



Bundesaamt  
für Güterverkehr

# Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt

- Wochenbericht KW 23 / 2020

## Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung.....	3
1	Einleitung.....	6
2	Straßengüterverkehr.....	7
3	Schienengüterverkehr.....	14
4	Kombinierter Verkehr.....	16
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 04.06.2020 vorlagen. Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Bereich des Straßengüterverkehrs wurden in der vergangenen Woche bei Auftragschwankungen leichte Verbesserungstendenzen wahrgenommen. Stellenweise stieg mit Aufnahme einiger Produktionsbetriebe die Nachfrage nach Beförderungsleistungen. Allerdings bewerten viele befragte Transportunternehmen ihre Auftragslage nach wie vor negativ. In vielen Kundenbranchen bestehen weiterhin Einschränkungen, beispielsweise in der Papierindustrie, im Baugewerbe, im Einzelhandel sowie in der Gastronomie. Straßengüterverkehr
- Trotz leichter Verbesserungstendenzen werden von vielen befragten Güterkraftverkehrsunternehmen langfristige wirtschaftliche Folgen der Corona-Krise befürchtet. Mittelfristig erhoffen sich befragte Unternehmen zunehmende Nachfrageimpulse aus dem produzierendem Gewerbe und dem Ausland.
- Im KEP-Bereich blieben die beförderten Sendungsvolumina im B2C-Bereich weiterhin auf einem hohen Niveau. Beschränkungen im internationalen Paketversand werden zunehmend abgebaut. Zuletzt wurden begrenzte Maximalgrößen bei Paketsendungen bzw. bei Sperrgutsendungen in die Schweiz und nach Belgien aufgehoben.
- Der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex weist weiterhin Rückgänge gegenüber dem Vorkrisenniveau auf. Insgesamt lag der bereinigte Indexwert im jüngsten Betrachtungszeitraum (24. bis 30.5.2020) im Durchschnitt rund 6,3 % 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 4,5 % geringer aus als bei ausländischen Lkw mit rund 8,2 %.
- Die Nachfragerückgänge nach Schienengüterverkehrsleistungen belasten weiterhin die Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland. Die aktuelle betriebswirtschaftliche Lage eines Gutteils der Unternehmen ist angespannt. Entsprechend hoch ist der Handlungsdruck der Unternehmen zur Verbesserung der eigenen Situation. 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 Lockerung der Corona-bedingten Auflagen zeigen sich fallweise erste Ansätze einer leichten Erholung der Transportmengen. Kombinierter Verkehr

- In der Binnenschifffahrt bewegen sich die Transportmengen weiterhin auf niedrigem Niveau. Allerdings scheinen die schrittweisen Lockerungen der Corona-Maßnahmen erste positive Auswirkungen auf die Transportnachfrage nach sich zu ziehen. In der Trockengüterschifffahrt wurden jüngst vermehrt Düngemittel und Baustoffe transportiert. Allerdings dämpft die niedrige Stahlproduktion die Nachfrage. In der Tankschifffahrt setzt eine leichte Erholung bei der Beförderung von Benzin und Kerosin ein. In der Containerschifffahrt werden moderate Anstiege beim Import über die ARA-Häfen gemeldet, der Export bewegt sich weiterhin auf niedrigem Niveau. Binnenschifffahrt
- Nach wie vor besteht ein deutliches Überangebot an Schiffsraum, so dass die Frachtraten zurzeit sehr niedrig sind. Allerdings war jüngst eine leichte Erhöhung der Tagesfrachten erkennbar. Aufgrund von örtlichem Niedrigwasser erheben einige Binnenschiffsunternehmen Kleinwasserzuschläge. Dennoch bleibt die wirtschaftliche Lage insbesondere freier Partikuliere nach Angaben von Befragten weiterhin angespannt.
- Durch die Lockerungen der Corona-Beschränkungen in vielen europäischen Nachbarstaaten hat sich die Situation bei der Ein- und Ausreise des nautischen Personals weiter verbessert. Die Planungen des zukünftigen Personal- und Schiffseinsatzes gestalten sich für viele Binnenschiffsunternehmen komplex und sind mit hoher Unsicherheit behaftet.
- In der Seeschifffahrt waren nach Angaben von Branchenvertretern jüngst rund 11,3 Prozent aller Containerschiffe vorübergehend stillgelegt. Zudem seien weltweit rund 400 Kreuzfahrtschiffe aufgelegt. Die aufgelegten Schiffe verursachen für die Reedereien hohe Kosten und bergen Risiken. Der Abwärtstrend am Chartermarkt für Containerschiffe hielt jüngst weiter an. Seeverkehr
- Während in einzelnen Weltregionen zuletzt ein deutlicher Wiederanstieg der Anzahl der Passagierflüge zu verzeichnen war, lag das Angebot an Linienflügen im Betrachtungszeitraum in vielen Ländern Europas weiterhin auf extrem niedrigem Niveau. 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 ist ebenfalls noch nicht auf Wachstumskurs. Luftverkehr
- Nach dem sprunghaften Anstieg im März und April 2020 im Vergleich zum jeweiligen Vormonat lagen die Anzahl der eingegangenen Anzeigen über Kurzarbeit und die Anzahl der von diesen Anzeigen betroffenen Personen im Transport- und Logistikbereich nach vorläufigen Angaben im Mai 2020 deutlich unter den beiden Vormonatswerten. Die höchste Anzahl der Anzeigen stammte im Mai 2020 wie in den Vormonaten aus der Wirtschaftsabteilung „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“, die höchste Anzahl Betroffener abweichend nunmehr aus der Wirtschaftsabteilung „Lagerei und Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr“. Arbeitsmarktlage  
- Kurzarbeit

- Die Anzahl der Arbeitslosen stieg in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ im Mai 2020 im Vergleich zum Mai 2019 um rund 36,0 Prozent, im Vergleich zum Vormonat um rund 9,0 Prozent; in der Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ stieg sie im Vergleich zum Mai 2019 um rund 26,5 Prozent, im Vergleich zum April um rund 5,9 Prozent. Unter zusätzlicher Berücksichtigung der in diesen Zahlen nicht enthaltenen Helfer stieg die Gesamtzahl im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 27,7 Prozent. Die Anzahl der gemeldeten offenen Stellen ging in der erstgenannten Berufshauptgruppe im Vorjahresvergleich um rund 28,4 Prozent zurück, in der letztgenannten Berufshauptgruppe um rund 35,2 Prozent.

- Arbeitslose, offene Stellen

## **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 04.06.2020 vorliegen.

## 2 Straßengüterverkehr

Im Straßengüterverkehr entwickelte sich die Auftragslage nach Aussagen befragter Güterkraftverkehrsunternehmen weiterhin sehr volatil. Nicht selten würden branchenübergreifend täglich schwankende Auftragseingänge verzeichnet. Einige Befragte berichteten von leichten Verbesserungstendenzen in der vergangenen Woche. Die verladene Wirtschaft, darunter insbesondere Kunden aus der Automobilindustrie und deren Zulieferer, würde allmählich ihre Produktion wieder aufnehmen und Transportdienstleistungen nachfragen. Nichtsdestotrotz sei bei den befragten Unternehmen die aktuelle Auftragslage weiterhin deutlich unter dem saisonüblichen Niveau. Einige Kundenbranchen leiden nach Angaben befragter Transportunternehmen weiterhin an krisenbedingten Einschränkungen. Beispielsweise in der Papierindustrie seien Nachfragerückgänge u.a. auf einen aktuell geringen Absatz von grafischen Papieren, wie Werbeprospekten, sowie auf Versorgungsengpässe aus gewerblichen Altpapiersammlungen zurückzuführen. Im Baugewerbe dürften Verzögerungen bei Baugenehmigungen diverse Bauvorhaben verschieben. Die Absatzmengen in einigen Bereichen des Einzelhandels sowie in der Gastronomie seien nach wie vor in weiten Teilen beeinträchtigt, teilweise aufgrund der aktuell geltenden Maßnahmen, wie dem Verbot von Großveranstaltungen. Weiterhin eingeschränkt sei zudem die Nachfrage nach grenzüberschreitenden Beförderungsleistungen, wengleich zuletzt ausgehend von einem sehr niedrigen Niveau ein leichter Anstieg an Verkehren von bzw. nach Frankreich, Österreich, Italien und Spanien registriert wurde. Trotz einiger Verbesserungstendenzen äußerten sich befragte Unternehmen sehr unterschiedlich zu ihren Geschäftserwartungen. Teilweise werden langfristig Folgen der Corona-Krise befürchtet, teilweise erhoffen sich Befragte mittelfristig zunehmende Nachfrageimpulse aus dem produzierendem Gewerbe sowie aus dem Ausland.

Aktuelle  
Lagebeschreibung

Befragte KEP-Unternehmen berichteten gegenüber dem Bundesamt von keinen wesentlichen Veränderungen in der vergangenen Woche. Nationale B2C-Sendungsaufkommen, insbesondere im E-Commerce, befänden sich weiterhin auf einem vergleichsweise hohen Niveau. Engpässe bei der Abholung und Zustellung wurden weitestgehend nicht registriert. Aktuell würden stellenweise strengere Schutz- und Hygieneauflagen definiert bzw. gefordert. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden in der Kalenderwoche 22 rund 39 % höhere Online-Transaktionen als in der entsprechenden Vorjahreswoche verzeichnet.<sup>1</sup> In den Kalenderwochen 20 und 21 betrug die jährlichen Veränderungsrate der Online-Transaktionen jeweils rund 40 %. Im B2B-Bereich sowie bei internationa-

KEP-Branche

---

<sup>1</sup> Anhaltspunkte über die Entwicklung von B2C-Online-Geschäften in Deutschland bietet ein neuer wöchentlicher Frühindikator des Statistischen Bundesamtes. 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. Siehe hierfür und im Folgenden Statistisches Bundesamt: Experimentelle Daten – Auskünfte für Online-Transaktionen, unter: <https://www.destatis.de/DE/Service/EXDATA/Datensaetze/kredite-online-transaktionen.html>, Link zuletzt aufgerufen am 04.06.2020.

len Paketsendungen nähme nach Angaben der befragten KEP-Unternehmen die Nachfrage tendenziell zu. Insgesamt würde jedoch nach wie vor ein geringeres Sendungsaufkommen registriert. Die Deutsche Post DHL Group informiert auf ihrer Webseite über aktuelle Entwicklungen im internationalen Versandhandel.<sup>2</sup> Demnach wurden in der vergangenen Woche die Einschränkungen in Form von begrenzten Maximalgrößen bei Paketsendungen bzw. bei Sperrgutsendungen in die Schweiz und nach Belgien aufgehoben. In Frankreich stehen nach wie vor lediglich reduzierte Netzkapazitäten zur Verfügung, es gelten weiterhin die Einschränkungen eines Maximalgewichts von 20 kg bei Paketsendungen sowie allgemeine Annahmestopps bei Sperrgutsendungen. Paketsendungen nach Italien sind auf ein Maximalgewicht von 25 kg sowie auf ein Maximalmaß von 150 cm begrenzt. Außerhalb Europas nehmen länderspezifische Einschränkungen im internationalen Paketversand zunehmend ab, allerdings treten in einigen Ländern weiterhin Problemen bei Transport, Verzollung und bzw. oder Zustellung im Zielgebiet auf.

