



Bundesamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt

- Wochenbericht KW 21 / 2020

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung.....	3
1	Einleitung.....	5
2	Straßengüterverkehr.....	6
3	Schienengüterverkehr.....	12
4	Kombinierter Verkehr.....	13
5	Binnenschifffahrt	14
6	Seeverkehr	17
7	Luftverkehr.....	20
8	Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG).....	24
9	Arbeitsmarktsituation.....	28
10	Aktienkursentwicklung ausgewählter deutscher Unternehmen.....	32

0 Zusammenfassung

Der Bericht beschreibt aktuelle Auswirkungen der Corona-Krise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt. Er berücksichtigt Erkenntnisse und Informationen, die bis zum 20.05.2020 vorlagen. Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Entwicklungen im Bereich des Straßengüterverkehrs gestalteten sich zuletzt sehr heterogen. Einige Befragte verzeichnen angesichts der allmählichen Lockerungen eine leichte Verbesserung ihrer Auftragslage. Allerdings seien Volumina einzelner Aufträge vielfach unter dem Niveau vor Ausbruch der Corona-Krise. Andererseits berichten befragte Unternehmen nach wie vor von deutlichen Auftragsrückgängen wegen Produktionseinschränkungen im produzierenden Gewerbe. Viele befragte Transportunternehmen erwarten für die nächsten Monate keine wesentliche Verbesserung ihrer Geschäftslage, insbesondere da sich bei den großen deutschen Industrien langfristige Folgen der Corona-Krise abzeichneten. Straßengüterverkehr
- Angesichts des hohen Laderaumüberhangs sowie der geringeren Nachfrage nach Transportdienstleistungen gehen Befragte davon aus, dass der Wettbewerbsdruck Marktaustritte zur Folge haben dürfte.
- Im KEP-Bereich wird im Vergleich zur Vorwoche ein leichter Sendungsanstieg auf niedrigem Niveau im B2B-Segment registriert. Im B2C-Bereich deutet sich bei weiter hohem Aufkommen eine tendenziell sinkende Auftragsentwicklung ab.
- Der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex weist weiterhin Rückgänge gegenüber dem Vorkrisenniveau auf, jedoch deuten die Werte am aktuellen Rand auf eine langsame und leichte Erholung hin. Der 7-Tage-Durchschnitt erhöht sich ebenfalls langsam und leicht, verbleibt jedoch weiterhin deutlich unter dem Niveau vor der Krise. Die negativen Effekte betreffen nicht-deutsche Lkw-Verkehre weiterhin stärker als deutsche Lkw-Verkehre.
- Wie in den Wochen zuvor belasten die Nachfragerückgänge nach Schienengüterverkehrsleistungen die Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland. Die aktuelle betriebswirtschaftliche Ausgangslage der meisten Unternehmen ist weiterhin angespannt. Nach wie vor von Relevanz sind der Gesundheitsschutz des Personals und die Anpassung von Betriebsabläufen aufgrund der Corona-Krise. Schienengüterverkehr
- Von Ausnahmen abgesehen sind die KV-Terminals in Deutschland weiterhin uneingeschränkt in Betrieb. Der Großteil der Unternehmen des Kombinierten Verkehrs hält sein Leistungsangebot weitestgehend aufrecht. Auf fast allen Verbindungen besteht ein ausreichendes Kapazitätsangebot.
- Die Transportmengen in der Binnenschifffahrt sind weiter rückläufig. Dies bezieht sich besonders auf die Absatzrückgänge in der Automobil-, Stahl- und Chemiebranche. Auf regionaler Ebene sind durchaus Schwankungen möglich. Auch der vorgezogene Ausstieg aus der Kohle lässt die Transportmengen weiter schrumpfen. Binnenschifffahrt

fen. Durch zahlreiche Stornierungen europäischer Firmen insbesondere bei Industriegütern und Modeartikeln treffen weniger Container in den Seehäfen ein. Dies hat direkten Einfluss auf die Transportmengen für den Seehafen-Hinterlandverkehr. Eine stabile Transportnachfrage liegt bei Baustoffen und Heizöl vor.

- Das Überangebot an Schiffsraum lässt die Frachtpreise sowie die Liquiditätsreserven der Unternehmen weiter zurückgehen. Zurzeit lassen die Pegelstände auf dem Rhein keine Kleinwasserzuschläge zu. Die Gasölpreise sind nach wie vor sehr niedrig. Dieser Preisvorteil muss jedoch häufig durch vertraglich festgelegte Klauseln an die Kunden weitergegeben werden. Der finanzielle Spielraum für Investitionen und Wartungen wird insbesondere für kleine Reedereien und Partikuliere zunehmend enger.
- Die Regelungen für die Ein- und Ausreise aus/in die europäischen Nachbarländer haben sich deutlich verbessert. Im grenzüberschreitenden Verkehr werden zurzeit keine Einschränkungen gemeldet.
- Viele Binnenschiffer müssen ihr Handeln an die aktuelle Tagessituation anpassen, was vorausschauende Planungen erschwert. Mit großer Sorge wird beim Massenguttransport ein Verdrängungswettbewerb zwischen Bahn und Schiff beobachtet.
- Während die Frachtraten für Containertransporte stabil blieben, gingen die Charraten für Containerschiffe im Laufe der Woche wiederholt zurück. Die deutschen Schiffseigner seien von dieser Entwicklung besonders betroffen, da der Anteil der Charter in der deutschen Handelsflotte hoch sei. Im Massengütertransport wurde eine deutlich zurückgegangene Kapazitätsnachfrage verzeichnet.
- Personalwechsel bleiben das dringlichste Personalproblem im internationalen Seeverkehr. Nach Schätzung des VDR und der Gewerkschaft Verdi sind aktuell 150.000 Seeleute betroffen. In Deutschland wurden die Möglichkeiten für einen Crew-Wechsel geschaffen. Problematisch seien dagegen die Einreisebestimmungen in ausgewählte Herkunftsländer der Seefahrer.
- Laut einer Umfrage des VDR wurden bei den meisten deutschen Reedereien starke Umsatzeinbußen verzeichnet. Trotz Kurzarbeit würden die meisten Unternehmen keinen Personalabbau planen. Zudem sollen die Ausbildungskapazitäten nicht reduziert werden.
- Das Angebot an Linienflügen nahm auch in dieser Woche in vielen Ländern Europas weiter ab. Dennoch sehen die Planungen der Unternehmen eine verhaltene Wiederaufnahme des regulären Flugbetriebs ab Ende Mai/ Mitte Juni vor. Der Luftfrachtverkehr in Deutschland entwickelt sich weiterhin punktuell und regional heterogen, ohne dass die Zunahme bei den reinen Frachtflügen den Wegfall von Belly-Fracht voll ausgleichen kann.

Seeverkehr

Luftverkehr

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 20.05.2020 vorliegen.

2 Straßengüterverkehr

Die Entwicklungen im Straßengüterverkehr gestalteten sich in der vergangenen Woche nach Angaben der Befragten sehr heterogen. Einerseits werde in einigen Fällen eine leichte Verbesserung der Auftragslage registriert. Allerdings blieben dabei die Volumina der einzelnen Aufträge weiterhin vielfach unter dem Niveau vor Ausbruch der Corona-Krise. Andererseits verzeichnen nach wie vor viele Befragte deutliche Auftragsrückgänge. Einige Kunden aus dem Produzierenden Gewerbe reduzieren nach Angaben der befragten Transportunternehmen derzeit ihre Produktion entsprechend der aktuell niedrigen privaten Konsumnachfrage. Darüber hinaus sei die Export- und Importnachfrage weiterhin schwach. In den vergangenen Tagen würden jedoch einige Betriebe im europäischen Ausland, darunter Zulieferer der Automobilindustrie, ihre Produktion langsam wiederaufnehmen, sodass in Einzelfällen ein leichter Anstieg der grenzüberschreitenden Verkehre verzeichnet werde. Die Mehrheit der befragten Güterkraftverkehrsunternehmen bewertet ihre aktuelle Auftragslage nach wie vor als schlecht. Insgesamt erwarten viele befragte Transportunternehmen für die nächsten Monate keine wesentliche Verbesserung ihrer Geschäftslage, insbesondere da sich bei den großen deutschen Industrien langfristige Folgen der Corona-Krise abzeichneten. Befragte befürchten mittelfristig eine Reduzierung der deutschen Laderaumkapazitäten.

Aktuelle Lagebeschreibung

In der KEP-Branche werde nach Angaben der befragten Unternehmen im Vergleich zur Vorwoche ein leichter Anstieg der Sendungsvolumina im B2B-Segment registriert. Insgesamt sei die Nachfrage nach B2B-Paketsendungen jedoch weiterhin sehr niedrig. Im Gegensatz dazu würden im B2C-Bereich weiterhin sehr hohe Paketmengen befördert. Im Vergleich zur Vorwoche berichten Befragte allerdings von einer sinkenden Entwicklungstendenz. Zwischenzeitliche Engpässe im B2C-Bereich seien weitestgehend behoben. Laufzeitverzögerungen würden nach Unternehmensaussagen in der Regel nicht mehr auftreten. In den vergangenen Wochen sei die Belastung der Mitarbeiter besonders hoch gewesen. In vielen Fällen hätten Zusteller pro Tag deutlich höhere Paketmengen ausgeliefert. Der höhere Arbeitsaufwand ging nicht selten mit einem erhöhten Kostenaufwand einher. Die Einschränkungen bei internationalen Paketsendungen würden sich nach Angaben befragter KEP-Unternehmen allmählich verbessern. Postunternehmen im europäischen Ausland, die zwischenzeitlich durch die starke Betroffenheit der Corona-Krise ihre KEP-Dienstleistungen deutlich eingeschränkt hatten, nehmen aktuell weitestgehend ihren Betrieb wieder auf. Darüber hinaus würden beispielsweise im E-Commerce die internationalen Warenströme per Seeschiff, Bahn sowie Flugzeug tendenziell zunehmen. Allerdings gelten in vielen asiatischen, amerikanischen und afrikanischen Ländern nach wie vor allgemeine Paketannahmestopps.¹

