



Bundesaamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt

- Wochenbericht KW 18 / 2020

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	3
2	Straßengüterverkehr.....	4
3	Schienengüterverkehr.....	11
4	Kombinierter Verkehr.....	12
5	Binnenschifffahrt	13
6	Seeverkehr	17
7	Luftverkehr.....	19
8	Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG).....	21
9	Arbeitsmarktsituation.....	25
10	Aktienkursentwicklung ausgewählter deutscher Unternehmen.....	29

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 29.04.2020 vorliegen.

2 Straßengüterverkehr

Nach wie vor berichten viele befragten Transportunternehmen von hohen Auftragsrückgängen infolge der Coronakrise. Gleichzeitig könnten Auftragsrückgänge kaum kompensiert werden. Weiterhin stünden Laderaumkapazitäten branchenübergreifend zur Verfügung. Der Wettbewerbsdruck steige. Die Frachtpreise am Spotmarkt seien auf einem sehr niedrigen Niveau. Der Leerfahrtenanteil nehme zu, insbesondere im Bereich der Rückladungsverkehre. Dies gelte sowohl für nationale als auch internationale Verkehre. Vielfach fangen lediglich feste Auftraggeber die Ertragsrückgänge der befragten Unternehmen zumindest in Teilen auf. Befragte gaben an, weiterhin von Einschränkungen in wesentlichen Bereichen des verarbeitenden Gewerbes betroffen zu sein, beispielsweise der Chemie-, Stahl- und Maschinenbauindustrie. Einbußen verzeichnen befragte Transportunternehmen überdies aus einer bislang schwachen Nachfrage aus dem europäischen Ausland, vor allem aus Italien, Spanien und Frankreich. Mit Blick auf die schrittweisen Lockerungen der Corona-Maßnahmen erhoffen sich befragte Unternehmen eine Verbesserung ihrer Geschäftslage. Beispielsweise würden Beförderungen im Einzelhandel langsam anfahren. In der Automobilbranche nehmen Hersteller einzelne Produktionslinien allmählich wieder auf. Allerdings seien nach Angaben befragter Transportunternehmen die Warenlager aktuell zumeist befüllt, so dass stellenweise Transportaufträge, u. a. für die Beförderung von Zulieferteilen, noch zurückgehalten würden. Befragte Unternehmen rechnen damit, dass es bis zur vollen Produktionsauslastung in Deutschland noch einige Monate dauern könnte.

Aktuelle Lagebeschreibung

Befragte KEP-Unternehmen berichten weiterhin von einer anhaltend hohen Nachfrage nach Paketsendungen im Privatkundensegment (B2C). Im Bereich des E-Commerce leisten befragte KEP-Unternehmen nicht selten Zusatzfahrten, die über vertraglich vereinbarte Transportvolumina hinausgehen. Gestiegene Sendungsvolumina könnten von den befragten KEP-Unternehmen in der Regel ohne Einschränkungen abgewickelt werden. Engpässe ergäben sich lediglich teilweise an den Umschlagknoten. Die Deutsche Post DHL Group informiert aktuell auf ihrer Webseite über mögliche Verzögerungen bei der Paketauslieferung angesichts eines anhaltend hohen Aufkommens an Paketsendungen.¹ Rückstände in der Auslieferung gäbe es derzeit vor allem in einigen Großstädten, u. a. in Berlin. Kapazitätsengpässe bei der Abholung von Paketen bei den Onlineshops, die teilweise in der KW 17 auftraten, seien weitestgehend behoben. Bei der Zustellung von Briefen innerhalb Deutschlands werden bislang keine wesentlichen Einschränkungen verzeichnet. Im gewerblichen Bereich (B2B) sei nach Angaben befragter Unternehmen die Nachfrage nach KEP-Sendungen weiterhin auf einem sehr niedrigen Niveau. Befragte Unternehmen, die auf B2B-Sendungen spezialisiert sind, können nach eigenen Angaben nicht ohne Weiteres am Transportanstieg im B2C-Bereich teilhaben. Mit der Locke-

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/coronavirus>, letzte Aktualisierung am 27.04.2020.

rung der Corona-Maßnahmen erhoffen sich KEP-Unternehmen eine allmähliche Erholung der B2B-Sendungsmengen. Im internationalen Warenhandel werden nach wie vor sehr geringe Sendungsaufkommen registriert. Der internationale Austausch zwischen den nationalen Postgesellschaften sei derzeit weitestgehend zum Erliegen gekommen.² Lediglich Logistiker, die den gesamten internationalen Transportprozess übernehmen, bieten aktuell internationale Versanddienstleistungen an.

Aktuell sei nach Angaben der befragten Unternehmen der gestiegene Wettbewerb sowie der damit verbundene Preisdruck eine große Herausforderung. Laderaumüberhänge seien sowohl bei Unternehmen aus Deutschland als auch aus europäischen Nachbarstaaten zu verzeichnen; entsprechend hoch sei derzeit der Wettbewerb um Transportaufträge. Infolge der sehr niedrigen Frachtraten am Spotmarkt erleiden Unternehmen, die üblicherweise einen hohen Anteil ihrer Aufträge über den freien Markt bzw. als Subunternehmer generieren, hohe finanzielle Einbußen. Aber auch befragte Unternehmen mit festen Kundenaufträgen, die Rückladungen über den Spotmarkt generieren, sind von den niedrigen Spotmarktpreisen betroffen. Da große Teile der verladenden Wirtschaft ebenfalls unter finanziellen Einbußen infolge der Coronakrise leiden und am Markt ein sehr hohes Kapazitätsangebot besteht, steigt die Sorge von Güterkraftverkehrsunternehmen vor zeitnahen Neuausschreibungen und Senkungen der Vertragsfrachten. Dabei weisen sie auf die Verhandlungsstärke der verladenden Wirtschaft, insbesondere in oligopolistisch strukturierten Branchen, infolge derer zu Zeiten von Laderaumüberhängen niedrigere Preisforderungen eher durchgesetzt werden könnten. Dies sei nicht zuletzt vor dem Hintergrund der zuletzt gestiegenen Fahrerlöhne besorgniserregend. Angesichts des erklärten Ziels vieler Unternehmen, ihr Fahrpersonal zu halten, seien Lohnkürzungen praktisch ausgeschlossen. Bisher gab es nach Aussagen der befragten Unternehmen kaum betriebsbedingte Kündigungen. Bei knapp der Hälfte der befragten Unternehmen befinden sich aktuell Mitarbeiter in Kurzarbeit. Hiervon betroffen seien Fahrer, Verwaltungsangestellte sowie Lagerpersonal gleichermaßen. Selbst bei einer langsamen Erholung der deutschen Wirtschaft rechnen befragte Unternehmen in den nächsten Wochen mit Überkapazitäten am Markt. Viele Befragte sehen derzeit keine Lösung, den Preisdruck einzudämmen bzw. mittelfristig kostendeckend zu wirtschaften.

