



Bundesaamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt

- Wochenbericht KW 25 / 2020

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung.....	3
1	Einleitung.....	5
2	Straßengüterverkehr.....	6
3	Schienengüterverkehr.....	13
4	Kombinierter Verkehr.....	14
5	Binnenschifffahrt	15
6	Seeverkehr	18
7	Luftverkehr.....	19
8	Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG).....	24
9	Arbeitsmarktsituation.....	28
10	Aktienkursentwicklung ausgewählter deutscher Unternehmen.....	32

0 Zusammenfassung

Der Bericht beschreibt aktuelle Auswirkungen der Corona-Krise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt. Er berücksichtigt Erkenntnisse und Informationen, die bis zum 18.06.2020 vorlagen.¹ Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Bereich des Straßengüterverkehrs registrieren befragte Unternehmen leichte Verbesserungstendenzen. Die Nachfrage nach Beförderungsleistungen in der Automobilindustrie sei stellenweise gestiegen. Im Einzelhandel, in der Stahl- und Chemieindustrie sowie im Maschinen- und Anlagenbau bleiben erhoffte Nachfrageimpulse teilweise weiterhin aus. Straßengüterverkehr
- Die Geschäftserwartung vieler befragter Unternehmen ist weiterhin getrübt, u. a. durch die nach wie vor geltenden Einschränkungen im Gastronomie- und Hotelgewerbe sowie im Veranstaltungssektor.
- Im KEP-Bereich verzeichnen Befragte anhaltend hohe Sendungsvolumina im B2C-Bereich, vor allem im E-Commerce. Im internationalen Paketversand gelten in einigen Regionen weiterhin länderspezifische Einschränkungen. Teilweise wird durch beschränkt verfügbare Transportkapazitäten auf erhebliche Laufzeitverzögerungen hingewiesen.
- Der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex weist weiterhin Rückgänge gegenüber dem Vorkrisenniveau auf. Insgesamt lag der bereinigte Indexwert im jüngsten Betrachtungszeitraum (06. bis 12.06.2020) im Durchschnitt rund 5,5 % unterhalb des Vorkrisenniveaus (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020). Dabei fiel der Rückgang bei deutschen Lkw im 7-Tage-Durchschnitt geringer aus als bei ausländischen Lkw.
- Im Schienengüterverkehr deutet sich nach den hohen Nachfragerückgängen, die insbesondere im April 2020 zu verzeichnen waren, aktuell eine Erholung der Verkehrsnachfrage an. Dennoch bleibt die Auftrags-, Umsatz-, Ertrags- und Liquiditätssituation eines Gutteils der Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland angespannt. Im Unternehmensfokus stehen mithin Maßnahmen zu deren Sicherung bzw. Verbesserung. Zusätzliche Herausforderungen erwachsen dabei aus einem hohen Wettbewerbs- und Preisdruck durch den Straßengüterverkehr. Schienengüterverkehr
- Wesentliche betriebliche Einschränkungen der Terminals des Kombinierten Verkehrs in Deutschland sind dem Bundesamt aktuell nicht bekannt. Nach wie vor wird von einer insgesamt deutlich geringeren, fallweise jedoch wieder ansteigenden Nachfrage berichtet. Infolge der geringeren Nachfrage kommt es weiterhin zu Angebotsreduzierungen bzw. Zugausfällen. Entsprechend sind derzeit auf fast allen Verbindungen des Kombinierten Verkehrs freie Kapazitäten vorhanden. Kombinierter Verkehr

¹ Ab Juni 2020 wurde die zuvor wöchentliche Berichterstattung auf einen 2-Wochen-Turnus umgestellt.

- In der Binnenschifffahrt befinden sich die Transportmengen weiterhin auf niedrigem Niveau. Dies betrifft aktuell alle Marktsegmente in der Binnenschifffahrt. Ursächlich sind u.a. Produktionsrückgänge in der Stahl- und Automobilindustrie sowie im Maschinen- und Anlagenbau und volle Tanklager. Hohe Im- und Exportrückgänge belasten den Seehafen-Hinterlandverkehr. Vor allem in der Trockengüterschifffahrt verzeichnen große Binnenschiffe im Rheinstromgebiet mangels ausreichender Schiffsloadungen vermehrt längere Warte- und Liegezeiten. Häufig sind ihre Kapazitäten nicht voll ausgelastet; teilweise werden Leerfahrten in Kauf genommen, um an Aufträge zu gelangen. Binnenschifffahrt
- Infolge der geringen Beförderungsnachfrage ist der Preisdruck am Markt hoch. Teilweise nutzen Auftraggeber die durch ein Überangebot an Schiffsraum gekennzeichnete Marktlage zur Neuausschreibung von Verträgen zwecks Reduzierung der Basis- bzw. Vertragsfrachten. Nach Angaben von Befragten nehme bei binnenschiffsaffinen Massengütern zudem der Verdrängungswettbewerb zwischen Bahn und Binnenschiff zu. Insbesondere viele Partikuliere haben Schwierigkeiten mit der Aufrechterhaltung ihrer Liquidität. Bemängelt wird in Teilen die Verschlechterung der Zahlungsmoral einiger Auftraggeber. Insolvenzen seien daher nach Auffassung von Marktteilnehmern nicht ausgeschlossen.
- In der Seeschifffahrt zeichneten sich jüngst sowohl im Bereich der internationalen Güter- und Containerbeförderungen als auch bei den Fährverkehren erste leichte Erholungstendenzen ab. Allerdings befindet sich ein sehr hoher Anteil von Containerschiffen weiterhin nicht im Einsatz. Das Beförderungsaufkommen und die Auslastung der Fährschiffe an der deutschen Küste hat sich infolge der Wiederaufnahme des Inselverkehrs für Touristen verbessert. Seeverkehr
- Das Angebot an Linienflügen liegt in vielen Ländern Europas weiterhin auf sehr niedrigem Niveau. Seit der 24. KW zeigen sich leichte Aufwärtstendenzen. Die Luftfracht in Deutschland ist noch nicht auf Wachstumskurs. Luftverkehr

1 Einleitung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat das Bundesamt gebeten, im Rahmen der Marktbeobachtung über die Auswirkungen der Corona-Krise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt zu berichten. Ab Juni 2020 wurde die zuvor wöchentliche Berichterstattung auf einen 2-Wochen-Turnus umgestellt. 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 18.06.2020 vorliegen.

2 Straßengüterverkehr

Befragte Güterkraftverkehrsunternehmen berichteten zuletzt von leicht positiven Entwicklungstendenzen im Straßengüterverkehr. Bei weiterhin deutlichen Auftragsschwankungen würden seit Anfang Juni 2020 im Vergleich zu den Vorwochen stellenweise tendenziell höhere Volumina registriert. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum verzeichnen viele Befragte allerdings nach wie vor Auftragsverluste. Nach Angaben befragter Unternehmen zeigten sich die Verbesserungstendenzen überwiegend in Bereichen, die in den Vorwochen stark durch die Corona-Krise beeinträchtigt waren. Zusätzliche Beförderungen in neuen Bereichen würden weitestgehend nicht verzeichnet, abgesehen von gewissen Einzelsegmenten, wie Baustoffe, Gartenbedarfsartikel, Schutzausrüstung und Desinfektionsmittel. In der Automobilindustrie bestünden zwar weiterhin Einschränkungen, allerdings würde ein Hochfahren der Produktion sowie ein Anstieg der damit verbundenen Transportaufträge registriert. Regional berichten befragte Unternehmen mit Kunden aus der Automobilwirtschaft in Einzelfällen sogar von einer annähernd saisonüblichen Auftragslage. Im Gegensatz dazu bleiben die seitens befragter Transportunternehmen erhofften Nachfrageimpulse vor allem im Einzelhandel, in der Stahl- und Chemieindustrie weiterhin überwiegend aus. Im Maschinen- und Anlagenbau befürchten befragte Unternehmen langfristige Einbußen, da Aufträge in der Regel mit einer gewissen Vorlaufzeit kommuniziert würden. Dies bliebe nach Aussagen betroffener Unternehmen bislang aus. Die Geschäftserwartung vieler befragter Unternehmen ist weiterhin getrübt, u.a. durch die nach wie vor geltenden Einschränkungen im Gastronomie- und Hotelgewerbe sowie im Veranstaltungssektor. Befragte, die von einer leichten Verbesserung der Geschäftslage ausgehen, begründen ihre Einschätzung nicht selten mit dem zuletzt verabschiedeten Konjunkturprogramm der Bundesregierung.

Aktuelle
Lagebeschreibung

Befragte KEP-Unternehmen berichten gegenüber dem Bundesamt von unveränderten Entwicklungstendenzen in der KEP-Branche seit der letzten Berichterstattung. Nach wie vor würden anhaltend hohe Anzahlen an Paketsendungen im B2C-Bereich, insbesondere im E-Commerce, verzeichnet. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden in den Kalenderwochen 23 und 24 rund 43 % bzw. 39 % höhere Online-Transaktionen als in den entsprechenden Vorjahreswochen registriert.² In den Kalenderwochen 21 und 22 betragen die jährlichen Veränderungsrate der Online-Transaktionen rund 40 % bzw. rund 39 %. Nach Angaben der Deutschen Post DHL Group gelten im internationalen

KEP-Branche

² 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 18.06.2020.

Versandhandel nach wie vor länderspezifische Einschränkungen.³ Von insgesamt 250 ausgewiesenen Ländern bzw. Regionen ist aktuell der Versand von Päckchen, Warenpost- und Paketsendungen in 140 Fällen uneingeschränkt, in 35 Fällen nur eingeschränkt und in 75 Fällen grundsätzlich nicht möglich. Im Vergleich zur letzten Berichterstattung wurden Einschränkungen im internationalen Versandhandel in zwei Fällen (Malediven und Irak) aufgehoben. In Europa gelten weiterhin die Einschränkungen in Frankreich und Italien in Bezug auf begrenzte Maximalgrößen und Sperrgutsendungen. Der Versand von Sendungen nach Kanada ist zwar grundsätzlich möglich, allerdings wird aktuell darauf hingewiesen, dass aufgrund von beschränkt verfügbaren Transportkapazitäten der Paketversand bis auf Weiteres lediglich per Seefracht mit deutlichen Laufzeitverzögerungen erfolge.

