



Bundesamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt

- Wochenbericht KW 22 / 2020

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung.....	3
1	Einleitung.....	6
2	Straßengüterverkehr.....	7
3	Schienengüterverkehr.....	14
4	Kombinierter Verkehr.....	15
5	Binnenschifffahrt	17
6	Seeverkehr	21
7	Luftverkehr.....	23
8	Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG).....	27
9	Arbeitsmarktsituation.....	31
10	Aktienkursentwicklung ausgewählter deutscher Unternehmen.....	35

0 Zusammenfassung

Der Bericht beschreibt aktuelle Auswirkungen der Corona-Krise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt. Er berücksichtigt Erkenntnisse und Informationen, die bis zum 28.05.2020 vorlagen. Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Entwicklungstendenzen im Bereich des Straßengüterverkehrs setzten sich in der vergangenen Woche weitestgehend fort. Viele Befragte verzeichnen trotz der schrittweisen Lockerungen keine wesentliche Verbesserung ihrer Auftragslage. Insgesamt registrieren viele Befragten zuletzt sehr volatile Auftragseingänge bzw. -stornierungen. Eine Anpassung der Kostenstrukturen an die volatile Auftragslage sei angesichts aktueller Herausforderungen deutlich erschwert. Straßengüterverkehr
- Die Lieferketten in der Automobil-, Maschinenbau- und Chemiebranche seien nach Angaben der Befragten nach wie vor in weiten Teilen eingeschränkt. Viele befragte Transportunternehmen erwarten für die nächsten Monate keine wesentliche Verbesserung ihrer Geschäftslage.
- Im KEP-Bereich pendelten sich die beförderten Sendungsvolumina im B2C-Bereich zuletzt auf einem hohen Niveau ein. Im B2B-Segment verzeichnen KEP-Unternehmen ausgehend von einem sehr niedrigen Niveau tendenziell steigende Sendungsvolumina. In der vergangenen Woche wurde der internationale Paketversand in einigen asiatischen und afrikanischen Ländern wieder aufgenommen. In vielen amerikanischen Ländern sind internationale Paketsendungen weiterhin nicht möglich.
- Der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex weist weiterhin hohe Rückgänge gegenüber dem Vorkrisenniveau auf. Allerdings deuten die 7-Tage-Durchschnitte des Indexwertes aktuell auf eine langsame Erholung hin. Insgesamt lag der bereinigte Indexwert im jüngsten Betrachtungszeitraum (16. bis 22.5.2020) im Durchschnitt rund 7,3 % unterhalb des Vorkrisenniveaus (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020). Dabei fiel der Rückgang bei deutschen Lkw im 7-Tage-Durchschnitt mit rund 6,4 % geringer aus als bei ausländischen Lkw mit rund 8,6 %.
- Wie in den Vorwochen belasten die Nachfragerückgänge nach Schienengüterverkehrsleistungen weiterhin die Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland. Die aktuelle betriebswirtschaftliche Lage eines Gutteils der Unternehmen ist weiterhin angespannt. Anhaltend von Relevanz sind der Gesundheitsschutz des Personals und die Anpassung von Betriebsabläufen aufgrund der Corona-Krise. Schienengüterverkehr
- Die KV-Terminals in Deutschland sind weiterhin uneingeschränkt in Betrieb. Der Großteil der Unternehmen des Kombinierten Verkehrs hält sein Leistungsangebot im Wesentlichen uneingeschränkt aufrecht. Auf fast allen Verbindungen besteht ein ausreichendes Kapazitätsangebot. Im Zuge der stufenweisen Locke-

rung der Corona-bedingten Auflagen zeigen sich fallweise erste Ansätze einer leichten Erholung der Transportmengen.

- In der Binnenschifffahrt bleiben die Transportmengen weiterhin deutlich hinter dem Vorkrisenniveau zurück. Zwar haben sich die Beförderungsmengen nach Angaben von Marktteilnehmern mittlerweile stabilisiert, allerdings auf einem niedrigen Niveau. Neben der Corona-Krise seien hierfür saisonale Effekte sowie der Strukturwandel im Energiesektor ursächlich.
- Hohe Nachfragerückgänge zeigen sich insbesondere im Bereich der trockenen Massengüter. In der Tankschifffahrt ist zwar die Nachfrage nach Heizöl weiterhin stabil, allerdings zeigen sich deutliche Rückgänge bei Beförderungen von Benzin, Diesel, Kerosin und chemischen Produkten. Deutliche Volumenrückgänge zeigen sich ebenfalls in der Containerschifffahrt, u.a. aufgrund der schwächelnden Maschinenbau- und Automobilindustrie sowie der schwierigen Lage im Fashion-Segment. Aufgrund voller Lager stornieren viele europäische Modefirmen ihre Ware in Fernost.
- Vor dem Hintergrund einer geringen Transportnachfrage und eines Überangebots an Schiffsraum ist die wirtschaftlichen Lage in der Binnenschifffahrt angespannt; vor allem freie Partikulierbetriebe müssen nach Angaben von Marktteilnehmern zunehmend auf ihre Rücklagen zurückgreifen, teilweise bestehe Insolvenzgefahr. Eine gewisse Entlastung schaffen weiterhin die sehr niedrigen Gasölpreise, die sich aufgrund bestehender Gasölklauseln jedoch in der Regel nicht ertragssteigernd auswirken, sowie Kleinwasserzuschläge, die aufgrund niedriger Pegelstände in Kaub derzeit wieder erhoben werden.
- Vor große Herausforderungen stellen die Binnenschifffahrtsunternehmen Planungsunsicherheiten, die daraus resultieren, dass die Auswirkungen der Corona-Krise auf die weitere wirtschaftliche Entwicklung und das Konsumverhalten der Bevölkerung derzeit noch nicht absehbar sind. Dies hat nicht zuletzt Auswirkungen auf die künftige Personaleinsatzplanung. Allgemein hat sich durch die Lockerungen der Corona-Beschränkungen in vielen europäischen Nachbarstaaten die Situation bei der Ein- und Ausreise des nautischen Personals verbessert.
- Die weltweiten Containerumschlagsmengen in der Seeschifffahrt waren zuletzt weiterhin rückläufig. Der RWI/ISL-Containerumschlag-Index sank im April 2020 im Vergleich zum Vorjahr saisonbereinigt um rund 6,5 Prozent. Der Nordrange-Index (Le Havre, Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam, Bremen/Bremerhaven, Hamburg), der Hinweise auf die wirtschaftliche Entwicklung im nördlichen Europa und Deutschland liefert, sank im April 2020 auf den niedrigsten Wert seit drei Jahren. Infolge der reduzierten Anzahl der Linienverbindungen in der Containerschifffahrt hat sich der Wettbewerb zwischen den europäischen Häfen verschärft.
- Kreuzfahrtschiffe befinden sich bereits seit Beginn der Corona-Krise überwiegend in den Häfen bzw. an den Anlegestellen. Betroffen von den Absagen der Kreuz-

Binnenschifffahrt

Seeverkehr

fahrten sind auch viele Beschäftigte der Reedereien an Land. Die Auswirkungen der Corona-Krise auf die Kreuzfahrtindustrie trifft ebenso deutsche Werften, von denen einige infolge von Produktionsausfällen und Fertigungsstopps zunehmend in finanzielle Nöte geraten. Viele Beschäftigte befinden sich seit Wochen in Kurzarbeit, teilweise wurde bereits ein Personalabbau angekündigt.

- Das Angebot an Linienflügen nahm auch in dieser Woche in vielen Ländern Europas weiterhin ab. Es bleibt abzuwarten, wie sich die seitens verschiedener Luftverkehrsunternehmen für Ende Mai/Mitte Juni angekündigte vorsichtige Wiederaufnahme eines regulären Flugbetriebs auswirken wird. Die Luftfracht in Deutschland schwächelte ebenfalls weiter.

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 28.05.2020 vorliegen.

2 Straßengüterverkehr

Aktuelle
Lagebeschreibung

Im Straßengüterverkehr entwickelte sich die Auftragslage nach Angaben der befragten Güterkraftverkehrsunternehmen weiterhin sehr heterogen. Viele befragte Transportunternehmen berichten von einer sehr volatilen Auftragslage. Einerseits hätte sich zuletzt die Anzahl an kurzfristigen Anfragen teilweise erhöht. Andererseits würden Aufträge vermehrt kurzfristig abgesagt. Trotz der Schwankungen blieb nach Angaben vieler befragter Güterkraftverkehrsunternehmen die Auftragslage in den vergangenen Wochen auf einem tendenziell unveränderten Niveau. Andere Befragte registrieren im Vergleich zur Vorwoche erneut einen Rückgang ihrer Auftragseingänge. Dies betraf in der Regel befragte Transportunternehmen, deren Auftragslage bislang noch vergleichsweise gut bewertet wurde. Zwar berichten einige Befragte von leichten Verbesserungstendenzen im Zuge der allmählichen Lockerungen, allerdings lägen Beförderungsvolumina weiterhin deutlich unter dem Niveau vor Ausbruch der Corona-Krise. Die Warenströme in der Automobil-, Maschinenbau- und Chemiebranche seien nach Angaben der Befragten nach wie vor in weiten Teilen eingeschränkt. Dies läge teilweise an fortdauernden krisenbedingten Engpässen seitens internationaler Zulieferer. Im Einzelhandel profitierten Befragte von einer starken Nachfrage nach Baumarkbelieferungen, im Textilbereich würden dagegen lediglich geringe Auftragszunahmen registriert. Aufgrund der aktuellen Entwicklungstendenzen gäbe es nach Angaben der Befragten derzeit keine Anzeichen für eine spürbare Verbesserung der Geschäftserwartungen in den nächsten Wochen.

KEP-Branche

Befragte KEP-Unternehmen berichten weiterhin von vergleichsweise hohen Sendungsvolumina im B2C-Bereich. Im Vergleich zu den Vorwochen hätten sich die beförderten Paketmengen vor allem im E-Commerce auf einem hohen Niveau eingependelt. Anhaltspunkte über die Entwicklung von B2C-Online-Geschäften in Deutschland bietet ein neuer wöchentlicher Frühindikator des Statistischen Bundesamtes. Demnach wurden in den Kalenderwochen 20 und 21 jeweils rund 40 % höhere Online-Transaktionsvolumina verzeichnet als in den entsprechenden Vorjahreswochen.¹ In den Kalenderwochen 16 bis 19 nahmen die jährlichen Veränderungsraten der Online-Transaktionen von rund 61 % auf rund 52 % ab. Im B2B-Bereich erhole sich nach Angaben der befragten KEP-Unternehmen allmählich die Nachfrage nach Paketsendungen. Insbesondere die stufenweise eingeführten Lockerungen im Groß- und Einzelhandel würden zu einem leichten Anstieg der Paketsendungsvolumina im B2B-Segment beitragen. KEP-Unternehmen, die

¹ Siehe hierzu und im Folgenden Statistisches Bundesamt: Experimentelle Daten – Auskünfte für Online-Transaktionen, unter:

<https://www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/Datensaetze/kredite-onlinetransaktionen.html>, Link zuletzt aufgerufen am 28.05.2020. Das Informationsangebot des Statistischen Bundesamtes basiert auf Daten zur wöchentlichen Veränderungen von Online-Geschäften. Vor der Freigabe eines Kaufs auf Rechnung durch einen Versandhändler wird die Identität und Bonität einer Privatperson überprüft. Im Rahmen des Frühindikators werden die Zahl dieser Auskünfte auf Grundlage der Daten von Informationsdienstleistern wiedergegeben.

auf B2B-Sendungen spezialisiert sind, konnten nach eigenen Angaben weitestgehend nicht am hohen Sendungsaufkommen im B2C-Bereich teilhaben. Die Deutsche Post DHL Group informiert auf ihrer Webseite über aktuelle Entwicklungen im internationalen Versandhandel.² Seit dieser Woche wird der Versand von Päckchen, Warenpost- und Paket-sendungen in einigen asiatischen und afrikanischen Ländern wieder aufgenommen. In vielen amerikanischen Ländern ist der Paketversand aufgrund von Problemen bei Transport, Verzollung und bzw. oder Zustellung im Zielgebiet weiterhin nicht möglich.