Befragte Güterkraftverkehrsunternehmen berichten weiterhin von herausfordernden betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Generell würden vielfach lediglich Aufträge von festen Kunden aus Branchen eingehen, die weniger stark durch die Corona-Krise beeinträchtigt wurden. Das Akquirieren von neuen Kundenaufträgen sei aufgrund der niedrigen gesamtwirtschaftlichen Nachfrage sowie durch einen eingeschränkten persönlichen Kontakt kaum möglich. Maßgeblich sei nach Aussagen befragter Unternehmen aktuell die Reduzierung der Kosten, um die Liquidität nicht zu gefährden. Einige befragte Unternehmen berichteten in der vergangenen Woche von einer tendenziellen Verbesserung der Preissituation am freien Markt. Zwar würden stellenweise weiterhin Aufträge mit extrem niedrigen Tagesfrachtraten inseriert, allerdings weniger regelmäßig. Einige Befragte berichteten zuletzt von einer positiven Entwicklung ihrer Ertragslage durch die Reduzierung der Leerfahrtenanteile im Rückladungsbereich. Nichtsdestotrotz verzichten befragte Transportunternehmen nicht selten auf Rückladungsfrachten angesichts mangelnder passender Angebote. Bei vielen befragten Transportunternehmen stehen weiterhin Teile des Fuhrparks still. In der aktuellen Situation sehen sich befragte Unternehmen im Nachteil, die große Anteile ihres Fuhrparks über Leasing- sowie andere Finanzierungsverträge betrieben. Trotz teilweiser Stundungsmöglichkeiten seien sie aus Kostengründen eher darauf angewiesen, ihren Fuhrpark zu bewegen. Befragte Unternehmen, die bislang hohe finanzielle Einbußen verzeichneten, berichten vermehrt darüber, eigene Kapazitäten zu reduzieren. Beispielsweise würden auslaufende Leasingverträge zum dauerhaften Kapazitätsabbau genutzt sowie Neuinvestitionen in den Fuhrpark grundsätzlich ausgesetzt. In Einzelfällen beginnen befragte Unternehmen damit, ihr Personal abzubauen, darunter nicht zuletzt Aushilfskräfte sowie Auszubildende.

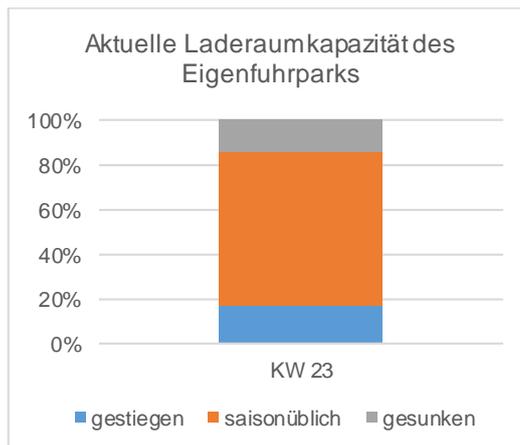
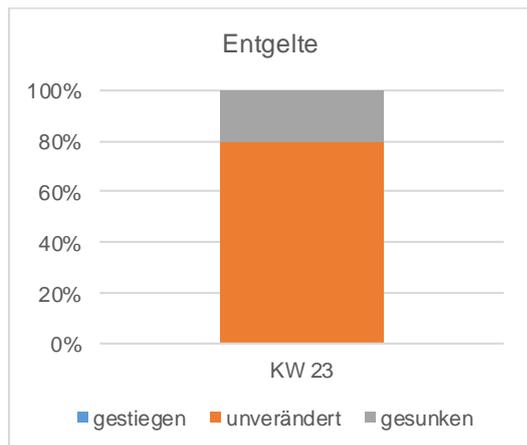
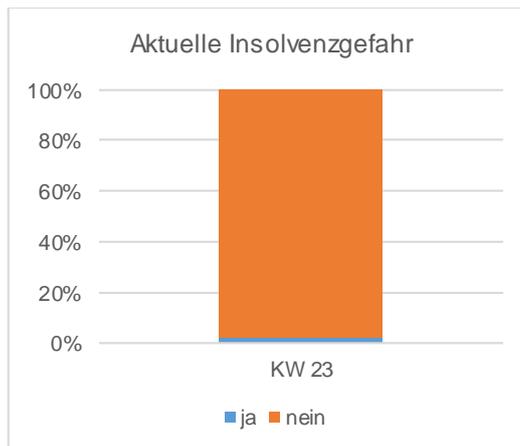
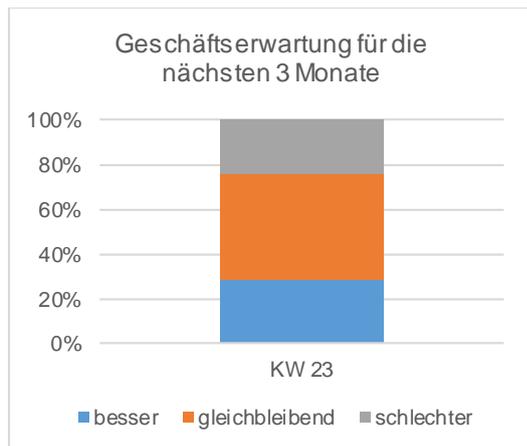
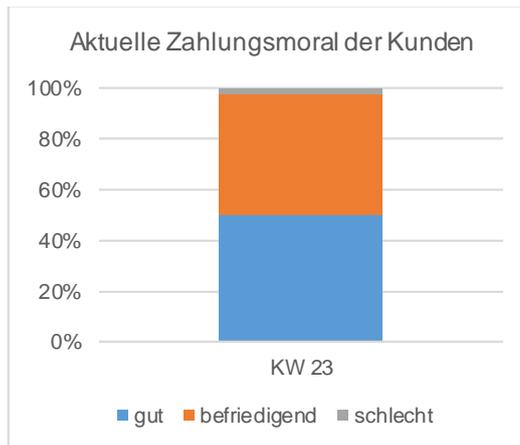
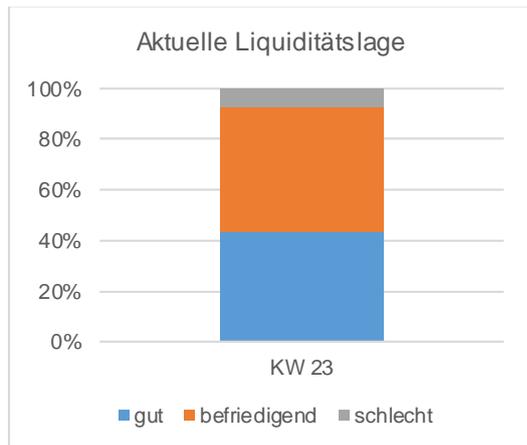
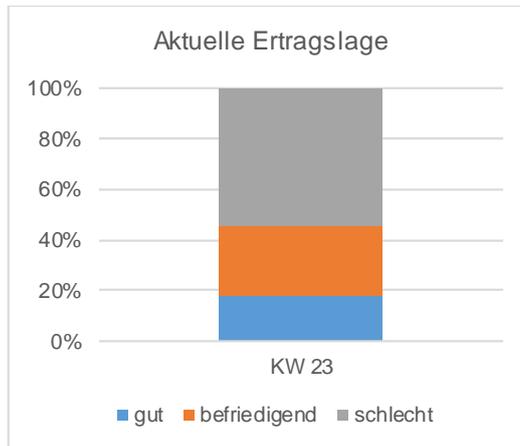
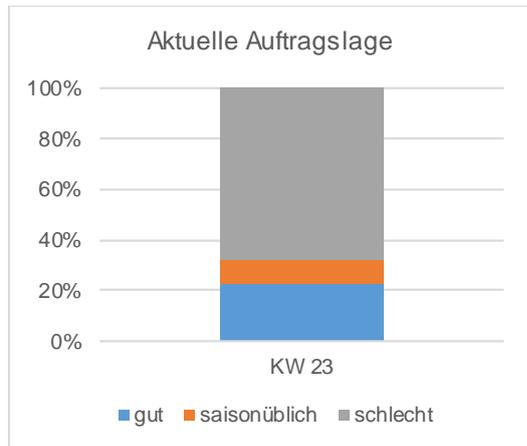
Aktuelle  
Herausforderungen

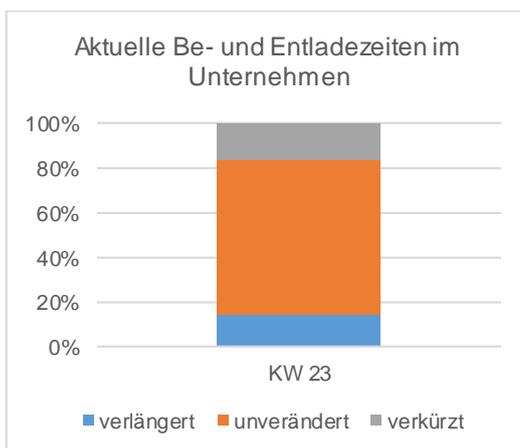
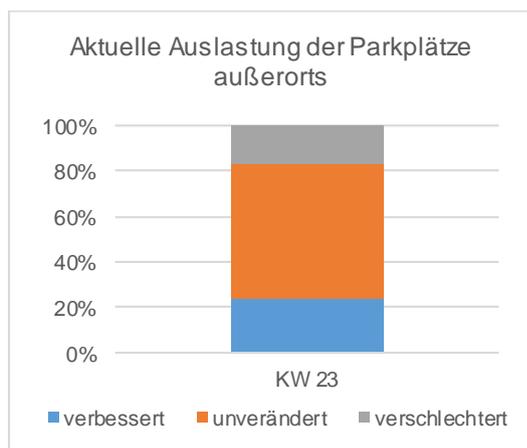
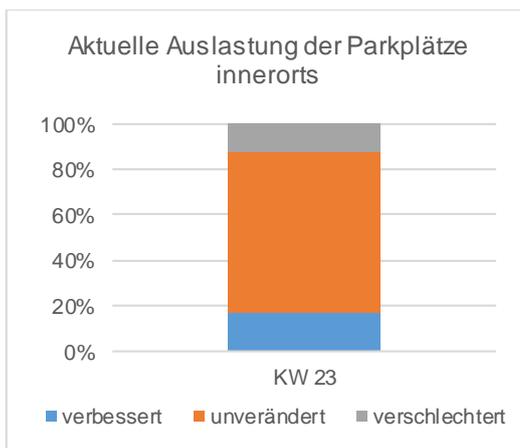
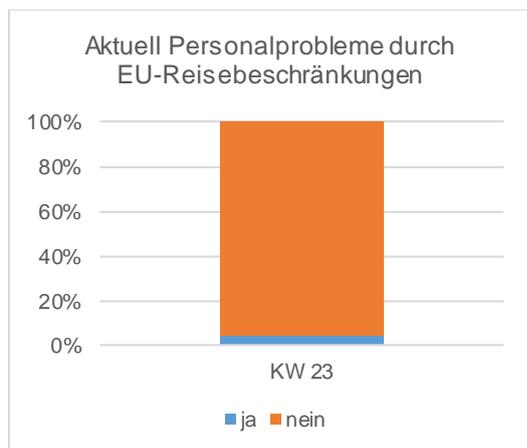
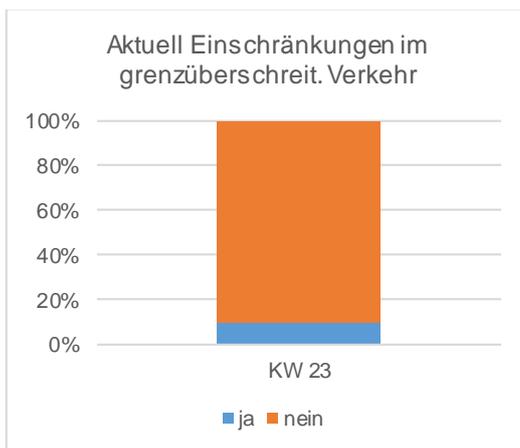
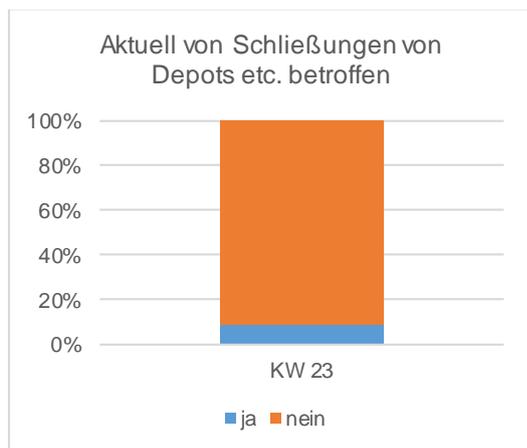
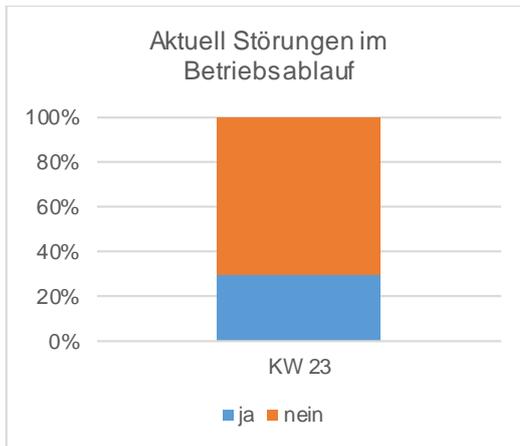
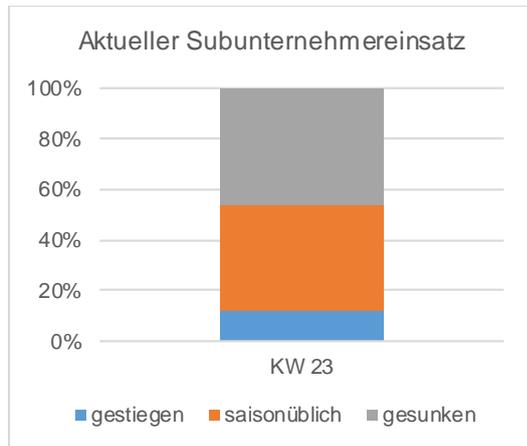
---