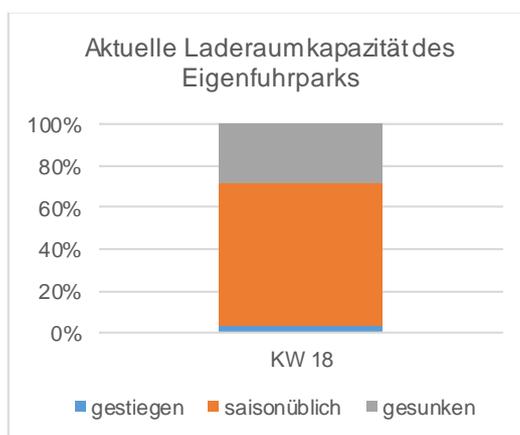
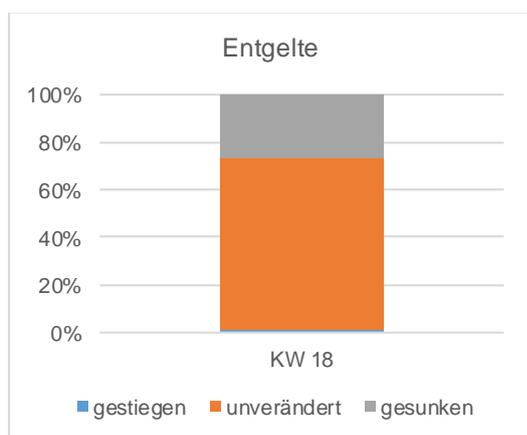
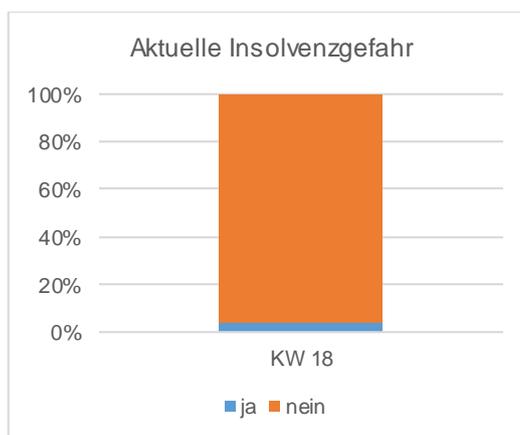
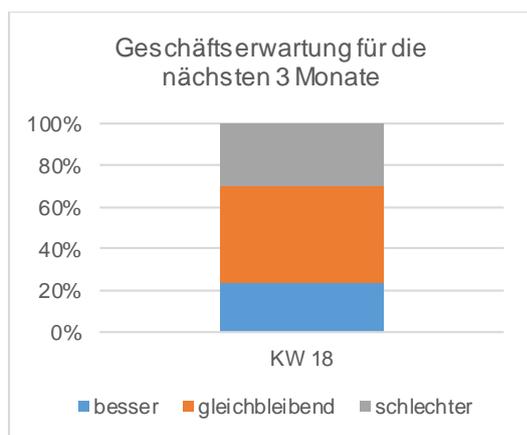
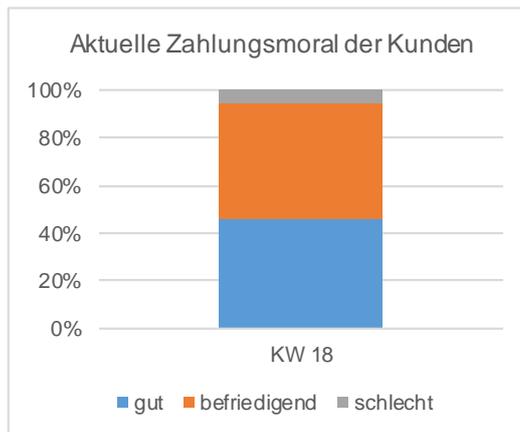
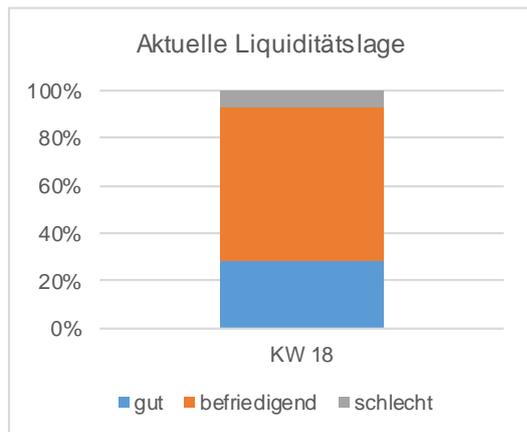
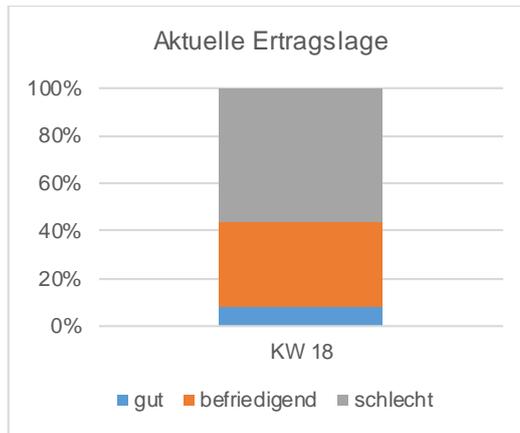
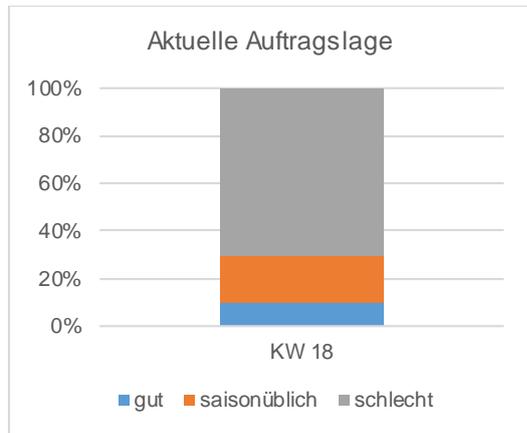
Aktuelle
Herausforderungen

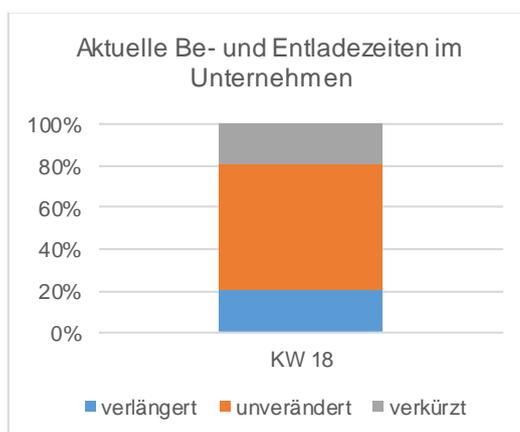
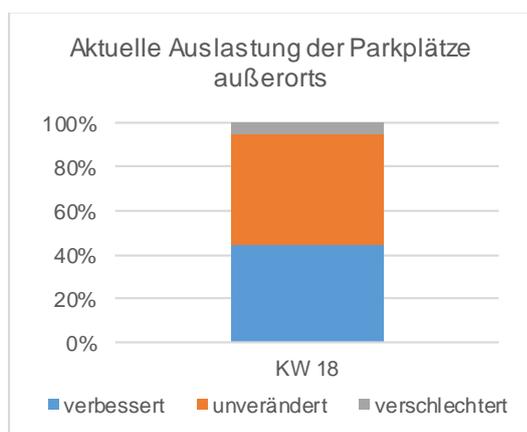
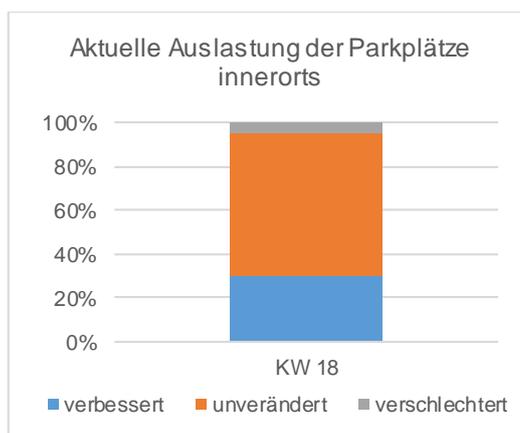
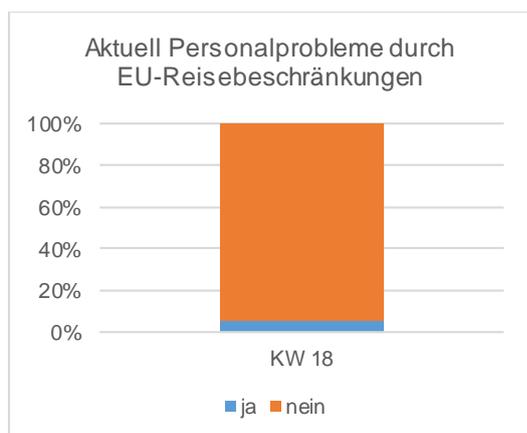
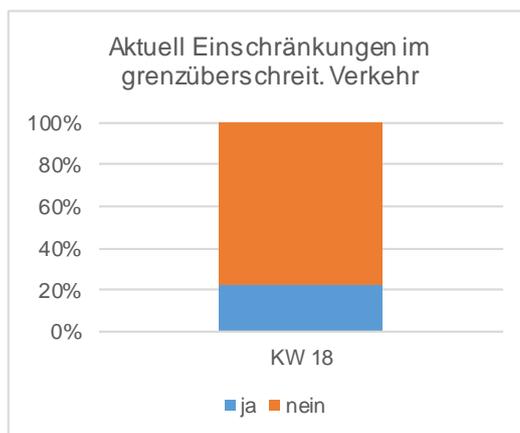
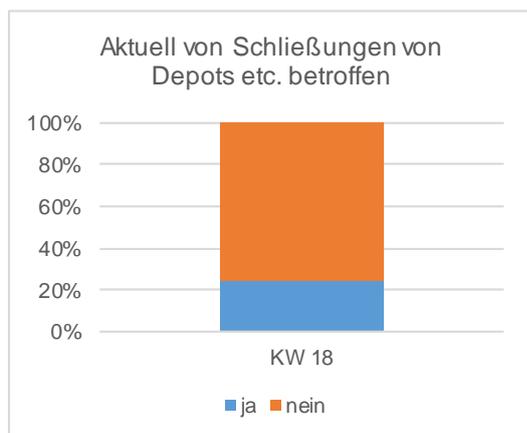
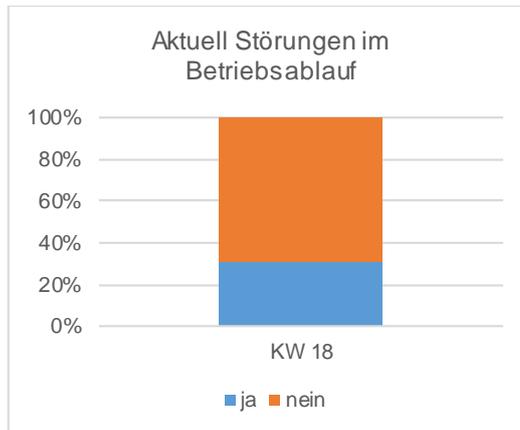
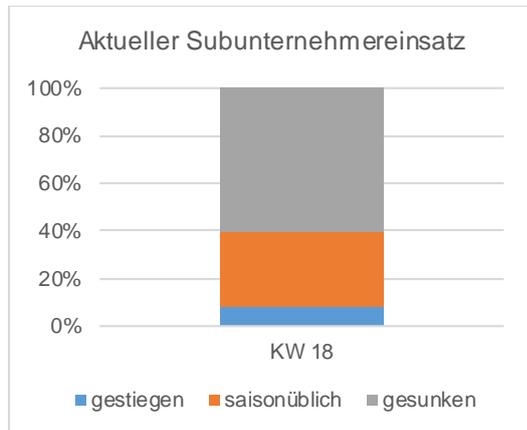
Teilweise berichten befragte Unternehmen von Störungen im Betriebsablauf infolge von Kurz- oder Heimarbeit, da Abstimmungsprozesse mitunter mit einem höheren Aufwand verbunden und Kommunikationswege insgesamt länger seien. Nach wie vor verzeichnen Befragte des Weiteren vielfach längere Be- und Entladezeiten infolge eines reduzierten Einsatzes von Lagerpersonal bei Empfängern und Verladern. Der grenzüberschreitende Verkehr verlaufe weitestgehend ohne Einschränkungen. Geringe Verzögerungen würden lediglich punktuell an den Grenzen zu Tschechien, Polen, Frankreich und der Schweiz