Viele Befragte berichten gegenüber dem Bundesamt von weiterhin herausfordernden betriebswirtschaftlichen Bedingungen. Einige Befragte verzeichnen nach eigenen Angaben von Woche zu Woche zunehmende Verluste, insbesondere aufgrund der weiterhin sehr niedrigen Spotmarktpreise, eines höheren Leerfahrtenanteils im Rückladungsbe-reich sowie insgesamt niedrigerer Kapazitätsauslastungsgrade. Viele Befragte berichten von Schwierigkeiten, laufende Kosten zu reduzieren und eigene Kapazitäten an eine sich kurzfristig verändernde Auftragslage anzupassen. In einigen Fällen wurde aus Sorge, potentiell eingehende Kundenanfragen nicht bedienen zu können, die Kurzarbeit von Beschäftigten vorsorglich reduziert. Aus demselben Grund verzichteten darüber hinaus einige Befragte derzeit auf die Abmeldung von ungenutzten Fahrzeugkapazitäten. Gene-rell sei aktuell die Fahrzeugan- bzw. -abmeldung nicht selten mit insgesamt längeren Bearbeitungszeiten verbunden. Kfz-Zulassungsstellen seien nach Aussagen der Befrag-ten nach wie vor lediglich eingeschränkt erreichbar. Termine würden teilweise mit Warte-zeiten von mehreren Wochen vergeben. Die befragten Unternehmen befürchten, dass eine kurzfristige Fahrzeuganmeldung im Bedarfsfall nicht möglich sei. Als positiv bewerte Befragte die derzeitige Kulanz vieler Banken, aktuell laufende Leasing- oder andere Vertragsraten teilweise aussetzen zu können. Die Zahlungsmoral der Kunden sei nach Unternehmensaussagen in der Regel weitestgehend befriedigend, allerdings werden höhere Zahlungsausfälle in den kommenden Wochen befürchtet. Die zu Beginn der Corona-Krise kommunizierten verlängerten Zahlungsziele von teilweise 60 bis 90 Tagen würden unmittelbar bevorstehen.

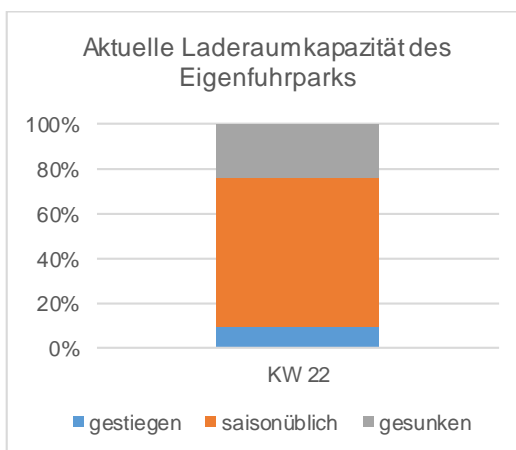
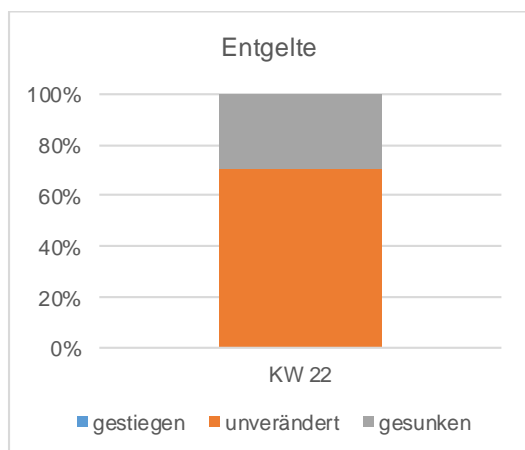
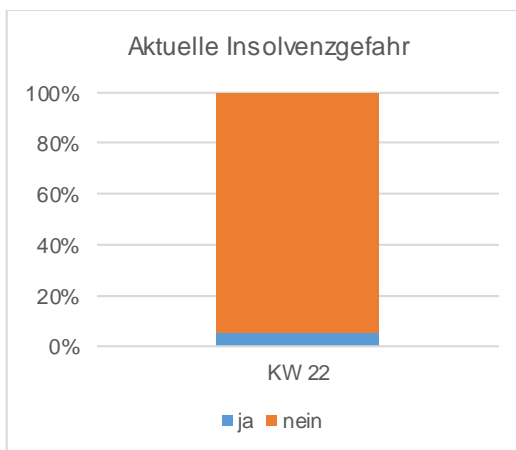
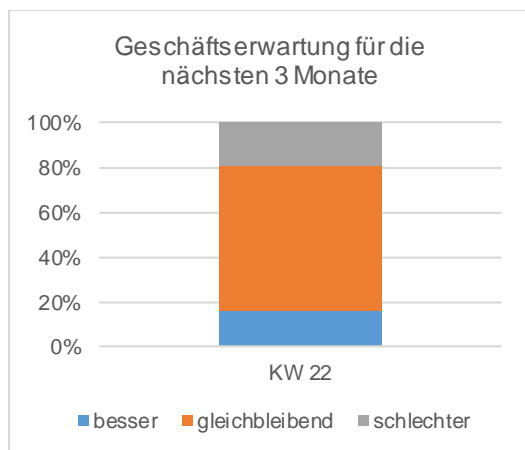
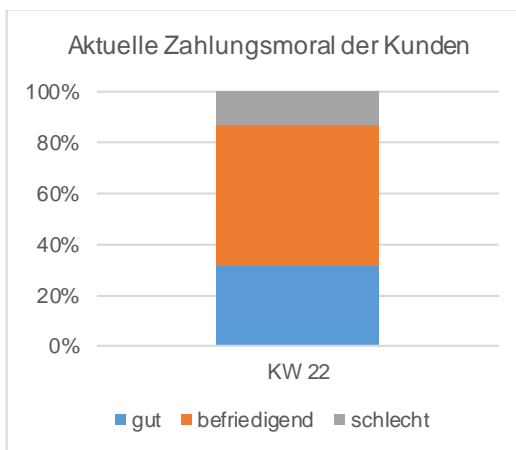
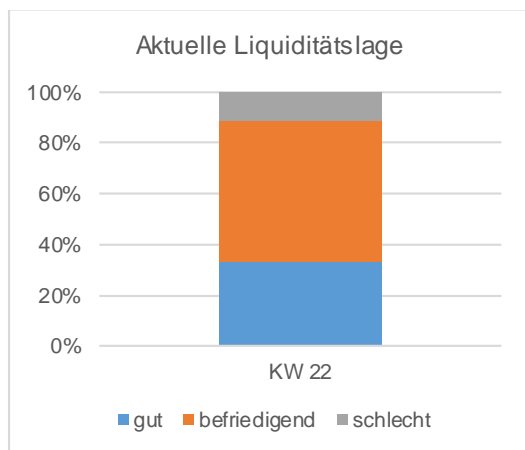
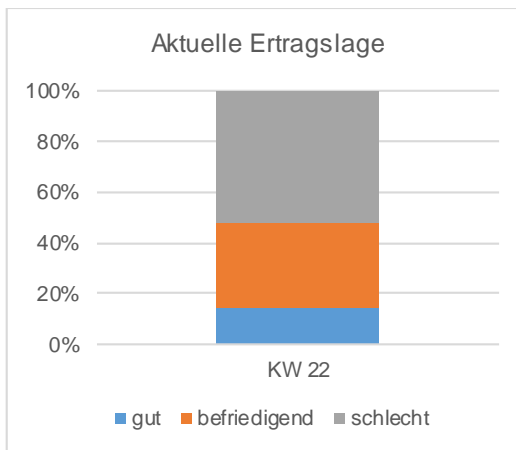
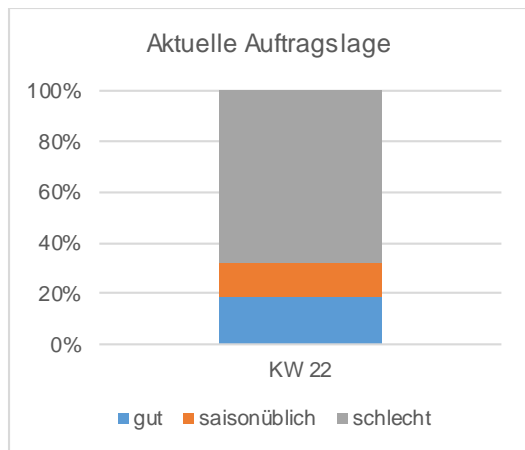
Aktuelle
Herausforderungen