KEP-Branche

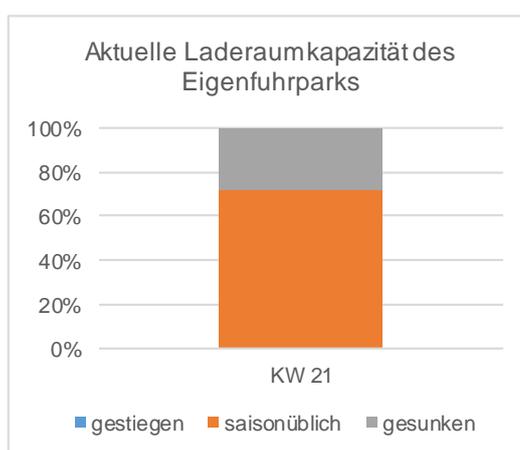
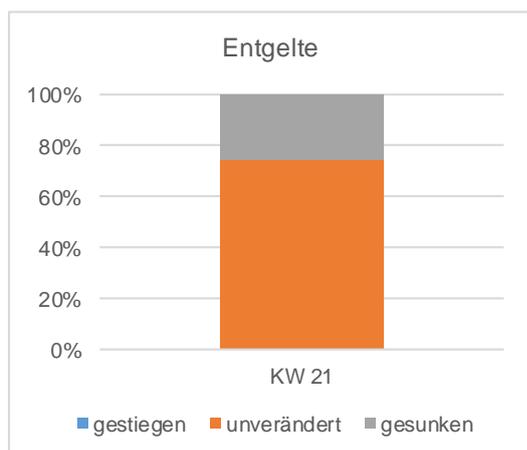
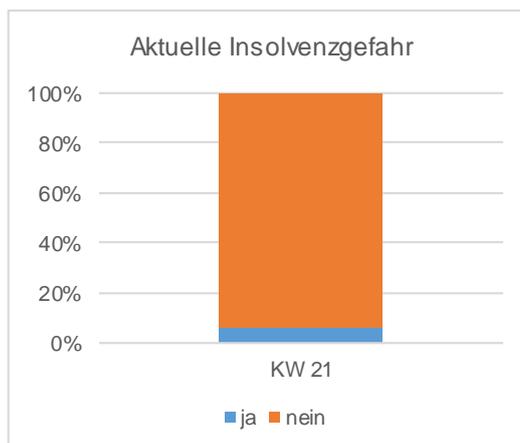
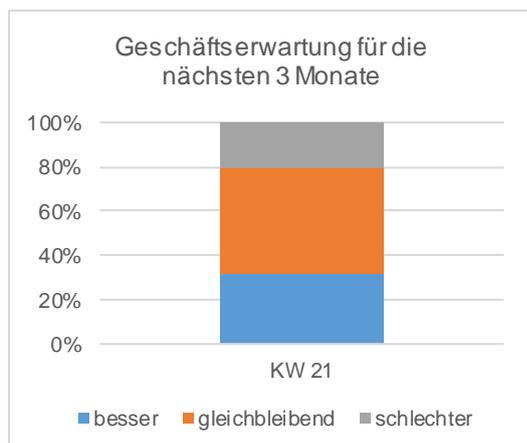
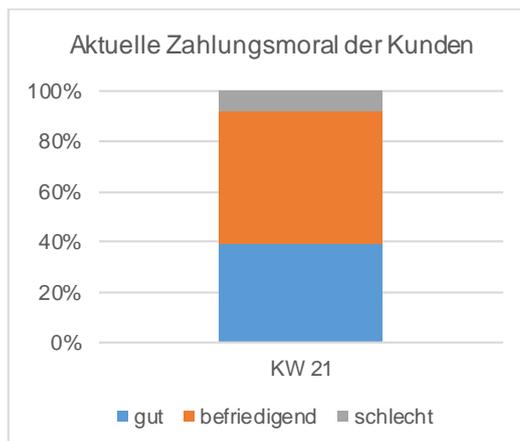
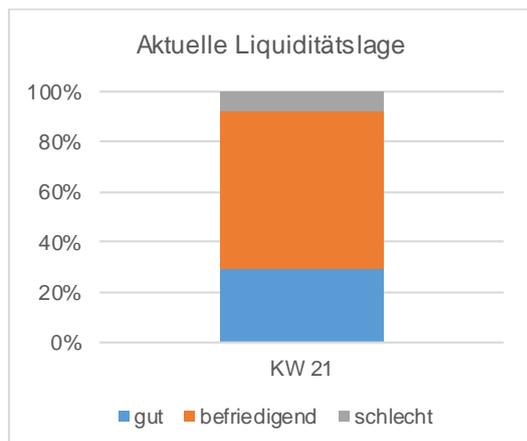
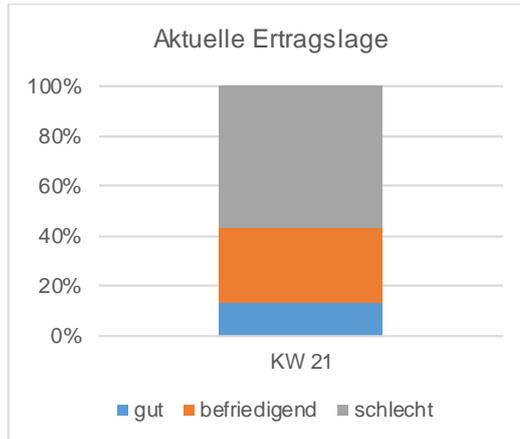
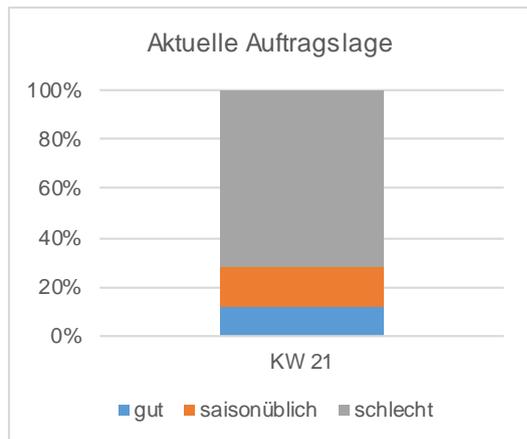
¹ Siehe hierzu Deutsche Post DHL Group: Aktuelle Hinweise zum Coronavirus – Auswirkungen auf Versand und Zustellung durch Deutsche Post DHL, unter: <https://www.dhl.de/de/privatkunden/kampagnenseiten/coronavirus.html>, zuletzt aufgerufen am 20.05.2020.

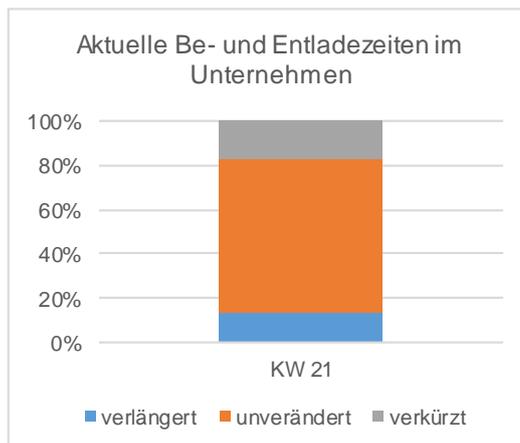
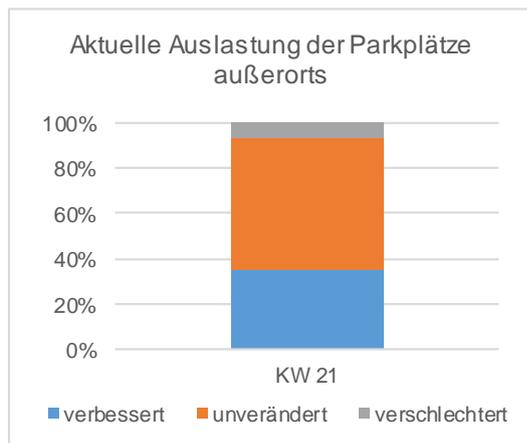
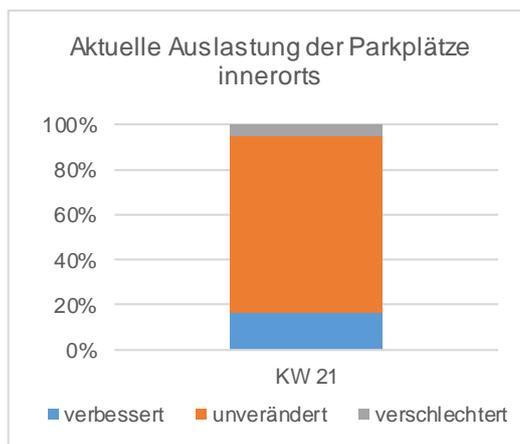
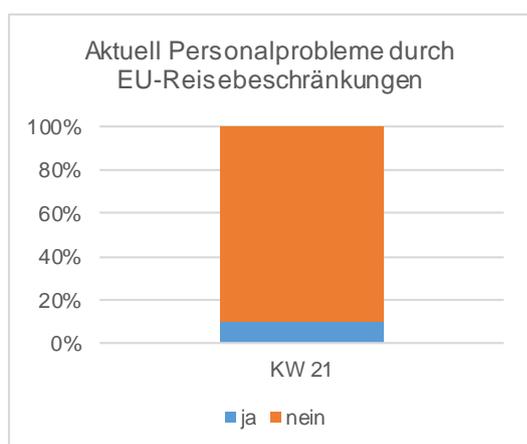
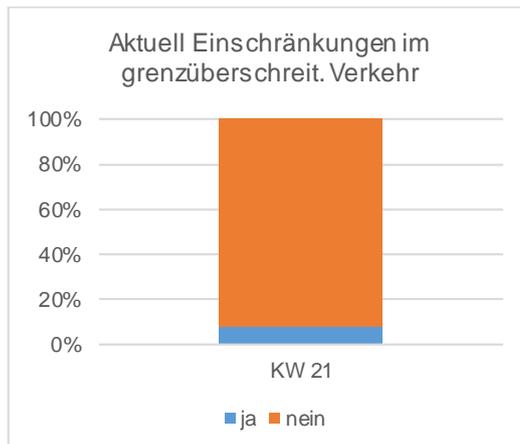
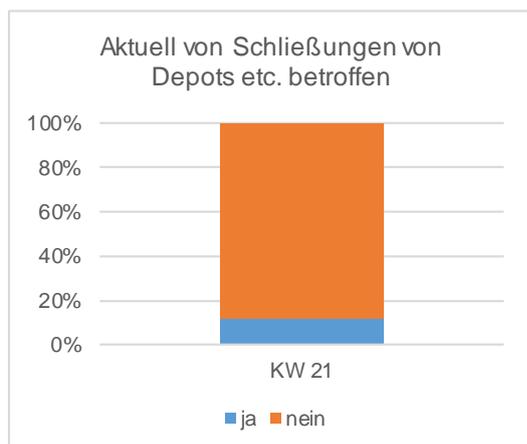
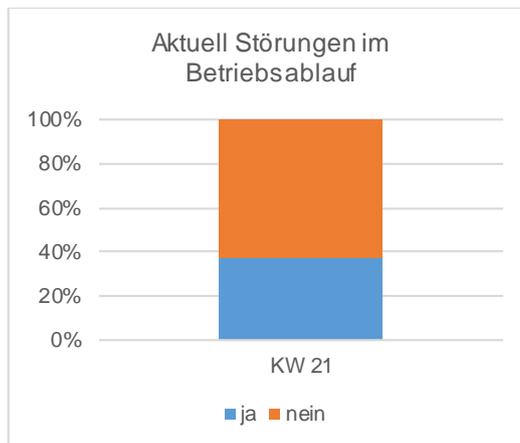
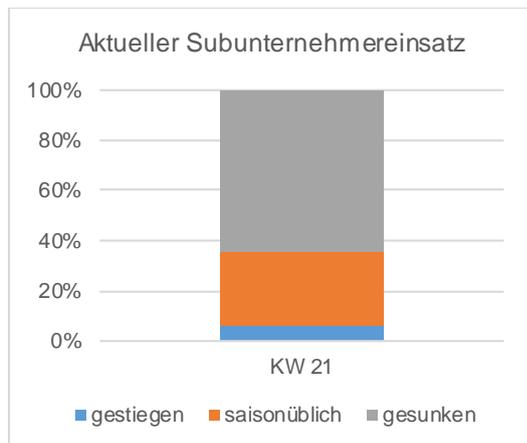
Viele Befragte berichten, dass die reduzierten Auftragseingänge sowie der Umgang mit den weiterhin niedrigen Tagesfrachten aktuell die größte Herausforderung im Unternehmen seien. Angesichts des hohen Laderaumüberhangs sowie der geringeren Nachfrage nach Transportdienstleistungen gehen Befragte davon aus, dass sich der hohe Wettbewerbsdruck tendenziell verschärfen wird. Befragte Transportunternehmen mit einer Niederlassung im europäischen Ausland berichten gegenüber dem Bundesamt von einer besonders hohen Anspannung im ostmitteleuropäischen Transportgewerbe. In einigen Fällen würden deshalb aus betriebswirtschaftlichen Gründen teilweise Aufträge eher durch die Niederlassung im europäischen Ausland als vom deutschen Standort aus abgewickelt. Viele Befragte hätten ihren Subunternehmereinsatz aufgrund des Auftragsrückgangs reduziert. In einigen Fällen würden feste Subunternehmer weiterhin beauftragt, um sie finanziell zu unterstützen. Mittelfristig wird jedoch ein Ausscheiden vieler Klein- und Subunternehmer befürchtet. Befragte Speditionen ohne Eigenfuhrpark könnten nach eigenen Angaben durch die niedrigen Tagesfrachtraten nicht unmittelbar Profit erzielen. In der Regel sei den Kunden die Preisentwicklung am Spotmarkt bekannt, so dass die günstigen Marktbedingungen weitergereicht würden. In vielen Fällen nähmen befragte Transportunternehmen einen höheren Leerfahrtenanteil im Rückladungsbereich hin, anstatt Aufträge am Spotmarkt anzunehmen. Dies würde u.a. mit den derzeitigen Einschränkungen bei der Be- und Entladung begründet, die aktuell verstärkt u. a. durch die Kurzarbeit und den zeitlich getrennten Schichten im Lagerbetrieb aufträten. Teilweise würden an den Rampen Wartezeiten von bis zu fünf Stunden verzeichnet, teilweise sei dadurch eine zusätzliche Übernachtung des Fahrers erforderlich.