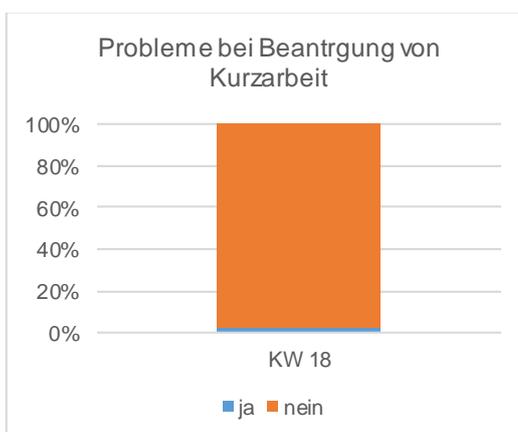
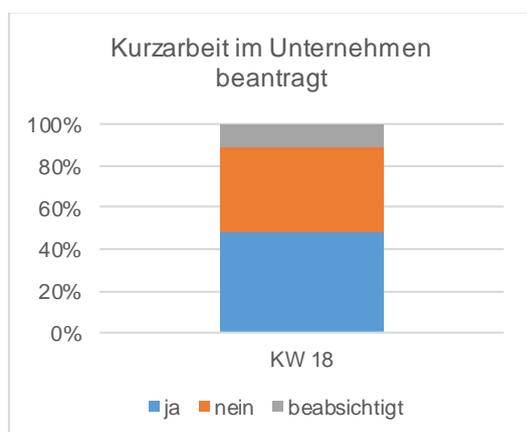
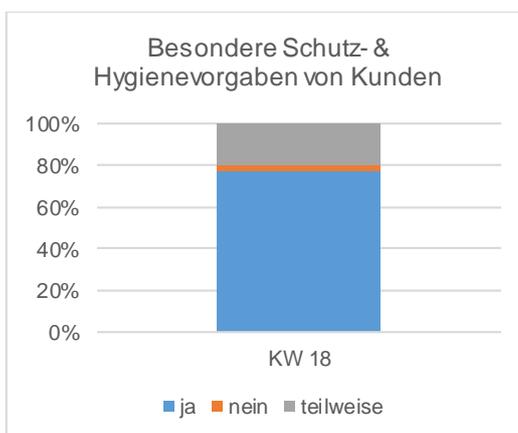
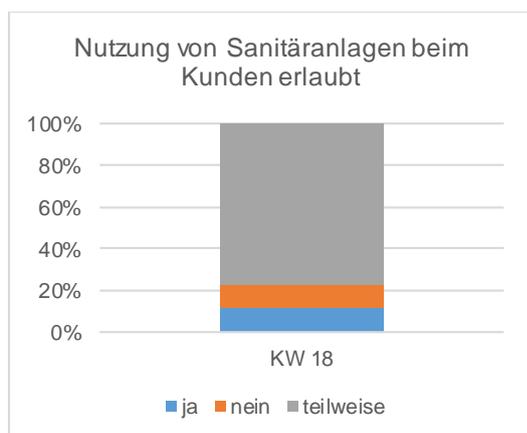
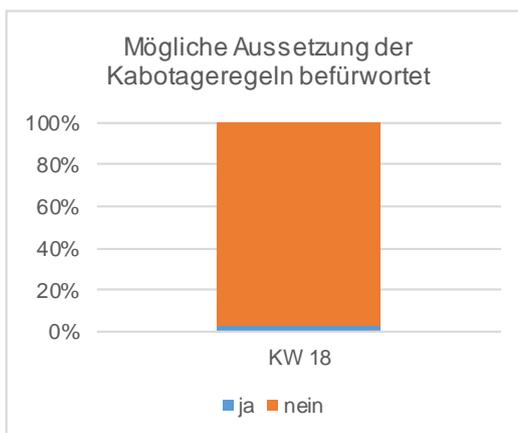
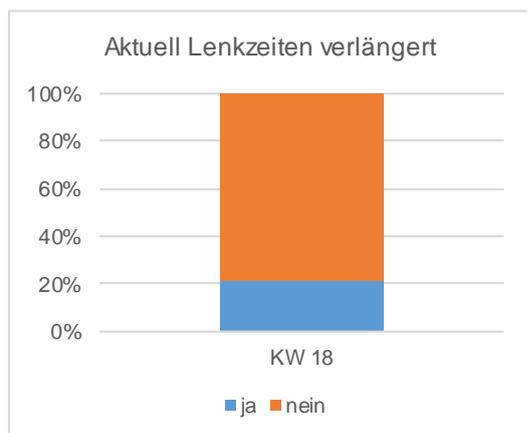
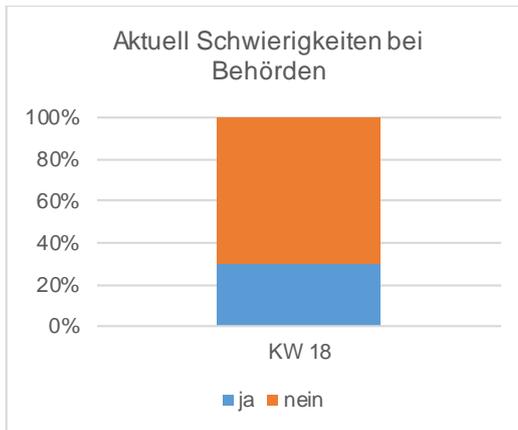
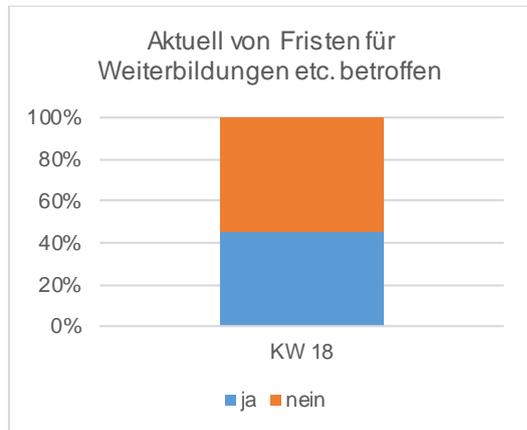
Themen von aktueller
Bedeutung