Nach wie vor berichten befragte Güterkraftverkehrsunternehmen von Herausforderungen durch die anhaltend schwache gesamtwirtschaftliche Nachfrage sowie die Unsicherheiten hinsichtlich der weiteren Wirtschaftsentwicklung. Aktuell stünden bei vielen Gesprächspartnern des Bundesamtes Verhandlungen mit festen Auftraggebern bevor, die teilweise erhebliche Auswirkungen auf die Unternehmenssituationen im Allgemeinen sowie die zukünftige Auftragslage und Preisgestaltung nehmen könnten. Angesichts vielfach verfügbarer Laderaumkapazitäten würden segmentübergreifend Preissenkungen befürchtet. Sollten Preisverhandlungen scheitern, drohen nach Aussagen befragter Unternehmen weitere Auftragsverluste. Strategische Entscheidungen, um potentielle Verluste auszugleichen, könnten viele Befragte nur eingeschränkt treffen. Insbesondere Befragte, die in der Vergangenheit mitunter in langfristige Kapitalanlagen, z.B. Logistikimmobilien, investiert hätten, würden Entgeltreduzierungen schwerwiegend treffen. In Gesprächen mit dem Bundesamt berichten Transportunternehmen aktuell von einem deutlichen Anstieg an Neuausschreibungen. Dies sei u.a. bei Kunden zu beobachten, die in der Regel langfristige Vertragsbeziehungen mit Transportunternehmen pflegen und bei denen Neuausschreibungen aktuell eigentlich nicht zu erwarten wären. Der erhöhte Wettbewerbsdruck sei zudem auf dem Arbeitsmarkt zu spüren. Güterkraftverkehrsunternehmen berichten gegenüber dem Bundesamt von einer steigenden Anzahl an Initiativbewerbungen. Bewerbungen von Auszubildenden würden hingegen zum Bedauern von befragten Ausbildungsbetrieben derzeit vielfach ausbleiben.

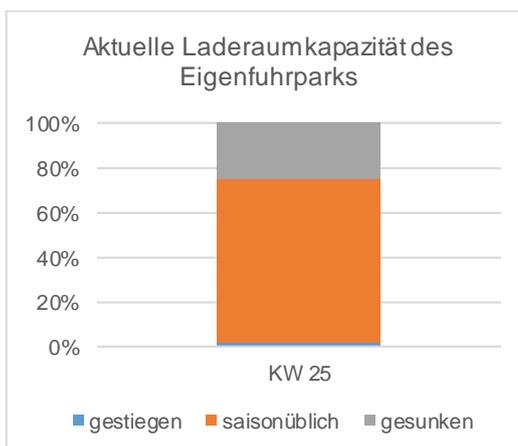
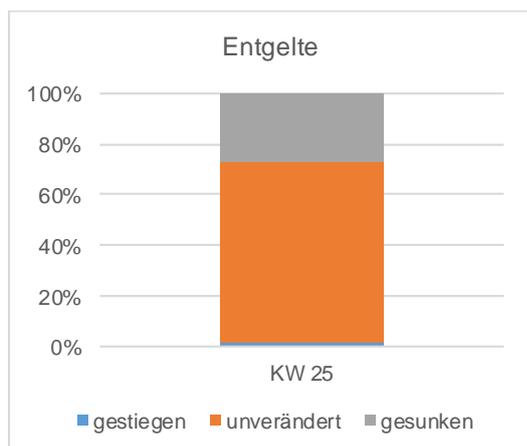
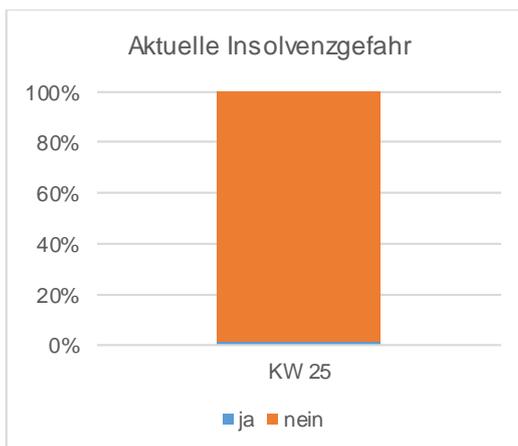
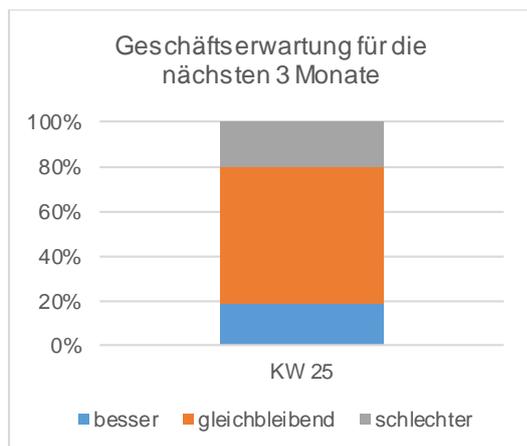
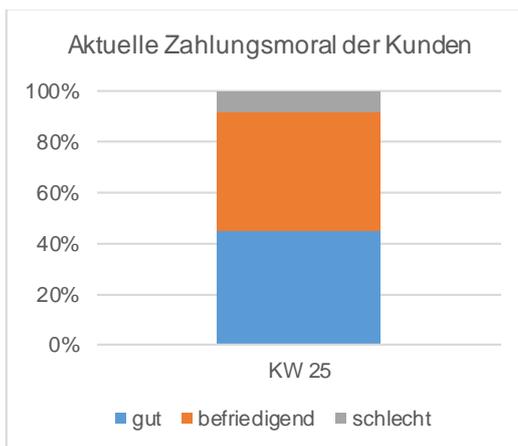
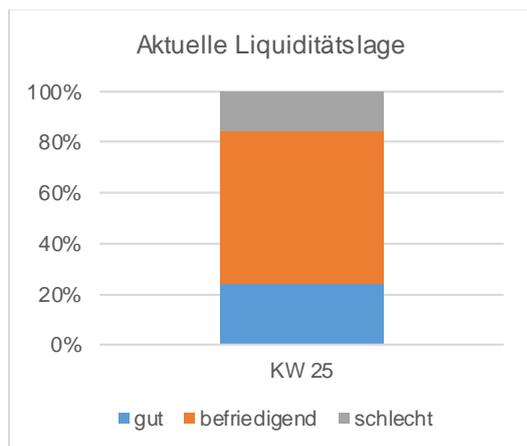
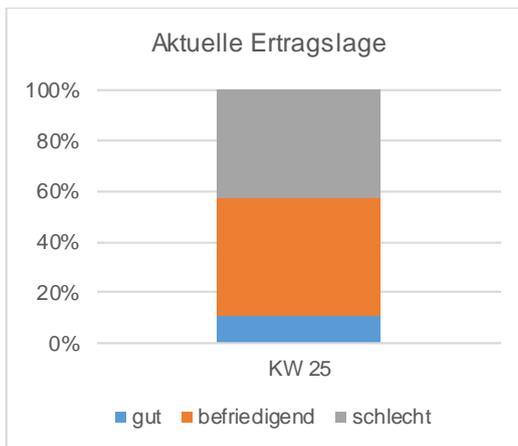
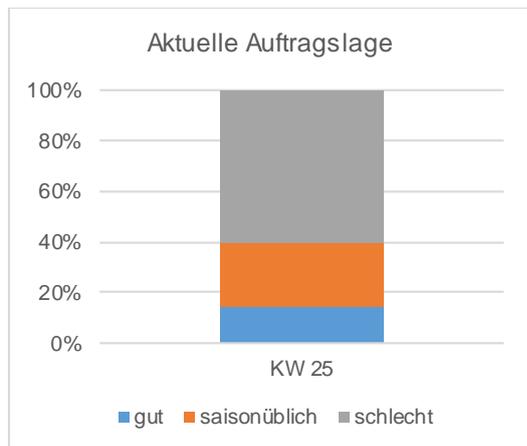
Aktuelle
Herausforderungen

