbesondere auch als Baustein für die Konjunkturbeobachtung. Das BAG hat mit der Bundesbank und dem

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 Mautpflichtige Grenzfahrten

Die nachstehenden Abbildungen zeigen die Entwicklung der mautpflichtigen Grenzfahrten in der Kalenderwoche 14. Danach sank die Anzahl der Fahrten mautpflichtiger Fahrzeuge über die mautpflichtigen Grenzübergänge im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 21,8 %. Überproportionale Rückgänge zeigten sich an den deutschen Grenzübergängen zu Frankreich, Österreich, Luxemburg, Belgien und Tschechien, leichte Zuwächse lediglich an der Grenze zu Dänemark.



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

10 Arbeitsmarktsituation

Die nachstehenden Tabellen erhalten aktuelle Angaben der Bundesagentur für Arbeit zur Kurzarbeit⁷ 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).

⁷ 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 Logistikkaufleuten (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	Servicräfte im Personenverkehr		1.428	1.428	0	2.586	2.744	-5,8	719	1.230	-41,5
5141	Servicfachkräfte Straßen-,Schienenverk.		387	316	22,5	706	604	16,9	385	515	-25,2
5142	Servicfachkräfte im Luftverkehr		979	1.034	-5,3	1.772	2.015	-12,1	293	671	-56,3
5143	Servicfachkräfte 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	Schifffahrtskaufleute		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.

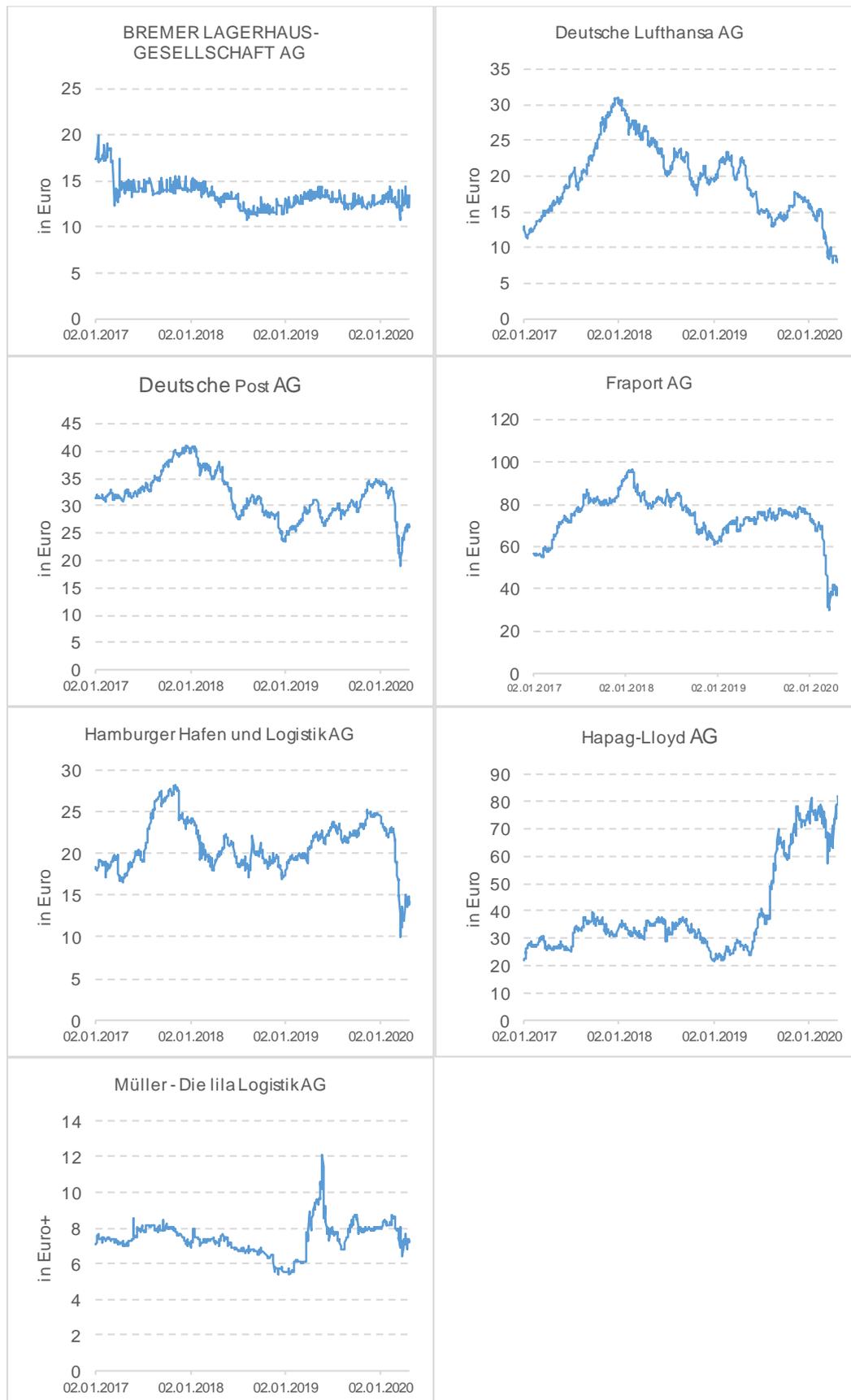
Tabelle 9.4: Arbeitslose, Arbeitsuchende und gemeldete Arbeitsstellen für die Berufshauptgruppe „Führer von Fahrzeug- und Transportgeräten“ (Berufe nach der Klassifikation der Berufe 2010 (KldB 2010))

Berufshauptgruppe	Arbeitslose		Arbeitsuchende ¹⁾				Gemeldete Arbeitsstellen		
	Bestand								
	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.

11 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: 24. 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