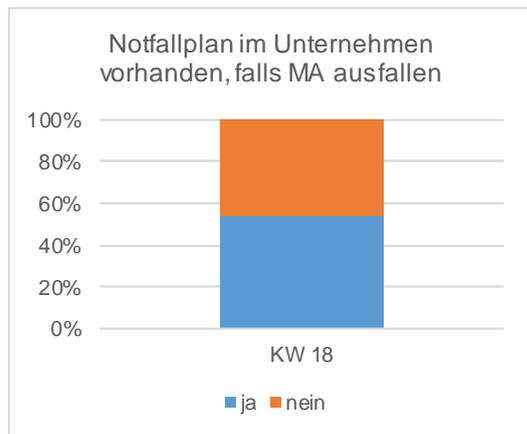
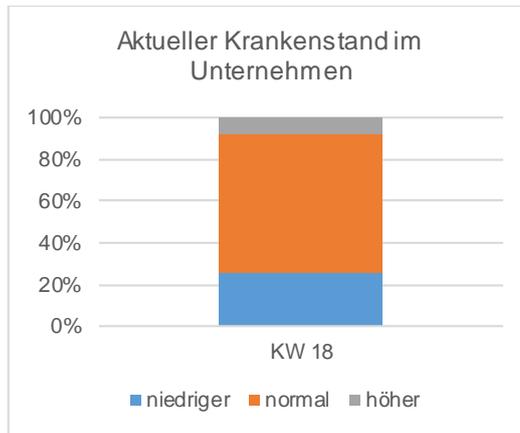
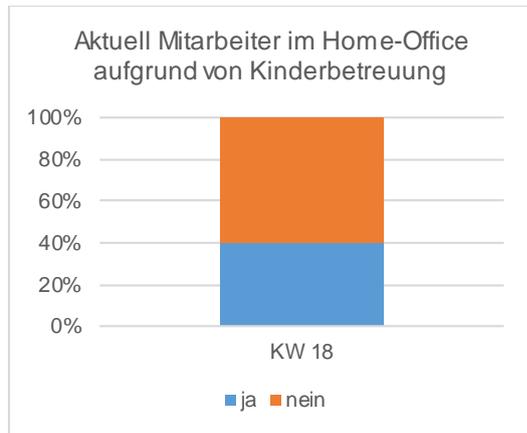
² Siehe hierzu und im Folgenden Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste e.V.: Corona Lagezentrum – Lagebilder für Teilbranchen, unter <https://kep-corona.de/lagebild/lagebilder-fuer-teilbranchen/direktkuriere.html>, zuletzt aufgerufen am 28.04.2020.

registriert, vor allem durch Kontrollmaßnahmen, wie Fiebermessen, das Ausfüllen von Formularen und Vorweisen von Dokumenten. Derzeit führen die befragten Unternehmen keine Weiterbildungsschulungen sowie Fahrsicherheitstrainings durch. Als positiv wird die Fristverlängerung im Rahmen der erforderlichen Weiterbildungsbescheinigungen nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (Eintragung der Schlüsselzahl „95“) bewertet. Einzelne Befragte berichten in diesem Zusammenhang von Schwierigkeiten bei neu eingestellten Fahrern, die derzeit die Eintragung der Schlüsselzahl „95“ nicht vornehmen lassen könnten. Angehende Fahrer in der Ausbildung könnten zudem keine Prüfungen für Lkw-Führerscheine, Staplerscheine sowie Gefahrgutscheine absolvieren. Befragte Unternehmen mit ausländischem Personal verzeichnen zwar vereinzelt weiterhin Personalausfälle nach Heimataufenthalten durch Quarantäne- bzw. Einreisebestimmungen europäischer Nachbarstaaten. Allerdings seien in der vergangenen Woche bei den befragten Unternehmen dadurch keine Personalengpässe entstanden. Teilweise war eine verzögerte Rückreise erwartet worden, teilweise befänden sich betreffende Beschäftigte derzeit in Kurzarbeit.









3 Schienengüterverkehr

Im Vergleich zur Vorwoche haben sich auf Grundlage der geführten Gespräche und verfügbaren Informationen in der laufenden KW keine neuen wesentlichen Erkenntnisse zum Schienengüterverkehr ergeben. Weiterhin hat der Großteil der Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgrund der angespannten gesamtwirtschaftlichen Lage infolge der vorherrschenden COVID-19-Pandemie in Deutschland mit negativen betriebswirtschaftlichen Auswirkungen zu kämpfen. Durch die teils weiterhin rückläufige Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen aus verschiedenen Branchen ist die Auftragslage für die Mehrzahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen eher schlecht. In Verbindung mit einem weiterhin als konstant beschriebenen Entgelt- und Kostenniveau wirkt sich dies negativ auf die Ertrags- und Liquiditätslage der Unternehmen aus. Trotz der angespannten gesamtwirtschaftlichen Lage schätzen die befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen nach eigenen Angaben die Insolvenzgefahr für ihr eigenes Unternehmen aktuell als gering ein. Vor dem Hintergrund der Nachfragerückgänge verfügt die Mehrheit der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen weiterhin über freie Kapazitäten im Schienengüterverkehr.

Aktuelle
Lagebeschreibung

Weiterhin stellt die Unsicherheit über die weitere gesamtwirtschaftliche Entwicklung und deren Auswirkungen auf das eigene Unternehmen die meisten Eisenbahnverkehrsunternehmen vor sehr große Herausforderungen. Ebenfalls weiterhin aktuell sind Thematiken zum Personal und Gesundheitsschutz. Nach wie vor benennen Befragte in diesem Zusammenhang mögliche negative Auswirkungen auf den eigenen Betrieb im Falle steigender Krankenstände, die Umsetzung von Maßnahmen zum Gesundheitsschutz, Herausforderungen durch unterschiedliche Vorschriften und Regelungen zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie in den einzelnen Nachbarländern sowie die vielerorts mangelnde Verfügbarkeit von Hotels für Lokomotivführer.

Aktuelle
Herausforderungen

4 Kombiniertes Verkehr

Bezüglich der Entwicklungen im Kombinierten Verkehr haben sich auf Grundlage der geführten Gespräche und verfügbaren Informationen in der laufenden KW ebenfalls keine neuen wesentlichen Erkenntnisse ergeben. Abgesehen von Ausnahmen sind die KV-Terminals in Deutschland weiterhin uneingeschränkt in Betrieb. Ausnahme bilden nach Erkenntnissen des Bundesamtes nach wie vor einzelne KV-Terminals in Süddeutschland, die einen starken Bezug zur Automobilindustrie haben und infolge der Produktionsstopps der Automobilhersteller geschlossen wurden. Nach Informationen des Bundesamtes besteht das Leistungsangebot im Kombinierten Verkehr größtenteils ohne größere Einschränkungen fort; in der Regel besteht ein ausreichendes Kapazitätsangebot. Nach Unternehmensangaben konnten in der 18. Kalenderwoche bis auf die Verbindung zwischen Kreuztal, Kornwestheim und Verona sämtliche Relationen innerhalb des nationalen und internationalen Netzwerks der Kombiverkehr angeboten werden; alle Terminals in Deutschland und Europa innerhalb des Netzwerks seien weiterhin in Betrieb, teilweise mit angepassten Öffnungszeiten.³ Die in den KV-Terminals umgesetzten Maßnahmen zum Gesundheitsschutz bestehen weiterhin fort und werden entsprechend eingehalten. Informationen, nach denen die Einhaltung der Schutzmaßnahmen in den Terminals nennenswerte negative Auswirkungen auf den Betriebsablauf hat, liegen dem Bundesamt nicht vor.

Aktuelle
Lagebeschreibung

³ Siehe Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG: 27. April 2020: KW 18 – Kapazitäten auf fast allen Verbindungen vorhanden / Teilweise angepasste Terminalöffnungszeiten, Meldung vom 27.04.2020, unter: https://www.kombiverkehr.de/de/service/kunden/Covid-19_MeldungenCovid-19_News/, abgerufen am 29.04.2020.