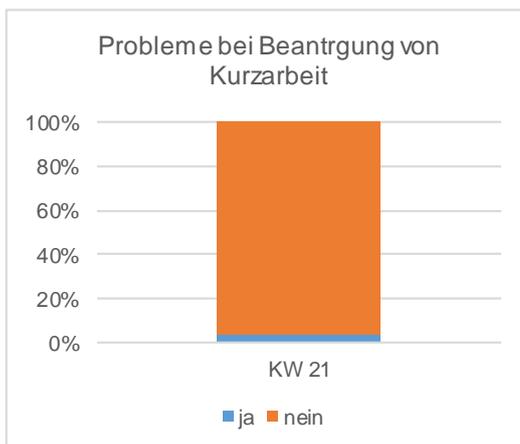
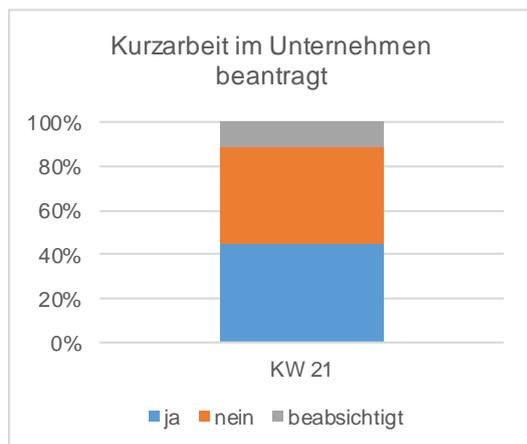
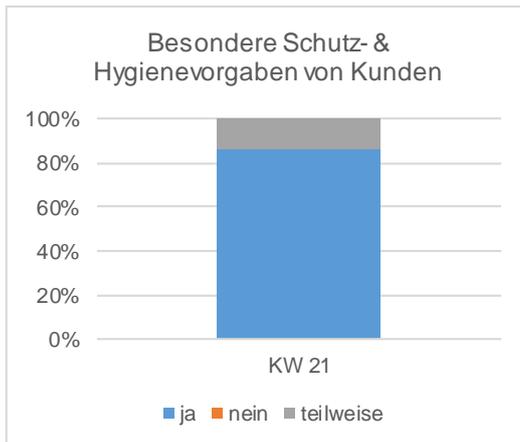
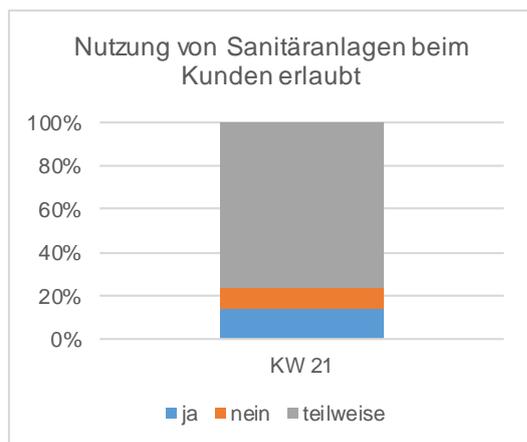
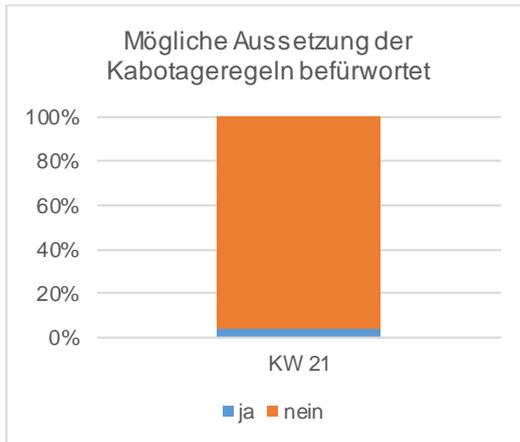
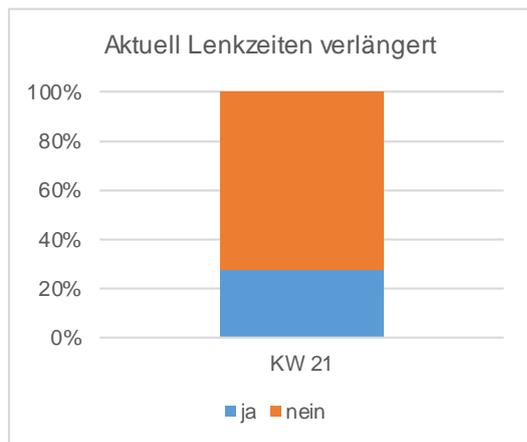
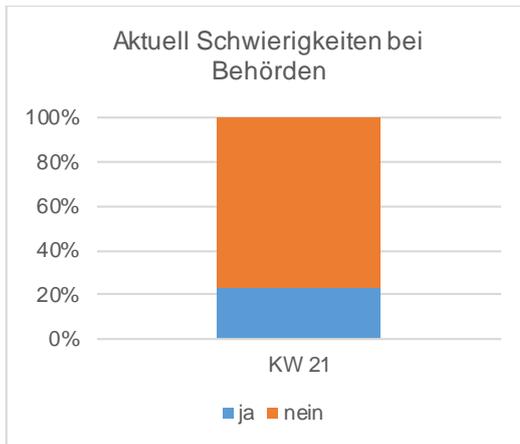
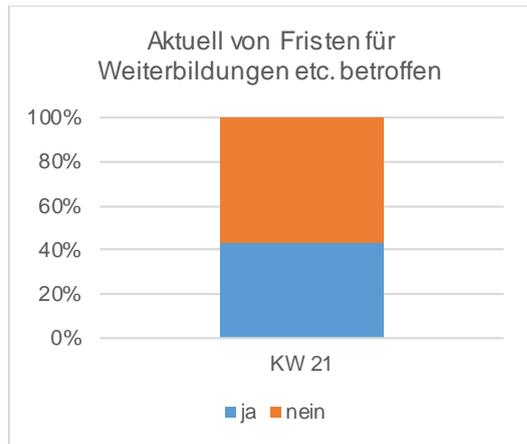
Aktuelle
Herausforderungen

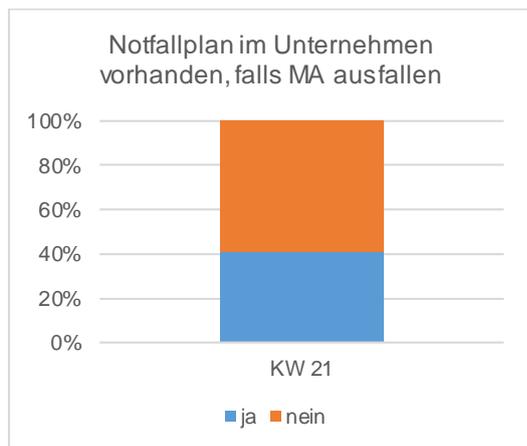
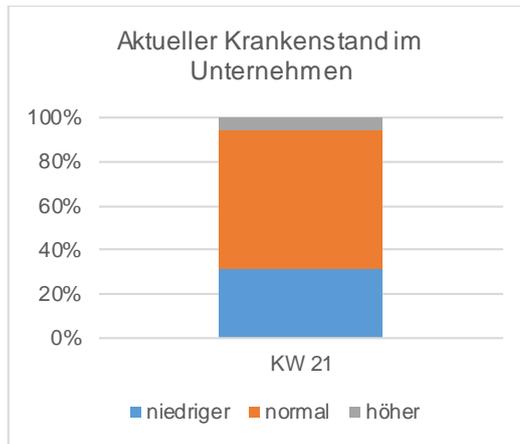
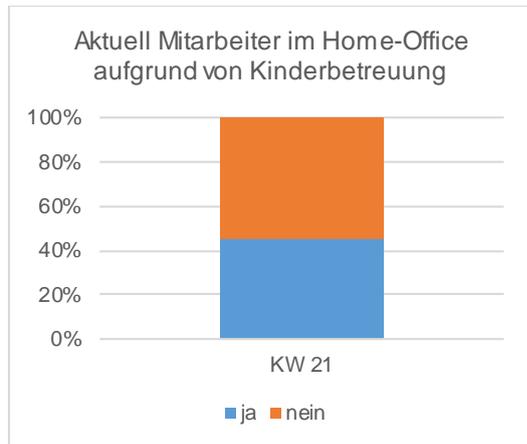
Mit der allmählich anlaufenden Produktion im Verarbeitenden Gewerbe bereiten sich befragte Unternehmen auf anstehende Verhandlungen mit ihren Kunden vor. Allerdings gestalte sich die Kapazitätsplanung der befragten Unternehmen angesichts der hohen Unsicherheiten über die wirtschaftliche Entwicklung äußerst schwierig. Einige Befragte beginnen mit den Vorbereitungen, ihr Personal aus der Kurzarbeit zurückzuholen. Vielfach seien jedoch die vorübergehend stillgelegten Fahrzeugkapazitäten noch nicht wieder einsatzbereit. Nach Angaben der Befragten würden auslaufende Leasingverträge tendenziell noch nicht verlängert. Ersatzinvestitionen des Eigenfuhrparks würden derzeit bei vielen Befragten nicht vorgenommen. Einige befragte Unternehmen rechnen nach Anlauf der Schulungsangebote mit einer hohen Anzahl an den Weiterbildungsschulungen nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz. Vielfach wird befürchtet, dass das Angebot der Modulschulungen angesichts der kleineren zulässigen Teilnehmerzahlen knapp werden könnte. Online-Schulungen seien für viele Befragte keine gute Alternative. Befragte Ausbildungsbetriebe sorgen sich aktuell um ihre Auszubildenden. Befragte Unternehmen berichten in diesem Zusammenhang davon, dass die Unterrichtseinheiten an den Berufsschulen aktuell noch nicht wieder angeboten würden.

Themen von aktueller
Bedeutung









3 Schienengüterverkehr

Im Vergleich zur Vorwoche haben sich auf Grundlage der verfügbaren Informationen und Recherchen in der KW 21 keine neuen wesentlichen Erkenntnisse zum Schienengüterverkehr ergeben. Weiterhin hat der Großteil der Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgrund der angespannten gesamtwirtschaftlichen Lage infolge der COVID-19-Pandemie in Deutschland mit negativen betriebswirtschaftlichen Auswirkungen zu kämpfen. Durch die weiterhin rückläufige Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen sind die Auftragslage als auch die Umsatzentwicklung für die Mehrzahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen eher schlecht. In Verbindung mit einem weiterhin als konstant beschriebenen Entgelt- und Kostenniveau wirkt sich dies eher negativ auf die Ertrags- und Liquiditätslage der Unternehmen aus. Auch die Geschäftserwartung der Eisenbahnverkehrsunternehmen für die nächsten Monate ist weiterhin eher neutral bis pessimistisch einzuschätzen. Eine Insolvenzgefahr für die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen ist nach deren Angaben weiterhin eher gering. Vor dem Hintergrund der Nachfragerückgänge verfügt die Mehrheit der Eisenbahnverkehrsunternehmen über freie Kapazitäten in ihrem Leistungsangebot im Schienengüterverkehr. Soweit dem Bundesamt bekannt, gibt es keine COVID-19-bezogenen Krankenfällen in den befragten Unternehmen, und die Krankenzustände entwickeln sich jahreszeitüblichen. Weiterhin von Relevanz sind der Gesundheitsschutz des Personals und die Anpassung von Betriebsabläufen aufgrund der Corona-Krise.

