



Bundesaamt  
für Güterverkehr

# Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt

- Wochenbericht KW 27 / 2020

## Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung.....	3
1	Einleitung.....	6
2	Straßengüterverkehr.....	7
3	Schienengüterverkehr.....	14
4	Kombinierter Verkehr.....	15
5	Binnenschifffahrt .....	16
6	Seeverkehr .....	19
7	Luftverkehr.....	21
8	Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG).....	26
9	Arbeitsmarktsituation.....	30
10	Aktienkursentwicklung ausgewählter deutscher Unternehmen.....	34

## 0 Zusammenfassung

Der Bericht beschreibt aktuelle Auswirkungen der Corona-Krise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt. Er berücksichtigt Erkenntnisse und Informationen, die bis zum 02.07.2020 vorlagen.<sup>1</sup> Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Bereich des Straßengüterverkehrs registrieren befragte Unternehmen eine leichte Erholung der in- und ausländischen Nachfrage nach Beförderungsleistungen. Vor allem Befragte mit Kunden aus verschiedenen Branchen sprechen vermehrt von einer leicht positiven Entwicklung ihrer Auftragslage. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum verzeichnen allerdings nach wie vor viele Befragte geringere Auftragsvolumina. Straßengüterverkehr
- Die Geschäftsaussichten bewerten viele befragte Unternehmen zurückhaltend. Angekündigte Werksferien, beispielsweise in der Automobilindustrie, die zeitlich begrenzten staatlichen Hilfeleistungen sowie die Gefahr einer möglichen zweiten Infektionswelle trüben nach wie vor die Geschäftserwartungen vieler Befragten.
- Im KEP-Bereich registrieren Befragte anhaltend hohe Sendungsvolumina im B2C-Bereich, vor allem im E-Commerce. Im B2B-Bereich verzeichnen befragte KEP-Unternehmen nach wie vor niedrige Sendungsvolumina. Im internationalen Paketversand gelten zum Teil weiterhin länderspezifische Einschränkungen. Zuletzt wurden Beschränkungen in einigen afrikanischen Ländern aufgehoben.
- Der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex weist weiterhin Rückgänge gegenüber dem Vorkrisenniveau auf. Insgesamt lag der bereinigte Indexwert im jüngsten Betrachtungszeitraum (20. bis 26.06.2020) im Durchschnitt rund 3,5 % unterhalb des Vorkrisenniveaus (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020). Im Vergleich zu den beiden Vorwochen stellte dies eine leichte Verbesserung dar. Dabei fiel der Rückgang bei deutschen Lkw im 7-Tage-Durchschnitt mit 2,9 Prozent geringer aus als bei gebietsfremden Lkw mit 4,3 Prozent.
- Im Schienengüterverkehr berichteten Unternehmen fallweise von einer gewissen Erholung der Verkehrsnachfrage. Dennoch bleiben die Beförderungsmengen im Schienengüterverkehr nach Erkenntnissen des Bundesamtes insgesamt – auf Unternehmensebene zum Teil deutlich – hinter dem Vorkrisenniveau zurück. Ein Gutteil der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland bewertet die eigene Auftrags-, Umsatz-, Ertrags- und Liquiditätssituation derzeit eher schlecht. Angesichts eines Kapazitätsüberangebots im Güterverkehr hat die intra- und intermodale Wettbewerbsintensität an Schärfe gewonnen. Schienengüterverkehr
- Wesentliche betriebliche Einschränkungen der Terminals des Kombinierten Verkehrs in Deutschland sind dem Bundesamt weiterhin nicht bekannt. Nach wie vor wird von einer insgesamt deutlich geringeren, fallweise jedoch wieder anstei- Kombinierter Verkehr

---

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

genden Nachfrage berichtet. Auf fast allen Verbindungen des Kombinierten Verkehrs sind freie Kapazitäten vorhanden.

- In der Binnenschifffahrt ist die Transportnachfrage weiterhin gering. Produktionsrückgänge in der Stahl- und Automobilindustrie, eine schwache Nachfrage nach Mineralöl- und chemischen Erzeugnissen sowie geringere Im- und Exporte belasten die Auftragslage, insbesondere im Seehafen-Hinterlandverkehr. Hinzu kommen saisonale Auftragsrückgänge. Aufgrund der schlechten Auftragslage im Rheingebiet nehmen Warte- und Liegezeiten sowie Leerfahrten zu, vor allem freie Partikuliere gelangen nur schwer an Aufträge, teilweise kommt es zu Ausweichreaktionen in andere Wasserstraßengebiete. Binnenschifffahrt
- Der Preisdruck am Markt bleibt damit weiterhin hoch. Binnenschiffsunternehmen berichteten zuletzt von deutlichen Preisnachlässen beim Abschluss neuer Verträge. Aufgrund der niedrigen Transportmengen und Frachtraten haben insbesondere viele Partikuliere in zunehmendem Maße Schwierigkeiten mit der Aufrechterhaltung ihrer Liquidität. Insolvenzen seien daher nach Auffassung von Marktteilnehmern nicht auszuschließen. Kritisch betrachtet wird in diesem Zusammenhang der zunehmende Verdrängungswettbewerb zwischen Bahn und Binnenschiff bei binnenschiffsaffinen Massengütern, in dem die Binnenschifffahrt preislich oftmals unterlegen sei – nicht nur, aber auch aufgrund staatlicher finanzieller Unterstützungsmaßnahmen für den Schienengüterverkehr.
- In der internationalen Seeschifffahrt zeigte sich in einzelnen Segmenten jüngst eine gewisse Belebung der Nachfrage nach Transportkapazitäten, allerdings ging diese nur teilweise mit einem Anstieg des Frachtratenniveaus einher. Nach wie vor befindet sich ein hoher Anteil von Containerschiffen nicht im Einsatz. Große Probleme bereitet vielerorts weiterhin der Crew-Wechsel. Mit der Wiederaufnahme des Inselverkehrs an den deutschen Küsten für Touristen steigt dort die Auslastung der Fährschiffe. Die Situation in der Kreuzschifffahrt bleibt hingegen äußerst angespannt. Seeverkehr
- Sowohl in Deutschland als auch in Europa insgesamt ist eine langsame Erholung des Sitzplatzangebots sichtbar. Dennoch bewegt sich das Angebot an Linienflügen in vielen Ländern Europas weiterhin auf sehr niedrigem Niveau. Das Gesamtaufkommen der Luftfracht in Deutschland lag zuletzt weniger als 10 Prozent unter dem Vorjahresniveau. 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 Juni 2020 erneut deutlich unter den Vormonatswerten. Die höchste Anzahl der Anzeigen stammte im Juni 2020 wie in den Vormonaten aus der Wirtschaftsabteilung „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“, die höchste Anzahl Betroffener 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 Juni 2020 im Vergleich zum Juni 2019 um rund 42,1 Prozent, im Vergleich zum Vormonat um knapp 3,0 Prozent; in der Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ stieg sie im Vergleich zum Juni 2019 um rund 37,0 Prozent, im Vergleich zum Mai 2020 um knapp 0,8 Prozent. Unter zusätzlicher Berücksichtigung der in diesen Zahlen nicht enthaltenen Helfer stieg die Gesamtzahl im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 31,7 Prozent, im Vergleich zum Vormonat um rund 1,7 Prozent. Die Anzahl der gemeldeten offenen Stellen ging in der erstgenannten Berufshauptgruppe im Vorjahresvergleich um rund 29,2 Prozent zurück, in der letztgenannten Berufshauptgruppe um rund 37,8 Prozent.
- Arbeitslose, offene Stellen

## 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 02.07.2020 vorliegen.

## 2 Straßengüterverkehr

Befragte Güterkraftverkehrsunternehmen berichten von einer langsamen Erholung in vielen Bereichen des Straßengüterverkehrs. Vor allem befragte Unternehmen, die weitestgehend Kunden aus verschiedenen Branchen bedienen, sprechen vermehrt von einer leicht positiven Entwicklung ihrer Auftragslage. Tendenzielle Verbesserungen zeichneten sich zudem im grenzüberschreitenden Verkehr ab. Internationale Auftraggeber, beispielsweise aus Spanien, Italien und Frankreich, die aufgrund einer hohen Betroffenheit von der Corona-Krise ihre Aufträge zwischenzeitlich gänzlich zurückgezogen hatten, würden allmählich wieder Beförderungsleistungen nachfragen. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum verzeichnen allerdings nach wie vor viele Befragte geringere Auftragsvolumina. Beispielsweise liefen in der Automobilindustrie derzeit noch viele Produktionsstätten in einem reduzierten Schichtbetrieb; infolgedessen bewegten sich Ladungsmengen weiterhin auf einem niedrigeren Niveau. Zudem befürchten befragte Unternehmen mit Kunden aus der Automobilindustrie einen erneuten Auftragsrückgang im Spätsommer aufgrund von angekündigten Werksferien. Insgesamt beurteilen viele Befragte ihre Geschäftsaussichten sehr zurückhaltend, vor allem aufgrund aktueller Presseberichte über punktuell hohe Corona-Fallzahlen in einzelnen Regionen und der Sorge vor einer möglichen zweiten Infektionswelle. Einige Befragte erwarten eine erneute Verschlechterung nach Auslaufen der staatlichen Hilfeleistungen, worunter viele Kunden aus der verladenden Wirtschaft leiden könnten.