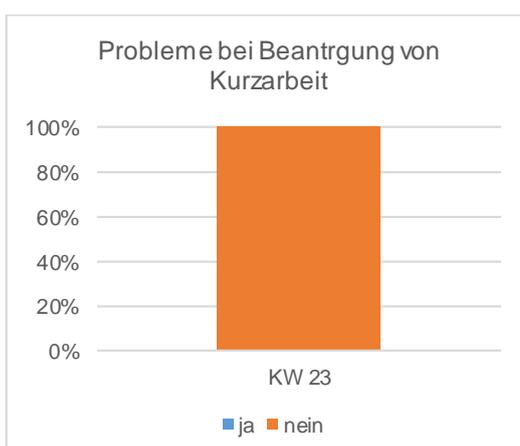
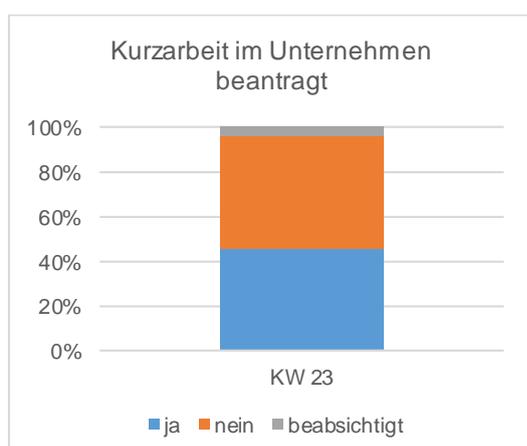
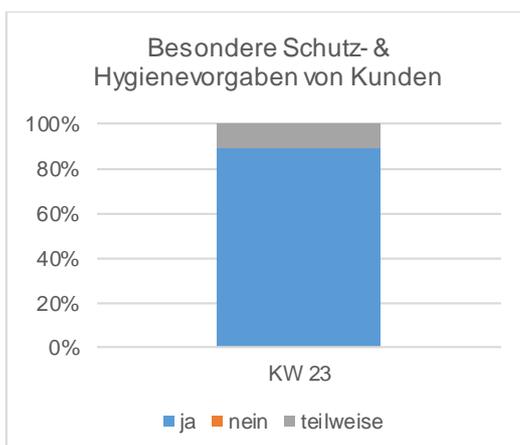
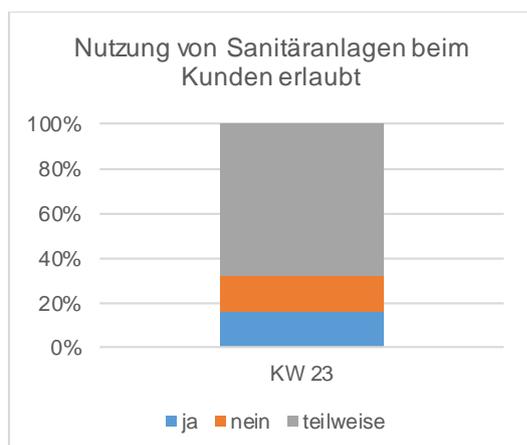
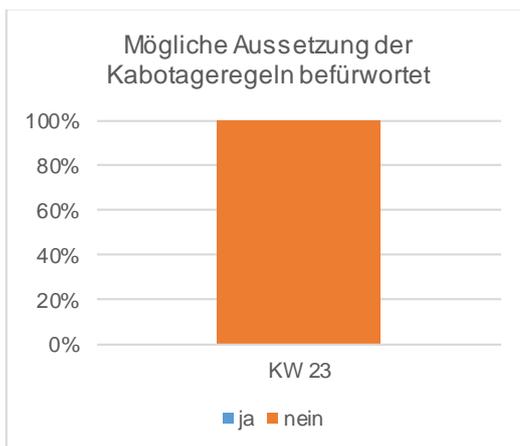
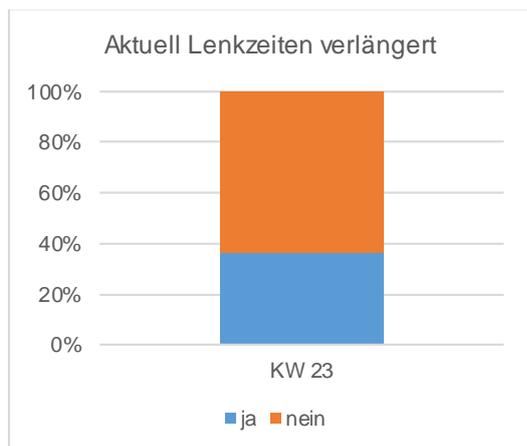
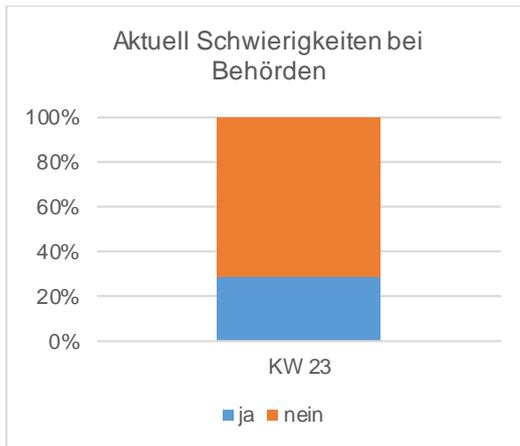
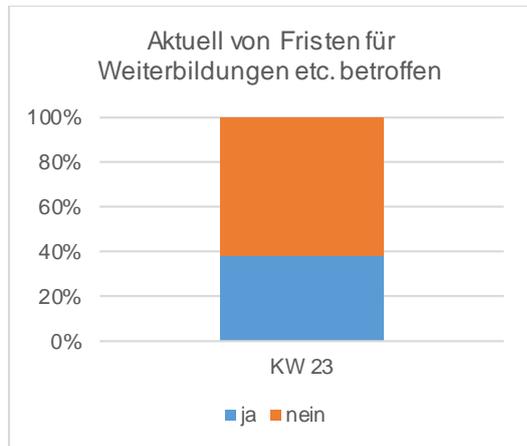
<sup>2</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Post DHL Group: Aktuelle Hinweise zum Coronavirus – Auswirkungen auf Versand und Zustellung durch Deutsche Post DHL, unter: <https://www.dhl.de/de/privatkunden/kampagnenseiten/coronavirus.html>, zuletzt aufgerufen am 04.06.2020.

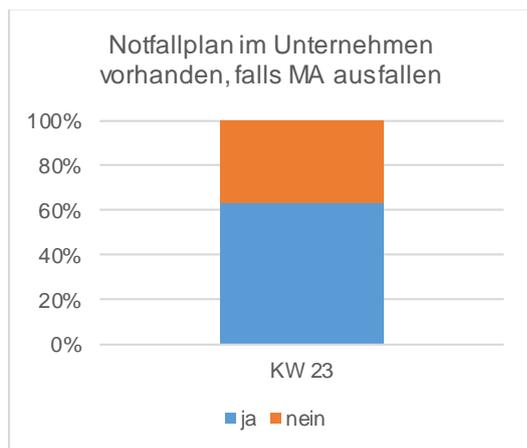
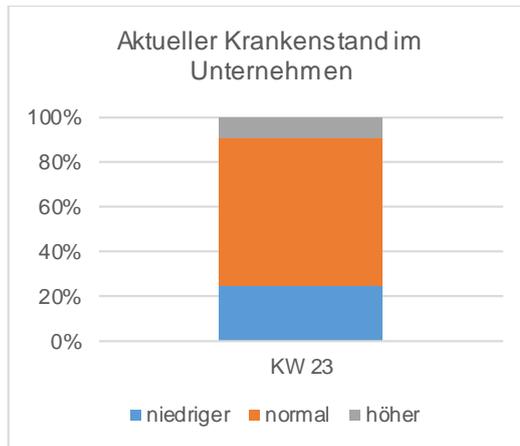
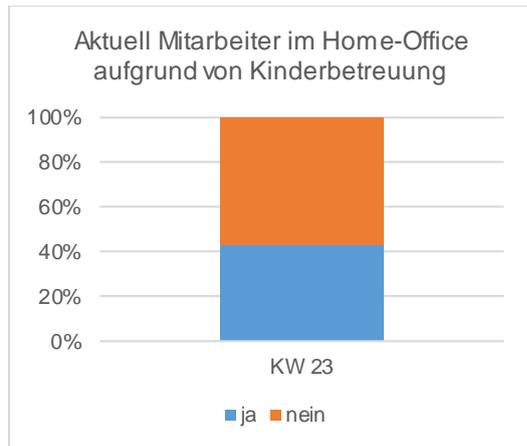
In Gesprächen mit dem Bundesamt berichten befragte Unternehmen weiterhin von Störungen im Betriebsablauf durch insgesamt verlangsamte Prozesse, vor allem bei der Be- und Entladung der Fahrzeuge. Nach wie vor würde nach Aussagen befragter Unternehmen ein erhöhter bürokratischer Aufwand verzeichnet, u.a. bei grenzüberschreitenden Verkehren. An den Grenzübergängen würden in der Regel lediglich vereinzelt erhöhte Wartezeiten verzeichnet, zuletzt teilweise an der Grenze zu Polen. Die Rückreise von ausländischem Personal nach Heimataufenthalten sei nach wie vor teilweise erschwert. Zum einen bestünden teilweise feste Zeitfenster für eine Durchreise über Ungarn und Österreich. Zum anderen seien Flugpreise aktuell bei einem begrenzten Angebot deutlich erhöht, während Fähr- und Busverbindungen stark ausgelastet seien.