Aktuelle
Lagebeschreibung

4 Kombiniertes Verkehr

Wie in den Wochen zuvor haben sich bei den Entwicklungen im Kombinierten Verkehr in der KW 21 keine neuen wesentlichen Erkenntnisse ergeben. Abgesehen von Ausnahmen sind die KV-Terminals in Deutschland weiterhin uneingeschränkt in Betrieb². Nach Wissenstand des Bundesamtes bestehen die in den KV-Terminals umgesetzten Gesundheitsschutzmaßnahmen gegen das COVID-19-Virus weiterhin fort und werden entsprechend eingehalten. Nennenswerte negative Auswirkungen auf den Betriebsablauf durch die Einhaltung der Schutzmaßnahmen in den KV-Terminals sind nicht bekannt. Das Angebot für Leistungen im Kombinierten Verkehr besteht größtenteils ohne größere Einschränkungen fort, und es stehen ausreichende Kapazitäten am Markt bereit. Nach Unternehmensangaben konnten in der 21. 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 in Betrieb, teilweise mit angepassten Öffnungszeiten³.

Aktuelle
Lagebeschreibung

² Siehe DB Netze AG (2020): „Aktuelle Maßnahmen zu Corona (SARS-CoV-2) in den DUSSTerminals. Fortsetzung der Corona-bedingten Sonderöffnungszeiten in der KW 21“, Mitteilung vom 13.05.2020, abgerufen am 19.05.2020

³ Siehe Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG: "18. Mai 2020: KW 21 – Kapazitäten auf fast allen Verbindungen vorhanden / Teilweise angepasste Terminalöffnungszeiten", Mitteilung vom 18.05.2020, abgerufen am 19.05.2020.

5 Binnenschifffahrt

Viele Unternehmen in der Binnenschifffahrt berichten weiterhin von rückläufigen Transportmengen. Diese Rückgänge sind aber nicht immer auf die Corona-Krise zurückzuführen, sondern sind auch saisonal bedingt zu erklären. Erschwerend kommt der sukzessive Kohleausstieg hinzu.

In der Trockengüterschifffahrt geht nach Angaben der befragten Unternehmen die Transportnachfrage insbesondere für Kohle, Stahl und Agrarprodukte weiter zurück. Durch den sukzessiven Kohleausstieg werden immer weniger Mengen dieses für die Binnenschifffahrt wichtigen Massengutes befördert. Aufgrund einer anstehenden Revision der Kraftwerke im Großraum Berlin ist aktuell die Nachfrage nach Kohle und Holz hackschnitzel deutlich zurückgegangen. Durch die Produktionsrückgänge in der Automotive-Branche bewegen sich Stahltransporte in der Binnenschifffahrt weiterhin auf niedrigem Niveau. Die Erntemengen für Getreide aus dem letzten Jahr sind mittlerweile abtransportiert worden. Viele Binnenschiffer hoffen nun auf eine steigende Nachfrage bei der Beförderung von Düngemitteln. Einige Gesprächsteilnehmer befürchten, dass sich die bis zuletzt stabile Transportnachfrage nach Baustoffen langsam eintrüben könnte. Immer mehr Projekte vor allem auf Großbaustellen im Straßenbau würden wegen der Corona-Krise gestoppt. Dagegen berichten einige Gesprächsteilnehmer, dass die Kieswerke auf französischer Seite ihre Produktion wieder ausdehnen haben. Sie werden nun wieder mit Binnenschiffen regelmäßig angefahren. Auf dem Donaugebiet finden zurzeit wieder regelmäßige Verkehre von und nach Rumänien statt.

- Trockengüterschifffahrt

Aus der Tankschifffahrt wird berichtet, dass bisher die Mengenverluste bei Dieselkraftstoff, Benzin und Kerosin weiterhin durch eine stabile Nachfrage nach Heizöl teilweise kompensiert werden könne. Einige Unternehmen befürchten jedoch, dass die Nachfrage nach Mineralölprodukten in den Sommermonaten saisonal weiter zurückgehen wird. Der Transport von chemischen Gütern bewegt sich nach wie vor auf niedrigem Niveau.

- Tankschifffahrt

In der Containerschifffahrt sind durch die Corona-Krise deutliche Einbußen zu verzeichnen. Viele Binnenschiffe sind diesbezüglich auf die Containerumschläge in den großen Seehäfen angewiesen. Hierbei werden die „Blank Sailings“ zu einem immer größeren Problem und stiegen im Hafen Hamburg von -1,1% im Januar 2020 auf -4,7% im März 2020 an. Im Hafen Rotterdam ging die Anzahl der Container in TEU im 1. Quartal 2020 im Vergleich zur Vorjahresperiode um rund -4,7% zurück. Dieser Rückgang ist hauptsächlich dadurch begründet, dass zahlreiche europäische Unternehmen ihre Bestellungen aufgrund voller Lagerbestände stornieren mussten. Insbesondere sind hiervon zahlreiche Industriegüter sowie Modeartikel betroffen. Durch die rückläufige Nachfrage nach Importware aus Fernost stehen somit auch weniger Container für den Seehafen-Hinterlandverkehr zur Verfügung.

- Containerschifffahrt

Durch die Corona-Krise hat sich das Überangebot an Frachtraum deutlich verstärkt. Die Pegelstände in Kaub, Ruhrort und Emmerich lassen momentan keine Kleinwasserzuschläge zu. Somit können die Mengenverluste nicht durch die Mindertragfähigkeit der Binnenschiffe ausgeglichen werden. Die Preise für Gasöl liegen weiterhin auf sehr niedrigem Niveau; jedoch müssen die Einsparungen insbesondere bei Vertragsfrachten größten Teils an die Kunden weitergeben werden. Hinzu kommen günstige Anbieter aus europäischen Nachbarstaaten, die den Preisdruck auf die Frachtraten im Spotmarkt weiter verschärfen. Nach Aussage der Gesprächsteilnehmer möchten einige Kunden kein Liegegeld entrichten, falls die Corona-Pandemie hierfür die Ursache sein sollte. Hält der Verfall der Frachtraten weiter an, könnten einige Partikuliere oder kleinere Reedereien in den nächsten Monaten ihre Liquiditätsreserven aufgebraucht haben, so dass eine Insolvenzgefahr drohen könnte.

Liquiditäts- und Ertragslage

Durch die zunehmenden Lockerungen bei der Ein- und Ausreise hat sich die Situation für das nautische Personal deutlich verbessert. Lediglich vereinzelt wurde von Quarantänemaßnahmen aus Tschechien berichtet. Viele ausländische Beschäftigte nutzen zurzeit die Gelegenheit für einen Heimatbesuch aus. Von den Gesprächsteilnehmern wurden keine Schwierigkeiten beim grenzüberschreitenden Verkehr genannt. Die Arbeitszeiten für das Fahrpersonal können in den meisten Unternehmen eingehalten werden. Viele Beschäftigte befinden sich nach wie vor in Kurzarbeit. Einige Gesprächspartner berichten, dass die Fortbildungen des Personals bisher zeitlich immer weiter hinausgezögert worden sind. Dieser Zustand müsse aber bald beendet werden.

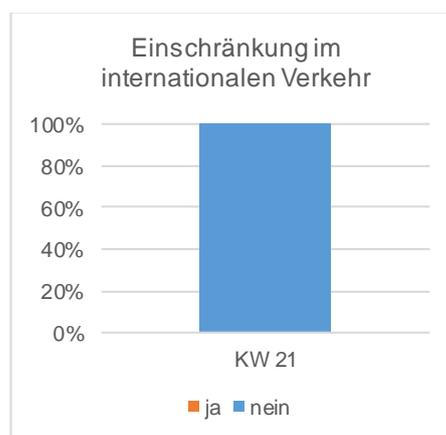
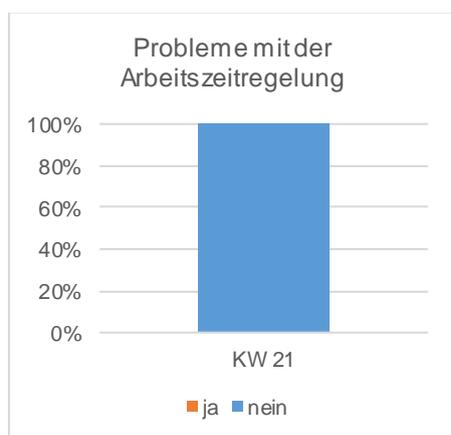
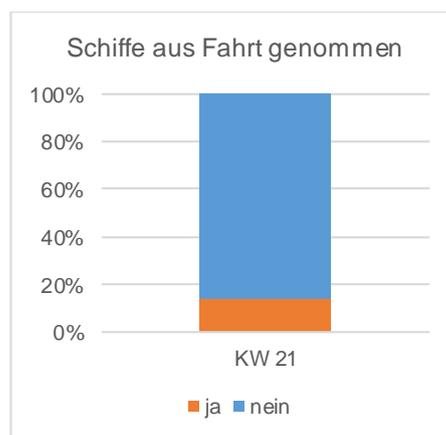
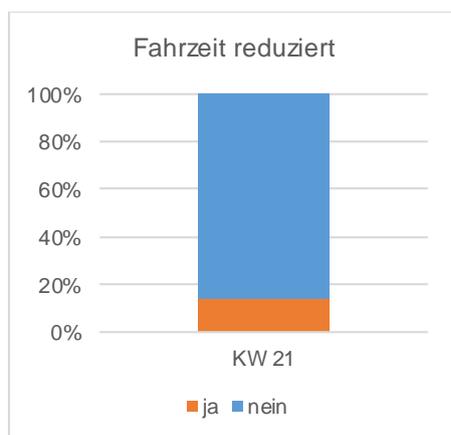
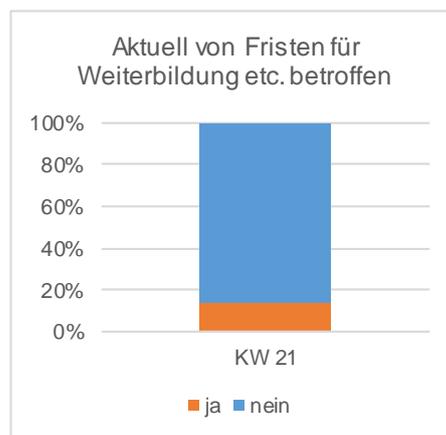
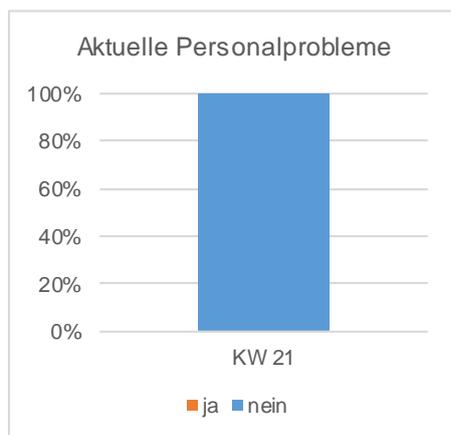
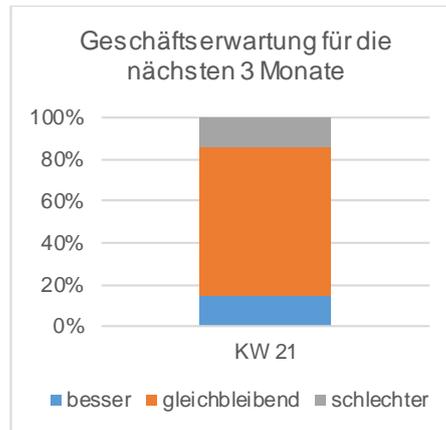
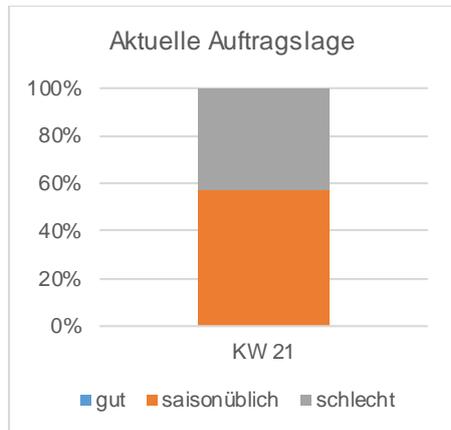
Personalsituation

Mit Blick auf die Entwicklung der Corona-Pandemie besteht bei vielen Gesprächspartnern eine zunehmende allgemeine Planungsunsicherheit. Viele Binnenschiffer müssen ihr Handeln an die aktuelle Tagessituation anpassen. Eine solide Vorausplanung wird somit immer schwieriger. Für die meisten Binnenschiffer stehen die Aufrechterhaltung der betriebswirtschaftlichen Abläufe sowie die Gesundheit des Personals an oberster Stelle der anstehenden Herausforderungen. Durch den zunehmenden Preisdruck auf die Frachtraten gehen die Umsätze bei vielen Unternehmen immer weiter zurück. Dies lässt zurzeit nur wenig Spielraum für anstehende Wartungen und Reparaturen an den Schiffen übrig. Auch wird von langen Lieferzeiten für dringend benötigte Ersatzteile berichtet.