Aktuelle Lagebeschreibung

In der KEP-Branche verzeichnen befragte Unternehmen anhalten hohe Anzahlen an Paketsendungen im B2C-Bereich, insbesondere im E-Commerce. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden in den Kalenderwochen 25 und 26 rund 37 % bzw. rund 31 % höhere Online-Transaktionen als in den entsprechenden Vorjahreswochen registriert.<sup>2</sup> In den Kalenderwochen 23 und 24 lagen die jährlichen Veränderungsrate der Online-Transaktionen mit rund 43 % bzw. rund 39 % noch etwas höher. Im Gegensatz dazu verzeichnen befragte KEP-Unternehmen nach wie vor niedrige Sendungsvolumina im B2B-Bereich. Dies wurde mit einem aktuell geringen Bedarf der gewerblichen Kunden an Express- und Sonderfahrten, die in der Regel einen wesentlichen Anteil der B2B-Paketmengen darstellen, begründet. Nach Angaben der Deutschen Post DHL Group gelten im internationalen Versandhandel nach wie vor länderspezifische Einschränkungen.

KEP-Branche

---

<sup>2</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/EXDAT/Datensaetze/kredite-onlinetransaktionen.html>, Link zuletzt aufgerufen am 18.06.2020.

gen.<sup>3</sup> Von insgesamt 250 ausgewiesenen Ländern bzw. Regionen ist aktuell der Versand von Päckchen, Warenpost- und Paketsendungen in 149 Fällen uneingeschränkt, in 27 Fällen nur eingeschränkt und in 74 Fällen grundsätzlich nicht möglich. Zuletzt wurden Beschränkungen in vielen afrikanischen Zielländern aufgehoben, so dass Briefe, Päckchen, Warenpost- und Paketsendungen fortan uneingeschränkt versandt werden können. In Europa ist aktuell der Versand uneingeschränkt in nahezu allen Ländern möglich. Lediglich in Italien gelten weiterhin die Beschränkungen in Bezug auf ein begrenztes Maximalmaß bzw. -gewicht.

Trotz der aktuell langsamen Erholung registrierten viele befragte Transportunternehmen zuletzt tendenziell niedrigere Ladungsmengen je Kundenauftrag. Nicht selten verzeichnen Gesprächspartner des Bundesamts selbst bei festen Routen geringere Auslastungsgrade der Fahrzeugkapazitäten. Insbesondere befragte Unternehmen aus dem Bereich der Teilladungen müssen durch die gesunkenen Ladungsmengen nach eigenen Aussagen deutlich mehr Ladestellen anvisieren. Seit einigen Wochen registrieren befragte Unternehmen im Stückgutsegment eine tendenzielle Zunahme an Sendungen im Privatkundenbereich, während das Aufkommen gewerblicher Sendungen nach wie vor stark eingeschränkt sei. Eine Zunahme privater zulasten gewerblicher Stückgutsendungen ginge in der Regel mit einem erhöhten Aufwand bei der Zustellung einher. Den entstehenden Mehraufwand könnten Befragte in der Regel nicht an Kunden weiterreichen. Die Zahlungsmoral von Auftraggebern bewerten Unternehmen im Rahmen der Befragung sehr unterschiedlich. Einige Gesprächspartner pflegen feste Kundenbeziehungen, bei denen Zahlungseingänge üblicherweise fristgerecht und ohne gesonderten Anforderungen zu Preisminderungen eingingen. Andere Befragte berichten aktuell von einer desaströsen Zahlungsmoral, vor allem bei großen Auftraggebern. Zahlungsziele würden verlängert, teilweise sogar mehrfach überzogen und Mahnungen ignoriert. Die Gesprächspartner des Bundesamtes berichten nach wie vor, dass Entgelte weiterhin unter Druck stünden, der Wettbewerb aktuell deutlich erhöht sei und teilweise erhebliche finanzielle Einbußen verzeichnet würden. Viele Befragte wünschten sich eine deutlich höhere Präsenz der Kontrollorgane im Straßengüterverkehr.

Aktuelle  
Herausforderungen

Nach wie vor berichten befragte Transportunternehmer von Schwierigkeiten bei Behördenkontakten. Nach Unternehmensaussagen habe sich insbesondere bei vielen Zulassungsstellen ein Rückstau gebildet; Termine seien nur mit einer gewissen Vorlaufzeit zu vereinbaren. Längere Wartezeiten würden zudem regional bei einigen Führerscheinstellen und Arbeitsämtern sowie stellenweise bei Genehmigungsverfahren für Spezialtransporten registriert. Die zuletzt beschlossenen uneinheitlichen Regelungen der Bundesländer über Sonn- und Feiertagsfahrverbote führten bei einigen Befragten zu großen büro-

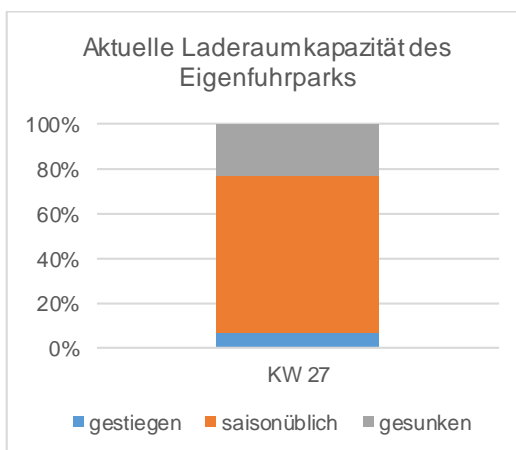
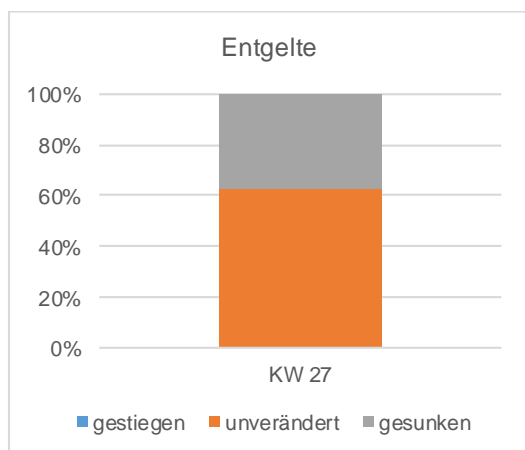
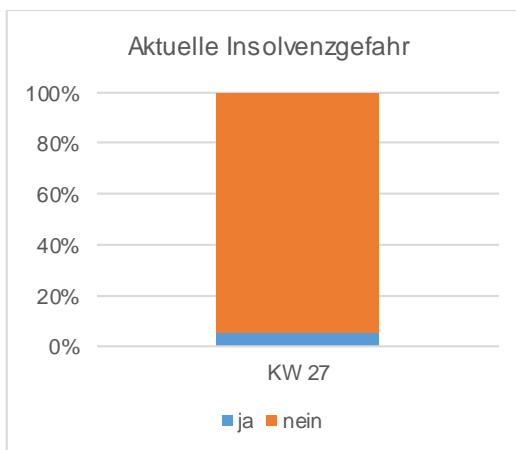
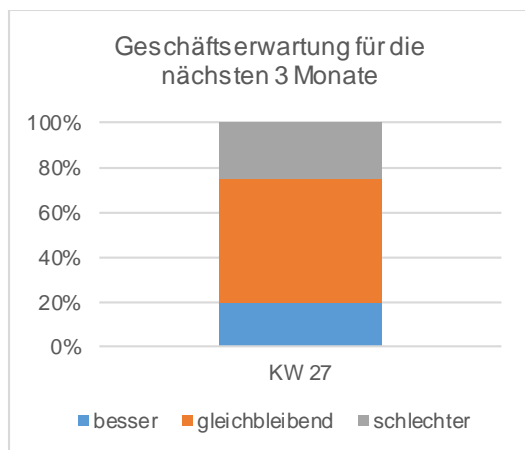
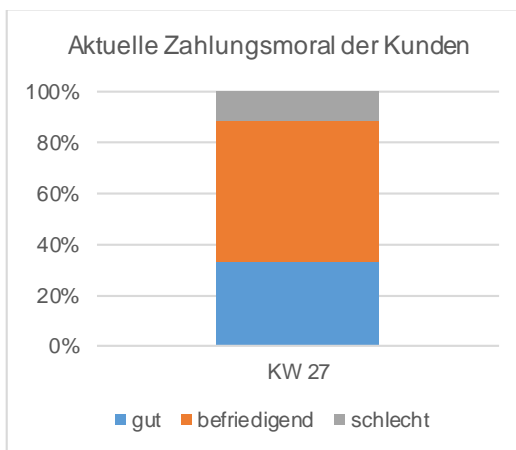
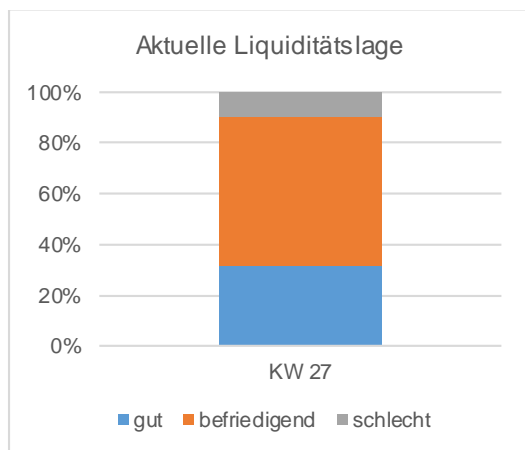
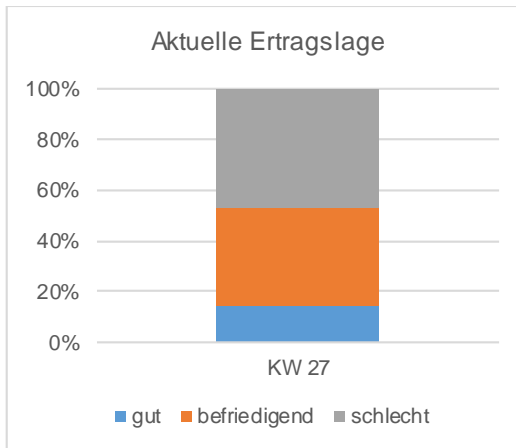
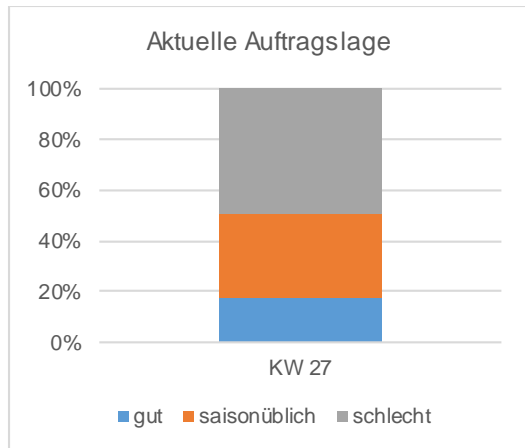
Themen von aktueller  
Bedeutung