5 Binnenschifffahrt

Die Mehrheit der befragten Unternehmen in der Binnenschifffahrt berichtet weiterhin von rückläufigen Transportmengen aufgrund weggefallener Aufträge. In der Trockengüterschifffahrt ist die Nachfrage nach Schiffsraum – trotz zunehmenden Niedrigwassers – spürbar rückläufig. Die Situation von Eignern großer Binnenschiffe wird im Vergleich zu jener von Eignern kleinerer Schiffe (60m bis 86m) von Marktteilnehmern als wesentlich angespannter bezeichnet. So könnten die kleineren Schiffe viel flexibler im Markt eingesetzt werden. Zudem nehme die Abladetiefe der Schiffe infolge des aktuellen Niedrigwassers immer weiter ab, sodass größere Schiffe die betroffenen Wasserstraßenabschnitte nur noch eingeschränkt befahren könnten. Die niedrigen Wasserstände auf den deutschen Flüssen erinnern viele Unternehmen bereits an das Dürrejahr 2018. Nicht nur im Rheinstromgebiet, sondern auch in den Kanalgebieten gehen die Auftragsvolumina weiterhin zurück. Infolge von Werksschließungen und Produktionsdrosselungen verzeichnet die Nachfrage nach Gütertransporten in den meisten Gütersegmenten Rückgänge. Die befragten Unternehmen in der Trockengüterschifffahrt berichteten u.a. von regional schwankenden, insgesamt jedoch deutlich rückläufigen Transporten von Stahlprodukten (v.a. für die Automotive-Industrie). Unternehmen im Donaugebiet berichteten von einer saisonüblichen Auftragslage bei Agrarprodukten, die Nachfrage der Landwirtschaft nach Beförderungen von Düngemitteln sei aufgrund der anhaltenden Trockenheit zurzeit eher noch verhalten. Nach wie vor bestehe weiterhin eine Nachfrage nach Beförderungen von Baustoffen bzw. deren Vorprodukten (z.B. Zementklinker, Sand, Kies, etc.). Differenziert fallen aktuell die Aussagen zur Tankschifffahrt aus. Während Unternehmen einerseits von einer weiterhin stabilen Nachfrage nach Heizölen berichten, wird andererseits auf eine geringere Nachfrage nach Kraftstoffen (Diesel, Benzin, Kerosin) infolge des geringeren Verkehrsaufkommens verwiesen. Aufgrund des starken Preisverfalls am Weltmarkt für Mineralölprodukte würden allerdings viele Tanklager, z.B. in den Raffinerien, aktuell wieder aufgefüllt. Nach Angaben von Marktteilnehmern träfen in den Seehäfen zwar wieder vermehrt Container aus China und anderen asiatischen Staaten mit Modeartikeln aus der Textilindustrie ein. Diese fänden allerdings zurzeit kaum Abnehmer, da die Warenhäuser durch den „Lockdown“ nur wenige Textilien verkaufen konnten. Deren Lager seien daher zurzeit noch gut gefüllt, so dass viele Container in den Seehäfen zunächst zwischengelagert würden. Die ohnehin knappen Lagerressourcen in und rund um die großen Überseehäfen seien insoweit in hohem Maße ausgeschöpft.

Entwicklung der
Beförderungsmenge

Nach Angaben von Marktteilnehmern bewegen sich die Frachtraten in der Trockengüterschifffahrt trotz vereinzelter Kleinwasserzuschläge derzeit auf einem niedrigen Niveau. In Verbindung mit dem gesunkenen Transportaufkommen führe dies bei vielen in diesem Segment tätigen Unternehmen zu einer angespannten Ertragslage, dies gelte vor allem für kleine, freie Partikulierbetriebe. Durch den Preisverfall nähmen die Liquiditätsreserven ab; teilweise bestünde die Gefahr, dass Unternehmen ihren finanziellen Verpflichtungen

Liquiditäts- und Ertrags-
lage

gegenüber ihren Kreditinstituten nicht mehr nachkommen könnten. Eine gewisse Entlastung schaffen derzeit die sehr niedrigen Gasölpreise, die dazu beitragen, die Betriebskosten zu senken. Bei mittleren bis größeren Unternehmen zeichnen sich auf Grundlage der geführten Gespräche bislang noch keine Insolvenzen ab. In der Tankschifffahrt wird die Ertrags- und Liquiditätslage vergleichsweise positiver eingeschätzt. Ein Teil der befragten Unternehmen in der Tankschifffahrt bewertet die aktuelle Liquiditäts- und Ertragslage als gut bis befriedigend.

Gesprächspartner des Bundesamtes teilen mit, dass sich die Situation insbesondere beim fahrenden Personal aus Tschechien verbessert habe. Um Einschränkungen bei der Einreise nach Deutschland zu umgehen, finanzieren Unternehmen im Rahmen der entsprechenden Möglichkeiten beispielsweise Corona-Tests sowie Schutzausrüstungen. Bei der Einreise aus der Slowakei, Polen und Ungarn bestehen nach Unternehmensangaben jedoch nach wie vor Aus- und Einreisebeschränkungen, teilweise die Anordnung einer zweiwöchigen Quarantäne. Verzögerungen beim Personalaustausch seien damit nicht grundsätzlich auszuschließen.

Personalsituation

Weiterhin berichten Unternehmen, die im grenzüberschreitenden Verkehr tätig sind, von Einschränkungen bei Landgängen des Bordpersonals. Teilweise dürften Schiffsbesatzungen in den Häfen nicht an Land gehen oder Büros bzw. Gebäude an den Lade- oder Entladestellen nicht betreten. Ferner wurde berichtet, dass die rumänische Regierung zwischenzeitlich einen Exportstopp von wichtigen Grundnahrungsmitteln (insbesondere Getreide, Mehl, Schrot und Backwaren) beschlossen habe. Dies beeinträchtigt die Verkehre auf der Donau, da so vor allem die Rückladesituation für die Binnenschiffer problematisch geworden sei.

Grenzüberschreitender Verkehr

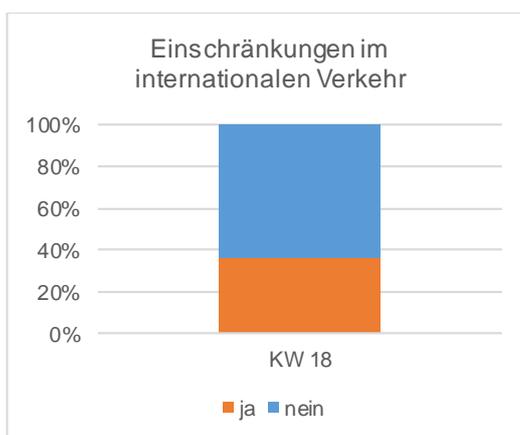
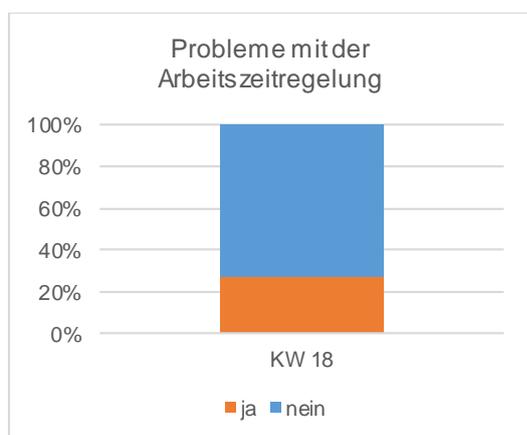
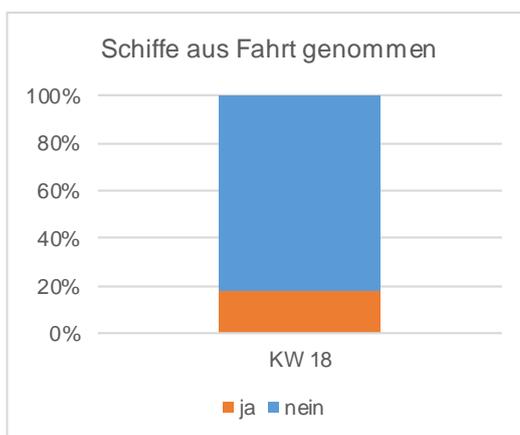
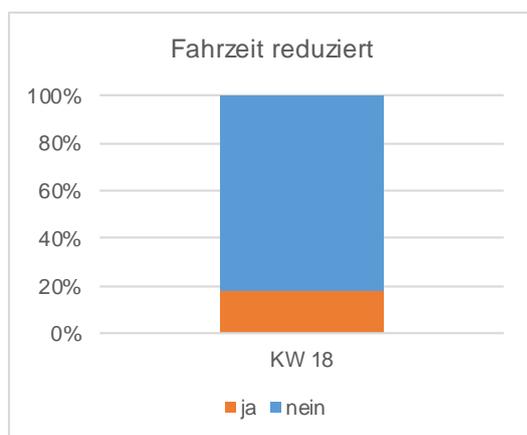
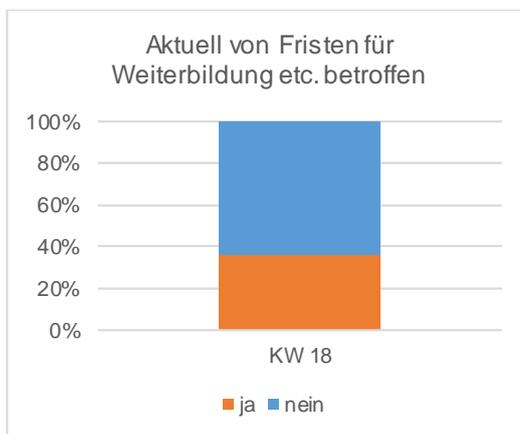
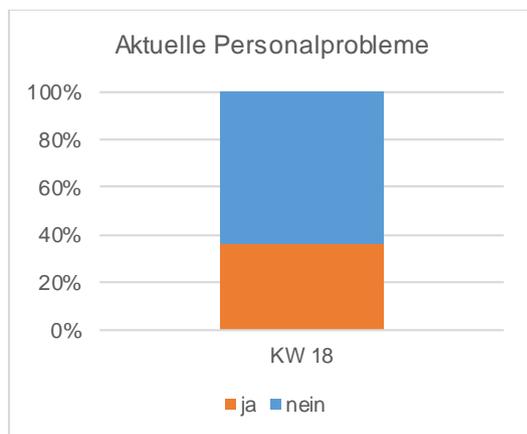
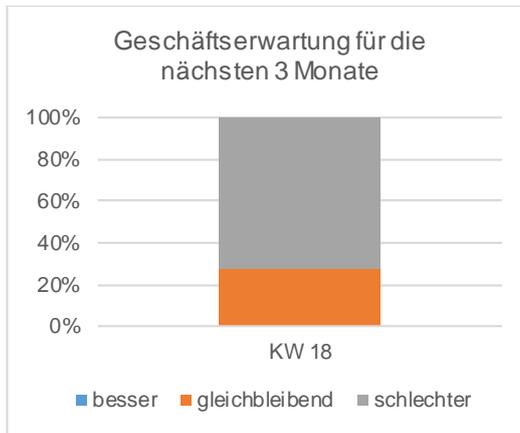
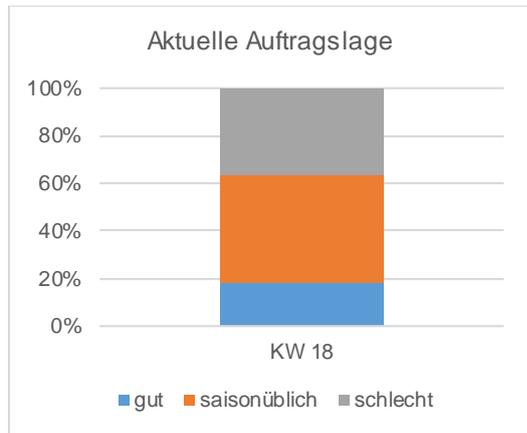
Die meisten Gesprächspartner des Bundesamtes zählen die Überwindung der Coronakrise zu den größten aktuellen Herausforderungen. Eng damit verbunden ist die Hoffnung auf eine baldige Verbesserung der Geschäftslage. Neben der Entwicklung der Frachtraten, der Personaleinsatzplanung, Liquiditätsengpässen und der Sicherung der Auftragslage wurde in diesem Zusammenhang jüngst erstmalig vereinzelt eine schlechtere Zahlungsmoral der Auftraggeber erwähnt. Da viele Beschäftigte zurzeit im Home-Office arbeiten, müssten die technischen Voraussetzungen im Hinblick auf einen sicheren und schnellen Internetzugang erfüllt sein. Darüber hinaus werde durch die Corona-Epidemie der persönliche Kundenkontakt immer weiter eingeschränkt; dieser sei aber in der Binnenschifffahrt oft wichtig.