Aktuelle Herausforderungen

Einige Gesprächsteilnehmer bemerkten, dass die Soforthilfen sowie Steuervergünstigungen speziell für Partikuliere und kleine Reedereien weiter ausgedehnt werden müssten. Auch der zunehmende Verdrängungswettbewerb zwischen der Bahn und dem Binnenschiff wird mit großer Sorge beobachtet. Als positiv wurde berichtet, dass es zurzeit zu keinen Einschränkungen bei den Schleusenzeiten in Brandenburg kommt. Lediglich einige Schleusen im Großraum Berlin arbeiten noch mit reduzierten Zeiten.

Themen von aktueller Bedeutung



6 Seeverkehr

Die Frachtraten für Tankschiffe blieben zuletzt vergleichsweise stabil, lagen jedoch deutlich unter dem Vorjahresniveau. Nach turbulenten Tagen im April stabilisierte sich der Ölpreis infolge der Produktionsdrosselung im Mai 2020. Die Marktteilnehmer gehen aufgrund der in vielen Ländern beschlossenen Lockerungen der bisher geltenden Corona-Restriktionen von tendenziell steigendem Ölverbrauch aus. Eine große Anzahl an Tankschiffen dient derzeit zur Erweiterung von Lagerkapazitäten. Nach Einschätzung der Branchenvertreter würde mindestens das Dreifache an Tankschiffen als „schwimmende Lager“ im Vergleich zum Zustand vor der Corona-Krise genutzt. Mittelfristig könnten die vollen Öllager – bei ausbleibendem bzw. deutlich reduziertem Konsum – für die Höhe der Frachtraten kritisch werden. Nach Einschätzung der Branchenvertreter könnte die Nachfrage nach Transportkapazitäten in diesem Bereich unterdurchschnittlich bleiben, falls der weltweite Konsum in absehbarer Zeit nicht deutlich steigen werde.

Tankschifffahrt

Die Situation auf dem Markt der Trockenschifffahrt ist angespannt. Nach Einschätzung der Branchenvertreter seien die Märkte infolge der Corona-Krise schwer betroffen. Weltweit sei die Nachfrage nach Transportkapazitäten der Massengüter deutlich zurückgegangen. Unternehmen mit Schiffen der größten Schiffsklasse – wie z.B. Capesize Bulker - müssten zu deutlich unterdurchschnittlichen Frachtraten die Aufträge ausführen, die oftmals zur Deckung der Kosten nicht reichen würden. Der Baltic-Dry-Index⁴, der Frachtraten der meisten Bulk-Schiffsgrößen abbildet, folgte zuletzt einem überwiegend negativen Trend.

Trockenschifffahrt

Trotz des starken Nachfragerückgangs bei den Transportmengen im Seeverkehr konnten die Frachtraten pro Container im Linienverkehr relativ stabil gehalten werden. Aufgrund der deutlich reduzierten Anzahl der Abfahrten wurde das Angebot an Transportkapazitäten verkleinert. Drewry Shipping Consultants Limited meldete am 14.05.2020, dass der World Container Index, bei dem Containerfrachtraten auf acht Hauptrouten von bzw. nach Europa, Asien bzw. USA analysiert werden, um 3,8% auf 1.542,22 US-Dollar pro 40-Fuß-Container gestiegen sei.⁵

Frachtraten

Der vom Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. (VHBS) herausgebende Index New ConTex, der die Entwicklung der Charraten abbildet, sank um weitere 9 Punkte im Vergleich zur Vorwoche und erreichte am 14.05.2020 insgesamt 340 Punkte.⁶ Alle bei dem Index erfassten Schiffgrößen hatten Rückgänge verzeichnet. Am stärksten

Charterraten

⁴ Der Index bildet Preise für Schiffe, die Trockengüter befördern. Hierbei werden 23 verschiedene Schifffahrtsrouten, auf denen Kohle, Eisenerz, Getreide und viele andere Rohstoffe befördert werden, berücksichtigt:

<https://tradingeconomics.com/commodity/baltic>

⁵ <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>

⁶ <https://www.vhbs.de/index.php?id=28>

gingen die Charterraten bei den Schiffen mit einer Transportkapazität zwischen 5.700 und 6.500 TEU zurück. Der Rückgang betrug hierbei rund 6,5 Prozent im Vergleich zur Vorwoche und rund 16 Prozent im Vergleich zum Vormonat. Bei den übrigen Schiffsgrößen wurden Rückgänge zwischen 4 und knapp 17 Prozent im Vergleich zum Vormonat gemeldet. Aufgrund der stark zurückgegangenen Transportmengen und folglich einer hohen Anzahl an gestrichenen Abfahrten im Linienverkehr stieg der Anteil der Schiffe, die aufgelegt wurden. Die Kapazität der Auflieger wird von Branchenvertretern derzeit auf insgesamt 2,4 Mio. TEU geschätzt. Dies sei der höchste je gemessene Wert in der Branche. Nach Einschätzung der Branchenvertreter werde die Menge der Auflieger im Mai weiter ansteigen. Dies würde folglich zu tendenziell weiter fallenden Charterraten führen.

In den vergangenen Wochen führte der Verband Deutscher Reeder (VDR) eine Umfrage der Mitgliedsunternehmen zu den Auswirkungen der Corona-Krise durch. Hierbei wurden die Fragebögen von insgesamt 50 Unternehmen ausgewertet. Die Umfrage ergab, dass die meisten befragten Reeder in den Monaten März und April Umsatzeinbußen in Höhe von 30 bis 40 Prozent verzeichneten. Rund 44 Prozent gaben an, bereits Liquiditätsgänge zu verspüren. Die befragten Unternehmen berichteten von stark fallenden – bis zu 40 Prozent – Charterraten in allen Segmenten. Eine weitere negative Entwicklung würden die Befragten in den kommenden Monaten erwarten. Die Zahl der Auflieger liegt nach Einschätzung des VDR bei ca. 500 Schiffen weltweit. Dies sei insbesondere im Container-Verkehr deutlich ausgeprägt. Deutsche Unternehmen würde es besonders stark treffen, da sie als Linienreederei und überdurchschnittlich häufig im Bereich der Charterverkehre vertreten seien. Trotz der stark zurückgegangenen Umsätze seien bei rund 90 Prozent der befragten Unternehmen – trotz Kurzarbeit – keine Entlassungen geplant. Zudem sollen die Ausbildungskapazitäten in den Berufsbildern wie Schifffahrtskaufmann/-frau, Schiffsmechaniker sowie in den Offizierslehrgängen an Bord in den befragten Unternehmen für das kommende Ausbildungsjahr nicht reduziert werden.⁷

VDR-Umfrage

Der Personalwechsel sei nach Auskunft befragter Marktteilnehmer nach wie vor das dringlichste Personalproblem in der Seeschifffahrt. Die Beschränkungen infolge der Corona-Krise würden das seefahrende Personal vor besonders große Herausforderungen stellen. Wie der Verband Deutscher Reeder (VDR) und die Gewerkschaft Verdi mitteilten, würden rund 150.000 Seeleute ihren Dienst seit Monaten ohne Unterbrechung auf den Schiffen verrichten. Das Personal stamme aus unterschiedlichen Ländern, allerdings seien Staatsangehörige bestimmter Länder überdurchschnittlich oft unter den Seeleuten vertreten. VDR und Verdi schätzen, dass rund 40.000 Philippiner, 20.000 Inder und 25.000 Seefahrer aus der Europäischen Union, Großbritannien sowie Norwegen betroffen seien. Die Heimreise gestaltet sich aufgrund der unterschiedlichen national geltenden Restriktionen nach wie vor kompliziert. Dies hat

Personalwechsel

⁷ Pressemitteilung des Verbands Deutscher Reeder vom 19. Mai 2020.

zur Folge, dass das Personal z.T. über die bisher geltende Höchstdauer von 12 Monaten an Bord verbleibt. Dies stelle für das Personal eine große Belastung dar. Die Kommunikation mit den Angehörigen findet oft-mals aufgrund der wenigen technischen Möglichkeiten an Bord nur eingeschränkt statt.⁸ In den deutschen Häfen sind die Möglichkeiten für einen Crew-Wechsel gegeben und werden von den Reedereien genutzt. Die Einreise in einige Länder wie die Philippinen oder Indien sei für eigene Staatsbürger nach wie vor eingeschränkt bis kaum möglich. Dies hat zur Folge, dass viele dieser Staatsangehörigen trotz der Möglichkeit von Bord zu gehen, den Weg in die Heimatländer nicht antreten können.

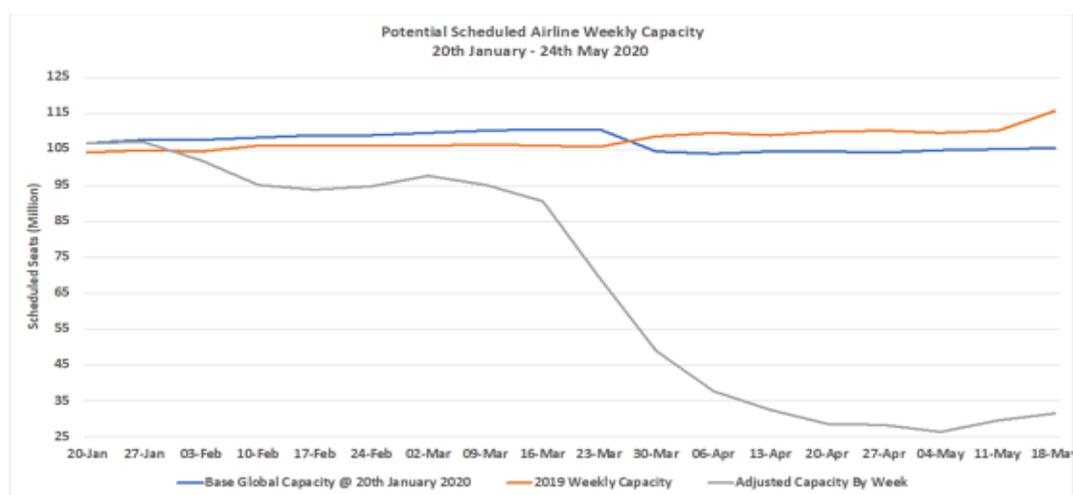
⁸ Täglicher Hafenbericht. Print-Ausgabe Nr. 94 vom 18. Mai 2020, S.1 und Print-Ausgabe Nr. 95 vom 19.Mai 2020 S. 4.

7 Luftverkehr

Flugverbindungen

Nach jüngsten Meldungen von OAG hat sich das weltweite Angebot von Linienflügen am 18. Mai gegenüber der Vorwoche etwas erhöht und liegt jetzt wieder über 30.000.000 Sitzplätzen. Das liegt vor allem an den Zuwächsen innerhalb von China und Indien. Zum Vergleichszeitraum im Vorjahr beträgt das Defizit aber immer noch rund 83.000.000 Sitzplätze. Nachstehende Übersicht zeigt den aktuellen Stand der Sitzplatzplanungen der Luftfahrtunternehmen zu Jahresbeginn (am 20. Januar 2020), die Wochenplanungen aus dem Vorjahr sowie den dramatischen Rückgang der Planungen im Verlauf des Jahres 2020.