Themen von aktueller Bedeutung









### 3 Schienengüterverkehr

Die aktuelle Situation eines Gutteils der Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland ist weiterhin angespannt. Die Mehrzahl der Unternehmen ist nach wie vor von einer geringeren Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen in Deutschland betroffen. Auf Grundlage der geführten Marktgespräche des Bundesamtes lagen die Leistungsrückgänge der befragten Unternehmen im Vergleich zu Vor-Corona-Zeiten im Mittel bei 15 bis 20 Prozent, wobei die Rückgänge unternehmensbezogen ihrer Höhe nach sehr unterschiedlich ausfielen. Letzteres gilt gleichsam im Hinblick auf einzelne Gütergruppen. Beispielsweise berichteten Befragte, dass die Traktion von Autotransportzügen nach Wiederanlauf der Automobilproduktion im Mai noch rund 20 Prozent unter dem Vorkrisenniveau gelegen habe. Nach wie vor niedriger sei ebenfalls das Beförderungsaufkommen an Mineralölerzeugnissen. Hingegen befänden sich Transporte von Holz, Zellstoff, Baustoffen und Düngemitteln derzeit eher auf einem saisonüblichen Niveau. In Abhängigkeit von den bedienten Marktsegmenten wiesen die einzelnen befragten Unternehmen entsprechend auf eine aktuell saisonübliche bis schlechte Auftragslage hin. Wie in den Vorwochen berichtete der Großteil der Marktteilnehmer von einem weiterhin eher stabilen Entgelt- und Kostenniveau. Vereinzelt sahen sich Eisenbahnverkehrsunternehmen von kundenseitigen Forderungen nach Entgeltsenkungen betroffen. Trotz der angespannten gesamtwirtschaftlichen Lage schätzen die befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen nach eigenen Angaben die Insolvenzgefahr für ihr eigenes Unternehmen derzeit als gering ein. Die Geschäftserwartungen der jüngst befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen für die nächsten drei Monate sind überwiegend gleichbleibend.

Aktuelle  
Lagebeschreibung

Vor dem Hintergrund der Nachfragerückgänge im Schienengüterverkehr gaben Befragte gegenüber dem Bundesamt an, dass sie weiterhin mit Zugausfällen zu kämpfen hätten; diese seien ausschließlich produktions-, nicht betriebsbedingt. Entsprechend gab die Mehrzahl der befragten Unternehmen an, weiterhin über freie Kapazitäten im Schienengüterverkehr zu verfügen, die kurzfristig bereitgestellt werden könnten. Die allgemeine Verfügbarkeit von Triebfahrzeugen, Waggons, Werkstatt-, Beladungs-, Abstell- und Zugbildungskapazitäten, Stellwerken, Energie und Kraftstoffen sowie Schutzausrüstungen sei nach Angaben der Befragten in der Tendenz zuletzt unverändert geblieben; die Verfügbarkeit von Triebfahrzeugführern, Rangierern, Wagenmeistern und Trassenkapazitäten habe sich eher erhöht. Überwiegend wurde jüngst im Vergleich zur Vor-Corona-Zeit von verringerten durchschnittlichen Transportzeiten sowohl im innerdeutschen als auch im grenzüberschreitenden Verkehr berichtet.

Soweit dem Bundesamt bekannt, bewegen sich die die Krankenstände in den befragten Unternehmen nach wie vor 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 aktuell größte Herausforderung sehen die meisten Gesprächspartner des Bundesamts die Stabilisierung und Verbesserung der betriebswirtschaftlichen Parameter des eigenen Unternehmens an. Im Fokus stehen die Sicherung der Auftrags- und Liquiditätssituation, die Verbesserung der Ertragslage sowie Kostensenkungsmaßnahmen. Herausforderungen erwachsen den Eisenbahnverkehrsunternehmen aktuell zudem aus einem hohen Wettbewerbsdruck durch den Straßengüterverkehr; infolge von Verlagerungen von Güteraufkommen auf die Straße verschärfte sich nach Angaben von Marktteilnehmern die wirtschaftliche Situation für einige Unternehmen zusätzlich.

#### 4 Kombiniertes Verkehr

Das Leistungsangebot im Kombinierten Verkehr besteht größtenteils ohne größere Einschränkungen fort; ausreichende Kapazitäten am Markt stehen bereit.<sup>3</sup> Unternehmen, die Leistungen im Kombinierten Verkehr anbieten, haben weiterhin mit einer insgesamt deutlich geringeren, fallweise jedoch wieder ansteigenden Nachfrage zu kämpfen. Aktuell sind dem Bundesamt keine wesentlichen betrieblichen Einschränkungen der Terminals des Kombinierten Verkehrs in Deutschland bekannt. Nach Angaben der DB AG, von Kombiverkehr und der Hupac Gruppe seien alle relevanten Terminals in Deutschland und Europa innerhalb ihrer Netzwerke weiter in Betrieb.<sup>4,5,6</sup> Nach Informationen 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 weiterhin nicht bekannt.

Aktuelle  
Lagebeschreibung

---

<sup>3</sup> Siehe hierzu auch Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG: "02. Juni 2020: KW 23 – Kapazitäten auf fast allen Verbindungen vorhanden / Teilweise angepasste Terminalöffnungszeiten", Mitteilung vom 02.06.2020, abgerufen am 03.06.2020.

<sup>4</sup> Siehe Deutsche Bahn AG (2020): „Aktuelle Maßnahmen zu Corona (SARS-CoV-2) in den DUSS-Terminals. Fortsetzung der Corona-bedingten Sonderöffnungszeiten in der KW 23“, Mitteilung vom 28.05.2020, abgerufen am 03.06.2020.

<sup>5</sup> Siehe Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG: "02. Juni 2020: KW 23 – Kapazitäten auf fast allen Verbindungen vorhanden / Teilweise angepasste Terminalöffnungszeiten", Mitteilung vom 02.06.2020, abgerufen am 03.06.2020.

<sup>6</sup> Siehe Hupac Intermodal SA (2020): <http://webapps.hupac.ch/hupac/orari.nsf/SearchTerminalPage>, abgerufen am 03.06.2020.

## 5 Binnenschifffahrt

Die Mehrheit der befragten Unternehmen sieht aktuell eine stagnierende bis leicht ansteigende Entwicklung der Transportmengen in der Binnenschifffahrt. Zwar hat das Transportaufkommen noch nicht das zu dieser Jahreszeit übliche Niveau erreicht. Allerdings scheinen die schrittweisen Lockerungen der Corona-Maßnahmen in der Bevölkerung und Wirtschaft erste positive Auswirkungen auf die Transportnachfrage nach sich zu ziehen.

Entwicklung der  
Beförderungsmenge

In der Trockengüterschifffahrt werden aktuell vermehrt Düngemittel für die Landwirtschaft befördert. Einige Gesprächsteilnehmer des Bundesamtes berichten, dass im Großraum Berlin größere Mengen bestimmter Produkte für die Baustoffindustrie transportiert werden. Bei einigen Wasserbauarbeiten sei die Auftragslage zurzeit stabil. Jedoch werde für die Sommermonate eher mit einem Rückgang gerechnet, da einige Wasserbauprojekte erst im Herbst durchgeführt würden. Die Rohstahlproduktion in Deutschland ist im April 2020 infolge der Corona-Pandemie deutlich zurückgegangen. Nach Informationen der Wirtschaftsvereinigung Stahl sank die Stahlerzeugung gegenüber dem Vorjahresmonat um 24 %.<sup>7</sup> Dies hatte direkte Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt, da u.a. deutlich weniger Eisenerz und Kohle zu den Stahlwerken zu befördern war als üblich. Vereinzelt wurde berichtet, dass einige Binnenschiffer, die normalerweise Container befördern, ihre Schiffskapazitäten mangels Auslastung für Massengutbeförderungen anbieten und in diesem Segment den Wettbewerbsdruck erhöhen. Insbesondere im Rheingebiet sind momentan eher größere Motorschiffe im Einsatz, die jedoch hinsichtlich ihrer Frachtkapazitäten häufig nicht ausgelastet sind.

- Trockengüterschifffahrt

In der Tankschifffahrt tätige Unternehmen berichteten gegenüber dem Bundesamt von einer wieder langsam ansteigenden Nachfrage nach Kraftstoffen, da der Verkehr mit Verbrennungsmotoren auf den Straßen etwas zunehme. Nach sukzessiver Aufhebung der Reisewarnung innerhalb der EU wird damit gerechnet, dass die Nachfrage nach Kerosin deutlich ansteigen werde. Die Transportnachfrage nach chemischen Produkten bewegt sich aktuell auf konstant niedrigem Niveau. Hingegen geht die Nachfrage nach Heizöl allmählich zurück. Die Bevorratung privater Haushalte und anderer Verbraucher, die vor dem Hintergrund vergleichsweise niedriger Heizölpreisen in den vergangenen Wochen höher als üblich ausfiel, ebbt angesichts einer gewissen Sättigung ab. Zudem wird vor dem Hintergrund steigender Rohölpreise wieder mit höheren Heizölpreisen gerechnet.

- Tankschifffahrt

---

<sup>7</sup> Siehe <https://www.home-of-steel.de/news/rohstahlproduktion-in-deutschland-im-april-deutlich-gesunken-563>, abgerufen am 04.06.2020: „Rohstahlproduktion im April deutlich gesunken“

Nach Angaben von Gesprächspartnern des Bundesamtes habe das Containeraufkommen ebenfalls noch nicht das zu dieser Jahreszeit übliche Niveau erreicht. Zwar berichteten einige Unternehmen, dass der Containerimport in den ARA-Häfen moderat angestiegen sei, jedoch sei die Lage insbesondere im Rotterdamer Hafen eher volatil. Für die Binnenschiffer kann dies zu einer erschwerten Planung bei den Abfertigungszeiten an den Terminals in den Seehäfen führen. Dies kann zur Folge haben, dass sich die Güterumschläge verzögern und längere Wartezeiten für die Binnenschiffe entstehen. Der Export von Containern über die ARA-Häfen bewege sich nach Angaben von Marktteilnehmern u.a. aufgrund der schwächelnden Maschinenbau- und Autoindustrie weiterhin auf niedrigem Niveau.

- Containerschifffahrt

Zurzeit zeichnet sich eine neue Niedrigwasserphase auf vielen deutschen Wasserstraßen ab. In der Folge können viele Binnenschiffe nicht mehr voll beladen werden, so dass für den Transport der Ladung mehr Schiffsraum benötigt wird. Dies wirkt dem derzeitigen deutlichen Überangebot an Schiffsraum etwas entgegen. Eine leichte Erhöhung der sehr niedrigen Tagesfrachtraten ist zurzeit erkennbar. Bezogen auf die Pegelstände in Kaub und Duisburg-Ruhrort erheben einige Unternehmen Kleinwasserzuschläge auf ihre Fracht. Die Gasölpreise sind weiterhin sehr günstig und schaffen damit eine gewisse Entlastung bei den Betriebskosten. Aufgrund bestehender Gasölklauseln wirken sie sich jedoch in der Regel nicht ertragssteigernd aus. Insbesondere die wirtschaftliche Lage freier Partikuliere sei nach Angaben von Befragten teilweise weiterhin sehr angespannt; aufgrund von Liquiditätsengpässen bestehe teilweise Insolvenzgefahr.