Aktuelle Herausforderungen

Weiterhin berichteten Befragte, dass sich die Versorgung mit dringend benötigten Ersatzteilen für die eigenen Schiffe aufgrund längerer Lieferzeiten immer häufiger verzögerte. Die verkürzten Schleusenzeiten und reduzierte Öffnungszeiten an den Hebewerken ent-

Themen von aktueller Bedeutung

lang der Wasserstraßen beschränkten zudem den Einsatz der Schiffe und erschwerten die damit verbundene Personalplanung.



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 seien allerdings die ohnehin knappen Lagerressourcen in und rund um die großen Überseehäfen in hohem Maße ausgeschöpft. Dies führe teilweise dazu, dass Schiffe in andere deutsche Seehäfen umgeleitet würden. In den großen deutschen Ostseehäfen läuft der Warenladungsverkehr bei zum Teil deutlich rückläufigen Mengen nach Hafenangaben mit einigen Ausnahmen wie gewohnt.⁴ Hingegen seien die Passagierverkehre weitestgehend zum Erliegen gekommen, Kreuzfahrten zunächst ausgesetzt. 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

Die beiden größten europäischen Seehäfen Rotterdam und Antwerpen haben kürzlich ihre Umschlagszahlen für das 1. Quartal 2020 veröffentlicht. Danach sank der Güterumschlag in Rotterdam im Vergleich zum 1. Quartal 2019 um insgesamt 9,3 Prozent auf rund 112,4 Mio. t; der Containerumschlag ging um 4,7 Prozent auf rund 3,55 Mio. TEU zurück.⁵ Überproportionale Rückgänge waren in Rotterdam im Vergleichszeitraum u.a. beim Umschlag von Kohle (-39,6 %) und Mineralölerzeugnissen (-32,8 %) zu verzeichnen. Bezogen auf das Gesamtjahr 2020 hält der Hafen Rotterdam derzeit einen Rückgang des Umschlagsvolumens im Vergleich zum Jahr 2019 in Höhe von 10 bis 20 Prozent für wahrscheinlich. Aufgrund von Stornierungen von Schiffsabfahrten großer Allianzen rechnet Rotterdam kurzfristig mit einem Rückgang des Containerumschlags im Seeverkehr von rund 25 Prozent im Vergleich zum Mai und Juni des Vorjahres.⁶ Im Gegensatz zu Rotterdam wies der Hafen Antwerpen im 1. Quartal 2020 im Vergleich zum 1. Quartal 2019 noch einen Anstieg des Güterumschlags um rund 4,0 Prozent auf insge-

Güterumschlag in Rotterdam und Antwerpen

⁴ Siehe u.a. Lübecker Hafen-Gesellschaft: Wie ist die Lage im Hafen? unter: <https://www.lhg.com/index.php?id=4>, abgerufen am 28.04.2020, Port of Kiel: Wichtige Information zu Abfahrten von Fähr- und Kreuzfahrtschiffen, unter: <https://www.portofkiel.com/home.html>, abgerufen am 28.04.2020.

⁵ Siehe hierzu und im Folgenden Port of Rotterdam: Throughput volume falls in an exceptional first quarter, Pressemitteilung vom 16.04.2020, unter: <https://www.portofrotterdam.com/en/news-and-press-releases/throughput-volume-falls-in-an-exceptional-first-quarter>, abgerufen am 28.04.2020.

⁶ Siehe hierzu Port of Rotterdam: Deep-sea shipping companies: blank sailings and impact on Port of Rotterdam, Pressemitteilung vom 28.04.2020, unter <https://www.portofrotterdam.com/en/news-and-press-releases/deep-sea-shipping-companies-blank-sailings-and-impact-on-port-of-rotterdam>, abgerufen am 29.04.2020.

samt 59,1 Mio. t auf; der Containerumschlag erhöhte sich um 9,5 Prozent auf rund 3,02 Mio. TEU.⁷ Leichte Umschlagszuwächse in Höhe von 1,2 bzw. 0,7 Prozent verzeichneten in Antwerpen im Vergleichszeitraum des Weiteren feste und trockene Massengüter. Wie Rotterdam verbuchte Antwerpen im 1. Quartal 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum ein rückläufiges RoRo-Aufkommen. Für das 2. Quartal 2020 rechnet der Hafen Antwerpen mit negativen Auswirkungen der Coronakrise auf den Seegüterumschlag, ohne diese jedoch genauer zu beziffern. Für die deutschen Seehäfen liegen dem Bundesamt bislang keine zahlenmäßigen Angaben zum Güterumschlag im bisherigen Jahresverlauf 2020 vor. Hafenvertreter sprechen teilweise von erheblichen Einbrüchen bei der Ladung, u.a. beim Umschlag von Containern und Automobilen.

Bezüglich weiterer allgemeiner Aussagen zur jüngeren Mengen- und Umschlagsentwicklung, wirtschaftlicher Auswirkungen der Coronakrise auf die Seeverkehrswirtschaft und aktueller Herausforderungen im Zusammenhang mit dem Wechsel der Schiffsbesatzungen wird auf die Ausführungen im Bericht der Vorwoche (KW 17) verwiesen.

⁷ Siehe hierzu und im Folgenden Port of Antwerp: Port of Antwerp experiences growth in first quarter, Pressemitteilung vom 10.04.2020, unter: <https://newsroom.portofantwerp.com/port-of-antwerp-experiences-growth-in-first-quarter#>, abgerufen am 28.04.2020.