Sitzplatzplanungen
der Unternehmen



Quelle: OAG

Im Vergleich zur Vorwoche scheint sich der Trend zu verstärken, dass sich der Flugverkehr langsam aus der Talsohle nach oben bewegt. Auf vielen Märkten weltweit steigen die Kapazitäten nach Wochen des Rückgangs wieder an.⁹ Nachfolgend eine Übersicht über die geplanten Sitzplatzkapazitäten der Unternehmen auf den zehn wichtigsten Luftverkehrsmärkten nach Regionen.

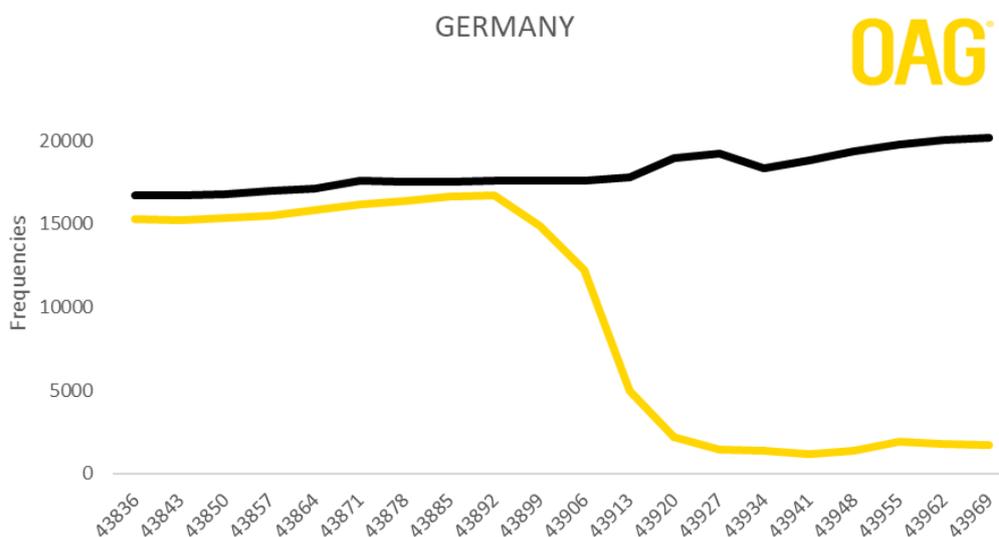
Top 10 Regional Markets	20-Jan	04-May	11-May	18-May	% Change Week on Week	% Change V's 20th Jan
Asia : North East Asia	25,178,594	13,574,290	14,413,417	14,366,502	-0.3%	-42.9%
North America	22,642,901	5,371,940	5,302,306	5,491,486	3.6%	-75.7%
Asia : South Asia	5,159,758	1,662,810	1,423,682	3,157,907	121.8%	-38.8%
Asia : South East Asia	10,859,543	2,987,191	2,941,413	3,110,297	5.7%	-71.4%
Europe : Western Europe	18,380,638	1,545,985	1,558,271	1,596,428	2.4%	-91.3%
Europe : Eastern/Central Europe	3,700,200	1,041,038	1,068,128	1,169,954	9.5%	-68.4%
MiddleEast	4,928,896	916,140	902,001	829,234	-8.1%	-83.2%
Southwest Pacific	2,835,574	287,913	308,512	363,457	17.8%	-87.2%
Latin America : Central America	2,437,343	322,417	308,395	307,708	-0.2%	-87.4%
Latin America : Lower South America	4,033,676	329,269	385,078	298,667	-22.4%	-92.6%

Quelle: OAG

⁹ Siehe OAG vom 18.05.2020, OAG Coronavirus Update – Week Eighteen Weekly Capacity Grows At One Of The Fastest Rates Ever, abgerufen am 18.05.2020.

Betrachtet man den europäischen Markt, so ging die Anzahl der Linienflüge u.a. in Italien nochmals zurück um nun insgesamt 84,2% (Vorwoche: -78,3%), in Spanien um 94,4% (Vorwoche: -92,1%), in Deutschland um 91,4 % (Vorwoche -91,2 %) und in Frankreich um 91,9 % (Vorwoche: -91,9%) zurück.¹⁰ Das bedeutete ein weiteres Verharren des Angebots auf niedrigstem Niveau. Nachstehendes Schaubild von OAG spiegelt den immer noch dramatischen Einbruch in Deutschland wider.

Angebot von Linienflügen



Quelle: OAG

Die Corona-Pandemie sorgt nach wie vor weltweit für Einschnitte bei den Unternehmen. So plant nach Presseberichten beispielsweise Emirates, bis zu 30.000 Stellen zu streichen.¹¹ Auch bei Air Canada ist eine Reduzierung der Belegschaft angestrebt. Hier könnten bis zu 20.000 Stellen betroffen sein.¹² Ryanair plant, bis zu 3.000 Mitarbeiter abzubauen.¹³ Dennoch kündigt sich sehr langsam eine verhaltene Erholung im Flugbetrieb an. Das Unternehmen Lufthansa baut ihr Angebot im Juni-Flugplan deutlich aus. So soll es bis Ende Juni über 1.800 wöchentliche Verbindungen geben. Insgesamt sollen über 106 Ziele in Deutschland und Europa sowie über 20 Destinationen auf der Langstrecke angefliegen werden. Ab Frankfurt sind dies, abhängig von eventuellen Einschränkungen in den Zielländern, Verbindungen nach Toronto, Mexico-Stadt, Abuja, Port Harcourt, Tel Aviv, Riad, Bahrain, Johannesburg, Dubai und Mumbai, sowie ab München Flüge nach Chicago, Los Angeles und Tel Aviv. Eurowings plant vor allem die Aufnahme von Zielen im

Einzelmeldungen über Luftfahrtunternehmen

¹⁰ Siehe OAG vom 19.05.2020, Scheduled Flight Change year-over-year, abgerufen am 19.05.2020.

¹¹ Siehe Handelsblatt vom 17.05.2020, Emirates erwägt angeblich Abbau von 30.000 Stellen, abgerufen am 18.05.2020.

¹² Siehe aerobuzz.de vom 17.05.2020, Air Canada wird Mitarbeiterzahlen halbieren, abgerufen am 18.05.2020.

¹³ Siehe Süddeutsche Zeitung vom 18.05.2020, Corona-Krise trifft Ryanair noch schwerer, abgerufen am 18.05.2020.

Mittelmeerraum wie Spanien, Portugal, Griechenland und Kroatien.¹⁴ Auch Delta Airlines plant ab dem 23. Mai wieder regelmäßige Flüge von Frankfurt in die USA. Soll sollen ab diesem Zeitpunkt wieder 3 x wöchentlich Flüge von Frankfurt nach Atlanta stattfinden.¹⁵ Ryanair und Lauda planen, ab Juli wieder von Nürnberg aus zu starten. Ziele sollen voraussichtlich Alicante, Mallorca, Thessaloniki, Palermo und Porto sein. Wizz Air plant die Wiederaufnahme des Flugbetriebs in Nürnberg ab Juni, vorgesehen sind u.a. Cluj-Napoca, Bukarest, Skopje, Kiew, Timisoara und Sibiu. KLM hat angekündigt, eine tägliche Verbindung von Nürnberg nach Amsterdam aufzunehmen.¹⁶ Die französische Fluggesellschaft Air France will vorbehaltlich der Aufhebungen der Reisebeschränkungen bis Ende Juni schrittweise wieder mehr Flüge anbieten. Schwerpunkt bilden Ziele innerhalb Frankreichs sowie in die französischen Überseegebiete und innerhalb Europas. Von Paris aus sollen demnach auch Ziele in Deutschland angefliegen werden, und zwar Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover und München. London, Wien, Madrid oder Mailand sind ebenfalls im Flugplan, der täglich aktualisiert werden soll.¹⁷

Im April zählte der Flughafen Frankfurt 188.078 Passagiere, ein Rückgang von 96,9 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat. Kumuliert über die ersten vier Monate des Jahres betrug das Minus 45,7 Prozent. Hintergrund sind weiterhin die Reisebeschränkungen und der Nachfrageeinbruch infolge der COVID-19-Pandemie. Mit 6.512 Starts und Landungen war die Zahl der Flugbewegungen mit -85,1 Prozent ebenfalls rückläufig. Allerdings ist Frankfurt nach Angaben der Fraport AG damit aktuell der europäische Flughafen mit den meisten Starts und Landungen pro Tag. Die Summe der Höchststartgewichte ging um 75,1 Prozent auf 664.022 Tonnen zurück. Das Cargo-Aufkommen verringerte sich um 20,7 Prozent auf 141.337 Tonnen. Dieser Rückgang basiert überwiegend auf fehlenden Kapazitäten aus der Beiladefracht in Passagiermaschinen. Demgegenüber fanden im April deutlich mehr reine Fracht-Flüge statt als üblich.¹⁸

Flughafen Frankfurt

Das Frachtaufkommen am Flughafen Leipzig/Halle, Europas fünftgrößtem Frachtdrehkreuz, wächst in der Corona-Krise weiter. Im April erhöhte sich der Frachtumschlag gegenüber dem Vorjahresmonat um sieben Prozent auf rund 107.671 Tonnen. Von Januar bis April stieg der Wert im Vergleich zum Vorjahr um 0,6 Prozent auf 404.987 Tonnen. Leipzig/Halle behauptet sich inmitten der Corona-Krise damit erneut gegenüber dem bundesweiten Trend. Deutschlandweit lag die Cargo-Tonnage im März zuletzt bei minus 11,7 Prozent.

Fracht am Flughafen
Leipzig/Halle

¹⁴ Siehe Lufthansa Group vom 14.05.2020, Pressemitteilung „Lufthansa Group baut Angebot im Juni-Flugplan deutlich aus“, abgerufen am 18.05.2020.

¹⁵ Siehe aero.de vom 15.05.2020, Delta fliegt wieder von FRA in die USA, abgerufen am 18.05.2020.

¹⁶ Siehe aero.de vom 18.05.2020, Ryanair und Lauda wollen wieder ab Nürnberg starten, abgerufen am 19.05.2020.

¹⁷ Siehe fvw.de vom 20.05.2020, Air France fährt Flugangebot langsam hoch, abgerufen am 20.05.2020.

¹⁸ Siehe fraport.de vom 14.05.2020, Fraport-Verkehrszahlen im April 2020: Massiver Passagierrückgang setzt sich fort, abgerufen am 18.05.2020.

Grund für das Wachstum ist insbesondere das hohe Aufkommen von Sendungen beim Homecarrier DHL. Hinzu kommen zusätzliche Charterflüge etwa von Aeroflot und Vietnam Airlines. Mitten in der Corona-Krise stieg das Frachtcharter-Aufkommen im April um 25,6 Prozent. Viele Frachtflüge werden mittlerweile mit Passagiermaschinen durchgeführt.¹⁹

Der Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden hat im April knapp 8.000 Passagiere abgefertigt, was Corona bedingt einem Rückgang um 93 Prozent entspricht. Laut Mitteilung gingen die Flugbewegungen um knapp 51 Prozent auf fast 1.500 Starts und Landungen zurück. Die Luftfracht am Flughafen ist mit 846 Tonnen deutlich gegenüber dem Vorjahresmonat gestiegen.²⁰

Fracht am Flughafen
Karlsruhe

Das Logistikunternehmen Time Matters hat in Kooperation mit CB Logistik eine Frachtroute zwischen Karlsruhe/Baden-Baden und Madrid aufgelegt. Die Verbindung wird werktags mit einer Saab 340 SF durchgeführt.²¹

DB Schenker hat eine neue, tägliche Luftfracht-Verbindung zwischen Schanghai und München eingerichtet. Dabei kommen drei exklusiv für den globalen Logistikdienstleister umgerüstete Passagiermaschinen des Typs Boeing 767 von Icelandair zum Einsatz. DB Schenker konzentriert sich bei den Flügen auf den Transport von medizinischen Produkten.²²

weitere Einzelmel-
dungen

United Airlines hat einen neuen Flugplan für die Luftfracht zwischen Deutschland und den USA aufgelegt. Mit diesem offeriere man ab sofort 21 reine Frachtflüge pro Woche von Frankfurt nach Chicago, Houston, New York/Newark, Washington Dulles, San Francisco sowie neu nach Los Angeles. Geflogen werde mit Passagiermaschinen vom Typ Boeing 777-300ER und 787-10.²³

¹⁹ Siehe Leipzig-Halle-Airport.de vom 18.05.2020, Leipzig/Halle Airport mit Cargo-Plus im April, abgerufen am 19.05.2020.