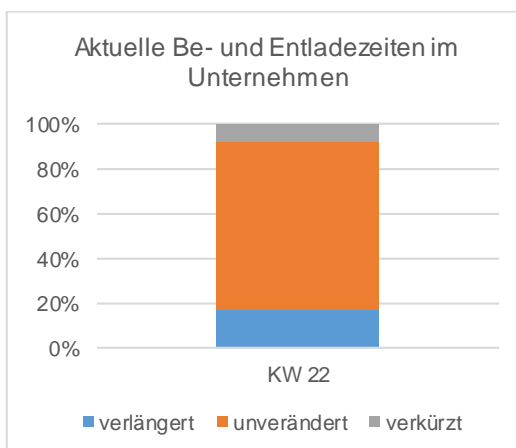
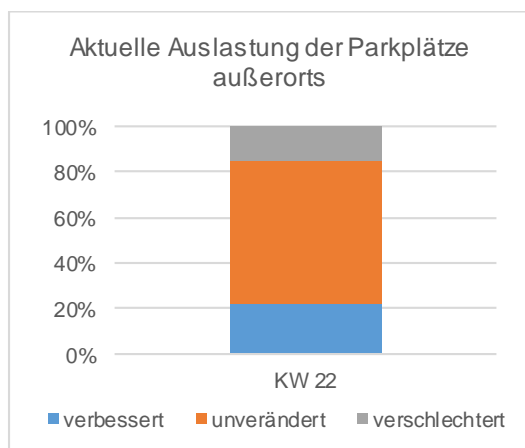
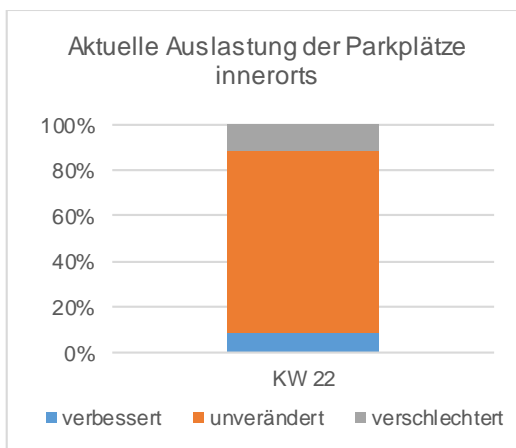
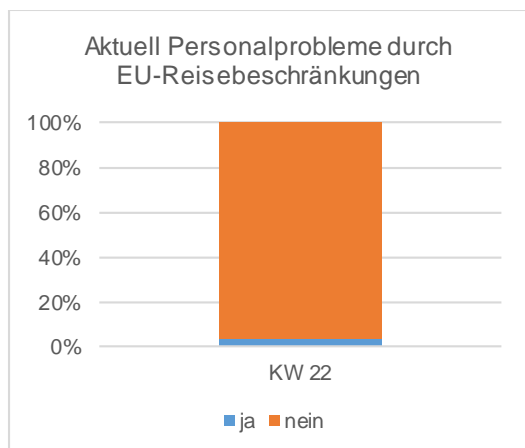
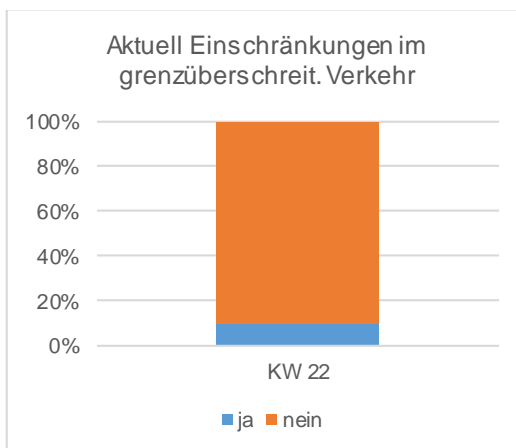
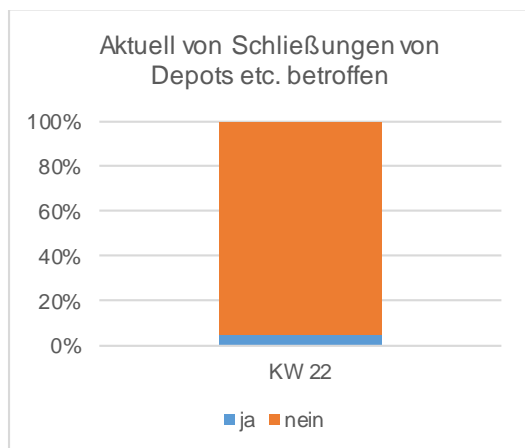
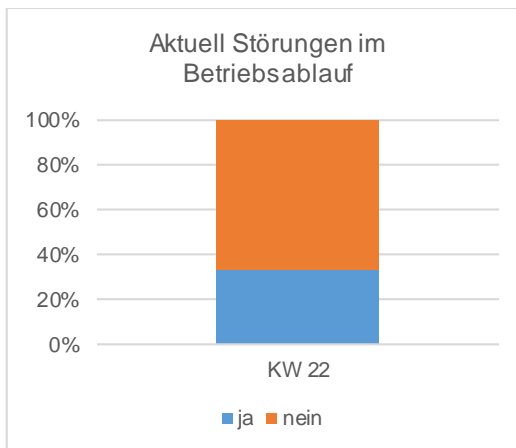
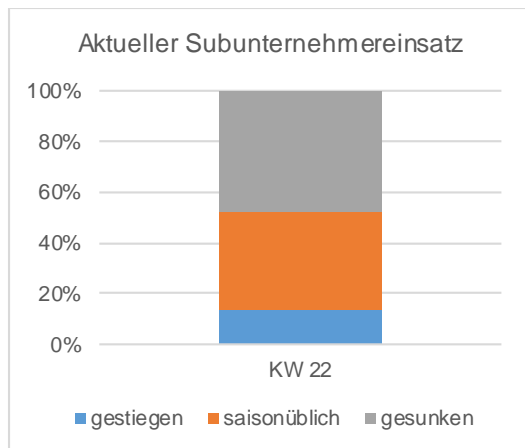
Die aktuellen Möglichkeiten, Sonn- und Feiertagsfahrverbote auszusetzen sowie Ta-geslenkzeiten zu verlängern, bewerten die befragten Unternehmen unterschiedlich. In vielen Fällen würde angesichts des derzeitigen Laderaumüberhangs kein Bedarf an zu-sätzlichen Fahrzeiten bestehen. Nach Angaben der Befragten sei allerdings die Erwar-tungshaltung einiger Kunden teilweise dahingehend verändert, dass Sonntagsfahrten tendenziell eher erwartet würden. In einigen Fällen wird berichtet, dass durch die Ausset-zung von Sonn- und Feiertagsfahrverbote die Anlieferzeiten bei den Kunden stellenweise entzerrt bzw. Verkehre gebündelt werden könnten. Nach Aussagen der Gesprächs-

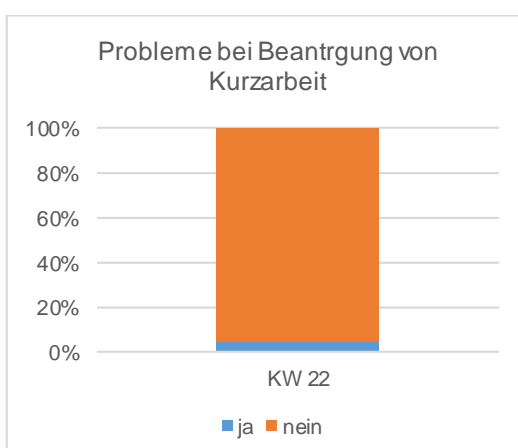
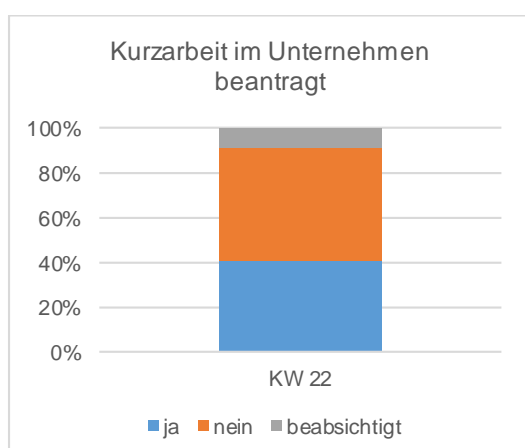
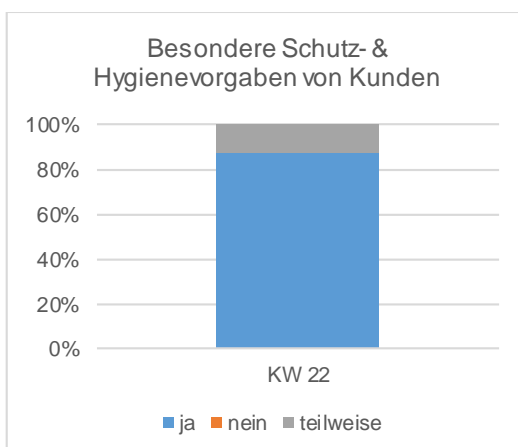
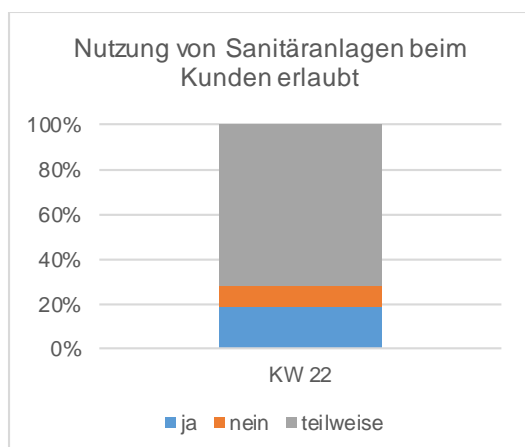
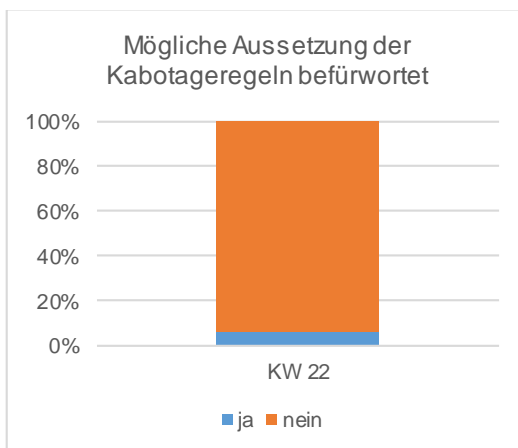
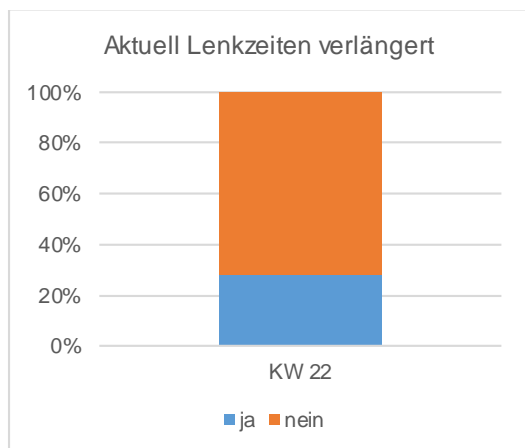
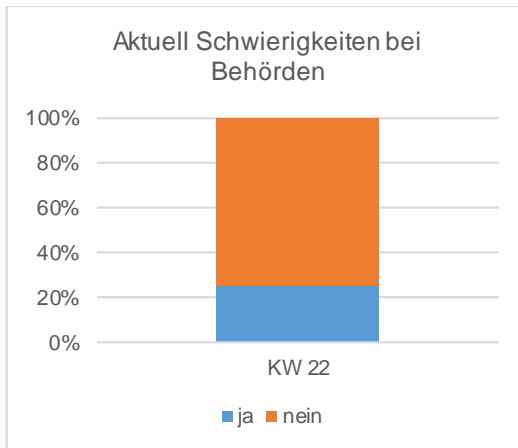
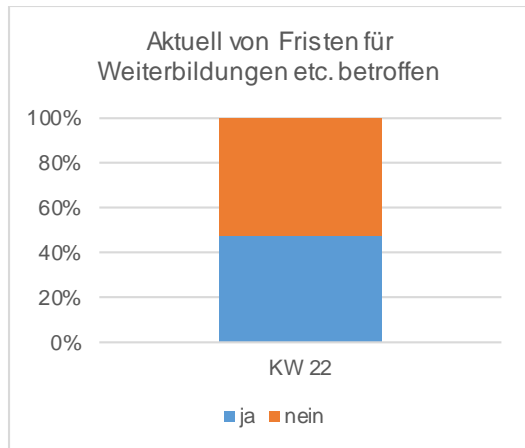
Themen von aktueller
Bedeutung