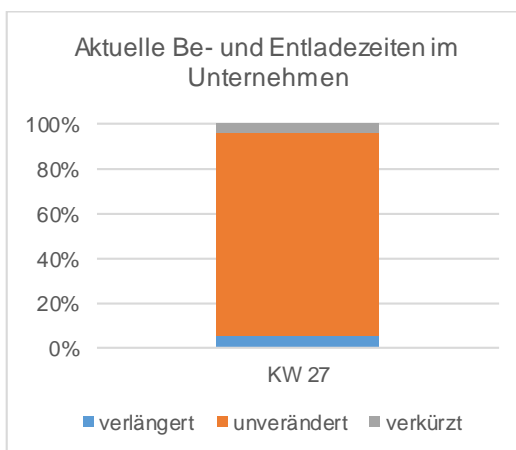
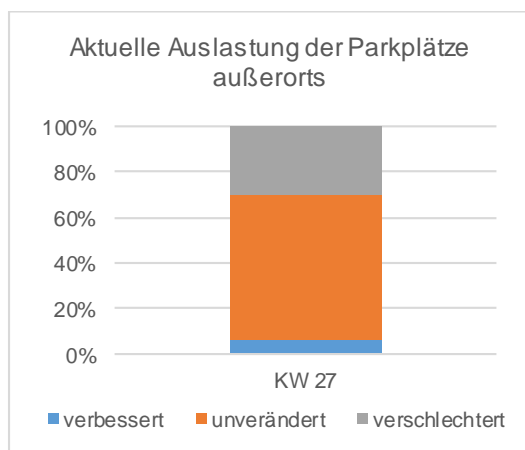
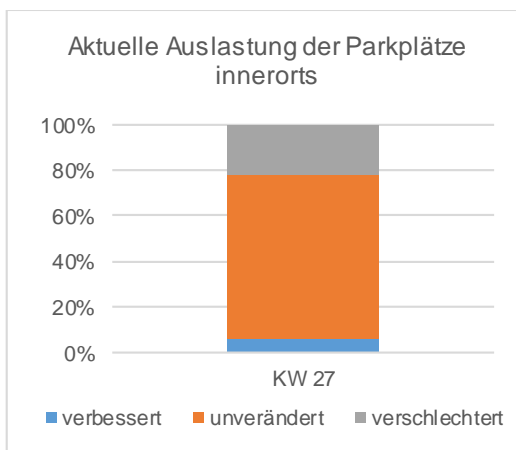
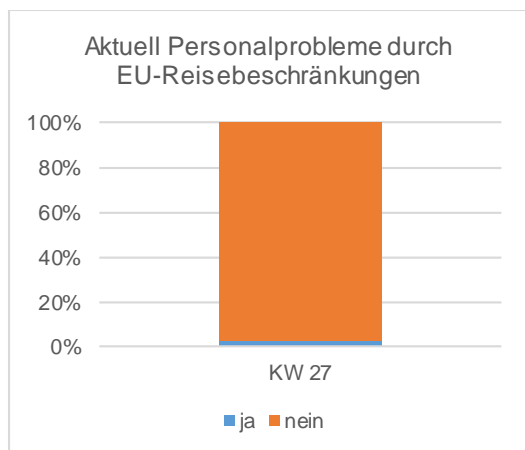
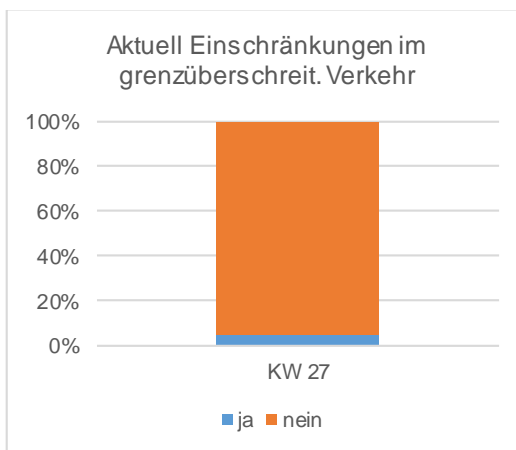
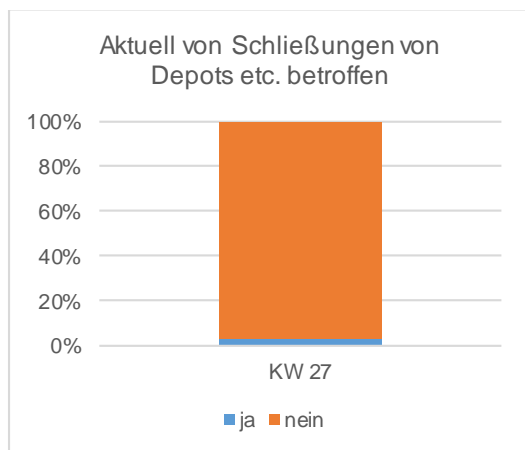
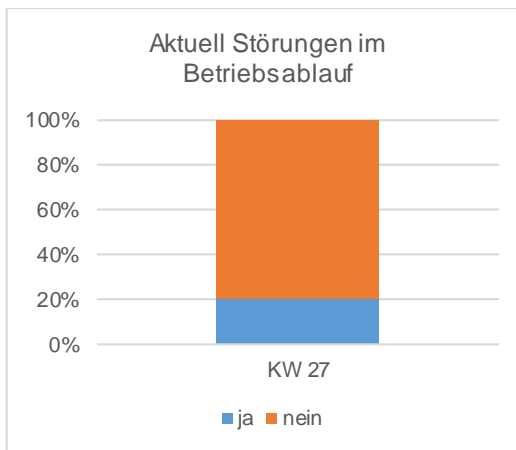
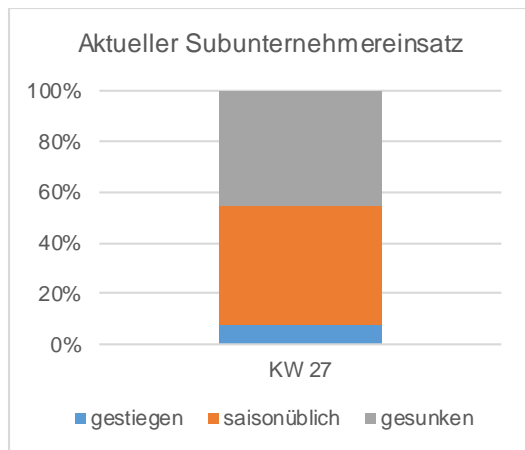
---