²⁰ Siehe airliners.de vom 19.05.2020, Karlsruhe/Baden-Baden mit deutlich mehr Luftfracht im April, abgerufen am 20.05.2020.

²¹ Siehe baden-airpark.de vom 11.05.2020, Neue zusätzliche Frachtflugverbindung zwischen dem Flughafen Karlsruhe / Baden-Baden (FKB) und Madrid, abgerufen am 18.05.2020.

²² Siehe deutschebahn.com vom 30.04.2020, 45 Cargo-Flüge bis Ende Mai: DB Schenker startet China-Shuttle zwischen Schanghai und München, abgerufen am 18.05.2020.

²³ Siehe unitedcargo.com vom 15.05.2020, International network updates, abgerufen am 19.05.2020

8 Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG)²⁴

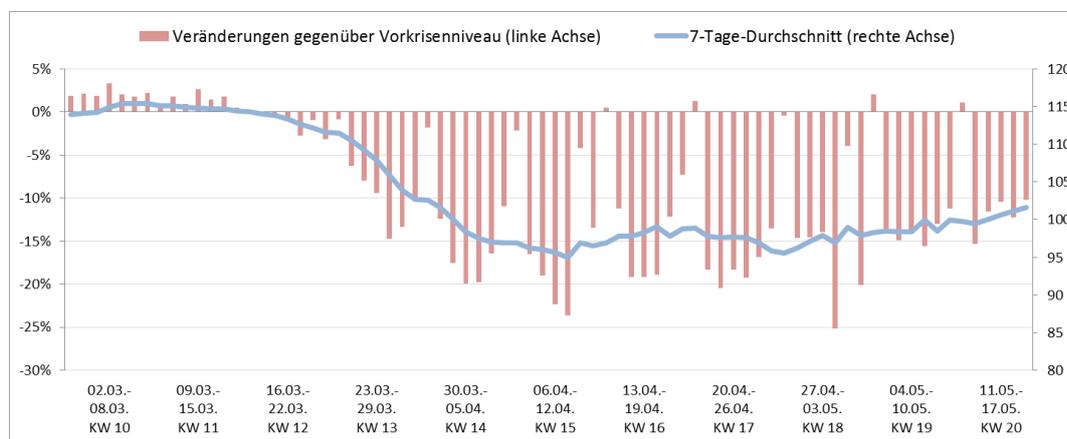
Wocheninformation KW 20 – 20.05.2020

Vorbemerkung

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 in der Regel 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.

Langfristige Entwicklung im Jahr 2020 (bereinigte Werte)

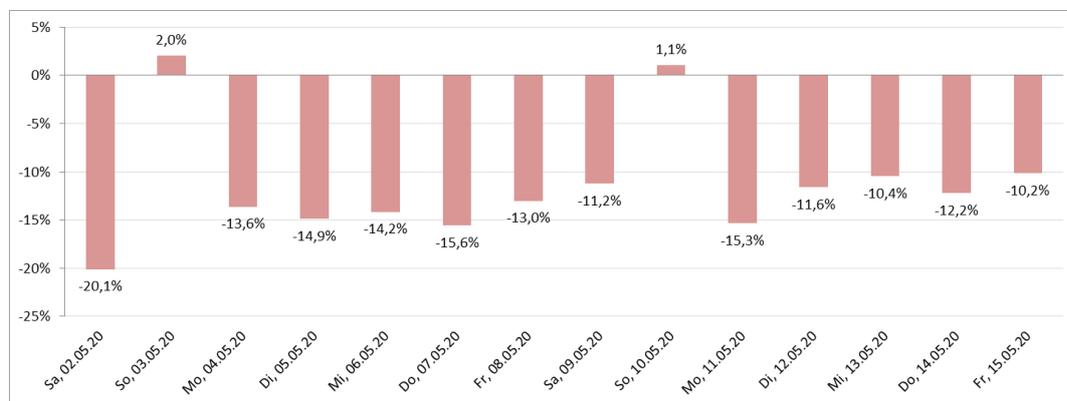
Die folgende Abbildung zeigt die Veränderungen des Indexwerts gegenüber dem Vorkrisenniveau (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020) sowie 7-Tage-Durchschnitte des Indexwerts. In den ersten fünf Tagen der Kalenderwoche 20 weisen die Werte weiterhin Rückgänge gegenüber dem Vorkrisenniveau auf, jedoch deuten die Werte am aktuellen Rand auf diesem äußerst niedrigen Niveau auf eine langsame und leichte Erholung hin. Der 7-Tage-Durchschnitt erhöht sich ebenfalls langsam und leicht, verbleibt jedoch weiterhin deutlich unter dem Niveau vor der Krise.



²⁴ Originalwerte durch BAG. Bereinigungsverfahren durch Deutsche Bundesbank. Veröffentlichung durch StBA.

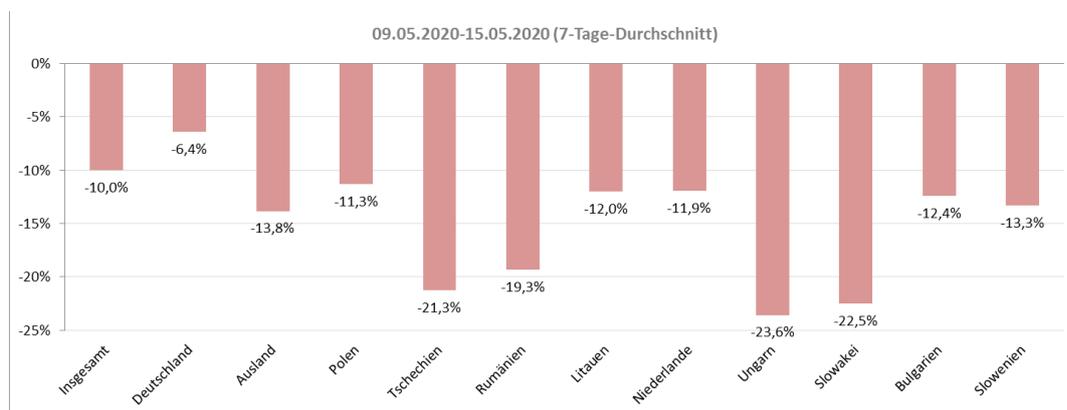
Kurzfristige Entwicklung (bereinigte Werte)

In der Abbildung sind die Veränderungen am aktuellen Rand gegenüber dem Vorkrisenniveau (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020) dargestellt. In den ersten fünf Tagen der Kalenderwoche 20 (11.05.2020-15.05.2020) liegt der Indexwert -15,3 % bis -10,2 % unterhalb des Vorkrisenniveaus.



Unterschiede bei Herkunftsländern (bereinigte Werte)

Die untenstehende Abbildung zeigt die Veränderung des 7-Tage-Durchschnitts der bereinigten Indexwerte gegenüber dem Vorkrisenniveau (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020) differenziert nach Herkunftsländern. Während der Rückgang bei den deutschen Lkw im Betrachtungszeitraum (09.05.-15.05.2020) durchschnittlich -6,4 % beträgt, ist der Rückgang bei den ausländischen Lkw mit -13,8 % ungleich stärker.



Lkw-Maut-Fahrleistungsindex - Methodische Erläuterungen / Hintergrundinformationen

Unbereinigter Lkw-Maut-Fahrleistungsindex - Eigenentwicklung des BAG

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

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

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

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

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

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

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

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

9 Arbeitsmarktsituation

Die nachstehenden Tabellen erhalten aktuelle Angaben der Bundesagentur für Arbeit zur Kurzarbeit²⁵ im Bereich Verkehr und Lagerei. Danach ist nach vorläufigen Angaben sowohl die Anzahl der eingegangenen Anzeigen als auch die Anzahl der betroffenen Personen im März und April 2020 im Vergleich zum jeweiligen Vormonat sprunghaft angestiegen (siehe Tabelle 9.1). Die Anzahl der eingegangenen Anzeigen belief sich im Wirtschaftsabschnitt „Verkehr und Lagerei“ im April 2020 auf 24.507, die Anzahl betroffener Personen auf 419.873. Die höchste Anzahl der Anzeigen und der betroffenen Personen stammte im März und April 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 April 2020 (vorläufige Daten)

	Januar 2020	Februar 2020	März 2020	April 2020
Anzahl eingegangener Anzeigen	52	70	7.050	24.507
Personenzahl in den Anzeigen	1.864	1.391	182.794	419.873

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Datenstand 26. April 2020).

Tabelle 9.2: Anzeigen zur Kurzarbeit und Anzahl Personen nach Anspruchsgrundlage und wirtschaftsfachlicher Gliederung im April 2020 (vorläufige Daten)

²⁵ Hinweis der Bundesagentur für Arbeit: Betriebe müssen vor Beginn von Kurzarbeit eine schriftliche Anzeige bei der zuständigen Agentur für Arbeit (Betriebsitz) erstatten; dies hat spätestens bis zum Ende des Monats zu erfolgen, für den erstmalig Leistungen bezogen werden sollen. Die Statistik über angezeigte Kurzarbeit berichtet über elektronisch erfasste und geprüfte Anzeigen von Kurzarbeit sowie die in den Anzeigen enthaltene Anzahl der Beschäftigten, welche voraussichtlich von einem Arbeitsausfall betroffen sind.

Im März 2020 ist aufgrund erhöhtem Aufkommens an Anzeigen über Kurzarbeit („Corona-Krise“) die Erfassung in den IT-Systemen häufig erst mit zeitlichem Verzug erfolgt. Die Nacherfassungen sind mit dem Monat April 2020 fast vollständig abgeschlossen. Zur umfassenden Abbildung des „Corona-Effektes“ auf die Anzahl geprüfter Anzeigen zur Kurzarbeit müssen die statistischen Berichtsmonate März und April 2020 zusammen betrachtet werden.

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	16.250	16.250	-	195.236	195.236	-
50 Schifffahrt	295	295	-	4.242	4.242	-
51 Luftfahrt	188	188	-	19.448	19.448	-
52 Lagerei u. Erbr. v. sonst. DL f. d. Verkehr	*	5.843	*	* 178.619		*
53 Post-, Kurier- und Expressdienste	1.931	1.931	-	22.328	22.328	-

*) 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 26. April 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 (außer Fahrzeugführung)“ (Tabelle 9.3) sowie „Führung von Fahrzeug- u. Transportgeräten“ (Tabelle 9.4) im April 2020 im Vergleich zum April 2019 hohe Zunahmen bei den Arbeitslosen und Arbeitsuchenden sowie eine deutliche Abnahme bei den gemeldeten offenen Stellen. In der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ stieg die Anzahl der Arbeitslosen im Vergleichszeitraum um 24,7 Prozent auf 46.441. Dabei zeigte sich der höchste absolute Anstieg der Arbeitslosen bei den Berufen der Lagerwirtschaft (5131), gefolgt von Spediti- ons- und Logistikkaufleuten (5162). Die Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ verzeichnete im April 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum einen Anstieg der Arbeitslosen um rund 26,5 Prozent auf insgesamt 101.051; die Anzahl der gemeldeten Arbeitsstellen sank um rund 28,4 Prozent auf 23.595.

Arbeitslose, Arbeits-
suchende, gemeldete
Stellen

Die vorstehenden Zahlenangaben beziehen sich auf die Anforderungsniveaus Fachkräfte, Spezialisten, Experten (ohne Helfer). Unter zusätzlicher Berücksichtigung der Helfer, die in hohem Maße in der Berufsgruppe „Lagerwirtschaft, Post, Zustellung, Güterumschlag“ (513) sowie in der Berufsgruppe „Bau- und Transportgeräteführung“ (525) ausgewiesen werden, betrug die Anzahl der Arbeitslosen in den Berufshauptgruppen „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ und „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ im April 2020 kumuliert 386.678. Dies entsprach einem Plus im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum von rund 20,1 Prozent.