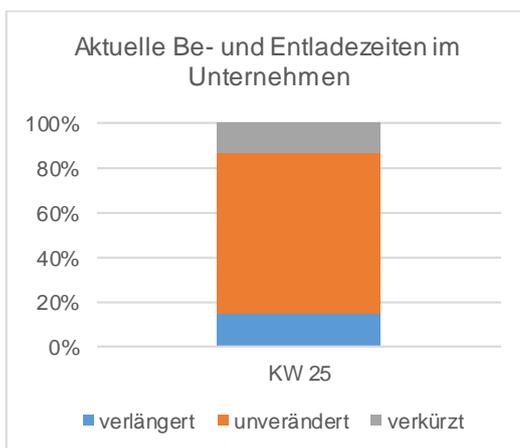
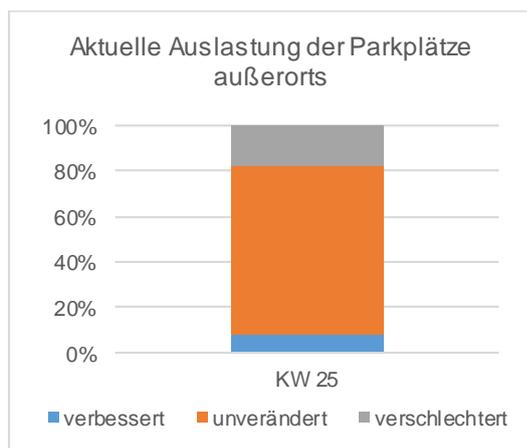
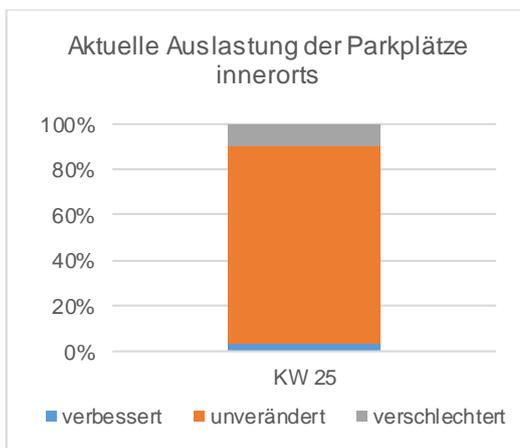
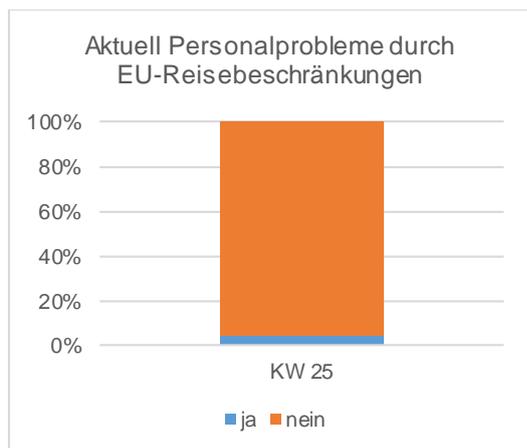
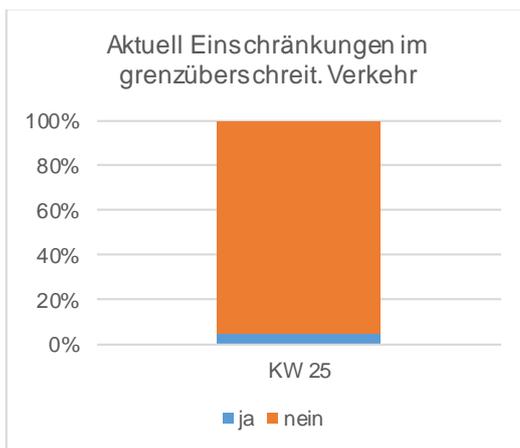
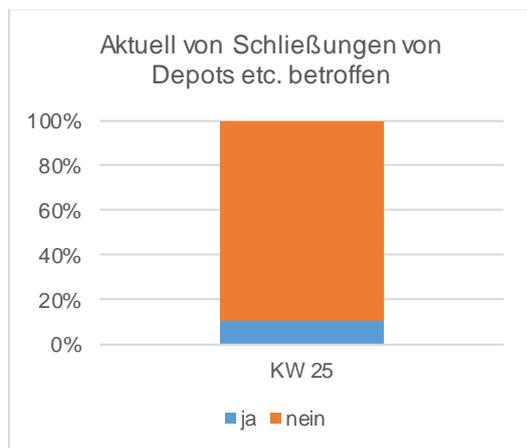
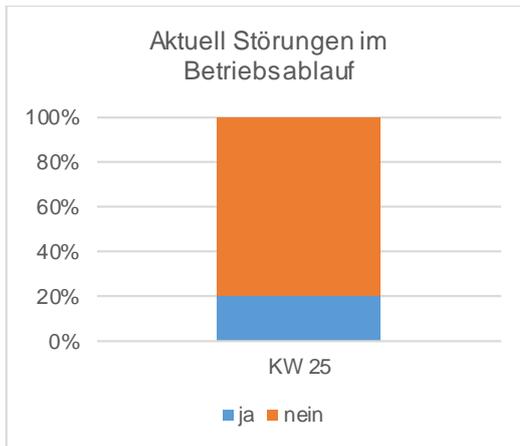
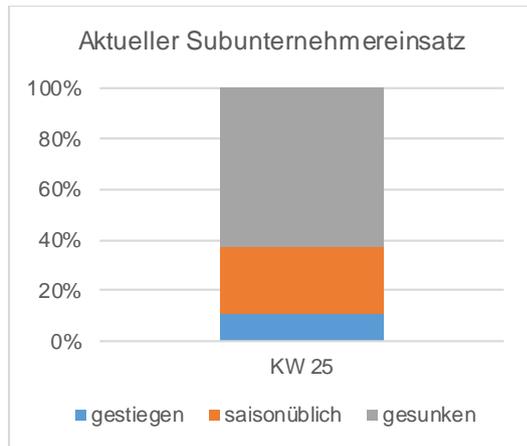
Nach Aussagen befragter Unternehmen bestehe die Möglichkeit einer größeren Insolvenzwelle innerhalb der Transportbranche trotz der zuletzt beschlossenen staatlichen Unterstützungsleistungen weiterhin fort. Insbesondere die Zugangsvoraussetzung eines Minderumsatzes von mindestens 60 % im Betrachtungszeitraum im Vergleich zum Vorjahreszeitraum für die Hilfskredite sei nach Aussagen der Befragten für die Transportwirt-

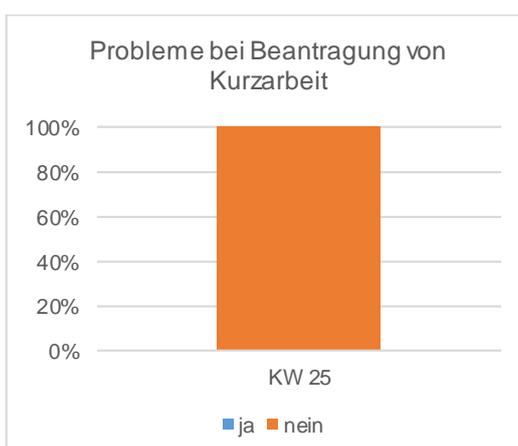
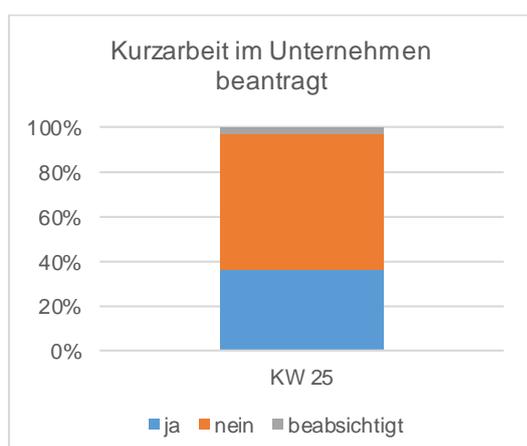
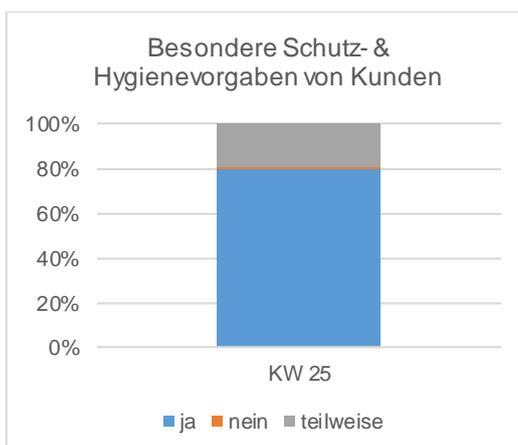
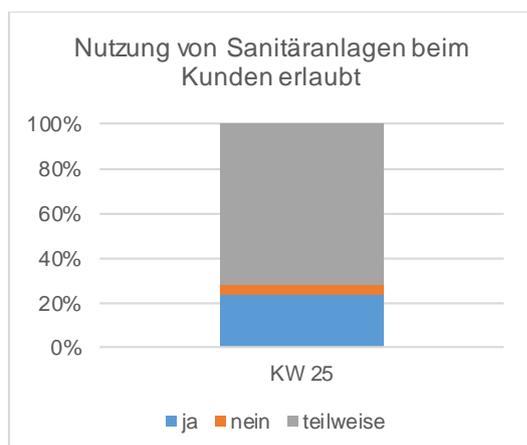
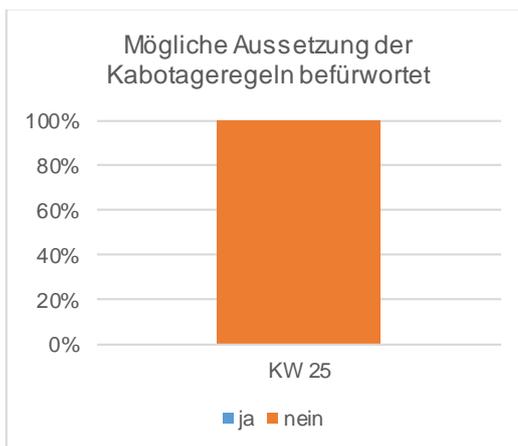
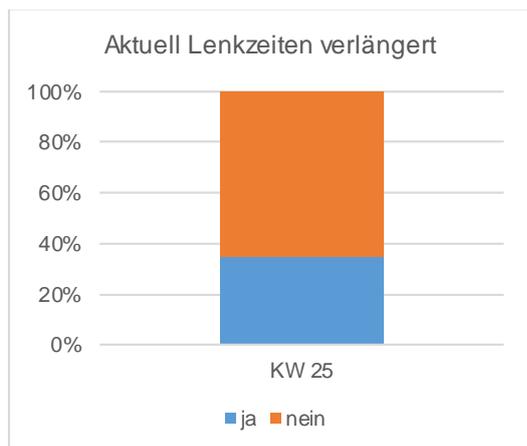
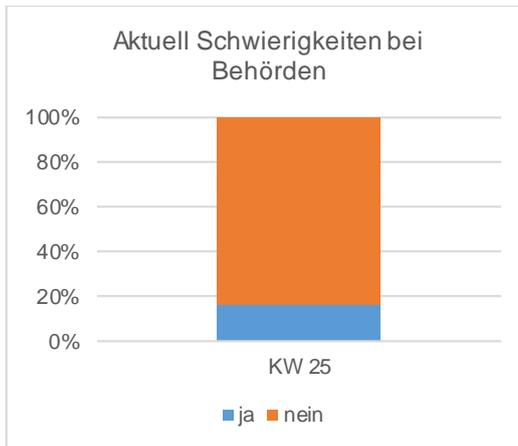
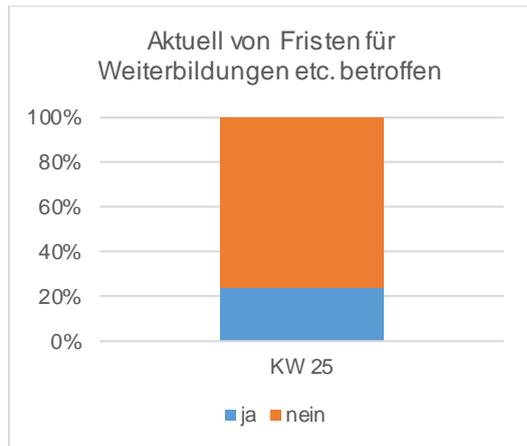
Themen von aktueller
Bedeutung