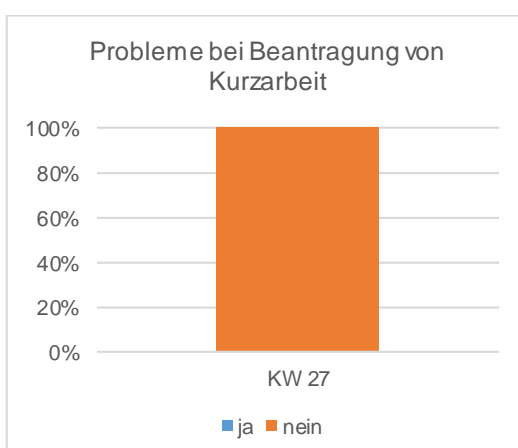
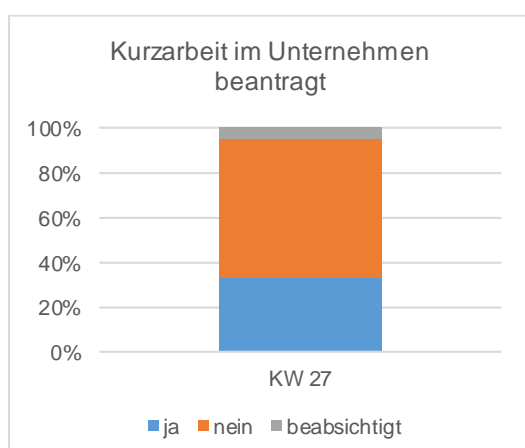
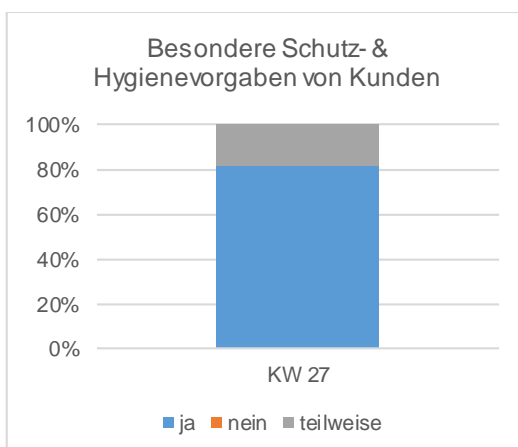
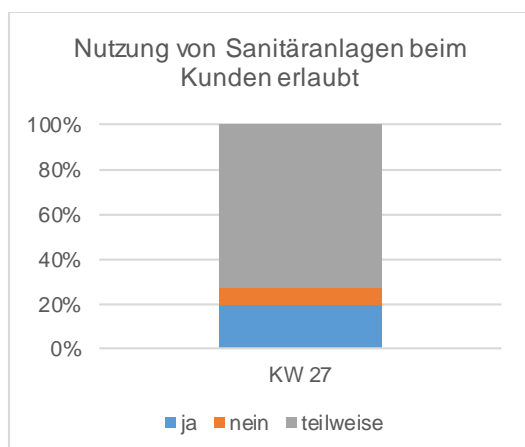
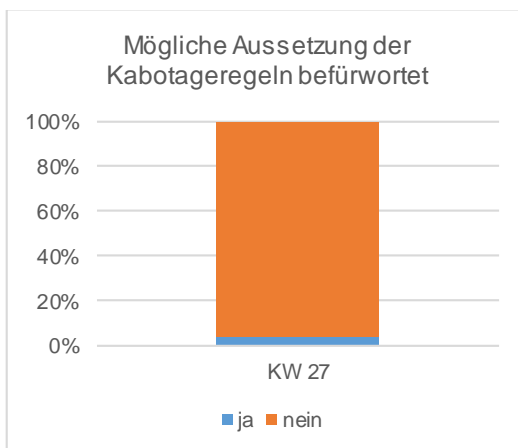
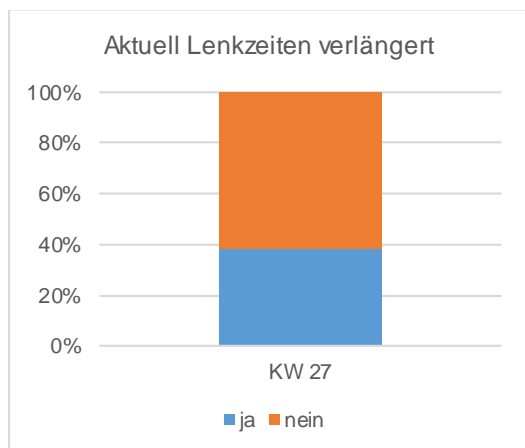
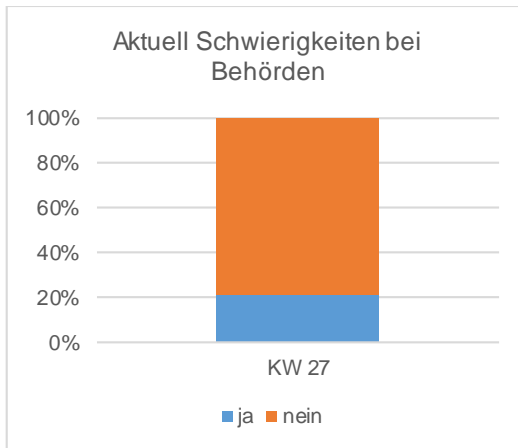
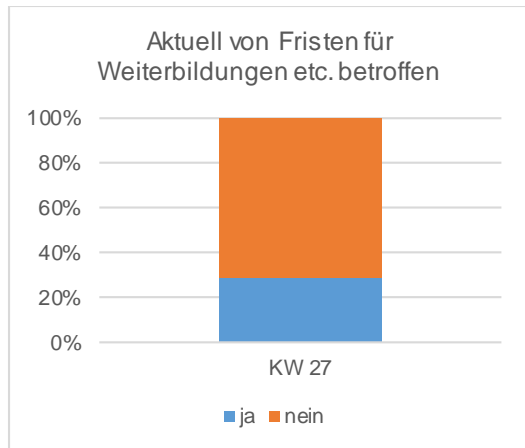
<sup>3</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Post DHL Group: Aktuelle Hinweise zum Coronavirus – Auswirkungen auf Versand und Zustellung durch Deutsche Post DHL, unter: <https://www.dhl.de/de/privatkunden/kampagnenseiten/coronavirus.html>, zuletzt aufgerufen am 02.07.2020.

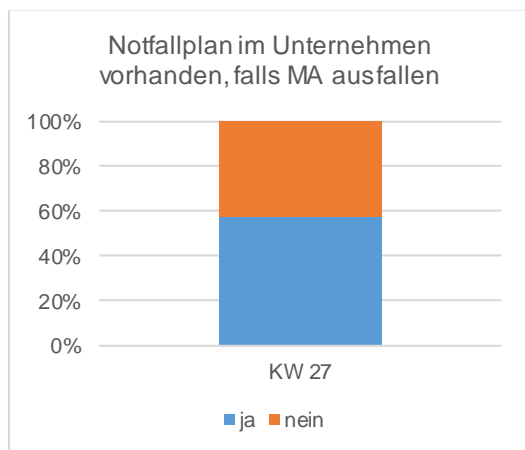
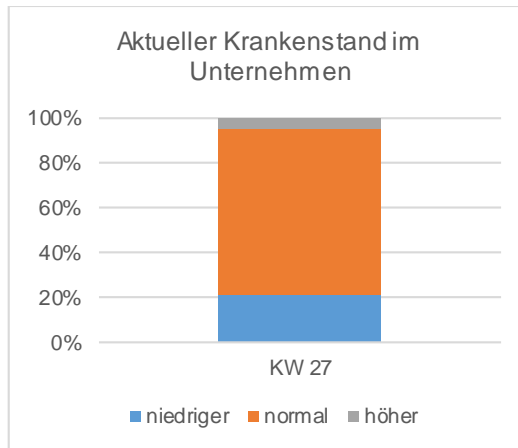
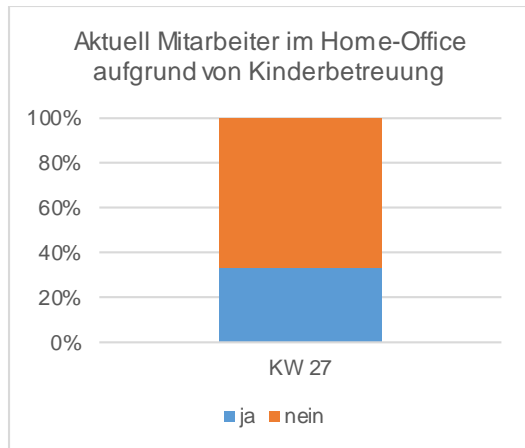