Liquiditäts- und Ertragslage

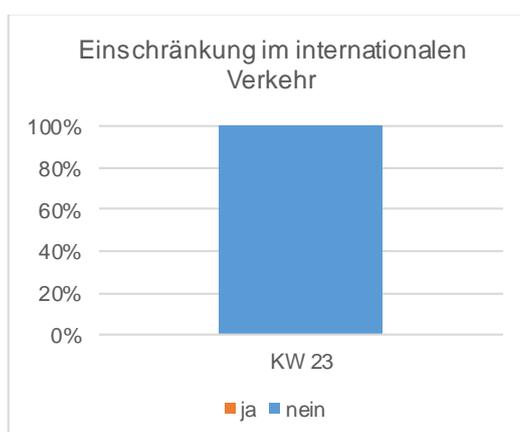
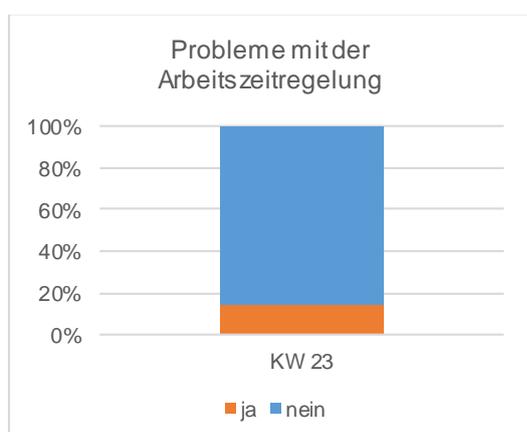
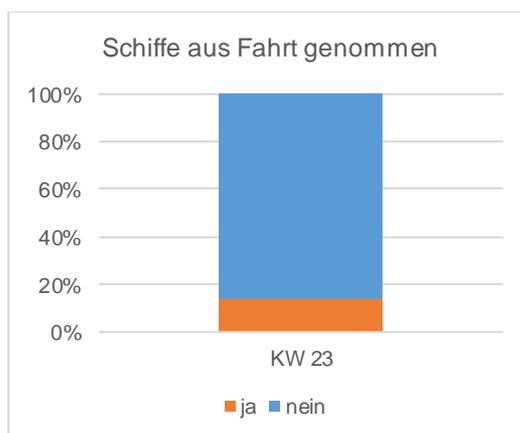
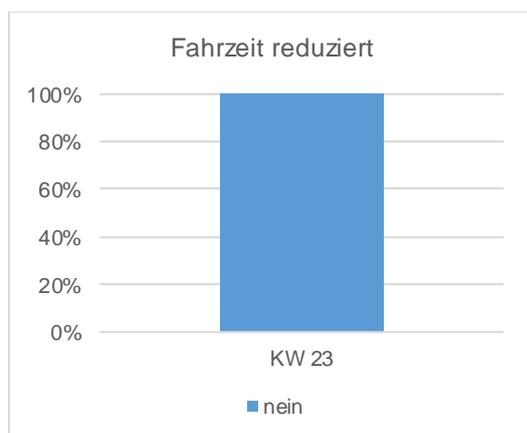
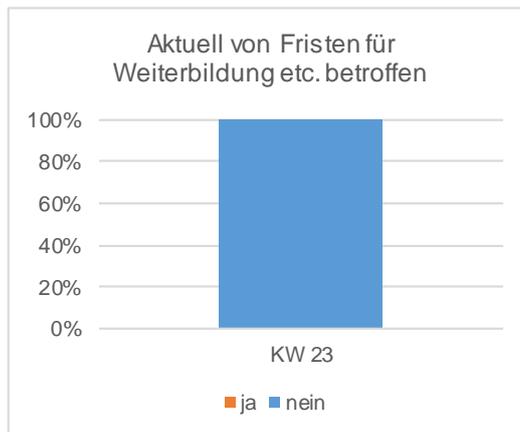
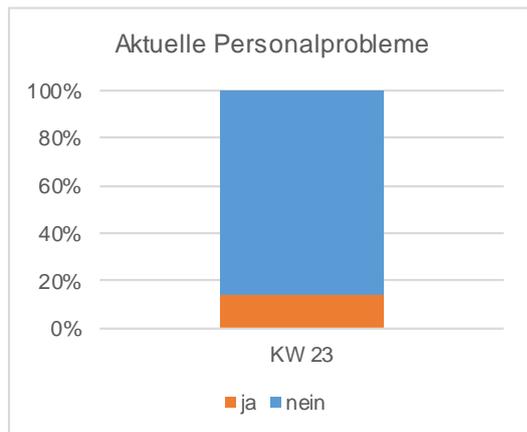
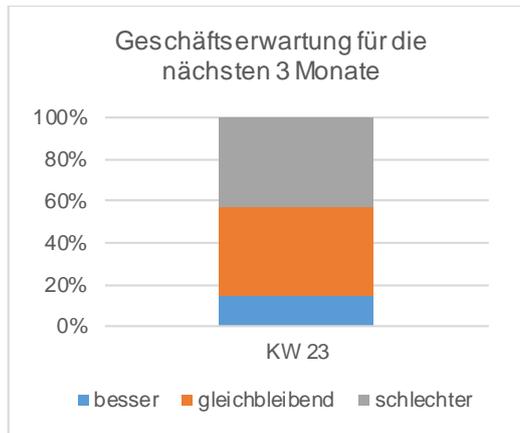
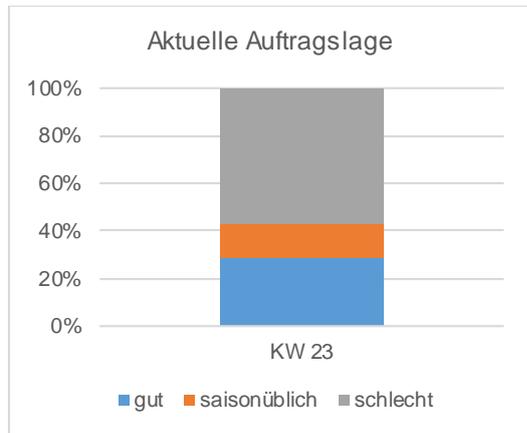
Durch die zunehmenden Lockerungen der Corona-Beschränkungen wird nur noch vereinzelt von Verzögerungen bei der Ein- und Ausreise des nautischen Personals berichtet. In einigen Fällen traf Fahrpersonal aus der Slowakei nicht pünktlich in Deutschland ein, so dass es zu Verspätungen beim Personalaustausch kam. Nach wie vor befindet sich bei einigen Binnenschiffsunternehmen das Personal in Kurzarbeit. Dies betrifft aber vorrangig Beschäftigte im kaufmännischen Bereich und in den Umschlagsbereichen, weniger das fahrende Personal.

Personalsituation

Infolge der schrittweisen Lockerung der Corona-Maßnahmen und der dadurch bedingten Wiederaufnahme der Industrieproduktion hoffen die Gesprächspartner des Bundesamtes auf ansteigende Transportmengen in der Binnenschifffahrt. Dennoch gestalten sich die zukünftigen Planungen für viele Binnenschiffsunternehmen als sehr komplex und unterliegen einer hohen Unsicherheit. So sei beispielsweise die zukünftige Nachfrage der chemischen Industrie nach Schiffsraum in der Tankschifffahrt schwierig einzuschätzen, die Nachfrage in der Containerschifffahrt aufgrund der derzeit hohen Volatilität schwer vorhersehbar. Dies erschwere letztlich die Planbarkeit des Personal- und Schiffsinsatzes. Als weitere Herausforderungen werden von den Gesprächspartnern des Bundesamtes die Auslastung der Schiffe, der Arbeitsplatzverlust der Beschäftigten, Insolvenzen von

Aktuelle Herausforderungen

Auftraggebern, die Überalterung der eigenen Flotte sowie die aktuell niedrigen Frachtraten angesehen.



## 6 Seeverkehr

Eine große Anzahl an Schiffen wurde infolge der Corona-Restriktionen vorübergehend stillgelegt. Nach Angaben des Verbandes der Deutschen Reeder (VDR) befänden sich aktuell rund 11,3 Prozent der Containerschiffe nicht im Einsatz; 524 Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von rund 2,65 Mio. TEU seien in den Häfen aufgelegt.<sup>8</sup> Während es bei der Anzahl der aufgelegten Schiffe im Juni zu einem weiteren Anstieg kommen könne, werden im Segment der Kreuzschifffahrt in den Monaten Juni und Juli keine nennenswerten Veränderungen im Vergleich zu den Vormonaten erwartet. Die gesamte Weltflotte von rund 400 Schiffen sei derzeit außer Dienst. In den Vereinigten Staaten von Amerika besteht mindestens bis zum 24. Juli 2020 eine so genannte „No-Sail-Order“. Die meisten Reedereien rechnen damit, dass in diesem Sommer keine bzw. kaum Kreuzfahrten durchgeführt werden können.<sup>9</sup>

Auflieger

Die aufgelegten Schiffe verursachen für die Reedereien hohe Kosten und bergen Risiken. In einer aktuellen Studie untersucht Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) die Auswirkungen der Einschränkungen der Lieferketten und der Restriktionen im internationalen Transport- und Reiseverkehr infolge der Corona-Krise auf die Schifffahrtsindustrie.<sup>10</sup> Danach können Probleme bei der Wiederinbetriebnahme von Schiffen bei nicht ordnungsgemäßem Aufliegen auftreten. Nicht erfolgte Crew-Wechsel aufgrund von Reisebeschränkungen könnten bei den Besatzungsmitgliedern zu mentalen sowie körperlichen Beeinträchtigungen führen und sich massiv auf die Sicherheit der Schiffe auswirken. So seien nach Schätzungen von AGCS 75 bis 96 Prozent der Zwischenfälle auf See auf menschliches Versagen zurückzuführen. Verzögerungen bei Wartungen könnten zudem dazu führen, dass Schäden unentdeckt blieben. Durch unterbrochene Versorgungsketten könnten Ersatzteile sowie Schmier- und Gebrauchsmittel nicht rechtzeitig an Bord gebracht werden, dies könnte weitere Schäden an Maschinen verursachen.

AGCS-Studie

Am Markt für Massengutfrachter waren aufgrund einer stärkeren Nachfrage aus Asien für Getreide jüngst Ratensteigerungen bei einigen Schiffsklassen zu verzeichnen. Der Abwärtstrend am Chartermarkt für Containerschiffe hielt hingegen weiter an. Eine deutlich reduzierte Nachfrage nach Transportkapazitäten infolge der Corona-Pandemie wirkte sich negativ auf die Nachfrage nach Schiffstonnage aus. Nach Auskunft von Branchenvertretern seien am Markt deutlich weniger Abschlüsse zu beobachten. Zudem seien die erfolgten Abschlüsse von kurzen Laufzeiten (1-3 Monate) geprägt. Dies könnte ein Hinweis auf Erwartungen der Marktteilnehmer bezüglich weiter fallender Charterraten sein.