7 Luftverkehr⁸

Flugverbindungen

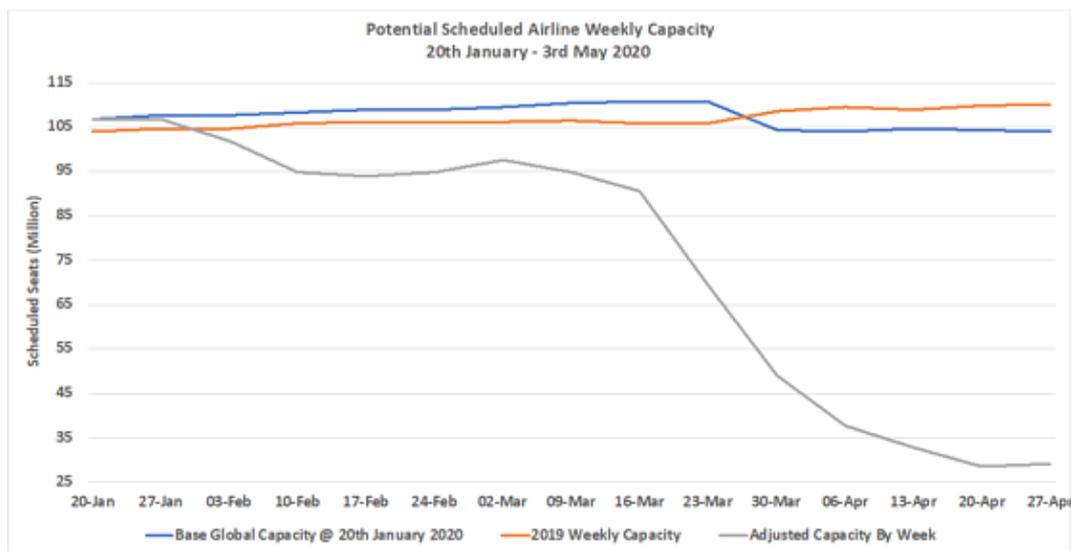
Nach jüngsten Meldungen des Flugplan-Datenbankbetreibers OAG liegt das Angebot von Linienflügen am 27. April gegenüber dem Vorjahreszeitraum weiterhin stark unter dem des Vorjahreszeitraumes. Während es in der 17. KW weltweit 67,2 % weniger Linienflüge gab, betrug der Rückgang in der 18. KW -66,8 %. Im Vergleich zur Vorwoche fällt auf, dass auf manchen Märkten eine kleine Wende stattgefunden hat und die angebotenen Kapazitäten auf niedrigstem Niveau etwas zunehmen. Dies betrifft insbesondere Westeuropa. Dort gab es +42,4 % mehr Linienflüge als in der Vorwoche. In Ost- und Zentraleuropa waren es +29,3 %. Trotzdem liegen die Werte der Rückgänge noch immer im hohen zweistelligen Prozentbereich. In Deutschland lag er im Vergleich zur entsprechenden Woche des Vorjahres bei -92,9 % (Vorwoche -93,7 %), in Frankreich verharrt er bei -91,8 % (Vorwoche -91,7 %), in Spanien lag er bei -94,1 % (Vorwoche -95,1 %), in Italien erholte er sich auf -80,2 % (Vorwoche 81,2 %). In Afrika lag der Wert bei -61,7 %, in Europa -89,5 %, in Asien -50,5 %, in Lateinamerika -70,1 %, in Nordamerika -64,7 %, im Mittleren Osten -71,1 % und im Süd-West-Pazifik -79,9 %. Der Kapazitätsverlust an angebotenen Sitzplätzen betrug in der 18. Kalenderwoche in den USA -5,3 % bzw. -450.000 Sitzplätze gegenüber der Vorwoche. Dies entsprach zahlenmäßig ziemlich genau dem Zuwachs an Sitzplätzen in China. Dort scheint sich der innerstaatliche Luftverkehr langsam wieder aufzurichten.

Flugverbindungen
und Sitzplatzangebot

164 Fluggesellschaften, die in der vierten Kalenderwoche 2020 Flüge angeboten haben, bieten derzeit keine Flüge an, darunter viele große Fluggesellschaften (z.B. Ryanair, Emirates, Easyjet). Diese verhalten sich abwartend und hoffen auf zukünftige Erleichterungen bei den Reisebeschränkungen. Weitere 91 Fluggesellschaften bieten weniger als 10 % ihrer normalen wöchentlichen Kapazitäten an, darunter sind Fluggesellschaften wie die Lufthansa, Iberia und KLM.

In der 16. Und 17. Kalenderwoche betrug die weltweite Angebotskapazität an Sitzplätzen ca. 29 Millionen. Für die darauffolgenden Kalenderwochen rechnen Experten und OAG mit einer leicht steigenden Kapazität.

⁸ Quellen: OAG, dpa, fw, Frankfurter Allgemeine Zeitung, Airliners.de, IATA.



Quelle: OAG

Die Rückholflüge der Bundesregierung sind abgeschlossen.

Aufgrund des anhaltenden Shutdowns und der bedingt dadurch nicht stattfindenden Flüge geraten nicht nur kleinere Luftverkehrsunternehmen, sondern auch die großen Netzbetreiber wie Lufthansa, Air France/KLM und IAG in Schwierigkeiten. In verschiedenen europäischen Staaten finden dementsprechend Verhandlungen über staatliche Unterstützungmaßnahmen statt. Zahlreiche Luftverkehrsunternehmen kündigen einen Kapazitätsabbau bei Personal und Flugzeugen an.

Fluggesellschaften

Luftfracht

Der Warentransport in Frachtflugzeugen ist laut dem internationalen Linienluftfahrtverband IATA ein Lichtblick für die Luftfahrtindustrie. Vor allem innerhalb Asiens seien die geflogenen Tonnenkilometer in Frachtmaschinen trotz Corona-Krise im März verglichen mit dem Vorjahresmonat um gut 40 Prozent gestiegen. Außer zwischen Europa und Nordamerika habe dieser Frachtverkehr in allen Weltregionen zugenommen. Für das ganze Jahr rechnet der Verband mit einem Rückgang zwischen 14 und 31 Prozent.

Frachtaufkommen laut IATA

Die Corona-Krise hat das Frachtgeschäft am Flughafen Leipzig/Halle im ersten Quartal nur wenig geschmälert. Das Frachtaufkommen lag mit 297.315 Tonnen nur 1,5 Prozent unter dem Umschlag im ersten Quartal 2019. Bundesweit sei die Cargo-Tonnage an den deutschen Flughäfen dagegen von Januar bis März um 8,1 Prozent gesunken.

Flughafen Halle/ Leipzig

8 Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG)⁹

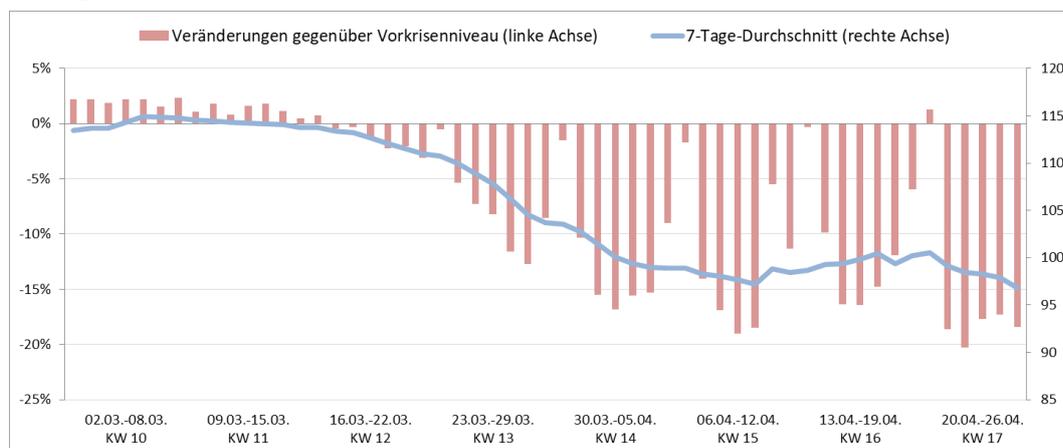
Wocheninformation KW 17 - 29.04.2020

Vorbemerkungen

Der Lkw-Mautfahrleistungsindex zeichnet die Entwicklung des mautpflichtigen Straßengüterverkehrs nach und kann Auswirkungen der Corona-Krise auf den Straßengüterverkehr und im weiteren Sinne der Konjunktur aufzeigen. 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). Die negativen Effekte betreffen nicht-deutsche Lkw-Verkehre stärker als deutsche Lkw-Verkehre. Saisonale Effekte (z.B. Osterwoche 2020 und Karwoche 2019) sind in den unbereinigten Werten nicht herausgerechnet.