kratischen und organisationalen Hürden. Insbesondere bei Systemverkehren seien uneinheitliche Fahrverbotsregelungen eine große Herausforderung. Störungen im Betriebsablauf träten nach Angaben der Befragten weitestgehend nicht mehr auf. In einigen Fällen würden weiterhin verlängerte Wartezeiten an den Be- und Entladestellen moniert. Nach Information des Bundesamts sei die stete Überwachung auf die Einhaltung von Schutz- und Hygienemaßnahmen bei einigen Befragten zunehmend schwieriger. Teilweise würden Beschäftigte an den Ladestellen nachlässiger mit Vorschriften zum Infektionsschutz umgehen. Befragte befürchten in diesem Zusammenhang mögliche Infektionen im eigenen Unternehmen.









### 3 Schienengüterverkehr

In Marktgesprächen mit dem Bundesamt berichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen zuletzt fallweise von einer gewissen Erholung der Verkehrsnachfrage. Vereinzelt wurde beispielsweise von einer Zunahme von Mineralöl- und Fahrzeugtransporten und hiermit einhergehenden Angebotsausweitungen berichtet. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes bleiben die Beförderungsmengen im Schienengüterverkehr insgesamt jedoch weiter hinter dem Vorkrisenniveau zurück. Das Ausmaß der Betroffenheit ist dabei auf Ebene der Unternehmen sehr unterschiedlich. DB Cargo weist darauf hin, dass die Corona-Auswirkungen bei DB Cargo auch im Mai 2020 im Vergleich zum Vorjahresmonat immer noch deutlich zu spüren waren. Nach wie vor kommt es bei Eisenbahnverkehrsunternehmen zu Angebotsreduzierungen bzw. Zugausfällen; betriebsbedingte Ausfälle wurden weiterhin nicht bekannt. Nach Informationen des Bundesamtes stehen freie Kapazitäten im Schienengüterverkehr zur Verfügung, die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen kurzfristig bereitgestellt werden könnten. Angesichts des Kapazitätsüberangebots im Schienengüterverkehr hat die intra- und intermodale Wettbewerbsintensität an Schärfe gewonnen. Sowohl im Verhältnis zwischen den Eisenbahnen als auch zur Binnenschifffahrt werde dieser Wettbewerb nach Angaben von Marktteilnehmern vor allem über den Preis geführt. Gleichzeitig erwächst den Eisenbahnverkehrsunternehmen aktuell ein hoher Wettbewerbs- und Preisdruck seitens des Straßengüterverkehrs.

Aktuelle  
Lagebeschreibung

Ein Gutteil der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland bewertet die eigene Auftrags-, Umsatz-, Ertrags- und Liquiditätssituation derzeit eher schlecht. Im Unternehmensfokus stehen mithin Maßnahmen zu deren Sicherung bzw. Verbesserung, nicht zuletzt Kostensenkungsmaßnahmen. Verkehrsverlagerungen auf die Straße, die teilweise auf geringeren Auftragsvolumina beruhen, verschärfen nach Angaben von Marktteilnehmern die wirtschaftliche Situation und den Handlungsdruck einiger Eisenbahnverkehrsunternehmen zusätzlich. Die Insolvenzgefahr für das eigene Unternehmen wird von befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen derzeit in der Regel dennoch als gering eingeschätzt.

#### 4 Kombiniertes Verkehr

Wesentliche betriebliche Einschränkungen der Terminals des Kombinierten Verkehrs in Deutschland sind dem Bundesamt weiterhin 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.<sup>4,5,6</sup> Örtlich gibt es dabei von den Regelöffnungszeiten abweichende Sonderöffnungszeiten. Die in den KV-Terminals umgesetzten Gesundheitsschutzmaßnahmen 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 nach wie vor von einer insgesamt deutlich geringeren, fallweise jedoch wieder ansteigenden Nachfrage infolge der stufenweisen Lockerungen der Corona-Maßnahmen. Nach Informationen des Bundesamtes bestehen derzeit auf fast allen Verbindungen des Kombinierten Verkehrs freie Kapazitäten.

Aktuelle  
Lagebeschreibung

---

<sup>4</sup> Siehe Deutsche Bahn AG (2020): Nutzungsbedingungen für die DUSS-Terminals, unter: [https://www1.deutschebahn.com/ecm2-duss/nutzungsbedingungen/download\\_fuer\\_duss\\_kunden-714582](https://www1.deutschebahn.com/ecm2-duss/nutzungsbedingungen/download_fuer_duss_kunden-714582), abgerufen am 30.06.2020.

<sup>5</sup> Siehe Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG: "23. Juni 2020: KW 26 – Kapazitäten auf fast allen Verbindungen vorhanden, Mitteilung vom 23.06.2020, unter: [https://www.kombiverkehr.de/de/service/kunden/Covid-19\\_MeldungenCovid-19\\_News/](https://www.kombiverkehr.de/de/service/kunden/Covid-19_MeldungenCovid-19_News/), abgerufen am 30.06.2020.

<sup>6</sup> Siehe Hupac Intermodal SA (2020): <http://webapps.hupac.ch/hupac/orari.nsf/SearchTerminalPage>, zuletzt abgerufen am 30.06.2020.

## 5 Binnenschifffahrt

Die Transportnachfrage in der Binnenschifffahrt ist weiterhin gering. Hohe Im- und Exportrückgänge belasten den Seehafen-Hinterlandverkehr. Nach Angaben von Marktteilnehmern sei das Ladungsangebot für Binnenschiffer in den ARA-Häfen deutlich zurückgegangen, entsprechend nähmen die Warte- und Liegezeiten sowie Leerfahrten im Rheingebiet zu. Ursächlich seien u.a. Produktionsrückgänge in der Stahl- und Automobilindustrie sowie im Maschinen- und Anlagenbau. Vor allem der Bedarf der Stahlindustrie an Eisenerz, Kohle und Schrott habe spürbar nachgelassen. Auf unverändert niedrigem Niveau bewege sich ebenso die Nachfrage nach Transportkapazitäten für Mineralöl- und Chemieprodukte. Deutliche Rückgänge gäbe es des Weiteren bei den Schwerguttransporten. Vergleichsweise besser stelle sich die Situation derzeit noch bei Beförderungen von Baustoffen und deren Vorprodukten dar. Diesbezüglich berichteten befragte Unternehmen zuletzt von keinen signifikanten Verschlechterungen. Neben den Rückgängen infolge der Corona-Pandemie belastet die in den Sommermonaten typischerweise schwächere Nachfrage die Auftragslage. Aufgrund von Produktionseinschränkungen vieler Auftraggeber während der Sommerferien bestünden für die Binnenschifffahrt während dieser Zeit regelmäßig weniger Transportaufträge. Aufgrund der schlechten Auftragslage im Rheingebiet kommt es teilweise zu Ausweichreaktionen. So berichteten Marktteilnehmer, dass beispielsweise niederländische Binnenschiffer, die normalerweise im Rheingebiet aktiv seien, teilweise ins Donaugebiet auswichen, um dort Güter – vor allem landwirtschaftliche Erzeugnisse - zu befördern.