Schiffsraten

<sup>8</sup> Siehe hierzu und im Folgenden

<https://www.dvz.de/rubriken/land/detail/news/aufliegende-schiffe-kosten-reedereien-millionenbeträge.html>

<sup>9</sup> Siehe hierzu <https://www.dvz.de/rubriken/land/detail/news/aufliegende-schiffe-kosten-reedereien-millionenbeträge.html>

<sup>10</sup> Siehe hierzu und im Folgenden <https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/news/coronavirus-challenges-shipping-de.html>

Der vom Verband für Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. herausgegebene New ConTex sank zuletzt weiter und lag mit 320 Punkten am 02.06.2020 rund 20 Prozent unter dem Vorjahresniveau.<sup>11</sup>

---

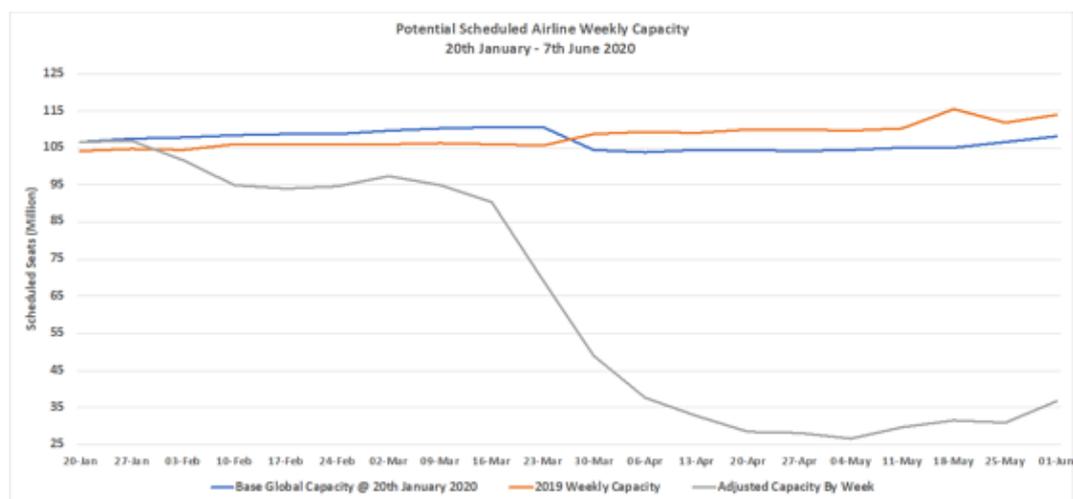
<sup>11</sup> Siehe hierzu und im Folgenden <https://www.vhbs.de/index.php?id=28>

## 7 Luftverkehr

### Flugverbindungen

Nach jüngsten Meldungen von OAG hat das weltweite Angebot von Linienflügen am 01. Juni gegenüber der Vorwoche spürbar zugenommen. Die globalen Kapazitäten stiegen gegenüber der Vorwoche um 16 % an. Sie liegen aber immer noch um 65,1 % unter den Kapazitäten der entsprechenden Vorjahreswoche. Dies entspricht aktuell rund 36,7 Millionen Sitzplätzen.<sup>12</sup>

Angebot an  
Linienflügen



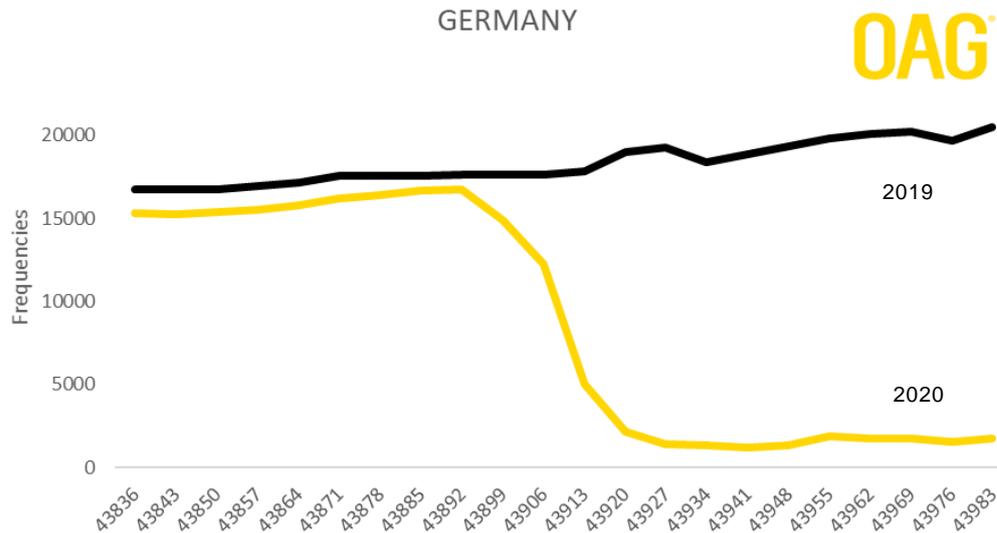
Quelle: OAG.

Auf den europäischen Märkten fand eine Erholung vorerst noch nicht statt. So ging die Anzahl der Flüge im Vergleich zur Vorjahreswoche z.B. in Italien um 91,3 % (Vorwoche: -92,4 %), in Spanien um 93,1 % (Vorwoche: -94,5 %), in Deutschland um 91,4 % (Vorwoche: -92,1 %) und in Frankreich um 91,5 % (Vorwoche: -92,1 %) zurück.<sup>13</sup>

Nachstehendes Schaubild von OAG spiegelt den immer noch dramatischen Einbruch in Deutschland wider.

<sup>12</sup> Siehe OAG vom 01.06.2020, OAG Coronavirus Update – Week Twenty Nearly Sixty Airlines Relaunch Services This Week, abgerufen am 02.06.2020.

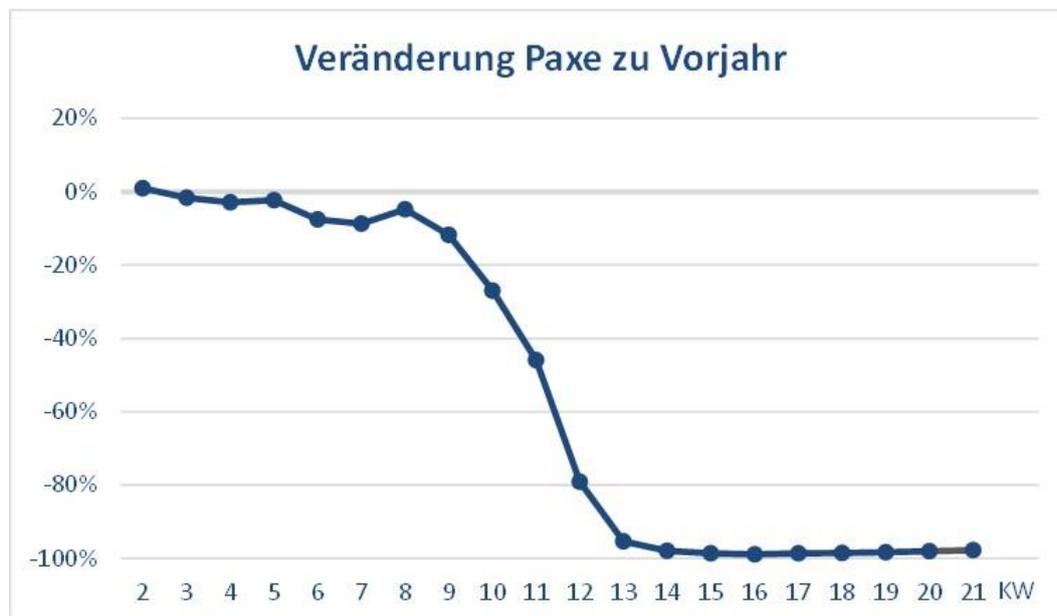
<sup>13</sup> Siehe OAG vom 02.06.2020, Scheduled Flight Change year-over-year, abgerufen am 02.06.2020.



Quelle: OAG.

Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst u.a. nachstehendes Schaubild über die Entwicklung des Passagierverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 21. Kalenderwoche 2020.

Flughäfen in Deutschland



Quelle: Flughafenverband ADV.

In den kommenden Tagen und Wochen nehmen Fluggesellschaften an den deutschen Flughäfen wieder zahlreiche Flugverbindungen auf. Insgesamt wird man damit im Juni 159 Ziele in 63 Länder von den inländischen Flughäfen aus erreichen können. Der Schwerpunkt liegt hierbei auf europäischen Zielen. Die Aufnahme des Flugverkehrs zu weiter entfernten Zielen wird dagegen noch länger dauern und erst in der zweiten Jahreshälfte in nennenswerter Größenordnung greifen.

Die deutschen Fluggesellschaften Lufthansa, Eurowings, Condor, Tuifly und Sunexpress Deutschland fliegen im Juni 89 Ziele in 35 europäischen Ländern sowie 28 Ziele in 19 Ländern außerhalb Europas an. Damit werden im Vergleich zum Juni 2019 wieder 30 % des Streckennetzes abgedeckt. Diese Abdeckung erfolgt jedoch zunächst nur mit reduzierter Frequenz, so dass das Flugangebot im Juni gerade einmal 14 % des Niveaus von 2019 betragen wird. Dieses Flugangebot wird durch Verbindungen ausländischer Airlines ergänzt. Somit kommen nochmals 42 Ziele in 9 Ländern hinzu.<sup>14</sup>

Einzelmeldungen  
von Luftfahrtunter-  
nehmen

In diesem Zusammenhang meldet die Lufthansa in einer Pressemitteilung eine Ausweitung des Flugangebots. Danach bietet die Lufthansa Group 2.000 wöchentliche Verbindungen zu mehr als 130 Zielen weltweit an. Die Lufthansa selber nimmt den Flugbetrieb zu 34 zusätzlichen Zielen ab München und 20 weiteren Zielen ab Frankfurt auf. Auch die bisher pausierenden Airlines der Lufthansa Group, Austrian Airlines, Brussels Airlines und Air Dolomiti nehmen den Flugbetrieb wieder auf.<sup>15</sup>

Vorstand und Aufsichtsrat der Lufthansa haben den Stabilisierungsmaßnahmen des vom Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) der Bundesrepublik Deutschland angebotenen Stabilisierungspakets zugestimmt und empfehlen dies auch ihren Aktionären.<sup>16</sup>

Als Konsequenz der Corona-Krise will die britische Fluggesellschaft Easyjet fast ein Drittel ihrer Stellen streichen. Insgesamt sollen 4.500 Jobs wegfallen. Auch die Mitbewerber British Airways, Ryanair und Virgin Atlantic haben bereits massive Stellenstreichungen angekündigt.<sup>17</sup>

Parallel zum Anlaufen des Passagierluftverkehrs sinkt der Bedarf an reinen Frachtflügen, da – wie zu vor Corona-Zeiten – ein beachtlicher Anteil der Luftfracht auf dem Frachtdeck der Passagierflugzeuge mitfliegen kann.

Luftfracht in  
Deutschland

Die globale Wirtschaft befindet sich in einer Rezession. Dadurch sinkt automatisch das Luftfrachtaufkommen. Allein in der Eurozone soll nach Aussage der EU-Kommission die diesjährige Wirtschaftsleistung um 7,7 Prozent zurückgehen.<sup>18</sup>

Weltweit sank das Luftfrachtaufkommen im April im Vergleich zum Vorjahr um 27,7 %. Die Kapazität ging jedoch um 42 % zurück, da der Passagierbetrieb, der auch Fracht

<sup>14</sup> Siehe aerotelegraph.com vom 02.06.2020, Flugangebot in Deutschland beträgt beim Neustart 14 Prozent, abgerufen am 02.06.2020.

<sup>15</sup> Siehe Lufthansa.com vom 28.05.2020, Medienmitteilung – Lufthansa Group erweitert Juni-Flugplan deutlich, abgerufen am 02.06.2020.

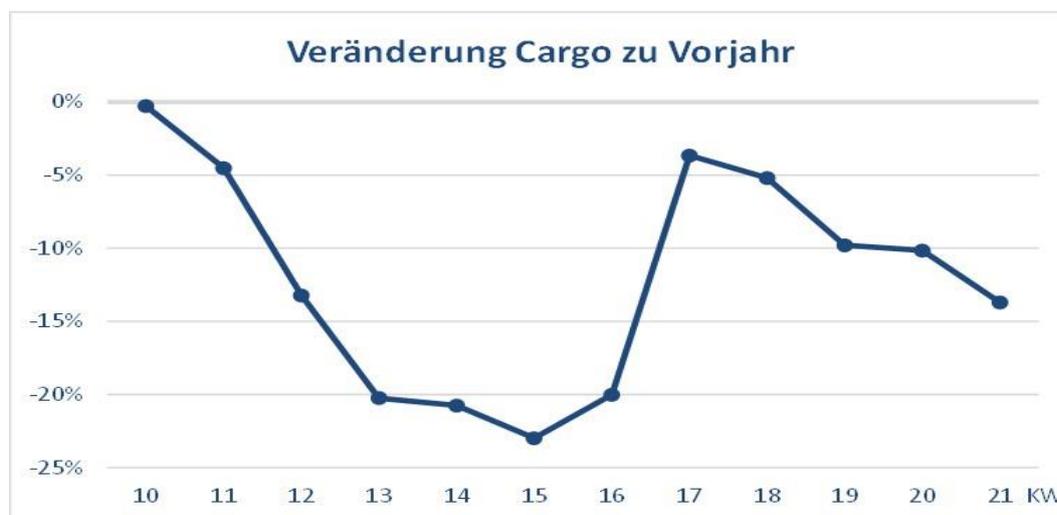
<sup>16</sup> Siehe Lufthansa.com vom 01.06.2020, Medienmitteilung – Lufthansa Aufsichtsrat stimmt Stabilisierungsmaßnahmen zu, abgerufen am 02.06.2020.