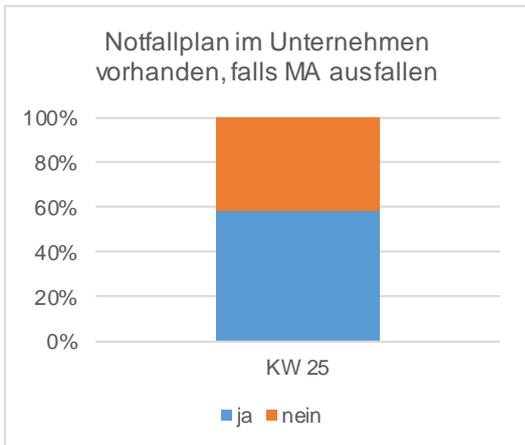
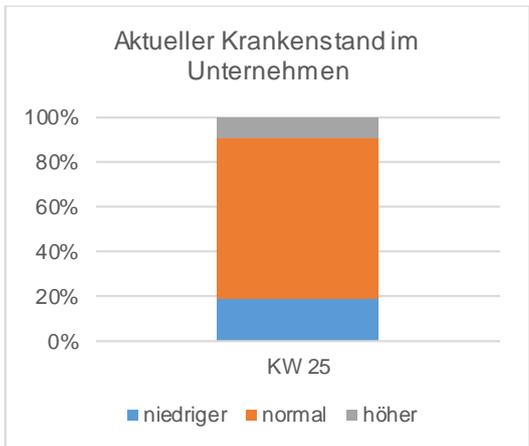
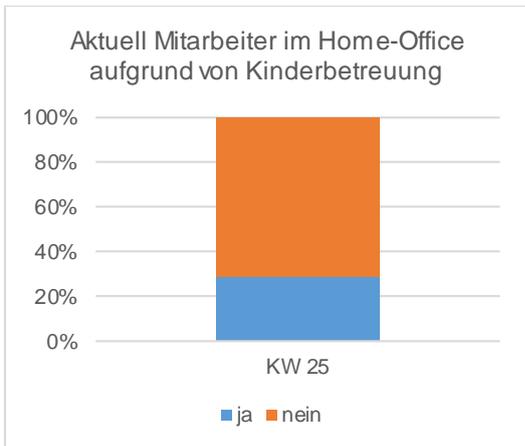
³ Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Post DHL Group: Aktuelle Hinweise zum Coronavirus – Auswirkungen auf Versand und Zustellung durch Deutsche Post DHL, unter: <https://www.dhl.de/de/privatkunden/kampagnenseiten/coronavirus.html>, zuletzt aufgerufen am 18.06.2020.

schaft nicht zweckmäßig. Dadurch seien vor allem Güterkraftverkehrsunternehmen im Nachteil, die während der Corona-Krise Aufträge trotz Verlustrechnungen erbracht hätten, um den Fuhrpark zumindest teilweise zu bewegen und dadurch einen gewissen Deckungsbeitrag zu erzielen. Eine gestaffelte finanzielle Unterstützung wäre nach Unternehmensaussagen in der Transportwirtschaft sinnvoller gewesen. Nach wie vor verzeichnen viele Befragte einen deutlichen Mehraufwand bei der Akquise, in der Disposition sowie in der Projektabwicklung. Bei den Kunden befänden sich weiterhin viele Mitarbeiter in Kurzarbeit, so dass die Erreichbarkeit eingeschränkt sei. Die hohen Auftragschwankungen gingen ebenfalls mit einem höheren organisatorischen Aufwand einher, u. a. bei der Organisation von Rückladungen und Rundverkehren. Aktuell wird ein zusätzlicher Mehraufwand durch die Mehrwertsteuersenkungen befürchtet. Darüber hinaus müssten Hygiene- und Mitarbeiterschutzkonzepte laufend überarbeitet und implementiert werden. Die Planung der Fahrzeiten von Berufskraftfahrern sei nach wie vor durch verlängerte Wartezeiten bei der Be- und Entladung erschwert. Nach Aussagen der Befragten würden teilweise extrem lange Wartezeiten insbesondere bei Containerterminals registriert. Im Vergleich zu den Vorwochen sei zuletzt die Auslastung auf Parkplätzen sowie die Verkehrsdichte auf den Bundesautobahnen sowie -straßen spürbar gestiegen. Viele Verwaltungsmitarbeiter/-innen, die zwischenzeitlich aufgrund von Kinderbetreuung im Homeoffice waren, wurden nach Öffnung der Kitas und Schulen in vielen Regionen vermehrt wieder ins Büro zurückgeholt. Probleme in diesem Zusammenhang seien nach Unternehmensaussagen überwiegend nicht aufgetreten.









3 Schienengüterverkehr

Aktuelle
Lagebeschreibung

Im Schienengüterverkehr deutet sich nach den hohen Nachfragerückgängen, die insbesondere im April 2020 zu verzeichnen waren, aktuell eine Erholung der Verkehrsnachfrage an. Nachdem die Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen der DB Cargo nach Unternehmensangaben im April 2020 noch um rund 18 Prozent im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat eingebrochen war, berichtete die Deutsche Bahn AG mit Blick auf den Mai 2020 unlängst nur noch von tendenziell leichteren Nachfragerückgängen im Vergleich zum Mai 2019.⁴ Die im Kombinierten Verkehr tätige schweizerische Hupac Gruppe, die auch in Deutschland aktiv ist, berichtete kürzlich ebenfalls von wieder ansteigenden Verkehrsvolumina infolge der stufenweisen Lockerungen der Corona-Maßnahmen, nachdem sie nach eigenen Angaben im April 2020 ebenfalls einen starken Nachfragerückgang – insbesondere im alpenquerenden Verkehr mit Italien – verzeichnet hatte, der in der Spitze rund 50 Prozent betrug.⁵ Insgesamt bleiben die Beförderungsmengen im Schienengüterverkehr dennoch hinter dem Vorkrisenniveau zurück. Angesichts dessen wurde weiterhin von Angebotsreduzierungen bzw. Zugausfällen berichtet; betriebsbedingte Ausfälle wurden weiterhin nicht bekannt. Mithin stehen nach wie vor freie Kapazitäten im Schienengüterverkehr zur Verfügung, die nach Informationen des Bundesamtes von den Eisenbahnverkehrsunternehmen kurzfristig bereitgestellt werden könnten.

Die aktuelle Situation eines Gutteils der Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland ist weiterhin angespannt. Die Auftrags-, Umsatz-, Ertrags- und Liquiditätssituation wird seitens befragter Unternehmen eher schlecht bewertet. Im Unternehmensfokus stehen mithin Maßnahmen zu deren Sicherung bzw. Verbesserung, nicht zuletzt Kostensenkungsmaßnahmen. Zusätzliche Herausforderungen erwachsen Eisenbahnverkehrsunternehmen dabei aktuell aus einem hohen Wettbewerbs- und Preisdruck durch den Straßengüterverkehr. So verschärften Verkehrsverlagerungen auf die Straße, die teilweise auf geringeren Auftragsvolumina, bspw. aus der Automobilindustrie, beruhen, nach Angaben von Marktteilnehmern die wirtschaftliche Situation einiger Eisenbahnverkehrsunternehmen zusätzlich. Trotz der vielfach angespannten gesamtwirtschaftlichen Lage wird die Insolvenzgefahr für das eigene Unternehmen von befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen derzeit in der Regel als gering eingeschätzt.

⁴ Siehe Deutsche Bahn AG (2020): Investor Presentation – Roadshow Spring 2020, unter: https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Englisch/Presentations/2020/DB_Roadshow_Spring_online.pdf, abgerufen am 18.06.2020.

⁵ Siehe Hupac Intermodal SA (2020): „Hupac trotz Corona-Krise dank Digitalisierung und gutem Ergebnis 2019“, Medienmitteilung vom 20.05.2020, unter: <https://www.hupac.ch/DE/Hupac-trotzt-Corona-Krise-dank-Digitalisierung-und-gutem-Ergebnis-2019-ae2bd600>, abgerufen am 27.05.2020.

4 Kombiniertes Verkehr

Wesentliche betriebliche Einschränkungen der Terminals des Kombinierten Verkehrs in Deutschland sind dem Bundesamt aktuell nicht bekannt. Nach Angaben der DB AG, von Kombiverkehr und der schweizerischen Hupac Gruppe seien alle relevanten Terminals in Deutschland und Europa innerhalb ihrer Netzwerke weiter in Betrieb.^{6,7,8} Örtlich gibt es weiterhin von den Regelöffnungszeiten abweichende Sonderöffnungszeiten. Die in den KV-Terminals umgesetzten Gesundheitschutzmaßnahmen gegen das COVID-19-Virus bestehen nach Informationen des Bundesamtes weiterhin fort und werden entsprechend eingehalten. Nennenswerte negative Auswirkungen auf den Betriebsablauf durch die Einhaltung der Schutzmaßnahmen in den KV-Terminals sind nicht bekannt. Unternehmen, die Leistungen im Kombinierten Verkehr anbieten, berichten weiterhin von einer insgesamt deutlich geringeren, fallweise jedoch wieder ansteigenden Nachfrage. Die Hupac Gruppe meldete unlängst einen Einbruch der Verkehrsnachfrage im April 2020 infolge des europaweiten Lockdowns und der speziellen Situation in Italien.⁹ Gegenwärtig zeichne sich eine Erholung ab; dennoch sei insgesamt mit gravierenden Verkehrsverlusten für das Gesamtjahr zu rechnen. Infolge der geringeren Nachfrage sei die Auslastung der Züge gesunken; Abfahrten müssten gestrichen werden. Entsprechend sind nach Informationen des Bundesamtes derzeit auf fast allen Verbindungen des Kombinierten Verkehrs freie Kapazitäten vorhanden.

Aktuelle
Lagebeschreibung

⁶ Siehe Deutsche Bahn AG (2020): „Aktuelle Maßnahmen zu Corona (SARS-CoV-2) in den DUSS-Terminals. Corona-bedingte Sonderöffnungszeiten in der KW 25“, Mitteilung vom 10.06.2020, unter: https://www1.deutschebahn.com/ecm2-duss/news_uebersicht/Update-Aktuelle-Massnahmen-zu-Corona-SARS-CoV-2-in-den-DUSS-Terminals-5289928?contentId=714944, abgerufen am 18.06.2020.

⁷ 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, unter: https://www.kombiverkehr.de/de/service/kunden/Covid-19__MeldungenCovid-19__News/, abgerufen am 18.06.2020.

⁸ Siehe Hupac Intermodal SA (2020): <http://webapps.hupac.ch/hupac/orari.nsf/SearchTerminalPage>, abgerufen am 18.06.2020.

⁹ Siehe hierzu und im Folgenden Hupac Gruppe (2020): Verlängerung der Förderbeiträge bis 2030 schafft Investitionssicherheit, Medienmitteilung vom 12.06.2020, unter: <https://www.hupac.com/DE/Verlangerung-der-Forderbeitraege-bis-2030-schafft-Investitionssicherheit-83c10200>, abgerufen am 18.06.2020.