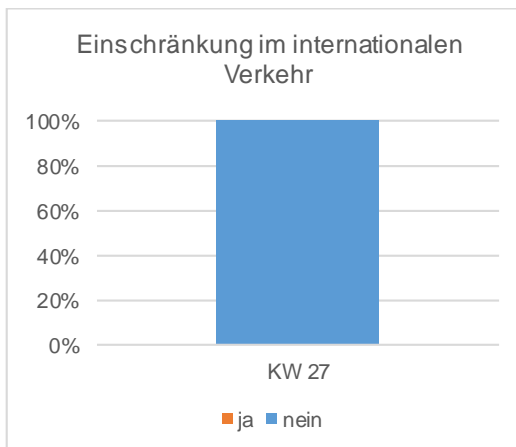
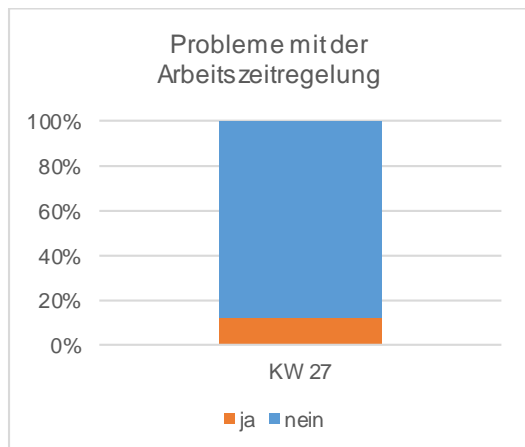
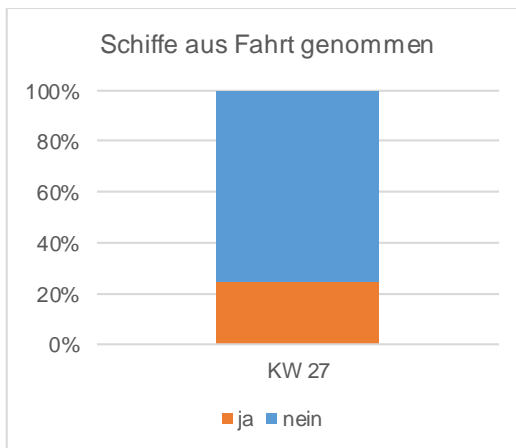
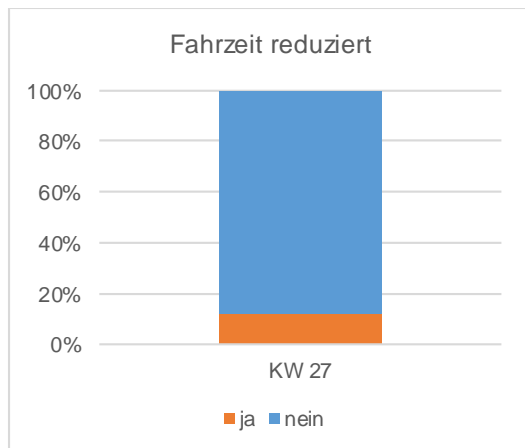
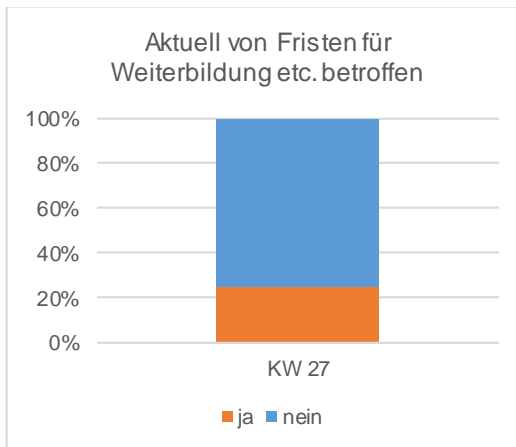
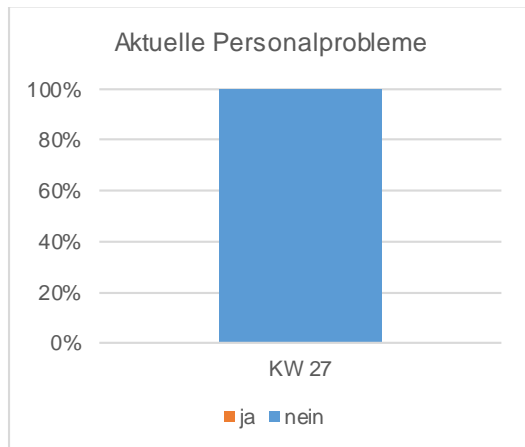
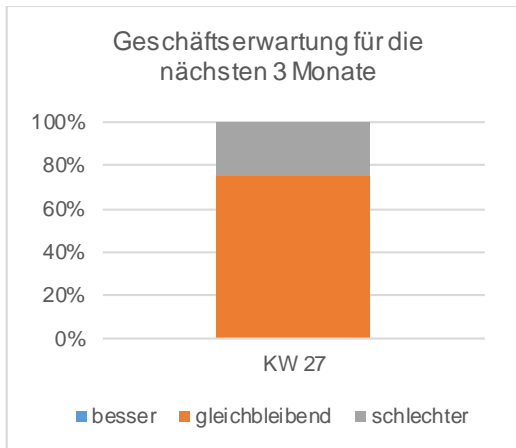
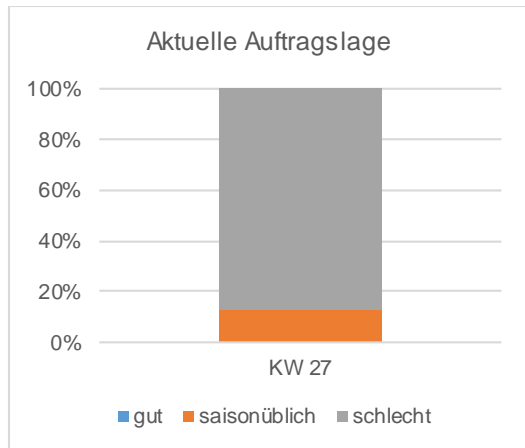
Entwicklung der Beförderungsmenge

Aufgrund der rückläufigen Transportnachfrage und des resultierenden Überangebots an Laderaum ist der Preisdruck am Markt weiterhin hoch. Nach Angaben von Marktteilnehmern fände der normalerweise übliche Ladungsverkauf an „freie“ Partikuliere mangels ausreichender Transportaufträge kaum noch statt. Im Rahmen von Marktgesprächen des Bundesamtes berichteten Binnenschiffsunternehmen zuletzt von deutlichen Preisnachlässen beim Abschluss neuer Vertragsfrachten im Vergleich zum Vorjahr. Die Tagesfrachten deckten mitunter kaum noch die anfallenden Betriebskosten. Das niedrige Frachtenniveau beschränkt sich nach Aussagen von Marktteilnehmern nicht auf das Rheingebiet, sondern erstreckt sich ebenso auf andere Wasserstraßengebiete wie das westdeutsche Kanalgebiet. Allerdings stelle sich dort die Auftragslage nach Angaben von Marktteilnehmern für die kleineren Schiffseinheiten derzeit noch vergleichsweise besser dar. Aufgrund der niedrigen Transportmengen und Frachtraten haben insbesondere viele Partikuliere in zunehmendem Maße 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. Insolvenzen seien daher nach Auffassung von Marktteilnehmern nicht auszuschließen. Kritisch betrachten in diesem Zusammenhang einige der befragten Unternehmen den zunehmenden Verdrängungswettbewerb zwischen Bahn und Binnenschiff bei

Liquiditäts- und Ertragslage



binnenschiffsaffinen Massengütern, in dem die Binnenschifffahrt preislich oftmals unterlegen sei – nicht nur, aber auch aufgrund staatlicher finanzieller Unterstützungsmaßnahmen für den Schienengüterverkehr.



## 6 Seeverkehr

Nach Angaben von Branchenvertretern zeigte sich in der internationalen Seeschifffahrt in einzelnen Segmenten jüngst eine gewisse Belebung der Nachfrage nach Transportkapazitäten, die teilweise mit einem Anstieg des Frachtratenniveaus einherging. Die Bulkmärkte (Trockenfracht) profitierten u.a. von einer anhaltend hohen Nachfrage Chinas nach Eisenerzen sowie hohen Getreidevers Schiffungen aus Südamerika – auch in Richtung Europa. In der Containerschifffahrt hat sich die Nachfrage nach Angaben von Branchenvertretern ebenfalls belebt. Begründet wurde dies u.a. mit der Auflage nationaler Konjunkturprogramme und vermehrten Werftaufenthalten von Schiffen. In einigen Bereichen habe sich die Anzahl aufliegender Schiffe wieder leicht reduziert. Dennoch wird in der Linienschifffahrt bereits jetzt bis mindestens in den August 2020 hinein mit reduzierten Fahrplänen agiert. Dies trifft weiterhin Vercharterer, die weniger Schiffe an die Linien vermieten können. Zu einem spürbaren Anstieg der Charraten führte die langsam anziehende Nachfrage daher bislang noch nicht. Der vom Verband für Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. (VHBS) herausgegebene New ConTex, ein unternehmensunabhängiger Index für Zeitcharterraten für Containerschiffe, lag am 25.06.2020 mit 308 Punkten auf dem Niveau der Vorwoche und weiterhin über 20 Prozent unter dem Vorjahresniveau.<sup>7</sup> Die Tankschifffahrt stand nach Angaben von Branchenvertretern zuletzt unter dem Einfluss der Verlängerung der Förderkürzungen von Rohöl; mangels Transportnachfrage steige neuerlich der Druck auf die Charraten. Vergleichsweise moderat entwickelte sich gleichsam der Kurzstreckenseeverkehr. In diesem Segment sei nach wie vor eine relativ hohe Anzahl an Schiffen unbeschäftigt.