<sup>17</sup> Siehe t-online.de vom 28.05.2020, Easyjet streicht wegen Corona-Krise fast jede dritte Stelle, abgerufen am 02.06.2020.

<sup>18</sup> Siehe aerbuzz.de vom 31.05.2020, Die Luftfracht steht vor einer harten Landung, abgerufen am 01.06.2020.

befördert, stark zurückgegangen ist. Dies führt im Ergebnis zu einer Beschädigung der globalen Lieferketten mit längeren Lieferzeiten und höheren Kosten.<sup>19</sup>

Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst nachstehendes Schaubild über die Entwicklung des Frachtverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 21. Kalenderwoche 2020.



Quelle: Flughafenverband ADV.

Das Luftfrachtaufkommen variiert von Flughafen zu Flughafen extrem stark. Grundsätzlich kann man aber feststellen, dass die Großen verlieren – vor allem wegen der fehlenden Belly-Fracht – während die kleineren auf Luftfracht spezialisierten Flughäfen eher an Aufkommen gewinnen. Der Flughafen Hahn im Hunsrück beispielsweise konnte sein Luftfrachtaufkommen im April steigern, während München, Frankfurt, Hamburg und Düsseldorf einen Rückgang verzeichneten.

Damit verbuchte der Hunsrück-Flughafen Hahn mehr Fracht als im Vorjahresmonat. Das Frachtgeschäft steigerte sich um 47,3 Prozent auf 20.281 Tonnen. Von Januar bis April 2020 legte das Hahn-Frachtgeschäft im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 8,1 Prozent auf 62.710 Tonnen zu.<sup>20</sup>

Der frachtstarke Flughafen Köln/Bonn kam aufgrund der UPS-Verkehre mit einem Frachtrückgang von 1,3 Prozent im April mit einer knappen Stagnation davon, während der ebenfalls frachtaufkommensstarke Flughafen Leipzig-Halle einer Steigerung der Luftfracht um 7,5 Prozent im April meldete.<sup>21</sup>

<sup>19</sup> Siehe IATA.de vom 01.06.2020, Medienmitteilung - Air Cargo Capacity Crunch: Demand Plummetts but Capacity Disappears Even Faster, abgerufen am 02.06.2020.

<sup>20</sup> Siehe Verkehrsrundschau.de vom 02.06.2020, Flughafen Hahn verbucht im April mehr Frachtgeschäft, abgerufen am 02.06.2020.

<sup>21</sup> Siehe aerobuzz.de vom 31.05.2020, Die Luftfracht steht vor einer harten Landung, abgerufen am 01.06.2020.

## 8 Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG)<sup>22</sup>

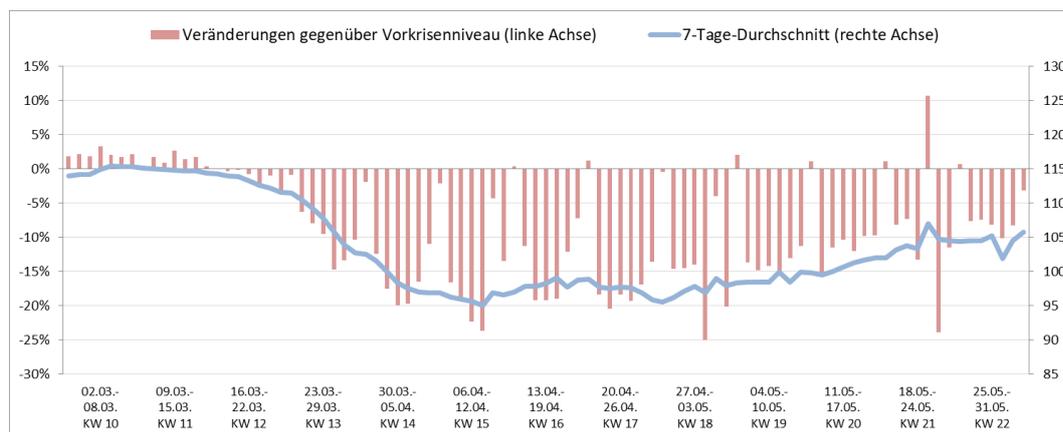
Wocheninformation KW 22 – 04.06.2020

### 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. 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 sechs der letzten sieben verfügbaren Tage weisen die Werte weiterhin Rückgänge gegenüber dem Vorkrisenniveau auf. Der 7-Tage-Durchschnitt verbleibt weiterhin deutlich unter dem Niveau vor der Krise. Die seit der Kalenderwoche 20 beobachtete langsame Erholung stagniert am aktuellen Rand.

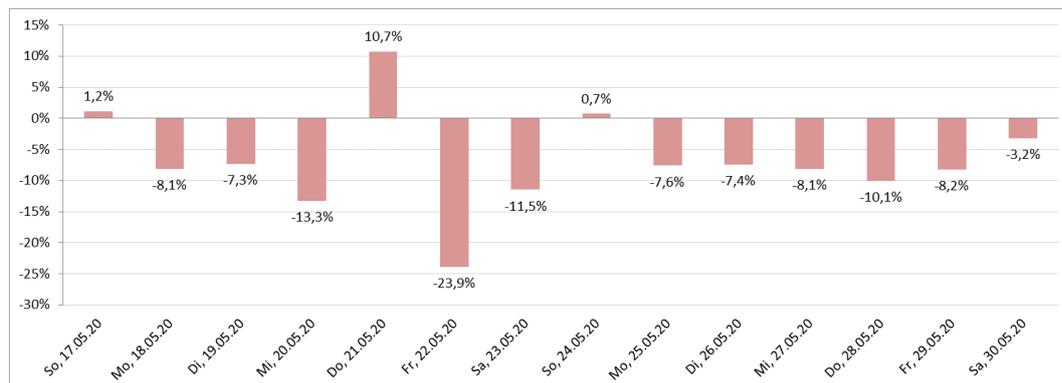


### Kurzfristige Entwicklung (bereinigte Werte)

In der Abbildung sind die Veränderungen am aktuellen Rand gegenüber dem Vorkrisenniveau (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020) dargestellt. An sechs der letzten sieben verfügbaren Tage liegt der Indexwert -10,1 % bis -3,2 % unterhalb des

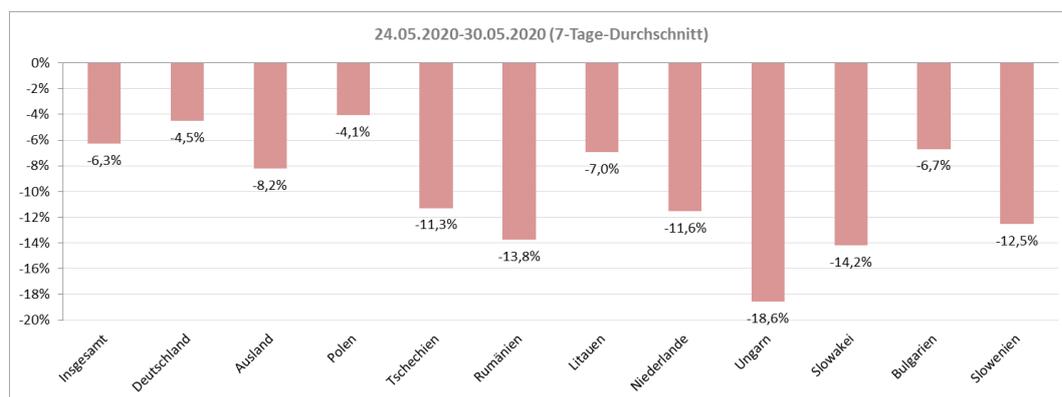
<sup>22</sup> Originalwerte durch BAG. Bereinigungsverfahren durch Deutsche Bundesbank. Veröffentlichung durch StBA.

Vorkrisenniveaus. Am 24.05.2020 (+0,7 %) liegt der Indexwert aufgrund der Lockerung der Fahrverbote an Sonn- und Feiertagen leicht 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 (24.05.-30.05.2020) durchschnittlich -4,5 % beträgt, ist der Rückgang bei den ausländischen Lkw mit -8,2 % stärker. Mit der beobachteten langsamen Erholung seit der Kalenderwoche 20 scheinen sich die Unterschiede in der Entwicklung in- und ausländischer LKW tendenziell wieder anzugleichen.



## **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](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 Kurzarbeit<sup>23</sup> im Bereich Verkehr und Lagerei. Nach dem sprunghaften Anstieg im März und April 2020 im Vergleich zum jeweiligen Vormonat lagen sowohl die Anzahl der eingegangenen Anzeigen als auch die Anzahl der von diesen Anzeigen betroffenen Personen nach vorläufigen Angaben im Mai 2020 deutlich unter den beiden Vormonatswerten (siehe Tabelle 9.1). Die Anzahl der eingegangenen Anzeigen belief sich im Wirtschaftsabschnitt „Verkehr und Lagerei“ im Mai 2020 auf 2.973, die Anzahl der hiervon betroffenen Personen auf 51.856. Im April 2020 hatte die Anzahl der eingegangenen Anzeigen noch 26.279, die Anzahl betroffener Personen 455.326 betragen. Die höchste Anzahl der Anzeigen stammte im Mai 2020 mit 1.553 wie in den Vormonaten aus der Wirtschaftsabteilung „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“, die höchste Anzahl neuer Betroffener mit 27.608 abweichend nunmehr jedoch aus 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 Mai 2020

	Januar 2020	Februar 2020	März 2020	April 2020	Mai 2020 <sup>1</sup>
Anzahl eingegangener Anzeigen	52	70	7.050	26.279	2.973
Personenzahl in den Anzeigen	1.864	1.391	182.794	455.326	51.856

<sup>1</sup> Vorläufige Daten.

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Datenstand 27. Mai 2020).

<sup>23</sup> 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 Zuordnung in der Statistik erfolgt zum Erfassungsmonat, so dass die Nacherfassungen erst in den Folgemonaten in den statistischen Ergebnissen ausgewiesen werden.

**Tabelle 9.2:** Anzeigen zur Kurzarbeit und Anzahl Personen nach Anspruchsgrundlage und wirtschaftsfachlicher Gliederung im Mai 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	1.553	1.553	-	17.980	17.980	-
50 Schifffahrt	42	42	-	1.096	1.096	-
51 Luftfahrt	42	42	-	1.809	1.809	-
52 Lagerei u. Erbr. v. sonst. DL f. d. Verkehr	*	1.075	*	*	27.608	*
53 Post-, Kurier- und Expressdienste	261	261	-	3.363	3.363	-

\*) 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 27. Mai 2020).

Die folgenden 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 Mai 2020 im Vergleich zum Mai 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 36,0 Prozent auf 50.624. Dabei zeigte sich der höchste absolute Anstieg der Arbeitslosen bei den Berufen der Lagerwirtschaft (5131), gefolgt von Speditions- und Logistikkauleuten (5162). Die Zahl der arbeitslosen Servicefachkräfte im Luftverkehr erhöhte sich im Mai 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreswert um rund 40,7 Prozent auf insgesamt 1.390. Die Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ verzeichnete im Mai 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat einen Anstieg der Arbeitslosen um rund 34,2 Prozent auf insgesamt 106.982; die Anzahl der gemeldeten Arbeitsstellen sank um rund 35,2 Prozent auf 21.316. Im Vergleich zum April 2020 stieg die Zahl der Arbeitslosen in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ im Mai 2020 um rund 9,0 Prozent, in der Berufsgruppe „Führung von Fahrzeug- u. Transportgeräten“ um rund 5,9 Prozent.