5 Binnenschifffahrt

Die Mehrheit der befragten Unternehmen in der Binnenschifffahrt bezeichnet die wirtschaftliche Lage als sehr angespannt. Stark belastend wirkt insbesondere der hohe Rückgang der Beförderungsmengen im Seehafen-Hinterlandverkehr. Wie das Statistische Bundesamt kürzlich berichtete, fielen die deutschen Exporte nach vorläufigen Ergebnissen im April 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 31,1 %, die Importe um rund 21,6 %. Exportseitig war dies der größte Rückgang eines Monats im Vergleich zum Vorjahresmonat seit Beginn der Außenhandelsstatistik im Jahr 1950. Die deutschen Einfuhren gingen so stark zurück wie zuletzt während der Finanzkrise im Juli 2009 (-23,6 %).¹⁰

Entwicklung der
Beförderungsmenge

In der Trockengüterschifffahrt ist die Nachfrage nach Schiffsraum weiterhin gering. Der Bedarf der Stahlindustrie an Eisenerz, Kohle und Schrott hat spürbar nachgelassen. Viele Stahlwerke haben Beschäftigte in Kurzarbeit geschickt. Gleichzeitig wird weniger Importkohle für die Verstromung benötigt. Vor allem große Binnenschiffe verzeichnen im Rheinstromgebiet mangels ausreichender Schiffsloadungen vermehrt längere Warte- und Liegezeiten. Häufig sind ihre Kapazitäten nicht voll ausgelastet; teilweise werden Leerfahrten in Kauf genommen, um an Aufträge zu gelangen. In den Kanalgebieten kommen in der Regel kleinere Schiffseinheiten zum Einsatz, die in Bezug auf kleinere Auftragsmengen (z.B. Baustoffe einschließlich Vorprodukte, Agrarprodukte) eine höhere Flexibilität aufweisen. Im Großraum Berlin wurde jüngst von erhöhten Beförderungsmengen von Holzhackschnitzeln für Kraftwerke berichtet. Aufgrund des 1-Schichtbetriebs einiger Schleusen könne es dort jedoch zu Verzögerungen beim Transport kommen.

Trockengüterschifffahrt

Nach Auskunft befragter Unternehmen sei die Nachfrage nach Beförderungen von Mineralkraftstoffen (Diesel, Benzin, Kerosin) im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum derzeit deutlich schwächer ausgeprägt. Ein Grund sei der hohe Anteil von Beschäftigten im Home-Office und die dadurch bedingt geringere Nutzung des Pkw. Zwar sei infolge des Aufhebens vieler Reisebeschränkungen innerhalb der Europäischen Union eine Zunahme des allgemeinen Verkehrs und des Reiseverkehrs zu beobachten. Marktteilnehmer erwarten jedoch, dass es aufgrund der vollen Tanklagerzeit brauche, bis sich dies in einem Anstieg der Beförderungsnachfrage für Mineralkraftstoffe in der Binnenschifffahrt widerspiegeln. Bei einigen Tankschiffen sei es zwangsweise zu Liegezeiten gekommen, da Auftraggeber ihre bestellten Mengen nicht abgeholt hätten und Tanklager voll seien. Nach einem phasenweise deutlich positiven Nachfrageeffekt im Heizölsegment sei dort zwischenzeitlich eine Sättigung eingetreten. Das Transportaufkommen von chemischen Erzeugnissen wird aufgrund von Produktionsdrosselungen in der Automobilin-

Tankschifffahrt

¹⁰ Siehe Statistisches Bundesamt (2020): Exporte im April 2020: -31,1 % zum April 2019, Pressemitteilung vom 9. Juni 2019, unter: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/06/PD20_206_51.html, abgerufen am 18.06.2020.

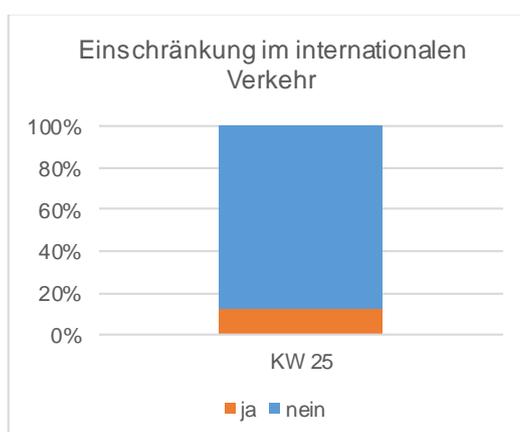
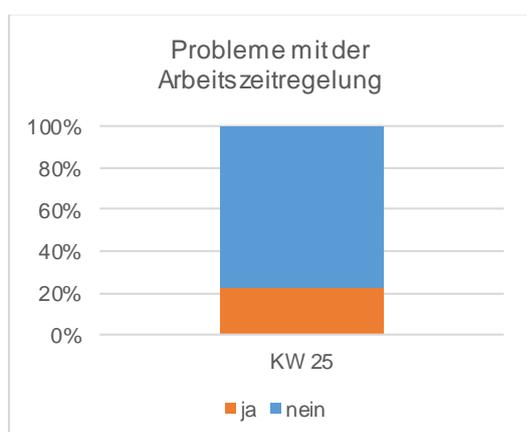
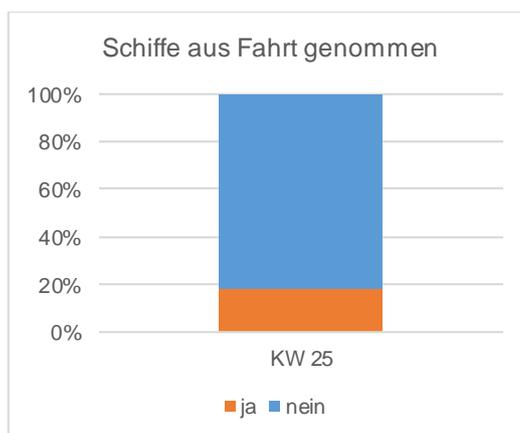
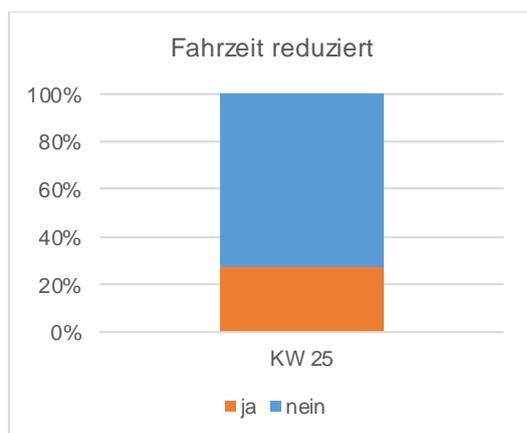
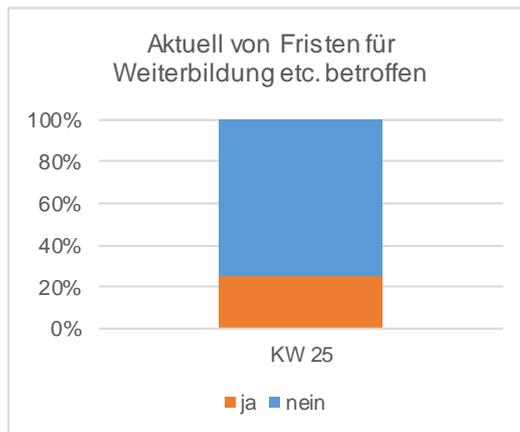
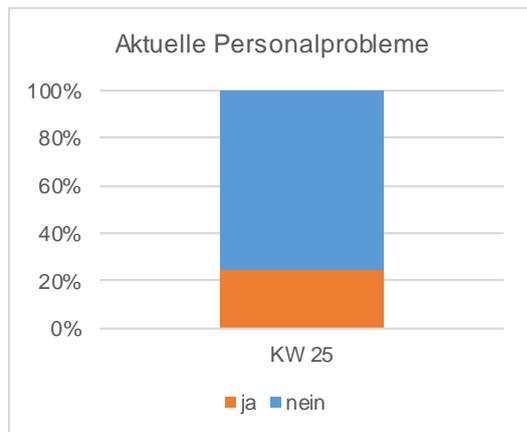
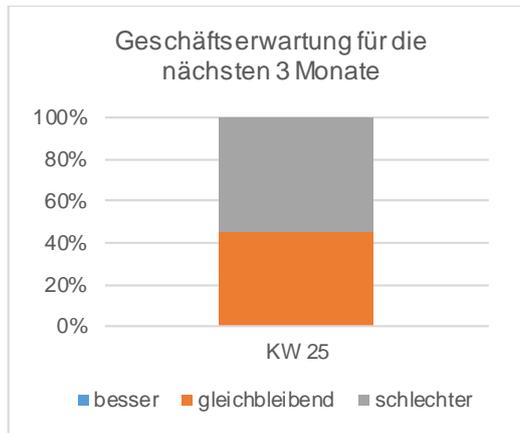
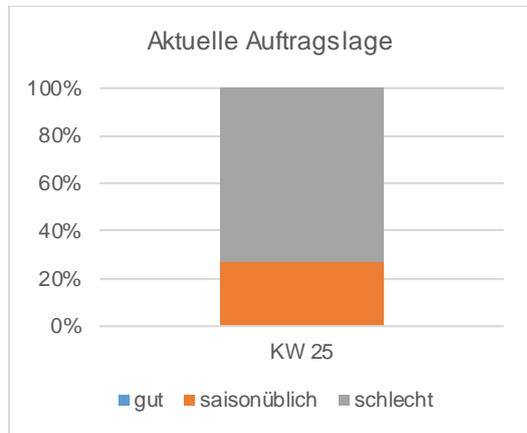
dustrie sowie im Maschinen- und Anlagenbau weiterhin als sehr verhalten eingeschätzt. Entsprechend gering sei derzeit die Nachfrage nach C-Tankern mit Edelstahlwänden.

Das Containeraufkommen in der Binnenschifffahrt ist nach Angaben befragter Unternehmen weiterhin gering und unterliegt einer sehr hohen Volatilität. In Einzelfällen wird aktuell von Rückgängen des Transportvolumens an Überseecontainern von bis zu 50 % gegenüber dem saisonüblichen Aufkommen berichtet. Nachfragerückgänge zeigen sich dabei sowohl in importlastigen Regionen (ansässige Distributionszentren im Niederrheingebiet z.B. Neuss und Düsseldorf) als auch auf Seiten der exportierenden Industrie (Maschinenbau, Automotive). Einige Gesprächsteilnehmer merkten an, dass sie trotz des gesunkenen Transportvolumens bemüht seien, die Schiffe weitestgehend in Fahrt zu halten, selbst wenn die Kapazitäten nicht ausgeschöpft würden. Der Einsatz von gecharterten Schiffen basiert häufig auf längerfristigen Verträgen. Eine Reduzierung der Tagessätze für eine einvernehmliche Fortführung und Zusammenarbeit sei dabei nicht ausgeschlossen.