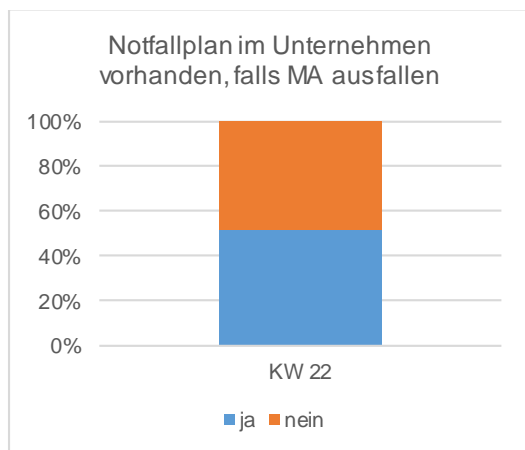
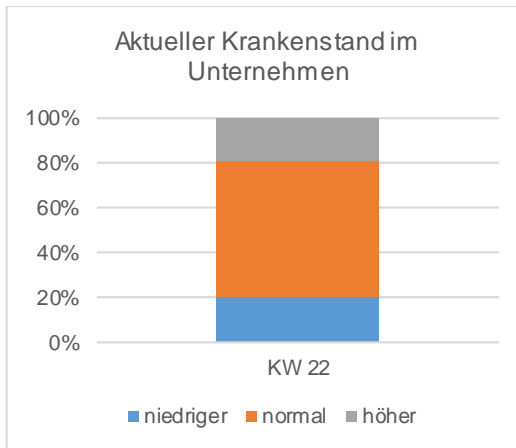
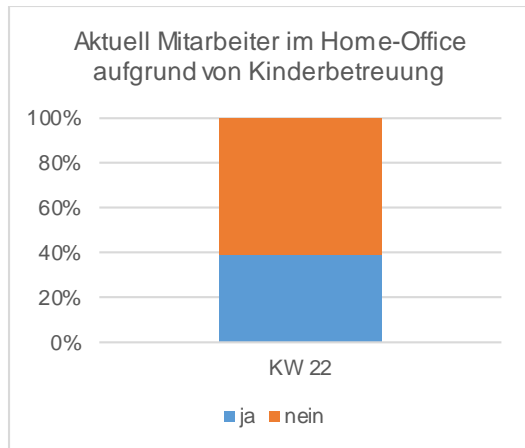
² Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Post DHL Group: Aktuelle Hinweise zum Coronavirus – Auswirkungen auf Versand und Zustellung durch Deutsche Post DHL, unter: <https://www.dhl.de/de/privatkunden/kampagnenseiten/coronavirus.html>, zuletzt aufgerufen am 28.05.2020.

partner würden in Einzelfällen Fahrer durch die längeren Tageslenkzeiten die Heimfahrten antreten und eine zusätzliche Übernachtung vermeiden können. Ein befragtes Unternehmen musste in der vergangenen Woche mehrere seiner Fahrer in Quarantäne schicken, da sie einen Kunden angefahren hatten, bei dem seit Tagen eine sehr hohe Anzahl an Coronafällen im Unternehmen bestätigt wurden. Das betroffene Unternehmen äußerte sich wenig verständnisvoll, nicht im Vorfeld seitens des Gesundheitsamts bzw. vom Kunden informiert worden zu sein. Bei einigen befragten Unternehmen laufen seit vergangener Woche die Modulschulungen nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz bei reduzierter Seminargröße wieder an.









3 Schienengüterverkehr

Auf Grundlage der zur Verfügung stehenden Information hat sich in der 22. KW 2020 keine grundlegende Verbesserung hinsichtlich der COVID19-bedingten Situation der deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen ergeben. Weiterhin kämpfen die Marktteilnehmer mit den COVID-19-bedingten Produktionseinschränkungen und einer damit einhergehenden rückläufigen Marktnachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen in Deutschland. So berichteten die seitens des Bundesamtes befragten Unternehmen im Rahmen von Marktgesprächen, dass sie im Mittel weiterhin Leistungsrückgänge in Höhe von 15 bis 20 Prozent zu verkraften hätten. Aufgrund freier Kapazitäten können von der Mehrheit der Unternehmen kurzfristig Schienengüterverkehrsleistung bereitgestellt werden. Wie in den Vorwochen berichteten deutsche Eisenbahnverkehrsunternehmen von einer eher schlechten Auftrags-, Umsatz-, Ertrags- und Liquiditätssituation und einem weiterhin eher stabilen Entgelt- und Kostenniveau. Hinweise zu den Aufkommensrückgängen im Kombinierten Verkehr und bei den Massengutbeförderungen sind den nachfolgenden Berichtsabschnitten zu entnehmen.

Aktuelle
Lagebeschreibung

Trotz der angespannten gesamtwirtschaftlichen Lage schätzen die befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen nach eigenen Angaben die Insolvenzgefahr für ihr eigenes Unternehmen derzeit eher als gering ein. Die Geschäftserwartungen befragter Eisenbahnverkehrsunternehmen für die nächsten drei Monate sind eher neutral bis pessimistisch.

Soweit dem Bundesamt bekannt, bewegen sich die die Krankenstände in den befragten Unternehmen weiterhin auf einem jahreszeitüblichen Niveau; COVID-19-bezogene Krankenfälle wurden jüngst nicht benannt. Gleichwohl kommt dem Gesundheitsschutz des Personals und der Anpassung von Betriebsabläufen an die infolge der COVID-19-Pandemie ergriffenen Regelungen und Maßnahmen weiterhin hohe Bedeutung zu. Als große aktuelle Herausforderung wurde von Gesprächspartnern des Bundesamtes die Verbesserung der betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen vor dem Hintergrund der ungewissen weiteren gesamtwirtschaftlichen Entwicklung benannt. Im Fokus stehen dabei einerseits die Sicherung der vorhandenen Umsätze und Auftragslage sowie mögliche Neuakquisitionen, andererseits Kostensenkungsmaßnahmen. Herausforderungen erwachsen den Eisenbahnverkehrsunternehmen aktuell zudem aus einem hohen Wettbewerbsdruck durch den Straßengüterverkehr; infolge von Verlagerungen von Güteraufkommen auf die Straße verschärfe sich nach Angaben von Marktteilnehmern die wirtschaftliche Situation für einige Unternehmen zusätzlich.

4 Kombiniertes Verkehr

Nach Informationen des Bundesamtes haben sich im Kombinierten Verkehr im Vergleich zu den Vorwochen jüngst keine nennenswerten Veränderungen ergeben. Das Leistungsangebot im Kombinierten Verkehr besteht größtenteils ohne größere Einschränkungen fort; ausreichende Kapazitäten am Markt stehen bereit.³ Unternehmen, die Leistungen im Kombinierten Verkehr anbieten, haben weiterhin mit einer insgesamt deutlich geringeren, fallweise jedoch wieder ansteigenden Nachfrage zu kämpfen. Nachfragerückgänge im für den Kombinierten Verkehr besonders wichtigen internationalen Transport ergeben sich u. a. aus den in den west- und südeuropäischen Staaten stärker als im Inland wirkenden Beeinträchtigungen durch die Coronakrise. So musste die schweizerische Hupac Gruppe, die auch in Deutschland aktiv ist, nach eigenen Angaben im April 2020 einen starken Rückgang der Transportmengen verkraften – insbesondere im alpenquerenden Verkehr nach Italien.⁴ Der Rückgang habe in der Spitze rund 50 Prozent betragen. Infolge der stufenweisen Lockerung der Auflagen registrierte das Netzwerk der Hupac gegenwärtig wieder steigende Verkehrsvolumina, allerdings befände sich das Verkehrsvolumen zurzeit noch rund 25 Prozent unterhalb der Planmengen. Für die zweite Jahreshälfte ist die Hupac Gruppe optimistisch und erwartet eine schrittweise Erholung der Transportmengen in Europa.

Aktuelle
Lagebeschreibung

Hinweise zum Aufkommensrückgang des Kombinierten Verkehrs im Seehafen-Hinterlandverkehr sind den Abschnitten zum Binnenschiffs- und Seeverkehr zu entnehmen.

Aktuell sind dem Bundesamt keine wesentlichen betrieblichen Einschränkungen der Terminals des Kombinierten Verkehrs in Deutschland bekannt. Zwischenzeitlich sind alle von der DUSS betriebenen KV-Terminals wieder geöffnet, einschließlich der Terminals mit einem starken Bezug zur Automobilbranche.⁵ Nach Angaben von Kombiverkehr und der Hupac Gruppe seien alle relevanten Terminals in Deutschland und Europa innerhalb ihrer Netzwerke weiter in Betrieb.^{6,7} Gleichwohl bleiben die Umschlagsvolumina teilweise

³ Siehe hierzu auch Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG: "25. Mai 2020: KW 22 – Kapazitäten auf fast allen Verbindungen vorhanden / Teilweise angepasste Terminalöffnungszeiten", Mitteilung vom 25.05.2020, abgerufen am 27.05.2020.

⁴ Siehe hierzu und im Folgenden Hupac Intermodal SA (2020): „Hupac trotz Corona-Krise dank Digitalisierung und gutem Ergebnis 20“, Mitteilung vom 20.05.2020, abgerufen am 27.05.2020.

⁵ Siehe Deutsche Bahn AG (2020): „Aktuelle Maßnahmen zu Corona (SARS-CoV-2) in den DUSS-Terminals. Fortsetzung der Corona-bedingten Sonderöffnungszeiten in der KW 22“, Mitteilung vom 20.05.2020, abgerufen am 27.05.2020.

⁶ Siehe Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG: "25. Mai 2020: KW 22 – Kapazitäten auf fast allen Verbindungen vorhanden / Teilweise angepasste Terminalöffnungszeiten", Mitteilung vom 25.05.2020, abgerufen am 27.05.2020.

deutlich hinter dem Vorkrisenniveau zurück. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktgesprächen liegt insbesondere der Umschlag von Gütern aus der Automobilbranche in den KV-Terminals noch weit unter dem üblichen Niveau. Nach Angaben von Marktteilnehmern befände sich das Beförderungsaufkommen im Automobilbereich weiterhin auf einem sehr niedrigen Niveau, so dass vorhandene, geringe Auftragsvolumina zudem eher über die Straße als über die Schiene abwickelt würden. Vergleichbare Entwicklungen waren während der Wirtschaftskrise 2008/2009 zu beobachten, während der schlecht ausgelastete Züge des Kombinierten Verkehrs aus Kostengründen kurzfristig durch Straßentransporte ersetzt wurden. Mit wiedererstarkendem Aufkommen gingen diese Transporte nach einiger Zeit grundsätzlich zurück auf die Schiene.

Bei einzelnen Terminals wurde aufgrund der angespannten gesamtwirtschaftlichen Situation Kurzarbeit für die Beschäftigten eingeführt. Nach Informationen des Bundesamtes bestehen die in den KV-Terminals umgesetzten Gesundheitsschutzmaßnahmen zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie weiterhin fort und werden entsprechend eingehalten. Nennenswerte negative Auswirkungen auf die Betriebsabläufe in den KV-Terminals durch die Einhaltung der Schutzmaßnahmen sind weiterhin nicht bekannt.