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 „Ver-

kehr und Logistik (außer Fahrzeugführung“ und „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ im Mai 2020 kumuliert 414.074. Dies entsprach einem Plus im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum von rund 27,7 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 Beruf sgruppe Beruf suntergruppe	Arbeitslose			Arbeitsuchende <sup>1)</sup>			Gemeldete Arbeitsstellen		
	Bestand						Bestand		
	Mai		Δ in %	Mai		Δ in %	Mai		Δ in %
	2020	2019		2020	2019		2020	2019	
51 Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführ.)	50.624	37.217	36,0	81.055	68.146	18,9	20.909	29.205	-28,4
511 Tech.Betrieb Eisenb.,Luft,Schiffsverkehr	1.100	696	58,0	1.866	1.410	32,3	507	628	-19,3
5111 Berufe im technischen Eisenbahnbetrieb	79	40	x	137	79	73,4	81	145	-44,1
5112 Berufe technischer Luftverkehrsbetrieb	634	354	79,1	1.169	814	43,6	350	381	-8,1
5113 Berufe technisch. Schiffsverkehrsbetrieb	379	295	28,5	545	502	8,6	75	90	-16,7
5118 TechBetriebEisenb.Luft,Schiffsverk. (ssT)	7	7	x	14	14	x	-	-	x
512 Überwachung, Wartung Verkehrsinfrastruktur	864	576	50,0	1.275	983	29,7	966	1.379	-29,9
5121 Straßen- und Tunnelwärter/innen	260	167	55,7	413	306	35,0	225	188	19,7
5122 Überwach.,Wartung Eisenbahninfrastruktur	571	383	49,1	820	635	29,1	726	1.182	-38,6
5123 Berufe in der Flugsicherungstechnik	11	10	x	14	20	x	5	*	x
5124 Wasserstraßen- und Brückenwärter/innen	20	15	x	24	19	x	*	4	x
513 Lagerwirt.,Post,Zustellung,Güterumschlag	36.442	27.423	32,9	57.789	50.008	15,6	15.293	19.600	-22,0
5131 Berufe in der Lagerwirtschaft	32.863	24.544	33,9	51.832	44.641	16,1	14.434	18.341	-21,3
5132 Berufe für Post- und Zustelldienste	2.317	1.906	21,6	3.966	3.727	6,4	658	938	-29,9
5133 Berufe im Güter- und Warenumschlag	185	147	25,9	282	257	9,7	17	33	x
5139 Aufsicht,Führung-Lagerw.Zustell.Güterum.	1.077	826	30,4	1.709	1.383	23,6	184	288	-36,1
514 Servicekräfte im Personenverkehr	1.963	1.373	43,0	3.457	2.576	34,2	513	1.176	-56,4
5141 Servicefachkräfte Straßen-,Schienenverk.	481	334	44,0	785	627	25,2	356	559	-36,3
5142 Servicefachkräfte im Luftverkehr	1.390	988	40,7	2.539	1.844	37,7	127	586	-78,3
5143 Servicefachkräfte im Schiffsverkehr	50	15	x	61	41	x	*	5	x
5149 Aufsicht-Personenverkehr(Servicebereich)	42	36	x	72	64	12,5	29	26	x
515 Überwachung u. Steuerung Verkehrsbetrieb	945	652	44,9	1.430	1.142	25,2	361	719	-49,8
5150 Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (oS)	102	77	32,5	157	161	-2,5	142	156	-9,0
5151 Berufe Überwachung Straßenverkehrsbeutr.	14	*	x	22	9	x	*	16	x
5152 Berufe Überwachung Eisenbahnverkehrsbetr.	124	100	24,0	208	177	17,5	112	387	-71,1
5153 Berufe Überwachung Luftverkehrsbetrieb	179	109	64,2	306	199	53,8	41	49	x
5154 Berufe Überwachung Schiffsverkehrsbetr.	20	12	x	31	27	x	4	24	x
5158 Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (ssT)	19	10	x	30	21	x	*	7	x
5159 Aufsicht,Führung-Überwach. Verkehrsbetr.	487	342	42,4	676	548	23,4	60	80	-25,0
516 Kaufleute - Verkehr und Logistik	9.310	6.497	43,3	15.238	12.027	26,7	3.269	5.703	-42,7
5161 Verkehrskaufleute	104	78	33,3	176	127	38,6	22	43	x
5162 Speditions- und Logistikkaufleute	6.610	4.566	44,8	11.050	8.702	27,0	2.586	4.603	-43,8
5163 Straßen- und Schienenverkehrskaufleute	1.043	797	30,9	1.562	1.289	21,2	503	804	-37,4
5164 Luftverkehrskaufleute	142	112	26,8	264	225	17,3	14	38	x
5165 Schifffahrtskaufleute	186	122	52,5	268	221	21,3	25	32	x
5166 Kurier-Express-Postdienstleistungskaufl.	228	158	44,3	416	350	18,9	49	49	x
5169 Führung-Verkehr,Logistik (kaufm.Bereich)	997	664	50,2	1.502	1.113	35,0	70	134	-47,8

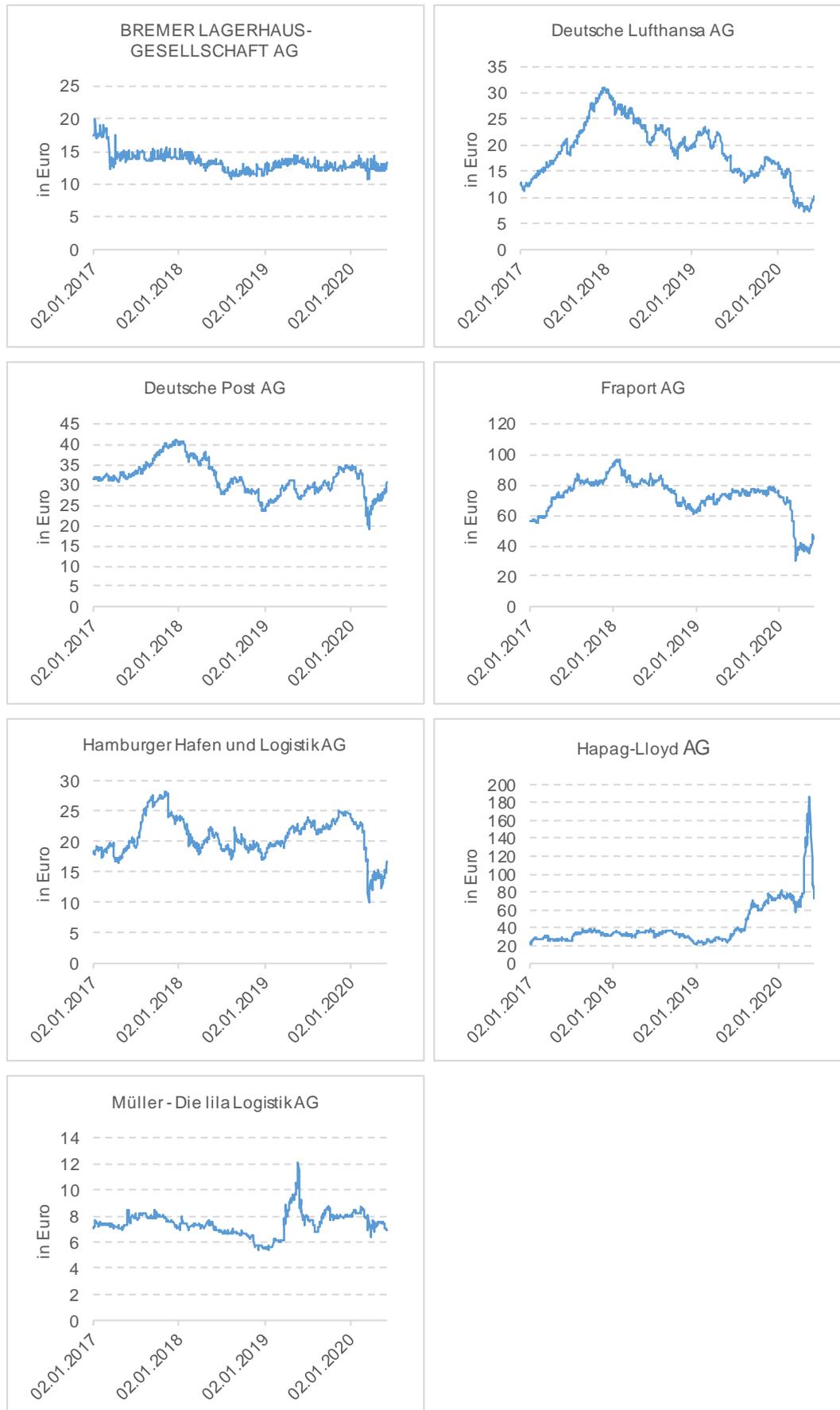
1) Arbeitsuchende sind arbeitslose Arbeitsuchende und nicht-arbeitslose Arbeitsuchende.  
Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

**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 Berufsgruppe Berufsuntergruppe	Arbeitslose			Arbeitsuchende <sup>1)</sup>			Gemeldete Arbeitsstellen		
	Bestand						Bestand		
	Mai		in %	Mai		in %	Mai		in %
	2020	2019		2020	2019		2020	2019	
52 Führer von Fahrzeug- u. Transportgeräten	106.982	79.743	34,2	173.281	146.911	17,9	21.316	32.901	-35,2
521 Fahrzeugführung im Straßenverkehr	101.078	75.182	34,4	164.356	139.403	17,9	17.669	28.013	-36,9
5211 Berufskraftfahrer(Personentransport/PKW)	9.341	4.897	90,7	19.305	12.730	51,6	808	1.366	-40,8
5212 Berufskraftfahrer (Güterverkehr/LKW)	22.846	14.887	53,5	35.223	27.833	26,6	11.474	18.073	-36,5
5213 Bus-, Straßenbahnfahrer/innen	5.921	3.464	70,9	10.332	7.777	32,9	2.232	3.778	-40,9
5218 Fahrzeugführer im Straßenverkehr(s.s.T.)	62.970	51.934	21,3	99.496	91.063	9,3	3.155	4.796	-34,2
522 Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr	440	293	50,2	917	659	39,2	934	1.511	-38,2
523 Fahrzeugführung im Flugverkehr	412	438	-5,9	647	534	21,2	10	38	x
5231 Piloten und Verkehrsflugzeugführer	389	421	-7,6	609	511	19,2	8	36	x
5238 Fahrzeugführer im Flugverkehr (s.s.T.)	23	17	x	38	23	x	*	*	x
524 Fahrzeugführung im Schiffsverkehr	560	363	54,3	859	667	28,8	152	177	-14,1
5241 Nautische Schiffsoffiziere und Kapitäne	302	232	30,2	507	463	9,5	59	85	-30,6
5242 Schiffsführer Binnen-,Hafenverkehr	258	131	96,9	352	204	72,5	93	92	1,1
525 Bau- und Transportgeräteführung	4.492	3.467	29,6	6.502	5.648	15,1	2.551	3.162	-19,3
5251 Führer land-, forstwirtschaftl. Maschinen	313	278	12,6	458	476	-3,8	160	232	-31,0
5252 Führer Erdbewegungs-, verwandte Maschinen	3.008	2.282	31,8	4.284	3.672	16,7	1.971	2.344	-15,9
5253 Kranführer, Bediener Hebeeinrichtungen	1.123	859	30,7	1.681	1.428	17,7	406	561	-27,6
5259 Aufsicht - Bau-, Transportgeräteführung	48	48	x	79	72	9,7	14	25	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](mailto:poststelle@bag.bund.de)  
Internet: [www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de)

Druck: Druckerei des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Bundesamt für Güterverkehr

Stand des Berichtes: 05. Juni 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**

---