Langfristige Entwicklung im Jahr 2020 (bereinigte Werte)

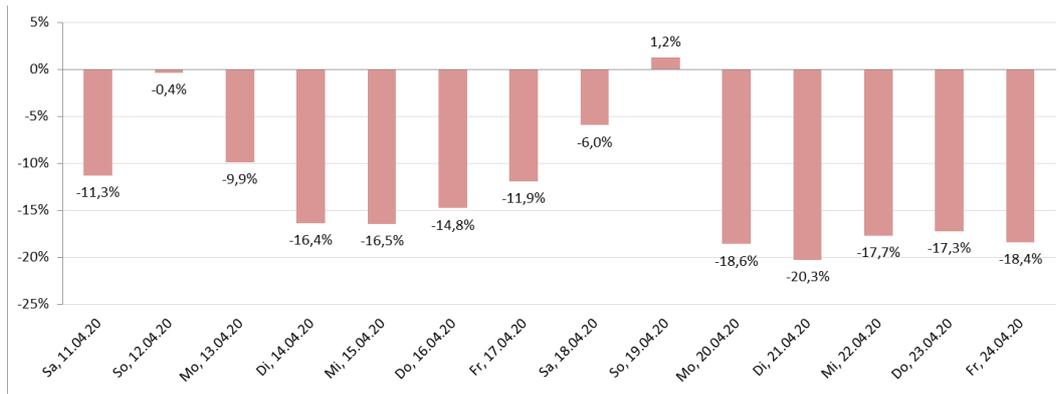
Die folgende Abbildung zeigt die Veränderungen des Indexwerts gegenüber dem Vorkrisenniveau (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020) sowie 7-Tage-Durchschnitte des Indexwerts. In der Kalenderwoche 17 verharren die Werte auf dem niedrigen Niveau, das seit der Kalenderwoche 14 erreicht wurde.



Kurzfristige Entwicklung (bereinigte Werte)

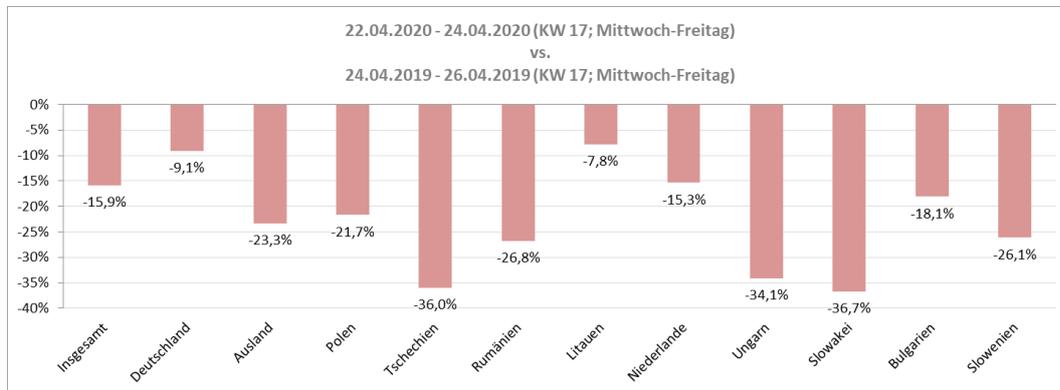
In der Abbildung sind die Veränderungen am aktuellen Rand gegenüber dem Vorkrisenniveau (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020) dargestellt. In der Kalenderwoche 17 (20.04.2020-24.04.2020) liegt der Indexwert -17,3 % bis -20,3 % unterhalb des Vorkrisenniveaus.

⁹ Originalwerte durch BAG. Bereinigungsverfahren durch Bundesbank. Veröffentlichung durch StBA.



Unterschiede bei Herkunftsländern (unbereinigte Werte)

Die untenstehende Abbildung zeigt die Vorjahresveränderungen der unbereinigten Indexwerte differenziert nach Herkunftsländern. Während der Rückgang bei den deutschen Lkw in der 17. Kalenderwoche (Mittwoch-Freitag) durchschnittlich -9,1 % beträgt, ist der Rückgang bei den ausländischen Lkw mit -23,3 % ungleich stärker.



Lkw-Maut-Fahrleistungsindex - Methodische Erläuterungen / Hintergrundinformationen

Unbereinigter Lkw-Maut-Fahrleistungsindex - Eigenentwicklung des BAG

Das BAG hat sein im Jahr 2017 entwickeltes 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 Kurzarbeit¹⁰ 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).

¹⁰ 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	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.

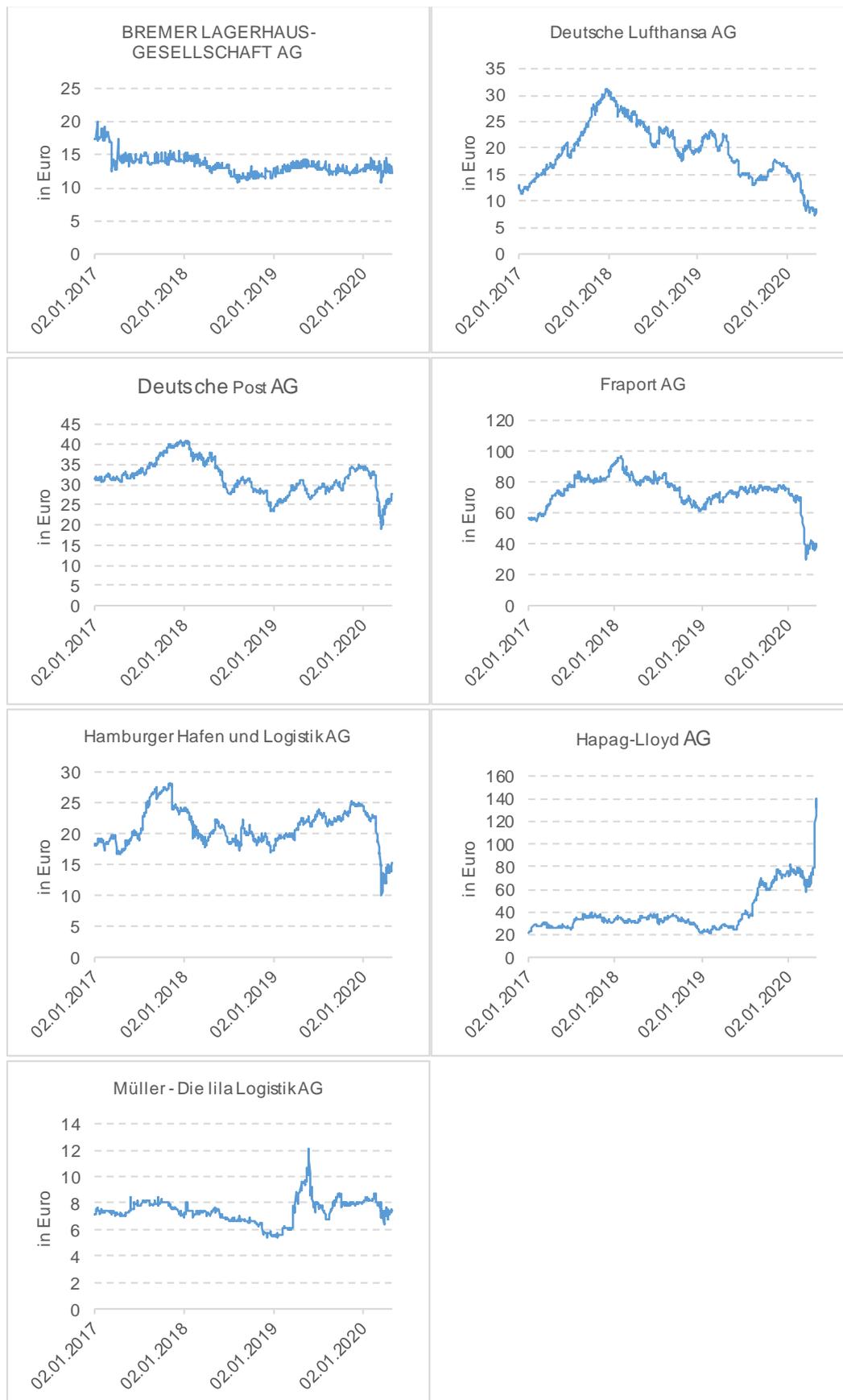
Tabelle 9.4: Arbeitslose, Arbeitsuchende und gemeldete Arbeitsstellen für die Berufshauptgruppe „Führer von Fahrzeug- und Transportgeräten“ (Berufe nach der Klassifikation der Berufe 2010 (KldB 2010))

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: 30. 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