⁷ Siehe Hupac Intermodal SA (2020): <http://webapps.hupac.ch/hupac/orari.nsf/SearchTerminalPage>, abgerufen am 27.05.2020.

5 Binnenschifffahrt

Nach Aussagen der meisten befragten Unternehmen bleiben die Transportmengen in der Binnenschifffahrt weiterhin deutlich hinter dem Vorkrisenniveau zurück. Zwar hätten sich die Beförderungsmengen mittlerweile stabilisiert, allerdings auf einem niedrigen Niveau. Dabei seien die Rückgänge nur zum Teil auf den durch die Corona-Pandemie verursachten generellen „Lockdown“ der Wirtschaft zurückzuführen; saisonale Effekte sowie der Strukturwandel im Energiesektor seien hierfür ebenfalls ursächlich. So tragen nach Angaben des Umweltbundesamtes die geänderten Bedingungen für den Emissionshandel zu einem verstärkten Umstieg von der Kohleverstromung auf andere Energieträger bei.⁸ Durch die Coronakrise ist der Strombedarf deutlich gesunken.⁹ Dies wirkt sich auf die Kohleverstromung wesentlich stärker aus als auf die Stromerzeugung aus anderen Energieträgern. Presseberichten zufolge ist der Bedarf an Steinkohle für die Verstromung in den letzten Monaten in Deutschland um 44 Prozent zurückgegangen.¹⁰

Entwicklung der
Beförderungsmenge

Besonders stark von den geringeren Transportmengen betroffen ist die Trockengüterschifffahrt. Nach Angaben von Marktteilnehmern befänden sich derzeit vor allem Beförderungen von Kohle, Stahl, Baustoffen sowie Agrarprodukten auf niedrigem Niveau. Allerdings zeigen sich hier und da zeitweise regionale Unterschiede. So wurden beispielsweise im Großraum Berlin unlängst zusätzlich einzelne Sondertransporte durchgeführt. Einige Gesprächspartner berichteten jüngst von vermehrten Beförderungen von Düngemitteln sowie Baustoffen vor allem in den Kanalgebieten sowie auf der Donau. Im Rheingebiet ist die Transportnachfrage für Massengüter vor dem Hintergrund von Umschlagsrückgängen in den Seehäfen deutlich zurückgegangen. So nahmen beispielsweise in Rotterdam die Umschläge von Kohle bzw. sonstigen Massengütern im ersten Quartal 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal um rund 39,6 Prozent bzw. 14,3 Prozent ab. Im gleichen Zeitraum ging der Massengutumschlag im Hamburger Hafen um rund 12,1 Prozent zurück. Nach Aussagen von Gesprächspartnern des Bundesamtes bereite der Nachfragerückgang vor allem Eignern von größeren Schiffen (über 85 m) und Koppelverbänden große Auslastungsprobleme. Die Minderauslastung größerer Schiffeinheiten könne zu längeren Liegezeiten führen. Dagegen könne kleinerer Schiffsraum häufig wesentlich flexibler eingesetzt werden.

Trockengüterschifffahrt

Infolge des geringeren Verkehrsaufkommens auf der Straße und in der Luftfahrt haben sich die Verbrauchsmengen von Diesel, Benzin und Kerosin deutlich reduziert. Dementsprechend sinkt die Nachfrage nach Beförderungen dieser Produkte in der Tankschiff-

Tankschifffahrt

⁸ Umweltbundesamt, Presseinformation vom 15.05.2020: „Bilanz 2019: CO₂-Emissionen pro Kilowattstunde Strom sinken weiter“

⁹ Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft, Presseinformation vom 02.04.2020: „Corona-Krise: 8,7 Prozent weniger Strom...“

¹⁰ <https://www.agora-energiewende.de/blog/winterstuerme-und-corona-praegen-das-erste-quartal-in-der-stromerzeugung/>, abgerufen 28.05.2020: „Winterstürme und Corona prägen das erste Quartal in der Stromerzeugung“

fahrt. Die Nachfrage nach Heizöl sei nach Angaben von Marktteilnehmern hingegen weiterhin stabil. Durch die Produktionsausfälle in der Automotive-Industrie bewege sich die Transportnachfrage für chemische Erzeugnisse ebenfalls auf niedrigem Niveau.

In der Containerschifffahrt führen die Auswirkungen der Pandemie ebenfalls zu deutlichen Volumentrüben. Nach Aussagen von Gesprächspartnern des Bundesamtes liegt dies vordergründig am schwächelnden Maschinenbau sowie der Automobilindustrie. Im Fashion-Segment sei die Lage zurzeit ebenfalls schwierig; aufgrund voller Lagerstapeln viele europäische Modefirmen ihre Ware in Fernost. Nach Aussagen einzelner Gesprächspartner sei in den ARA-Häfen die Anzahl der Container- und Schiffsbuchungen spürbar angestiegen, so dass die Lage derzeit als sehr volatil beschrieben werden könne. Auf der anderen Seite hätten sich infolge der geringeren Umschlagsmengen die Kapazitätsengpässe in den Terminals reduziert.

Containerschifffahrt

Vor dem Hintergrund der geringen Transportnachfrage besteht nach wie vor ein deutliches Überangebot an Frachtraum. Nach Angaben von Marktteilnehmern führe dies zu einer Anspannung der wirtschaftlichen Lage in der Binnenschifffahrt; vor allem freie Partikulierbetriebe müssten zunehmend auf ihre Rücklagen zurückgreifen, teilweise bestehe Insolvenzgefahr. Letztere bestehe bei mittleren und größeren Reedereien nach Angaben von Marktteilnehmern zurzeit im Allgemeinen noch nicht. Eine gewisse Entlastung bei den Betriebskosten schaffen weiterhin die sehr niedrigen Gasölpreise, aufgrund bestehender Gasölklauseln wirken sie sich jedoch in der Regel nicht ertragssteigernd aus. Aufgrund niedriger Pegelstände in Kaub erheben einige Binnenschiffsunternehmen wieder Kleinwasserzuschläge; in der Regel können diese die aktuell niedrigen Frachtraten – insbesondere im Tagesgeschäft – jedoch nicht ausgleichen.

Liquiditäts- und Ertragslage

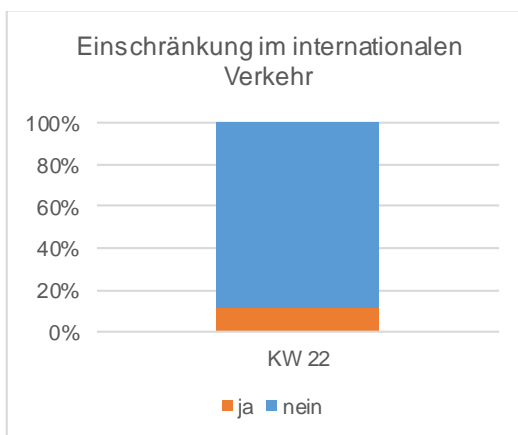
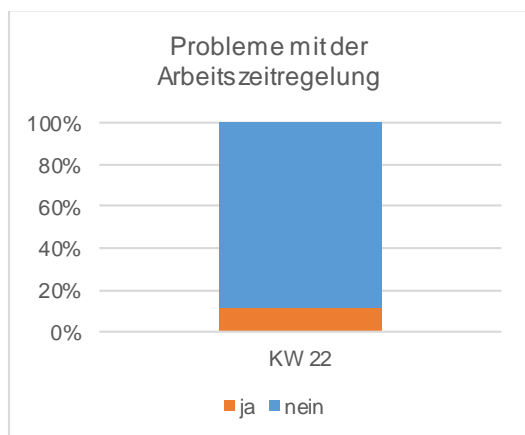
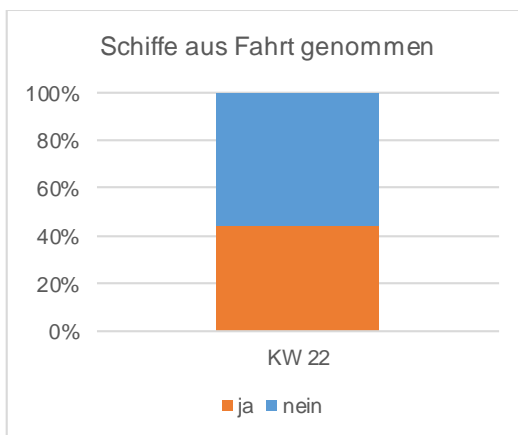
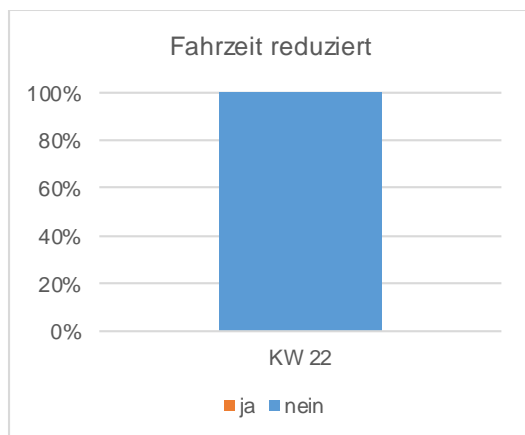
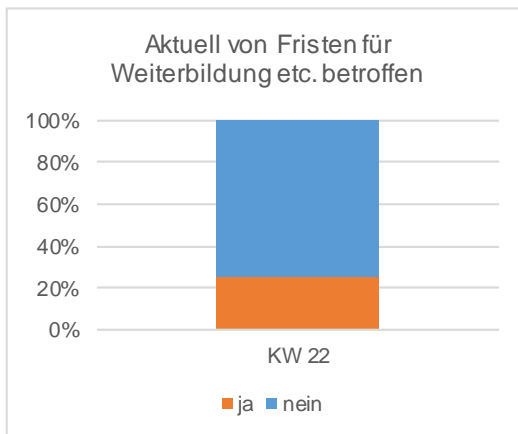
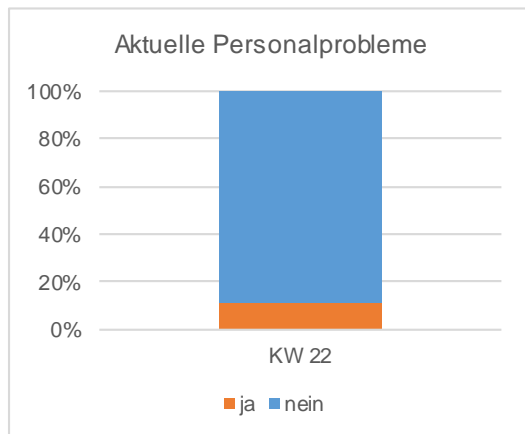
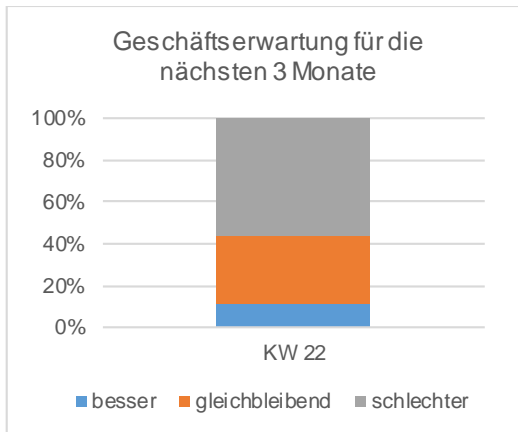
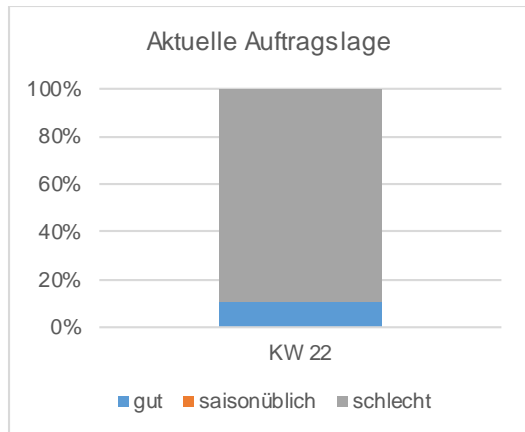
Durch die Lockerungen der Corona-Beschränkungen in vielen europäischen Nachbarstaaten hat sich die Situation bei der Ein- und Ausreise des nautischen Personals deutlich verbessert. Einzelne Gesprächspartner erwähnten, dass es vereinzelt zu Behinderungen bei der Ein- und Ausreise an der Grenze zu Polen gekommen sei. Weitere Einschränkungen im grenzüberschreitenden Verkehr wurden von den Binnenschiffsunternehmen aktuell nicht benannt. Nach wie vor befinden sich Beschäftigte in Kurzarbeit. Im Hinblick auf die Auszubildenden teilten Gesprächspartner des Bundesamtes mit, dass die Berufsschule in Duisburg ihren Dienst mit Einschränkungen wiederaufgenommen habe. Die Präsenzzeiten der Auszubildenden seien jedoch auf wenige Tage beschränkt, an den übrigen Tagen müssten Arbeitsblätter o.ä. im Home-Office bearbeitet und gelöst werden.