Nachfrageentwicklung

Problematisch ist weiterhin der Crew-Wechsel, der vielerorts nicht in ausreichendem Maße vollzogen werden kann.<sup>8</sup> Für einen Crew-Wechsel müssen Häfen erlauben, dass Seeleute von oder an Bord der Schiffe gehen können. Zudem müssen Flugverbindungen für die An- und Abreise der Seeleute angeboten werden sowie die Ein- und Ausreise in bzw. aus deren Heimatstaaten gewährleistet sein. Nach Angaben des Verbands Deutscher Reeder (VDR) sei dies zwar in einigen Häfen, etwa in Europa, in Hongkong oder Singapur wieder möglich, aufgrund weiterhin bestehender Reisebeschränkungen jedoch bislang bei weitem nicht überall. Weltweit warteten rund 200.000 Seeleute auf Schiffen auf Ablösung, weitere 200.000 an Land auf ihren Einsatz an Bord. Einer aktuellen Umfrage des VDR unter Mitgliedsunternehmen zufolge warten derzeit weltweit allein auf deutschen Handelsschiffen mehr als 5.000 Seeleute darauf, ihr Schiff verlassen zu können.

Crew-Wechsel

<sup>7</sup> Siehe hierzu Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V.: New ConTex, unter: <https://www.vhbs.de/index.php?id=28>, zuletzt abgerufen am 30.06.2020.

<sup>8</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Verband Deutscher Reeder: Crew-Wechsel: Situation für Seefahrer spitzt sich weiter zu, Pressemitteilung vom 23. Juni 2020.

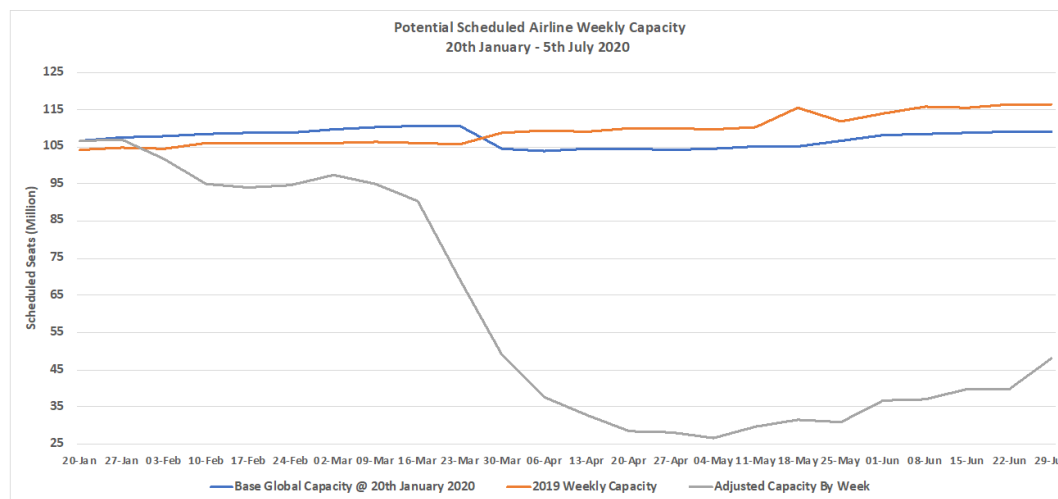
Mit der Wiederaufnahme des Inselverkehrs an den deutschen Küsten für Touristen steigt dort die Auslastung der Fährschiffe. Allerdings seien die Beförderungsrückgänge nach Einschätzung von Branchenvertretern in den Vormonaten gravierend gewesen und im Jahresverlauf nicht mehr aufzuholen. Im Ostseeraum wurden internationale Passagierverkehre gleichsam wiederaufgenommen. In Abhängigkeit von den Relationen bestehen jedoch teilweise spezielle Einreiseregulungen, z.B. für Einreisende aus Schweden. Die Situation in der Kreuzschifffahrt bleibt äußerst angespannt. Zwar kündigten einige Reedereien die Wiederaufnahme von Reisen in den nächsten Wochen und Monaten an. Allerdings dürften diese nach Einschätzungen von Branchenvertretern unter massiven Einschränkungen leiden, u.a. in Bezug auf die Zahl der Gäste und mögliche Hafenanläufe, mit entsprechenden Auswirkungen auf die Ertragsaussichten.

Passagierverkehr

## 7 Luftverkehr

Nach letzten Meldungen von OAG hat sich das weltweite Angebot von Linienflügen in der Woche vom 15. Juni 2020 bis 22. Juni 2020 nahezu nicht verändert. Die Gesamtzahl der buchbaren Sitze stieg von 39.110.000 auf 39.960.000. Dies entspricht einer Steigerung von weniger als 1/10 Prozent. Steigerungen um 18,2 Prozent in Europa und 7,5 Prozent in Nord-Amerika werden durch den Rückgang der Kapazitäten Asiens nahezu egalisiert.<sup>9</sup>

Sitzplatzplanungen der Unternehmen



Quelle: OAG.

Top 10 Regions	20-Jan	15-Jun	22-Jun	29-Jun	% Change Week on Week	% Change V's 20th Jan
Asia : North East Asia	25,178,594	16,615,985	15,573,301	16,683,094	7.1%	-33.7%
North America	22,642,901	7,723,176	8,305,779	9,549,656	15.0%	-57.8%
Europe: Western Europe	18,380,638	3,914,755	4,627,355	6,803,126	47.0%	-63.0%
Asia : South East Asia	10,859,543	3,571,559	3,479,324	3,978,036	14.3%	-63.4%
Asia : South Asia	5,159,758	1,659,683	1,461,423	3,028,564	107.2%	-41.3%
Europe: Eastern/Central Europe	3,700,200	1,872,156	1,984,603	2,507,384	26.3%	-32.2%
MiddleEast	4,928,896	1,579,013	1,542,149	1,914,230	24.1%	-61.2%
Latin America : Central America	2,437,343	756,086	802,652	910,461	13.4%	-62.6%
Latin America : Lower South America	4,033,676	448,583	465,967	760,277	63.2%	-81.2%
Southwest Pacific	2,835,574	516,001	556,432	652,465	17.3%	-77.0%

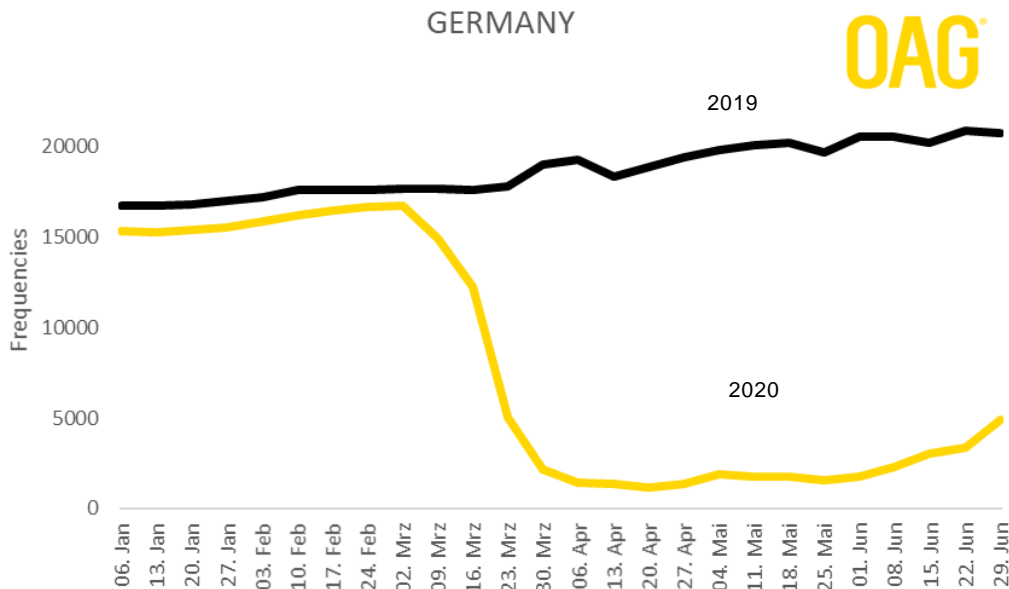
Quelle: OAG.