Tabelle 9.3: Arbeitslose, Arbeitsuchende und gemeldete Arbeitsstellen für die Berufshauptgruppe „Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführung)“; ausgewiesenes Anforderungsniveau: Fachkraft, Spezialist, Experte (ohne Helfer) (Berufe nach der Klassifikation der Berufe 2010 (KldB 2010))

Berufshauptgruppe	Arbeitslose		Arbeitsuchende ¹⁾				Gemeldete Arbeitsstellen			
	Bestand								Bestand	
	April		Δ in %	April		Δ in %	April		Δ in %	
	2020	2019		2020	2019		2020	2019		
51	Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführ.)	46.441	37.253	24,7	76.416	68.247	12,0	22.552	29.880	-24,5
511	Tech.Betrieb Eisenb.,Luft,Schiffsverkehr	955	767	24,5	1.711	1.502	13,9	535	660	-18,9
5111	Berufe im technischen Eisenbahnbetrieb	65	53	22,6	128	85	50,6	86	152	-43,4
5112	Berufe technischer Luftverkehrsbetrieb	515	368	39,9	1.030	852	20,9	375	386	-2,8
5113	Berufe technisch. Schiffsverkehrsbetrieb	367	340	7,9	539	551	-2,2	73	108	-32,4
5118	TechBetriebEisenb.Luft,Schiffsverk.(ssT)	7	6	x	13	13	x	-	*	x
512	Überwachung,WartungVerkehrsinfrastruktur	871	599	45,4	1.348	1.084	24,4	1.030	1.420	-27,5
5121	Straßen- und Tunnelwärter/innen	291	199	46,2	503	415	21,2	213	209	1,9
5122	Überwach.,Wartung Eisenbahninfrastruktur	551	375	46,9	806	628	28,3	800	1.199	-33,3
5123	Berufe in der Flugsicherungstechnik	11	8	x	15	19	x	7	*	x
5124	Wasserstraßen- und Brückenwärter/innen	17	16	x	21	21	x	*	5	x
513	Lagerwirt.,Post,Zustellung,Güterumschlag	33.638	27.297	23,2	54.760	49.838	9,9	16.367	19.989	-18,1
5131	Berufe in der Lagerwirtschaft	30.315	24.459	23,9	49.078	44.484	10,3	15.355	18.223	-15,7
5132	Berufe für Post- und Zustelldienste	2.174	1.904	14,2	3.807	3.716	2,4	784	1.417	-44,7
5133	Berufe im Güter- und Warenumschlag	187	146	28,1	276	260	6,2	26	48	x
5139	Aufsicht,Führung-Lagerw.Zustell.Güterum.	962	788	22,1	1.599	1.378	16,0	202	301	-32,9
514	Servicekräfte im Personenverkehr	1.700	1.530	11,1	3.035	2.731	11,1	564	1.126	-49,9
5141	Servicefachkräfte Straßen-,Schienenverk.	446	328	36,0	769	613	25,4	372	514	-27,6
5142	Servicefachkräfte im Luftverkehr	1.176	1.137	3,4	2.150	1.998	7,6	158	579	-72,7
5143	Servicefachkräfte im Schiffsverkehr	40	27	x	53	52	1,9	3	6	x
5149	Aufsicht-Personenverkehr(Servicebereich)	38	38	x	63	68	-7,4	31	27	x
515	Überwachung u. Steuerung Verkehrsbetrieb	870	641	35,7	1.364	1.117	22,1	384	717	-46,4
5150	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (oS)	102	75	36,0	155	156	-0,6	135	164	-17,7
5151	Berufe Überwachung Straßenverkehrsbetr.	12	4	x	21	10	x	*	16	x
5152	Berufe Überwachung Eisenbahnverkehrsbetr	119	92	29,3	205	172	19,2	143	364	-60,7
5153	Berufe Überwachung Luftverkehrsbetrieb	155	100	55,0	274	189	45,0	32	49	x
5154	Berufe Überwachung Schiffsverkehrsbetr.	22	15	x	37	29	x	3	27	x
5158	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (ssT)	17	11	x	29	20	x	*	7	x
5159	Aufsicht,Führung-Überwach. Verkehrsbetr.	443	344	28,8	643	541	18,9	68	90	-24,4
516	Kaufleute - Verkehr und Logistik	8.407	6.419	31,0	14.198	11.975	18,6	3.672	5.968	-38,5
5161	Verkehrskaufleute	84	76	10,5	152	127	19,7	28	45	x
5162	Speditions- und Logistikkaufleute	5.939	4.522	31,3	10.232	8.652	18,3	2.901	4.862	-40,3
5163	Straßen- und Schienenverkehrskaufleute	954	784	21,7	1.475	1.268	16,3	564	798	-29,3
5164	Luftverkehrskaufleute	121	119	1,7	240	224	7,1	17	28	x
5165	Schifffahrtkaufleute	148	137	8,0	226	241	-6,2	29	32	x
5166	Kurier-Express-Postdienstleistungskaufl.	204	150	36,0	398	356	11,8	58	56	3,6
5169	Führung-Verkehr,Logistik (kaufm.Bereich)	957	631	51,7	1.475	1.107	33,2	75	147	-49,0

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

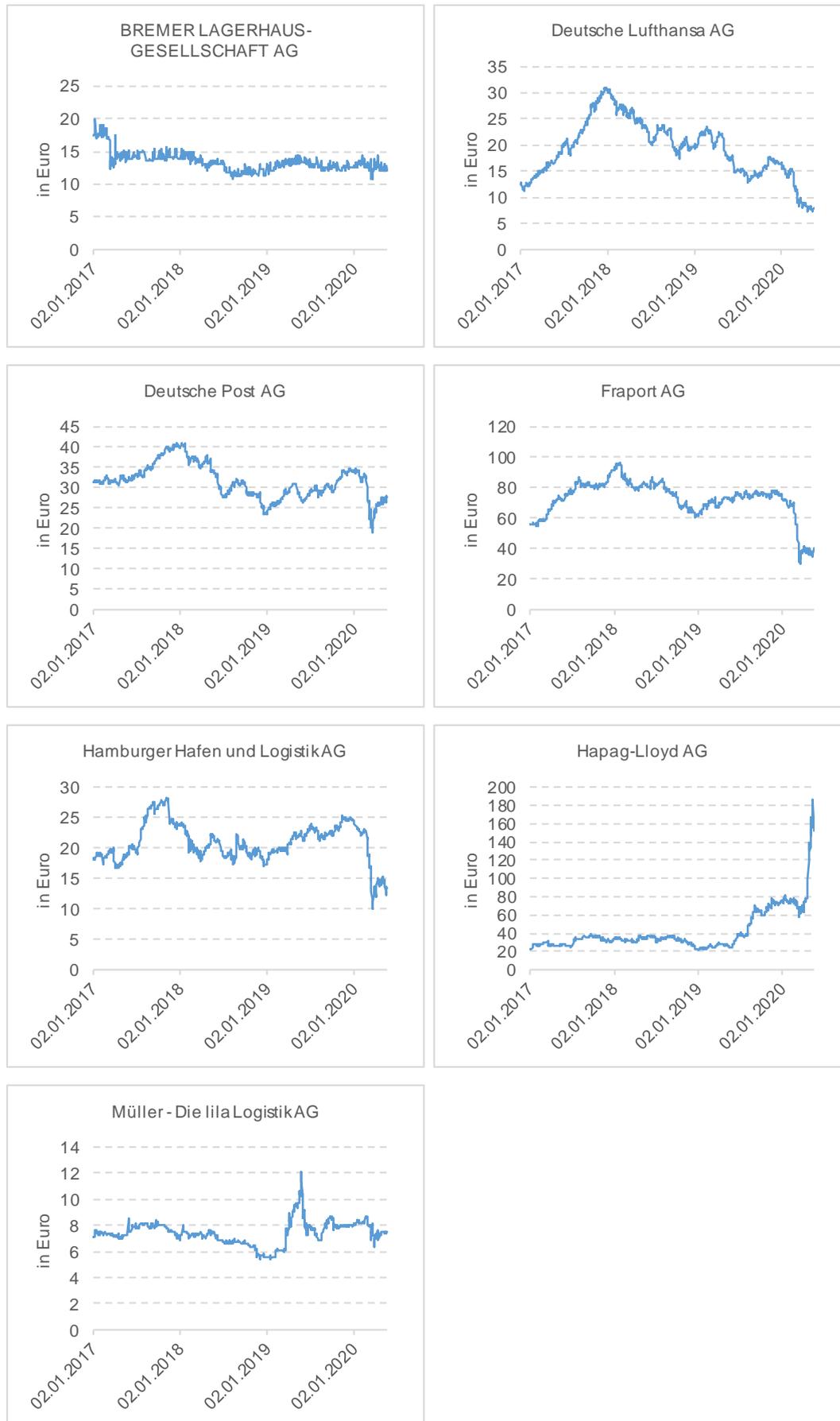
Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

Tabelle 9.4: Arbeitslose, Arbeitsuchende und gemeldete Arbeitsstellen für die Berufshauptgruppe „Führer von Fahrzeug- und Transportgeräten“; ausgewiesenes Anforderungsniveau: Fachkraft, Spezialist, Experte (ohne Helfer) (Berufe nach der Klassifikation der Berufe 2010 (KldB 2010))

Berufshauptgruppe	Arbeitslose			Arbeitsuchende ¹⁾			Gemeldete Arbeitsstellen			
	Bestand						Bestand			
	April		Δ in %	April		Δ in %	April		Δ in %	
	2020	2019		2020	2019		2020	2019		
52	Führer von Fahrzeug- u. Transportgeräten	101.051	79.851	26,5	167.554	147.744	13,4	23.595	32.972	-28,4
521	Fahrzeugführung im Straßenverkehr	94.972	74.835	26,9	158.534	139.670	13,5	19.871	28.158	-29,4
5211	Berufskraftfahrer(Personentransport/PKW)	7.880	4.810	63,8	16.625	12.657	31,4	979	1.354	-27,7
5212	Berufskraftfahrer (Güterverkehr/LKW)	22.152	15.324	44,6	35.031	28.793	21,7	12.526	18.332	-31,7
5213	Bus-, Straßenbahnfahrer/innen	5.479	3.565	53,7	9.913	7.822	26,7	2.641	3.606	-26,8
5218	Fahrzeugführer im Straßenverkehr(s.s.T.)	59.461	51.136	16,3	96.965	90.398	7,3	3.725	4.866	-23,4
522	Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr	416	304	36,8	877	647	35,5	988	1.423	-30,6
5220	Triebfahrzeugführer Eisenbahnverkehr(oS)	416	304	36,8	877	647	35,5	988	1.423	-30,6
523	Fahrzeugführung im Flugverkehr	367	507	-27,6	514	610	-15,7	16	30	x
5231	Piloten und Verkehrsflugzeugführer	343	486	-29,4	478	584	-18,2	14	28	x
5238	Fahrzeugführer im Flugverkehr (s.s.T.)	24	21	x	36	26	x	*	*	x
524	Fahrzeugführung im Schiffsverkehr	542	407	33,2	828	722	14,7	146	191	-23,6
5241	Nautische Schiffsoffiziere und Kapitäne	275	251	9,6	480	487	-1,4	53	89	-40,4
5242	Schiffsführer Binnen-,Hafenverkehr	267	156	71,2	348	235	48,1	93	102	-8,8
525	Bau- und Transportgeräteleitung	4.754	3.798	25,2	6.801	6.095	11,6	2.574	3.170	-18,8
5251	Führer land-,forstwirtschaftl. Maschinen	356	342	4,1	505	532	-5,1	164	193	-15,0
5252	Führer Erdbewegungs-,verwandte Maschinen	3.218	2.541	26,6	4.529	4.031	12,4	1.956	2.388	-18,1
5253	Kranführer, Bediener Hebeeinrichtungen	1.137	860	32,2	1.696	1.451	16,9	439	570	-23,0
5259	Aufsicht - Bau-, Transportgeräteleitung	43	55	x	71	81	-12,3	15	19	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: 22. Mai 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