Personalsituation

Viele Binnenschiffsunternehmen weisen auf Planungsunsicherheiten hin, die daraus resultieren, dass die Auswirkungen der Corona-Krise auf die weitere wirtschaftliche Entwicklung und das Konsumverhalten der Bevölkerung derzeit noch nicht absehbar seien. Die zukünftigen Güterströme seien nur schwer planbar, die eigene Auftragslage und Per-

Aktuelle Herausforderungen

sonaleinsatzplanung mit großen Unsicherheiten behaftet. Des Weiteren wird befürchtet, dass vermehrt kleinere und mittlere Auftraggeber Insolvenz anmelden müssen und somit Aufträge wegfallen. Einzelne Gesprächspartner erwähnen, dass die Zahlungsmoral einiger Auftraggeber gesunken sei. Grundsätzlich positiv bewertet wird von den Gesprächspartnern des Bundesamtes die Wiederaufnahme der Produktion an vielen Standorten.



6 Seeverkehr

Der RWI/ISL-Containerumschlag-Index des Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) sank im April 2020 nach der aktuellen Schnellschätzung auf 108,9 Punkte.¹¹ Dies stellte eine saisonbereinigte Reduzierung in Höhe von rund 6,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr dar. In den chinesischen Häfen lag der Umschlag saisonbereinigt etwa 2,5 Prozent unter dem Wert des Vormonats. In den Häfen der anderen Länder befand sich die Umschlagsmenge auf dem niedrigen Niveau des Vormonats. Der Index für diese Häfen lag um 6,7 Prozent unter dem Vorjahreswert. Der Nordrange-Index (Le Havre, Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam, Bremen/Bremerhaven, Hamburg), der Hinweise auf die wirtschaftliche Entwicklung im nördlichen Euroraum und Deutschland liefert, sank im April 2020 um 2,8 auf 104,3 Punkte. Dies war der niedrigste Wert seit drei Jahren. In den kommenden Wochen rechnen Branchenvertreter aufgrund des Anstiegs der Produktion in den asiatischen Ländern mit moderat steigenden Umschlagsmengen.

Containerumschlag

Infolge der restriktiven Maßnahmen im Zuge der Corona-Krise wurden die meisten Kreuzfahrtschiffe aufgelegt und befinden sich in den Häfen. Einige wenige Passagierschiffe sind noch unterwegs, um Personal an Land zu bringen und eine Rückreise in die Heimatländer zu ermöglichen. Reguläre Kreuzfahrten finden nach wie vor nicht statt. AIDA Cruises teilte mit, dass alle Kreuzfahrten bis Ende Juli 2020 abgesagt worden seien.¹² Die weitere Planung nach diesem Datum sei zum jetzigen Zeitpunkt nicht absehbar. Betroffen von den Absagen der Kreuzfahrten sind auch viele Beschäftigte der Reedereien an Land. Nach Angaben von AIDA Cruises seien bis zu 1.500 Mitarbeiter an Land in Kurzarbeit.¹³ Die Auswirkungen der Corona-Krise auf die Kreuzfahrtindustrie trifft ebenso deutsche Werften, von denen einige infolge von Produktionsausfällen und Fertigungsstopps zunehmend in finanzielle Nöte geraten.¹⁴ Nach Presseangaben befindet sich ein Großteil der Beschäftigten seit Wochen in Kurzarbeit, teilweise wurde bereits ein Personalabbau angekündigt.

Kreuzfahrtindustrie

Infolge der Corona-Krise ist die Nachfrage im Seeverkehr weltweit stark zurückgegangen. Reedereien haben ihr Linienangebot im Bereich der Containertransporte deutlich reduziert. Branchenexperten gehen davon aus, dass in den vergangenen Wochen rund 20 Prozent der Abfahrten gänzlich gestrichen worden seien. In den Monaten Mai und

Situation in den Häfen

¹¹ Siehe hierzu und im Folgenden RWI (2020): RWI/ISL-Containerumschlag-Index: 6,5 Prozent unter Vorjahreswert, Pressemitteilung vom 26.05.2020, unter: <https://www.rwi-essen.de/presse/mitteilung/396/>, abgerufen am 28.05.2020.

¹² Siehe hierzu <https://www.aida.de/kreuzfahrt/>

¹³ Siehe hierzu und im Folgenden <https://www.ostsee-zeitung.de/Nachrichten/MV-aktuell/Aida-in-Not-Reederei-schickt-bis-zu-1500-Mitarbeiter-bis-Jahresende-in-Kurzarbeit>

¹⁴ Siehe hierzu <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/103-000-jobs-im-schiffbau-wie-sich-die-deutschen-werften-in-der-coronakrise-ueber-wasser-halten/25854644.html>

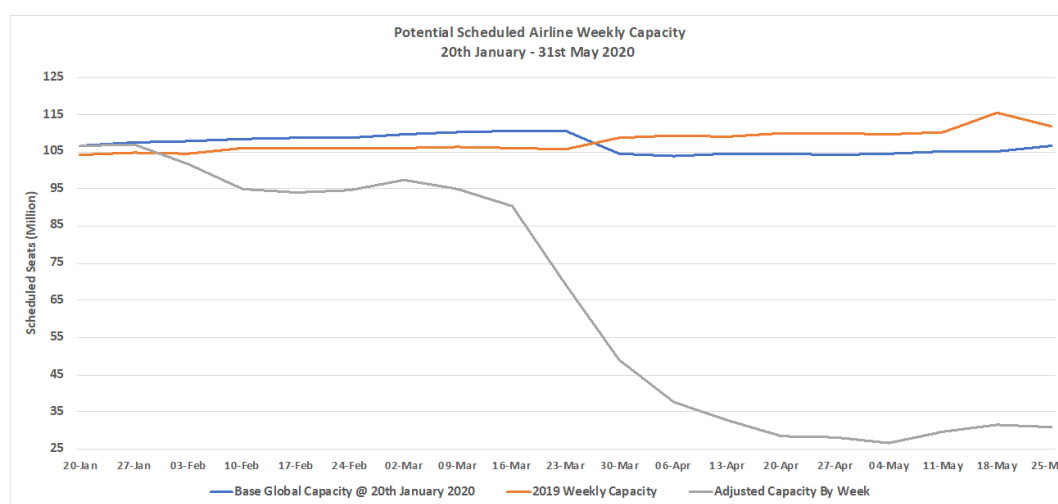
Juni 2020 werde die Anzahl der Linien im Containersegment nach Einschätzung von Branchenvertretern voraussichtlich auf dem reduzierten Niveau verbleiben. Bestimmte Verbindungen werden von den Reedereien derzeit nicht mehr oder nur eingeschränkt bedient. Infolgedessen habe nach Einschätzung von Branchenexperten der Wettbewerb unter den europäischen Häfen deutlich zugenommen. Durch Maßnahmen wie die Stundung bzw. Reduzierung der Hafengebühren versuchten die Hafenbetreiber daher, die Attraktivität des eigenen Standortes zu steigern. Die finanziellen Auswirkungen dieser Maßnahmen für die Hafenbetreiber seien derzeit kaum absehbar, da ungewiss sei, ob die gestundeten Hafentgelte durch die Reedereien, die teilweise ebenfalls in finanzielle Schieflage geraten sind, nach der Corona-Krise beglichen werden könnten. Zudem belasten die deutlich zurückgegangenen Umschlagsmengen die finanzielle Lage der Hafenbetreiber.

7 Luftverkehr

Flugverbindungen

Nach jüngsten Meldungen von OAG hat sich das weltweite Angebot von Linienflügen am 25. Mai gegenüber der Vorwoche wieder leicht abgeschwächt und liegt bei rund 31.000.000 Sitzplätzen. Dies entspricht rund 23 % der Kapazitäten im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Nachstehende Übersicht zeigt den aktuellen Stand der Sitzplatzplanungen der Luftfahrtunternehmen zu Jahresbeginn (am 20. Januar 2020), die Wochenplanungen aus dem Vorjahr sowie der enorme Rückgang der Planungen im Verlauf des Jahres 2020.