Containerschifffahrt

Infolge der geringen Beförderungsnachfrage ist der Preisdruck am Markt hoch, besonders die Tagesfrachtraten befinden sich weiterhin auf sehr niedrigem Niveau. Aufgrund stark schwankender Pegelstände wechseln sich derzeit Tage, an denen Kleinwasserzuschläge abgerechnet werden können, mit Tagen, an denen dies nicht möglich ist, ständig ab. Die Margen für die meisten Binnenschiffsunternehmen fallen daher gegenwärtig nur sehr gering aus. Teilweise wird berichtet, dass Auftraggeber die durch ein Überangebot an Schiffsraum gekennzeichnete Marktlage zur Neuausschreibung von Verträgen zwecks Reduzierung der Basis- bzw. Vertragsfrachten nutzen würden. Teilweise würden erhebliche Preisnachlässe verlangt. In diesem Zusammenhang beobachten einige der befragten Unternehmen bei binnenschiffsaffinen Massengütern zudem einen zunehmenden Verdrängungswettbewerb zwischen Bahn und Binnenschiff. Aufgrund der niedrigen Transportmengen und Frachtraten haben insbesondere viele Partikuliere große Schwierigkeiten mit der Aufrechterhaltung ihrer Liquidität. Zwar wirken die vergleichsweise niedrigen Preise für Gasöl diesbezüglich entlastend, allerdings befinden sich die Rohölpreise bereits seit einigen Wochen wieder im Steigen. Bemängelt wird in Teilen die Verschlechterung der Zahlungsmoral einiger Auftraggeber. Nach Angaben von Befragten zögern einige Kunden die Begleichung der Rechnungen immer weiter hinaus. Insolvenzen von Partikulierunternehmen seien daher nach Auffassung von Marktteilnehmern nicht auszuschließen. In diesem Zusammenhang sprachen sich Befragte für eine Ausdehnung der Finanzhilfen des Bundes für Binnenschiffsunternehmen aus. Sorge bereitet vielen Unternehmen weiterhin die fehlende Perspektive und damit Planungssicherheit hinsichtlich des Endes der Corona-Pandemie und der damit in Verbindung stehenden Maßnahmen.

Liquiditäts- und Ertragslage



6 Seeverkehr

Eine große Anzahl an Schiffen wurde infolge der Corona-Restriktionen vorübergehend stillgelegt. Nach Schätzungen von Branchenvertretern befanden sich Anfang Juni 2020 rund 11,6 Prozent der Containerschiffe nicht im Einsatz; dies bedeutete einen neuen Höchstwert. Eine signifikante Abnahme der Anzahl aufliegender Containerschiffe ist kurzfristig nicht zu erwarten. Betroffen sind in hohem Maße Charterschiffe, da die Reedereien vorrangig ihre eigenen Schiffe einsetzen. Entsprechend bewegen sich die Charraten weiterhin auf niedrigem Niveau. Der vom Verband für Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. herausgegebene New ConTex lag am 16.06.2020 mit 309 Punkten rund 11 Punkte unter dem Wert vom 02.06.2020.¹¹

Auflieger

Nach Einschätzung von Branchenvertretern seien dennoch erste schwach positive Impulse zu verzeichnen. So habe sich die Nachfrage nach Transportkapazitäten jüngst tendenziell positiv entwickelt. Mit Blick auf die wichtigen weltweiten Containerlinien zeigen sich Branchenteilnehmer bezüglich der Auslastung der Schiffe in der zweiten Jahreshälfte verhalten optimistisch. In zunehmendem Maße wünschten sich Verlader wieder eine Ausweitung des Linienangebots, um mehr Flexibilität und kürzere Transportzeiten zu erreichen. Da die Ladungsmenge derzeit allerdings noch nicht in ausreichendem Maße gestiegen sei, um eine finanziell tragbare Ausweitung des Linienangebots zu begründen, hielten die großen internationalen Containerreedereien die Reduzierung ihres Angebots an Fahrten bislang jedoch weiterhin aufrecht. Leichte Erholungstendenzen in der internationalen Seeschifffahrt zeigten sich nach Angaben von Branchenvertretern daneben jüngst bei Beförderungen trockener Massengüter, beispielsweise von Eisenerzen. Ausweitungen der Produktionskapazitäten sowie der Bautätigkeiten in China wirkten sich ebenfalls positiv auf die Nachfrage nach Transportkapazitäten in der Seeschifffahrt aus.

Nachfrageentwicklung

Im Bereich der Passagierschifffahrt zeichneten sich jüngst gleichsam erste Erholungseffekte ab. An den deutschen Küsten verbesserte sich infolge der Wiederaufnahme des Inselverkehrs für Touristen die Auslastung der Fährschiffe. Branchenvertreter rechnen mit einer zunehmenden Normalisierung, sobald auch Tagesgäste wieder in der Breite aufgenommen werden dürfen. Allerdings seien die Beförderungsrückgänge in den Vormonaten gravierend gewesen und nach Einschätzung von Branchenvertretern im Jahresverlauf nicht mehr aufzuholen. Im Ostseeraum wurden internationale Passagierverkehre gleichsam wiederaufgenommen. In Abhängigkeit von den Relationen bestehen jedoch teilweise spezielle Einreiseregulungen, z.B. für Einreisende aus Schweden. Die Kreuzschifffahrt ist hingegen unverändert stark eingeschränkt.

Passagierschifffahrt

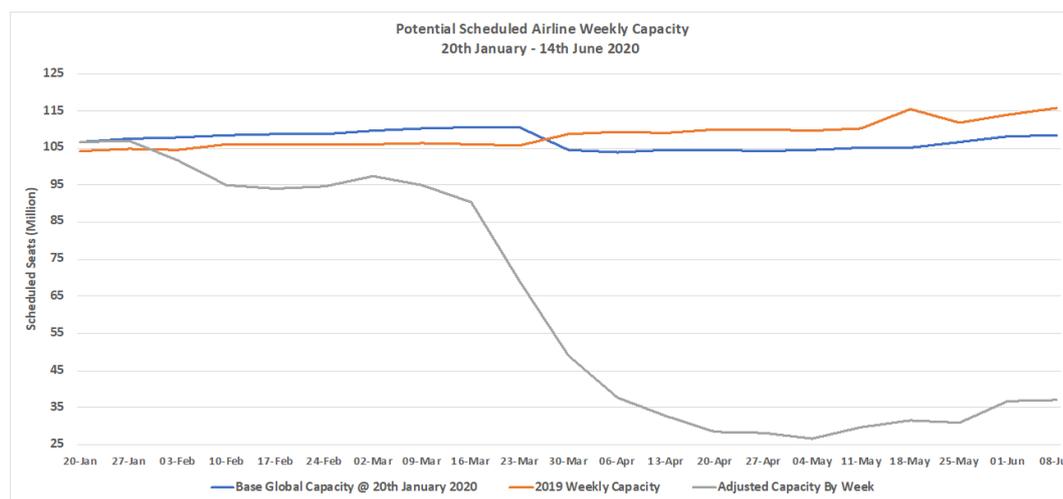
¹¹ Siehe hierzu und im Folgenden <https://www.vhbs.de/index.php?id=28>.

7 Luftverkehr

Flugverbindungen

Nach jüngsten Meldungen von OAG hat sich das weltweite Angebot von Linienflügen zum Stichtag 14. Juni 2020 effektiv um 16 % gegenüber den ursprünglichen Planungen reduziert. Hiervon betroffen sind Inlandsmärkte mit 10 % und der internationale Markt mit 27 %.¹² Den größten prozentualen Zuwachs hat dabei West-Europa mit 19,4 % während der größte Zuwachs an Sitzplätzen mit rd. 850.000 in Nord-Amerika zu verzeichnen ist.¹³

Sitzplatzplanungen der Unternehmen



Quelle: OAG

Region	20-Jan	25-May	01-Jun	08-Jun	% Change Week on Week	% Change V's 20th Jan
Asia : North East Asia	25,178,594	14,643,883	15,824,390	15,782,677	-0.3%	-37.3%
North America	22,642,901	5,567,574	6,481,246	7,338,565	13.2%	-67.6%
Asia : South East Asia	10,859,543	3,142,173	4,508,958	3,794,982	-15.8%	-65.1%
Europe: Western Europe	18,380,638	1,784,196	2,510,672	2,997,915	19.4%	-83.7%
Europe: Eastern/Central Europe	3,700,200	1,232,584	1,626,769	1,711,814	5.2%	-53.7%
MiddleEast	4,928,896	644,973	1,467,218	1,531,122	4.4%	-68.9%
Asia : South Asia	5,159,758	1,895,320	1,660,177	1,489,014	-10.3%	-71.1%
Latin America : Central America	2,437,343	312,797	702,085	702,687	0.1%	-71.2%
Southwest Pacific	2,835,574	425,905	437,048	459,579	5.2%	-83.8%
Latin America : Lower South America	4,033,676	377,261	313,284	311,143	-0.7%	-92.3%

Das Angebot an Linienflügen sank weltweit auf -62,6 % gegenüber dem Vorjahreswert (Vorwoche: -64,8 %). Betrachtet man den europäischen Markt, so lag das Angebot zu Beginn der 25. KW in Italien 86,4 % (Vorwoche: -91,3 %), in Spanien 89,8 % (Vorwoche: -93,9 %), in Deutschland 84,9 % (Vorwoche -88,8 %) und in Frankreich 85,0 % (Vorwoche: -90,0%) unter den entsprechenden Vorjahreszahlen.¹⁴

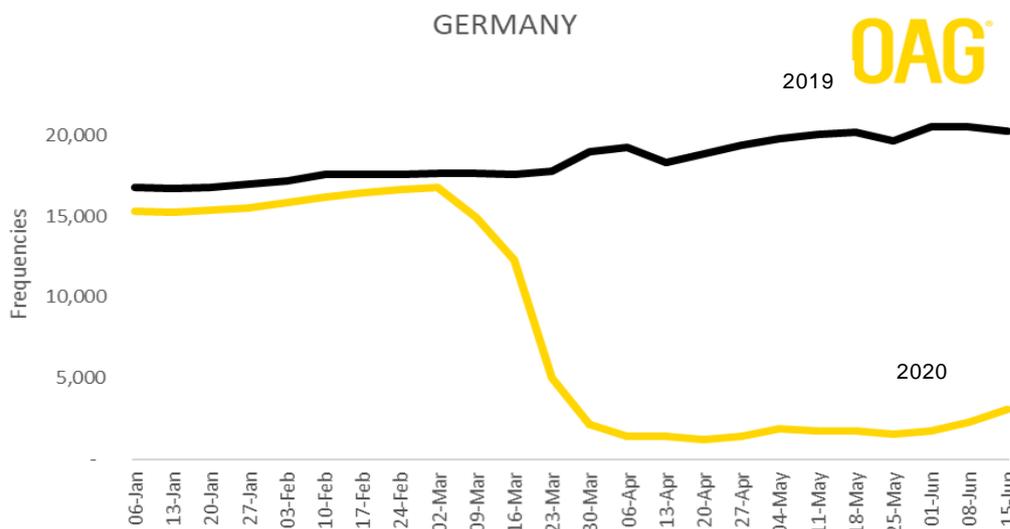
Angebot an Linienflügen

Nachstehendes Schaubild von OAG spiegelt den immer noch dramatischen Einbruch in Deutschland mit leichter Aufwärtstendenz ab 24. KW wider.