Sitzplatzplanungen der Unternehmen



Quelle: OAG

Im Vergleich zur Vorwoche sind die Sitzplatzkapazitäten in acht von zehn Regionalmärkten gestiegen.¹⁵

Top 10 Regional Markets	20-Jan	11-May	18-May	25-May	% Change Week on Week	% Change V's 20th Jan
Asia : North East Asia	25,178,594	14,413,417	14,366,502	14,643,883	1.9%	-41.8%
North America	22,642,901	5,302,306	5,491,486	5,567,574	1.4%	-75.4%
Asia : South East Asia	10,859,543	2,941,413	3,110,297	3,142,173	1.0%	-71.1%
Asia : South Asia	5,159,758	1,423,682	3,157,907	1,895,320	-40.0%	-63.3%
Europe: Western Europe	18,380,638	1,558,271	1,596,428	1,784,196	11.8%	-90.3%
Europe: Eastern/Central Europe	3,700,200	1,068,128	1,169,954	1,232,584	5.4%	-66.7%
MiddleEast	4,928,896	902,001	829,234	644,973	-22.2%	-86.9%
Southwest Pacific	2,835,574	308,512	363,457	425,905	17.2%	-85.0%
Latin America : Lower South America	4,033,676	385,078	298,667	377,261	26.3%	-90.6%
Latin America : Central America	2,437,343	308,395	307,708	312,797	1.7%	-87.2%

Quelle: OAG

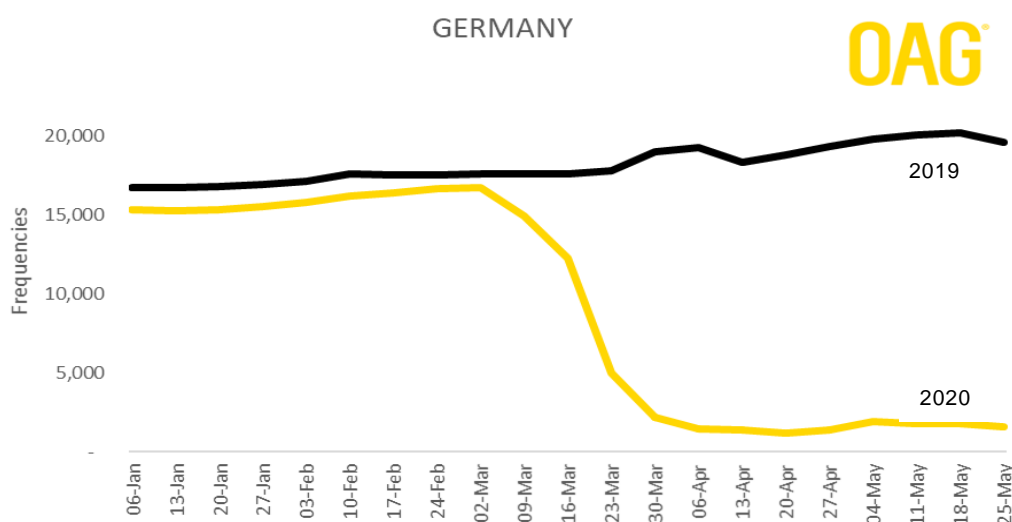
Weltweit hat sich das Angebot an Linienflügen gegenüber dem Vorjahr weiterhin verringert um -68,6 % (Vorwoche: -67,5 %). Für die europäischen Märkte sah die negative Entwicklung noch schlechter aus als in der Vorwoche. In Spanien ging die Anzahl der

Angebot von Linienflügen

¹⁵ Siehe OAG vom 25.05.2020, OAG Coronavirus Update – Week Nineteen Everyone Is Waiting For June, abgerufen am 26.05.2020.

Linienflüge um 94,5 % zurück (Vorwoche: -94,4 %), in Italien um 92,4 % (Vorwoche: -84,2 %), in Deutschland um 92,1 % (Vorwoche -91,4 %) und in Frankreich um 92,1 % (Vorwoche -91,9 %).¹⁶

Das bedeutete ein weiteres Verharren des Angebots auf allerniedrigstem Niveau. Nachstehendes Schaubild von OAG spiegelt den immer noch dramatischen Einbruch in Deutschland wider.



Quelle: OAG

International gibt es weiterhin Einschränkungen im Luftverkehr. So unterliegen internationale Flüge nach China Beschränkungen, die noch bis mindestens Oktober anhalten sollen. Während der innerchinesische Verkehr wieder die Hälfte des sonst üblichen Niveaus erreicht hat, gilt nach Presseberichten für internationale Flüge seit März die „Fünf-Eins-Regel“. Diese erlaubt pro Fluggesellschaft und Verbindung nur einen Passagierflug pro Woche in das Land. Wachstumsträger in China sind die geschäftlichen Flüge, während touristische Ziele weiterhin unter den Rückgängen leiden.¹⁷

Flugverkehr in China

Ryanair hat nach eigenen Angaben zurzeit 99 % seiner Flugzeuge am Boden. Dies soll nach Unternehmensangaben noch bis zum 01. Juli 2020 so bleiben. Für die Zeit danach plant Ryanair wieder auf 40 % des normalen Flugplans zurückzukehren, sofern staatliche Restriktionen aufgehoben werden.¹⁸

Ryanair

¹⁶ Siehe OAG vom 26.05.2020, Scheduled Flight Change year-over-year, abgerufen am 26.05.2020.

¹⁷ Siehe aero.de vom 23.05.2020, China schränkt Luftverkehr bis Oktober ein, abgerufen am 25.05.2020.

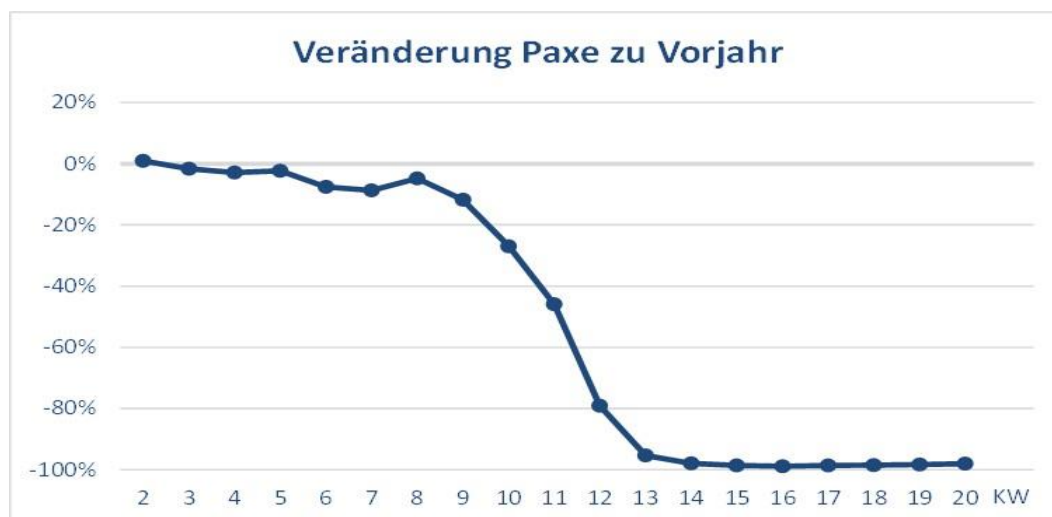
¹⁸ Siehe Ryanair.com vom 18.05.2020, Kundenmitteilung, abgerufen am 25.05.2020.

Der Deutsche Tourismusverband erwartet derzeit nur eine geringe Nachfrage nach Sommer-Flugreisen. Es wird davon ausgegangen, dass das Aufkommen deutlich geringer sein wird als in den Vorjahren.¹⁹

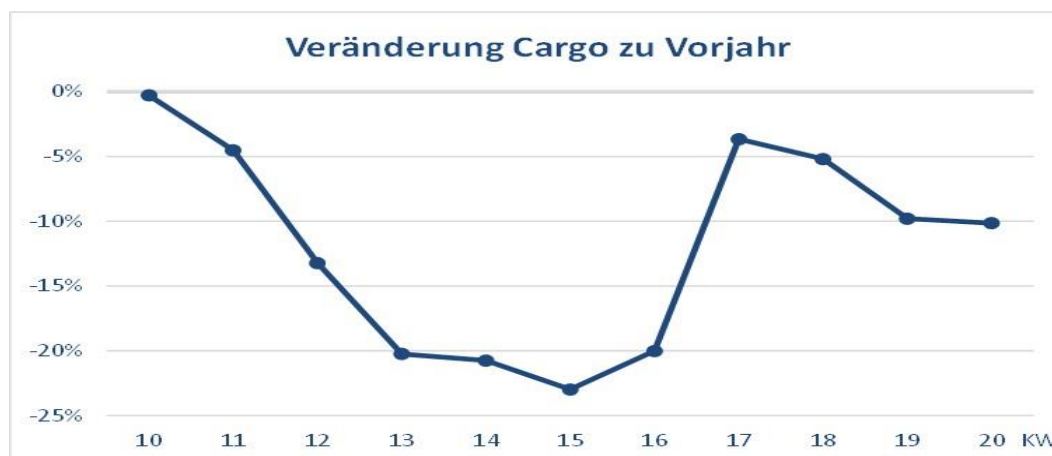
Deutscher Tourismusverband

Das Passagieraufkommen an deutschen Flughäfen bleibt weiterhin niedrig. So verharnt die Zahl der Passagiere nach einer Auswertung des Flughafenverbands ADV in den letzten Wochen bei rund 2 % der sonst üblichen Passagierzahlen. Nach diesen Angaben liegt das Luftfrachtaufkommen weiterhin bei etwa -10 Prozent des Vorjahreswertes.²⁰

Flughäfen in Deutschland



Quelle: Flughafenverband ADV



Quelle: Flughafenverband ADV

Dazu passt die Meldung des Flughafens München, dass die Passagierzahlen im April weiter abgesackt sind. So zählte die Betreibergesellschaft knapp 23.000 Fluggäste, was einem Rückgang zum Vorjahr von 99,4 % entspricht.²¹

Flughafen München

¹⁹ Siehe airliners.de vom 25.05.2020, Reiseverbände erwarten nur wenig Nachfrage für Sommer-Flüge, abgerufen am 26.05.2020.

²⁰ Siehe adv.aero, Wöchentliche Verkehrszahlen, abgerufen am 26.05.2020.

²¹ Siehe airliners.de vom 25.05.2020, Passagierzahlen in München im April um 99 % eingebrochen, abgerufen am 26.05.2020.

Ein ähnliches Bild gibt auch der Flughafen Frankfurt. Dort sind die Passagierzahlen ebenfalls eingebrochen. Insgesamt zählte der Flughafen in der Woche vom 18.05.2020 – 24.05.2020 insgesamt 65.659 Fluggäste. Gegenüber dem Vorjahr ist dies ein Rückgang von 95,4 %. Das Aufkommen an Fracht und Luftpost sank im Vergleich zur entsprechenden Woche des Vorjahres um 17,4 Prozent auf 36.345 Tonnen²²

Flughafen Frankfurt

Die Berliner Flughäfen vermelden ebenfalls starke Rückgänge im Passagierverkehr. So wurden dort im April 27.593 Passagiere gezählt. Dies entspricht einem Rückgang zum Vorjahr um 99,1 %.²³

Flughäfen in Berlin

²² Siehe fraport.de vom 26.05.2020, Flughafen Frankfurt: Verkehrszahlen Kalenderwoche 21 (18.-24. Mai 2020)

²³ Siehe berlin-airport.de, Verkehrsstatistik für den Monat April 2020, abgerufen am 26.05.2020.

8 Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG)²⁴

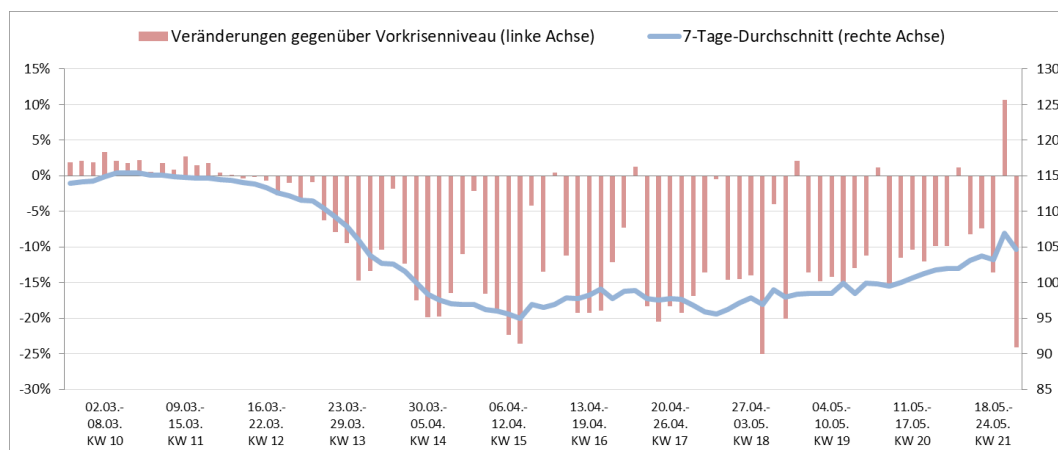
Wocheninformation KW 21 – 27.05.2020

Vorbemerkung

Der Lkw-Mautfahrleistungsindex zeichnet die Entwicklung des mautpflichtigen Straßengüterverkehrs nach und kann Auswirkungen der Corona-Krise auf den Straßengüterverkehr und im weiteren Sinne die Konjunktur aufzeigen. Seit dem 23.03.2020 werden ungewöhnlich starke Rückgänge verzeichnet, die auf deutliche Effekte der Corona-Krise auf den Lkw-Verkehr hindeuten. Diese Effekte fallen an Werktagen in der Regel stärker aus als an Sonn- und Feiertagen (Lockerungen der Fahrverbote an Sonn- und Feiertagen). Die negativen Auswirkungen betreffen nicht-deutsche Lkw-Verkehre stärker als deutsche Lkw-Verkehre.

Langfristige Entwicklung im Jahr 2020 (bereinigte Werte)

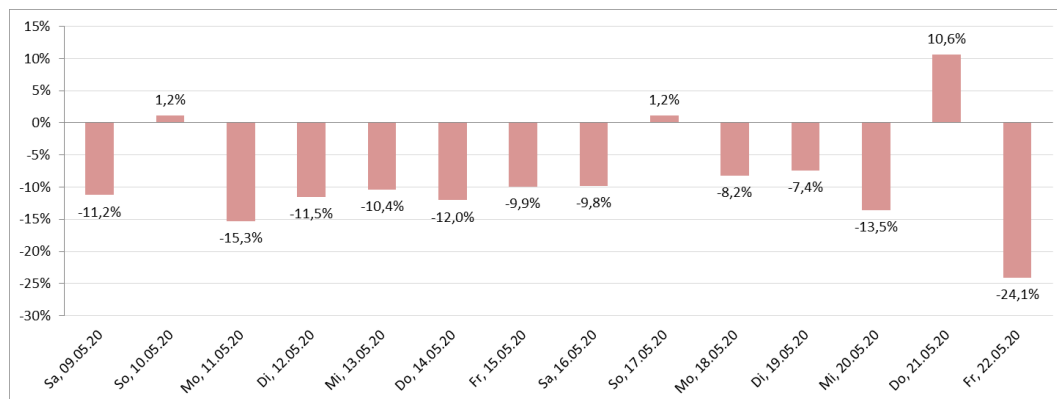
Die folgende Abbildung zeigt die Veränderungen des Indexwerts gegenüber dem Vorkrisenniveau (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020) sowie 7-Tage-Durchschnitte des Indexwerts. An fünf der letzten sieben verfügbaren Tage weisen die Werte weiterhin Rückgänge gegenüber dem Vorkrisenniveau auf. Während am 21.05.2020 ein ungewöhnlich starker Anstieg beobachtbar ist, ist am darauffolgenden 22.05.2020 ein ungewöhnlich starker Rückgang zu verzeichnen. Es scheint sich hierbei um Verschiebungen des Lkw-Verkehrs aufgrund der Aufhebung der Fahrverbote an Christi Himmelfahrt zu handeln. Der 7-Tage-Durchschnitt deutet auf eine Fortsetzung der langsamen Erholung der Vorwoche hin, verbleibt jedoch weiterhin deutlich unter dem Niveau vor der Krise.



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

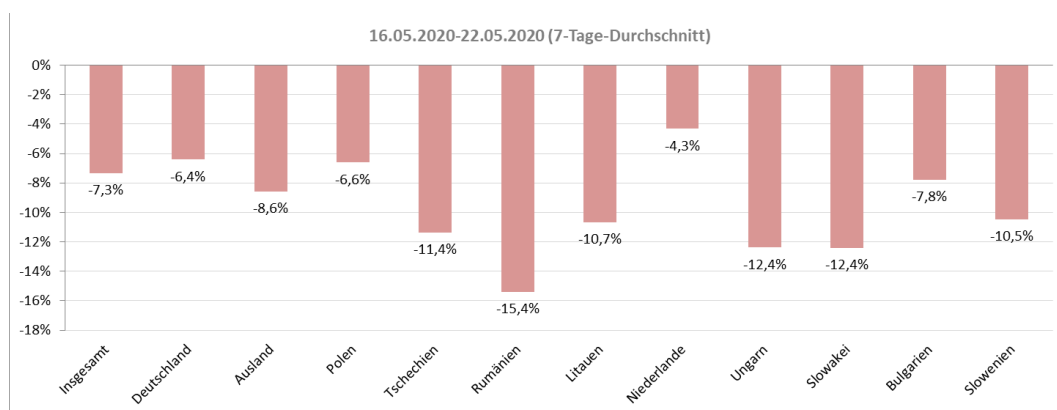
Kurzfristige Entwicklung (bereinigte Werte)

In der Abbildung sind die Veränderungen am aktuellen Rand gegenüber dem Vorkrisenniveau (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020) dargestellt. An fünf der letzten sieben verfügbaren Tage liegt der Indexwert -24,1 % bis -7,4 % unterhalb des Vorkrisenniveaus. Am 17.05.2020 (+1,2 %) und 21.05.2020 (+10,6 %) liegt der Indexwert aufgrund der Lockerung der Fahrverbote an Sonn- und Feiertagen oberhalb 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 (16.05.-22.05.2020) durchschnittlich -6,4 % beträgt, ist der Rückgang bei den ausländischen Lkw mit -8,6 % etwas stärker. Mit der beobachteten langsamen Erholung scheinen sich die Unterschiede in der Entwicklung zwischen in- und ausländischen LKW insgesamt wieder anzugleichen. Hierbei bestehen jedoch große Unterschiede zwischen den einzelnen Zulassungsstaaten.



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).

²⁵ Hinweis der Bundesagentur für Arbeit: Betriebe müssen vor Beginn von Kurzarbeit eine schriftliche Anzeige bei der zuständigen Agentur für Arbeit (Betriebssitz) 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.

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

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 Speditions- und Logistikkauleuten (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, Arbeitsuchende, 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	Schiffahrtkaufleute	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.

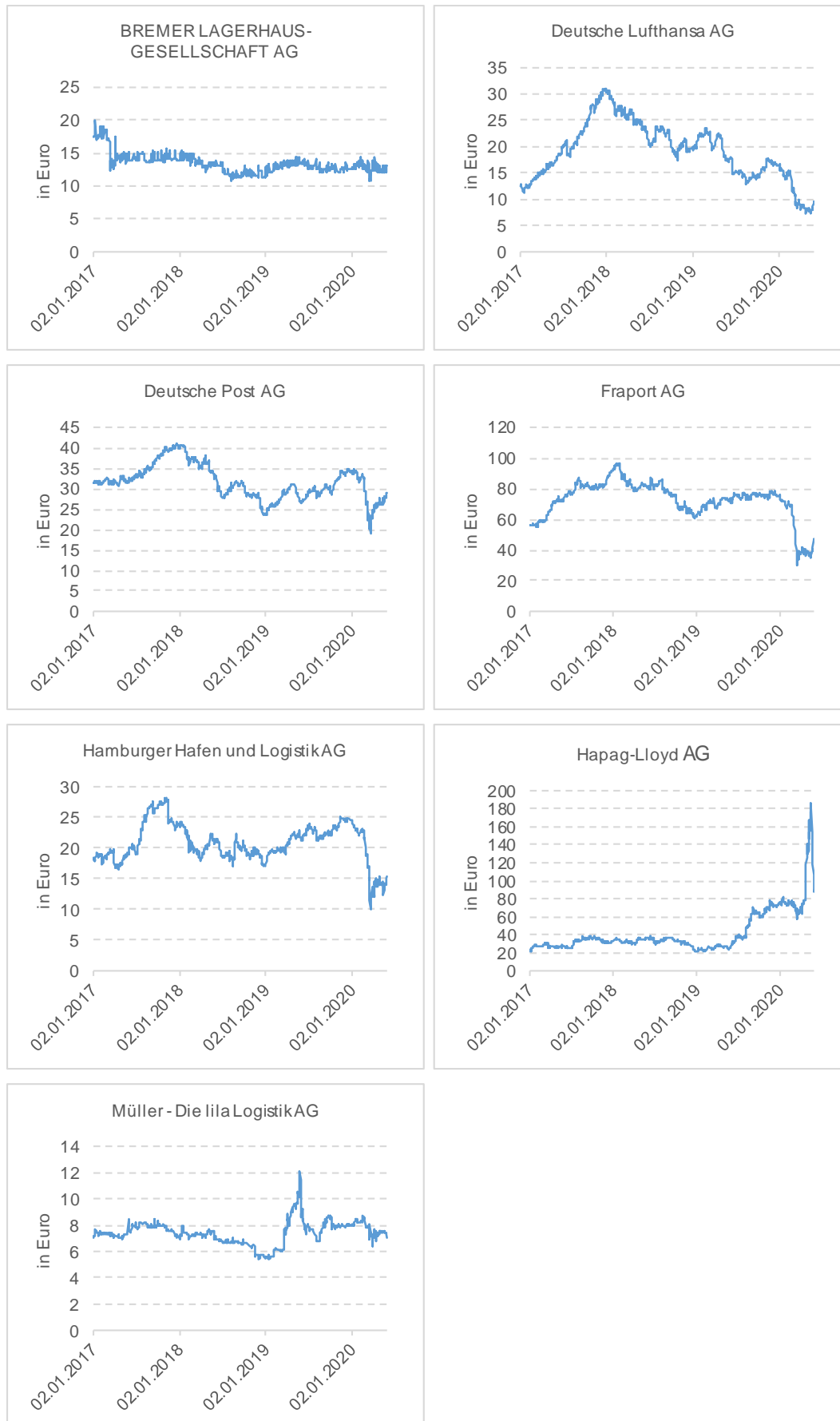
Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

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	Fahrzeughührung 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	Fahrzeughörer im Straßenverkehr(s.s.T.)	59.461	51.136	16,3	96.965	90.398	7,3	3.725	4.866	-23,4
522	Fahrzeughührung 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	Fahrzeughührung 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	Fahrzeughörer im Flugverkehr (s.s.T.)	24	21	x	36	26	x	*	*	x
524	Fahrzeughührung 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 Transportgeräteführung	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-, Transportgeräteführung	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: 29. 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