¹² Siehe OAG vom 03.06.2020, OAG– Mind The Gap: Are Airline Schedules Over-Optimistic, abgerufen am 08.06.2020.

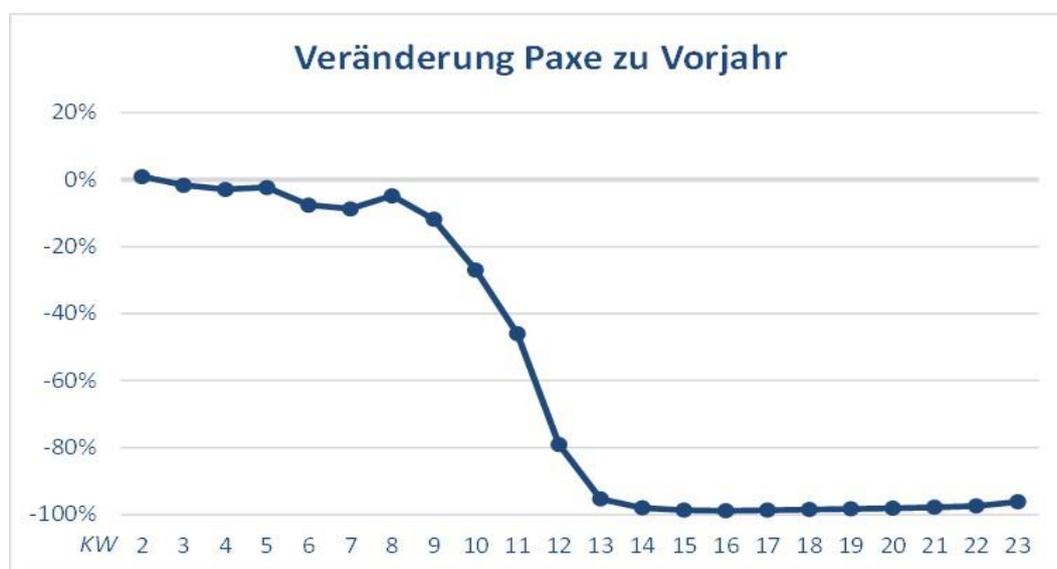
¹³ Siehe OAG vom 08.06.2020, OAG Coronavirus Update – Week Twenty One Look to the SouthWest For Capacity Growth, abgerufen am 09.06.2020.

¹⁴ Siehe OAG vom 16.06.2020, Scheduled Flight Change year-over-year, abgerufen am 16.06.2020.



Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst u.a. nachstehendes Schaubild über die Entwicklung des Passagierverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 23. Kalenderwoche 2020.

Flughäfen in Deutschland



Quelle: Flughafenverband ADV

Sommerliche Urlaubsziele kehren zurück auf den Flugplan ab Hamburg. Bis Ende Juni soll sich nach Angaben des Hamburger Flughafens die Zahl der angebotenen Destinationen auf über 40 erhöhen. So fliegt Eurowings neben innerdeutschen Zielen schon jetzt wieder Palma de Mallorca, Wien, London und Zürich an. Ende Juni sollen dann Urlaubsziele wie Thessaloniki, Ibiza und Sardinien hinzukommen. Salzburg, Catania, Faro sowie Rijeka und Split sollen ebenfalls wieder in den Flugplan aufgenommen werden. Condor hat ebenfalls angekündigt, ihren Sommerflugplan ab Juni sukzessive aufzunehmen. Zu den ersten Zielen sollen Palma de Mallorca, Lanzarote, Teneriffa, Zakyntos und Kreta gehören. Air France startet ab Anfang Juni wieder nach Paris, Wizzair nach Skopje und

Einzelmeldungen von Luftfahrtunternehmen

Varna. Corendon und SunExpress möchten Ende Juni wieder nach Antalya und Izmir starten, Turkish Airlines nach Istanbul und auch Ryanair kündigt an, wieder verschiedene spanische Ziele ab Hamburg anzufliiegen.¹⁵

Die skandinavische SAS hat angekündigt, ab Mitte Juni wieder mehrere Ziele in Deutschland anzufliiegen. So sollen ab dem 15. Juni 2020 von Kopenhagen aus tägliche Flüge (außer samstags) nach Düsseldorf, Hamburg und München starten. Stuttgart soll dienstags, donnerstags und sonntags bedient werden, Frankfurt ab dem 20. Juni 2020 sechsmal wöchentlich.¹⁶

TUIfly geht am 17. Juni 2020 nach dreimonatiger Zwangspause wieder an den Start. Jedoch hat die Krise deutliche Spuren hinterlassen. Rund 700 Stellen in Cockpit und Kabine sollen abgebaut werden. Die Flotte von derzeit 39 Flugzeugen soll um die Hälfte reduziert werden und nur noch von Hannover, Düsseldorf, Frankfurt und München aus starten. Die Standorte Bremen, Köln/Bonn und Münster/Osnabrück sollen geschlossen werden.¹⁷

Einen Tag nach dem Verbot der USA für alle Passagierflüge aus China ab dem 16. Juni 2020 erlaubt China ausländischen Airlines mehr Flüge ins Land. Die chinesische Luftfahrtbehörde verfügte, dass ausländische Airlines jetzt pro Verbindung maximal zweimal pro Woche ein Ziel in China anfliegen dürfen. Jedoch gelten weiterhin starke Beschränkungen, um eine Einschleppung des Corona-Virus zu verhindern. So müssen Passagiere vorher drei Wochen in Folge einen negativen Corona-Test vorweisen können. Sollte dennoch die Zahl der positiven Corona-Fälle nach der Landung fünf erreichen, müssen die Flüge für eine Woche ausgesetzt werden. Bei zehn Fällen dauert die Aussetzung der Flüge sogar vier Wochen.¹⁸

Der Flughafen Frankfurt vermeldet für Mai 2020 weiterhin ein Passagieraufkommen auf historisch niedrigem Niveau. Insgesamt zählte der Flughafen 272.826 Passagiere. Dies bedeutete einen Rückgang gegenüber dem Vorjahresmonat um 95,6 %. Kumuliert über die ersten fünf Monate des Jahres beträgt der Rückgang 57,2 %.¹⁹ Die Zahlen für die 23. KW 2020 sind gegenüber dem Vorjahr auf sehr niedrigem Stand. Mit 111.823 Passagie-

Flughafen Frankfurt

¹⁵ Siehe Pressemitteilung Flughafen Hamburg vom 04.06.2020, Sommerliche Urlaubsziele kehren zurück auf den Flugplan, abgerufen am 08.06.2020.

¹⁶ Siehe aero.de vom 05.06.2020, SAS fliegt bald wieder nach Deutschland, abgerufen am 08.06.2020.

¹⁷ Siehe aerobuzz.de vom 06.06.2020, TUIfly fliegt ab 17. Juni wieder und halbiert die Flotte, abgerufen am 08.06.2020.

¹⁸ Siehe aero.de vom 04.06.2020, China lockert die Beschränkungen für Flüge aus dem Ausland, abgerufen am 08.06.2020.

¹⁹ Siehe Pressemitteilung Fraport vom 15.06.2020, Fraport Verkehrszahlen im Mai 2020: Passagieraufkommen weiter auf historisch niedrigem Niveau, abgerufen am 16.06.2020.

ren liegt man derzeit 92,4 % unter dem Niveau der 23. KW 2019.²⁰ Bayerns zweitgrößter Flughafen in Nürnberg rechnet, bedingt durch die Corona-Krise und strukturelle Probleme, für das laufende Jahr mit 50 % weniger Passagieren.²¹

Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst nachstehendes Schaubild über die Entwicklung des Frachtverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 23. Kalenderwoche 2020. Nachdem in der KW 22 der Rückgang bei der Luftfracht in Deutschland im Vergleich zur Vorjahreswoche 5,3 % betrug, lag er in der KW 23 bei 8,3 %.²²

Luftfracht in
Deutschland und
am Flughafen
Frankfurt



Am Flughafen Frankfurt verzeichnet der Air Cargo Verkehr im Mai einen Rückgang von 13,6 % auf rund 160.500 Tonnen. Aufgrund der wirtschaftlichen Auswirkungen der Coronakrise war die Nachfrage nach „klassischen“ Luftfrachtgütern schwach und es fehlten Luftfrachtkapazitäten. Im Vergleich zum April schwächte sich der prozentuale Rückgang im Mai ab. Der Cargoverkehr entwickelte sich damit ähnlich wie andere Frühindikatoren, z. B. die Industrieproduktion in der Euro-Zone bzw. in Deutschland.²³

Die Nachfrage im globalen Luftfrachtmarkt ist im April im Vergleich zum Vorjahresmonat um 27,7 Prozent gesunken. Das teilt der internationale Airline-Dachverband IATA mit Sitz in Kanada mit. Dabei handelt es sich dem Verband zufolge um den stärksten jemals verzeichneten Rückgang. Allerdings führte dies nicht zu freien Kapazitäten, so IATA. Im

IATA

²⁰ Siehe Pressemitteilung Fraport vom 09.06.2020, Flughafen Frankfurt: Verkehrszahlen KW 23 (01. – 07. Juni 2020), abgerufen am 11.06.2020.

²¹ Siehe aero.de vom 15.06.2020, Nürnberg rechnet mit 50 Prozent weniger Passagieren, abgerufen am 16.06.2020.

²² Siehe adv.aero vom 08.06.2020, Wöchentliche Verkehrszahlen, abgerufen am 15.06.2020.

²³ Fraport.de vom 15.06.2020, Monatsbericht Mai 2020, abgerufen am 15.06.2020.

gleichen Zeitraum seien die Kapazitäten um 42 Prozent gesunken, da der Passagierbetrieb, der auch Fracht befördere, stark eingeschränkt sei.²⁴

Für das kommende Jahr rechnet die IATA damit, dass Passagiere nach Corona auch 2021 noch nicht zu ihren alten Fluggewohnheiten zurückkehren. Die dortigen Analysten rechnen damit, dass die Personenkilometer im kommenden Jahr noch 29 % unter dem Niveau von 2019 liegen werden. Diese Berechnungen beruhen auf der Annahme, dass keine große zweite Welle von Corona-Infektionen und damit verbundene Reiserestriktionen auf die Welt zukomme.²⁵

²⁴ Siehe IATA.org vom 01.06.2020, Air Cargo Capacity Crunch: Demand Plummets but Capacity Disappears Even Faster, abgerufen am 15.06.2020.

²⁵ Siehe aero.de vom 09.06.2020, IATA rechnet auch 2021 mit schwachen Passagierzahlen, abgerufen am 11.06.2020.

8 Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG)²⁶

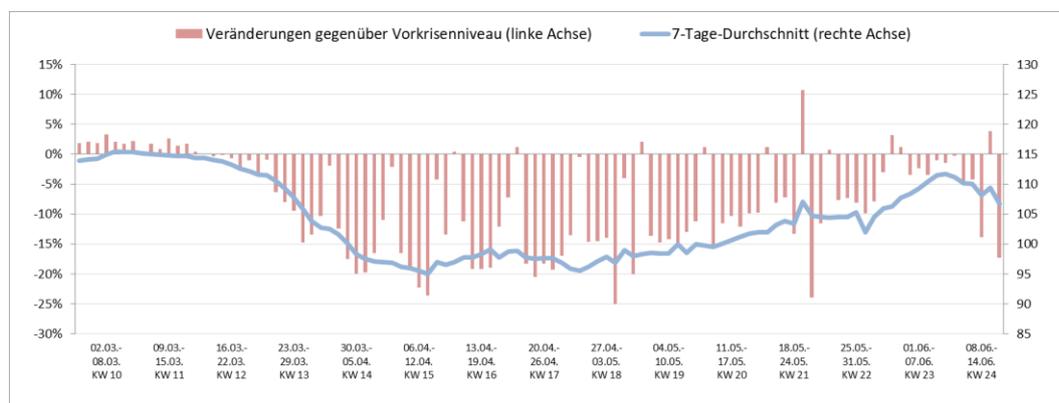
Wocheninformation KW 24 – 17.06.2020

Vorbemerkung

Der Lkw-Mautfahrleistungsindex zeichnet die Entwicklung des mautpflichtigen Straßengüterverkehrs nach und kann Auswirkungen der Corona-Krise auf den Straßengüterverkehr und im weiteren Sinne die Konjunktur aufzeigen. Seit Mitte März 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. Dies kann mit den Lockerungen der Fahrverbote an Sonn- und Feiertagen begründet werden. Ab Anfang Juni wurden diese Lockerungen in einzelnen Bundesländern wieder aufgehoben.

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. Nach einer stetigen Erholung in den Vorwochen, weist der 7-Tage-Durchschnitt in der Kalenderwoche 24 wieder eine leichte sinkende Tendenz auf und verbleibt weiterhin unter dem Niveau vor der Krise.



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. Während sich die Rückgänge bis zum 07.06.2020 stetig verkleinern und nahezu das Vorkrisenniveau

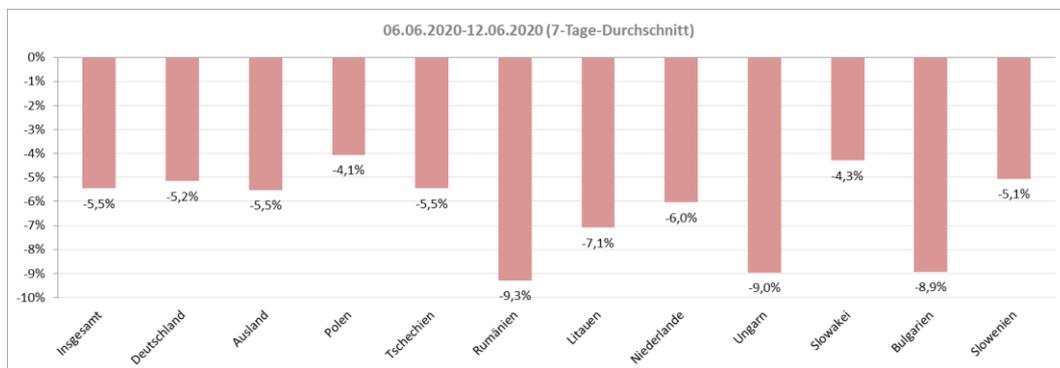
²⁶ Originalwerte durch BAG. Bereinigungsverfahren durch Deutsche Bundesbank. Veröffentlichung durch StBA.

erreichen, fallen die Rückgänge am aktuellen Rand (-17,3 % bis -4,2 %) mit Ausnahme des Feiertags (Fronleichnam; +3,9 %) wieder stärker aus. Inwiefern es sich hierbei um Sondereffekte bzw. Verschiebungen aufgrund der weiterhin in den meisten Bundesländern bestehenden Lockerungen der Fahrverbote an Sonn- und Feiertagen handelt, ist derzeit unklar. Im Durchschnitt liegt der Indexwert an den letzten sieben betrachteten Tagen rund 5,5 % unter dem Vorkrisenniveau.



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. Mit der beobachteten Erholung in den Vorwochen scheinen sich die Unterschiede in der Entwicklung zwischen den Fahrleistungen deutscher und ausländischer Lkw wieder anzugleichen. Im aktuellen Betrachtungszeitraum (06.06.-12.06.2020) liegen die Rückgänge bei den deutschen Lkw (-5,2 %) und den ausländischen Lkw (-5,5 %) auf einem vergleichbaren Niveau. Unterschiede zwischen einzelnen ausländischen Herkunftsländern bleiben hingegen bestehen.



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 Internets eiten 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 Kurzarbeit²⁷ 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 ¹
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

¹ Vorläufige Daten.

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

²⁷ 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 offenen 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	Arbeitslose			Arbeitsuchende ¹⁾			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 Eisenbahnverkehrsbeutr.	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 Schiffsverkehrsbeutr.	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. Verkehrsbeutr.	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	Schiffahrtskaufleute	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

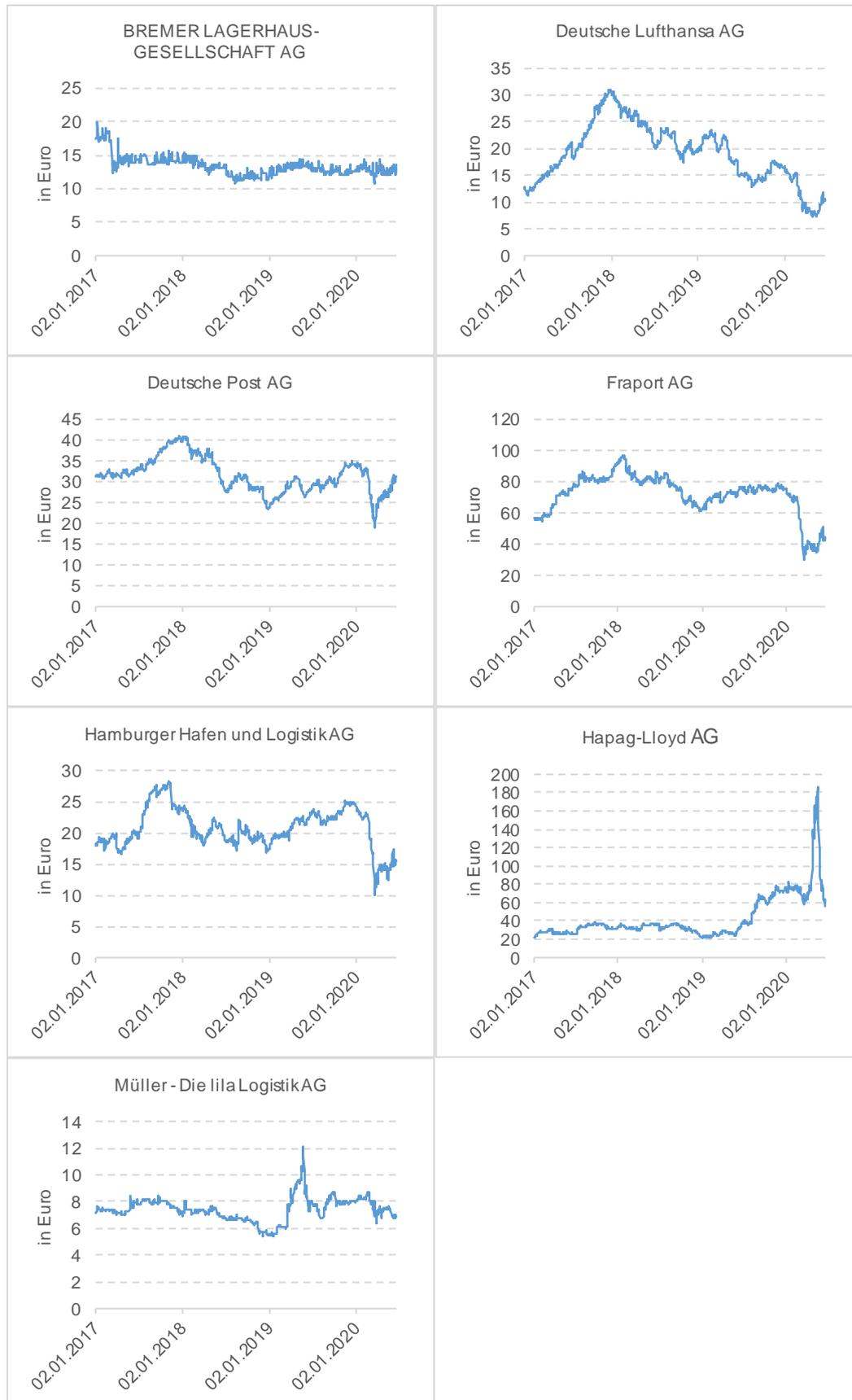
1) Arbeitsuchende sind arbeitslose Arbeitsuchende und nicht-arbeitslose Arbeitsuchende.
Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

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 ¹⁾			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
Internet: www.bag.bund.de

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

Stand des Berichtes: 19. 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