Betrachtet man den europäischen Markt, so gingen die Flüge u.a. in Italien um 72,4 % (Vorwoche -84,1 %), in Spanien um 75,3 % (Vorwoche -84,1 %), in Deutschland um 76,2 % (Vorwoche -83,8 %) und in Frankreich um 73,3 % (Vorwoche -83,3 %) zurück. Somit ist eine langsame Erholung des Sitzplatzangebotes sichtbar.<sup>10</sup> Nachstehendes Schaubild von OAG spiegelt die leichte Aufwärtsbewegung in Deutschland wider.

Angebot an Linienflügen

<sup>9</sup> Siehe OAG vom 22.06.2020, OAG Coronavirus Update – Week Twenty Three Beijing Spike Neutralises Growth Elsewhere, abgerufen am 25.06.2020.

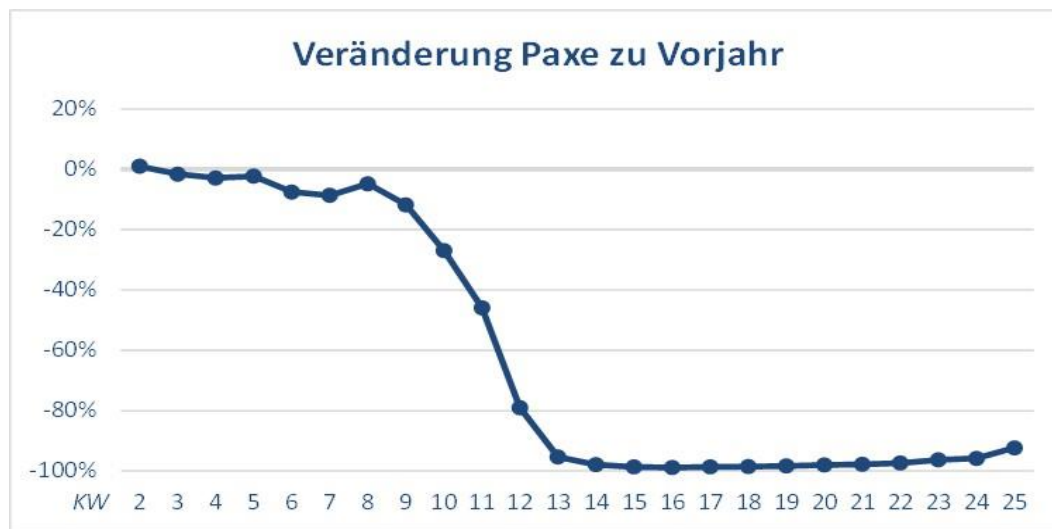
<sup>10</sup> Siehe OAG vom 30.06.2020, Scheduled Flight Change year-over-year, abgerufen am 30.06.2020.



Quelle: OAG.

Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst u.a. nachstehendes Schaubild über die Entwicklung des Passagierverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 25. Kalenderwoche 2020.

Flughäfen in Deutschland



Quelle: Flughafenverband ADV.

Mit dem Start der Sommerferien in NRW kommt wieder Bewegung in den Passagierverkehr. So rechnet der Flughafen Köln/Bonn für das erste Ferienwochenende mit einer kleinen Reisewelle. Damit würden erstmals seit Beginn der Corona-Krise für das erste Ferienwochenende in NRW wieder mehr als 5.000 Passagiere an einem Tag erwartet. Für das ganze Wochenende rechnet der Flughafen mit rund 15.000 Passagieren. Im Vorjahr waren es noch etwa 130.000. Geplant waren 140 Starts und Landungen (Vorjahr:

Flughafen Köln/Bonn

940). Angeflogen wurden vor allem die Balearen, Thessaloniki, Málaga, Porto, Lissabon, Larnaka, Split, Zadar sowie mehrere türkische Ziele.<sup>11</sup>

Die Airlines der Lufthansa Gruppe haben ihre neuen Flugpläne bis Oktober, d.h. bis einschließlich Herbstferien, veröffentlicht. Demnach bietet der Konzern in den nächsten Monaten über 40 % ihres ursprünglich geplanten Flugprogramms an. Insgesamt werden bis Ende Oktober 380 Flugzeuge eingesetzt. Somit ist wieder die Hälfte der Flotte der Lufthansa Group in der Luft, 200 Flugzeuge mehr als im Juni.

Lufthansa Gruppe

Ende Oktober werden über 90 % aller ursprünglich geplanten Kurz- und Mittelstreckenziele und über 70 % der Langstreckendestinationen wieder angeflogen. Im Sommer / Herbst wird die Lufthansa über die Drehkreuze Frankfurt und München wöchentlich mehr als 150-mal Ziele auf dem amerikanischen Kontinent anfliegen. Rund 90 wöchentliche Flüge nach Asien, über 45 in den Mittleren Osten, und über 40 Flüge nach Afrika sind geplant. Bis Oktober sollen die Destinationen Washington, San Francisco, Orlando, Seattle, Detroit, Las Vegas, Philadelphia, Dallas, Singapur, Seoul, Cancún, Windhoek und Mauritius ab Frankfurt aufgenommen werden. Ab München sollen die Destinationen Washington, Denver, Charlotte, Tokio/Haneda und Osaka aufgenommen werden.

Auf der Kurz- und Mittelstrecke bietet die Lufthansa insgesamt über 2.100 wöchentliche Verbindungen an. Ab Frankfurt werden 105 Ziele angeflogen, ab München rund 90. Wiederaufgenommen werden u.a. ab Frankfurt Ziele wie Sevilla, Glasgow, Edinburgh, Santiago de Compostela, Basel und Linz. Ab München kommen Urlaubsziele rund ums Mittelmeer hinzu, z. B. Rhodos, Korfu, Olbia, Dubrovnik, Malaga, Faro und Funchal/Madeira hinzu.

Eurowings stockt das Flugprogramm ebenfalls auf und will im Laufe des Sommers wieder 80 % ihrer ursprünglich geplanten Reiseziele anfliegen. Nach Aufhebung der Reisewarnung steigt insbesondere das Interesse an Ferienzwecken wie Italien, Spanien, Griechenland und Kroatien wieder an. Bereits im Juli sollen wieder 30 – 40 % der Flugkapazitäten in der Luft sein.<sup>12</sup>

Bedingt durch die Krise im Luftverkehr fallen auch bei Flugzeugherstellern Arbeitsplätze weg. So soll Airbus tausende Stellen streichen und die Produktion um 40 % reduziert

---

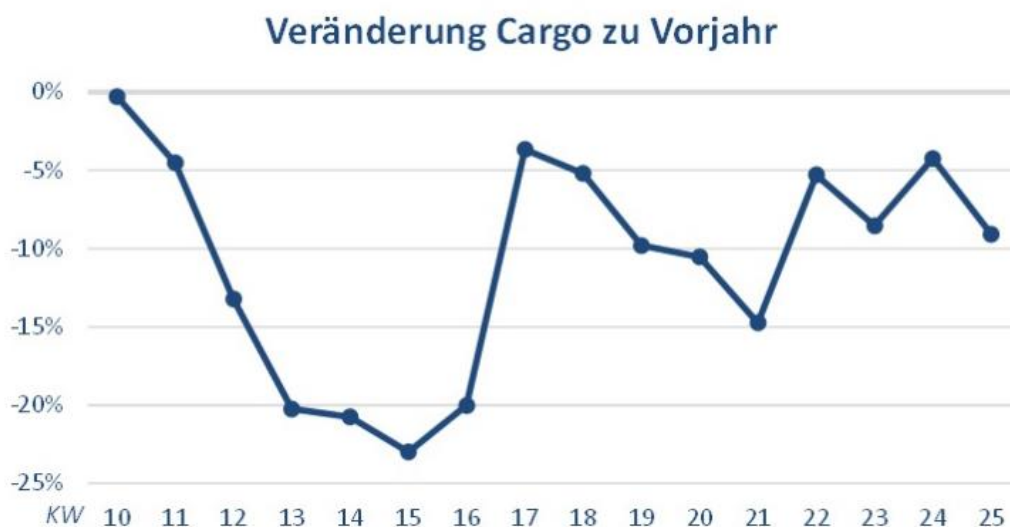
<sup>11</sup> Siehe Pressemitteilung Flughafen Köln/Bonn vom 25.06.2020, 15.000 Reisende zum Ferienstart erwartet, abgerufen am 29.06.2020.

<sup>12</sup> Siehe Medienmitteilung Lufthansa Group vom 29.06.2020, Lufthansa Group: 50 Prozent der Flotte wieder in der Luft, abgerufen am 30.06.2020.

werden.<sup>13</sup> In Deutschland sollen bis zu 5.100 Stellen wegfallen. Rechnet man ältere Maßnahmen hinzu, fallen deutschlandweit 6.800 Stellen weg, in Frankreich 5.100.<sup>14</sup>

Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst nahstehendes Schaubild über die Entwicklung des Frachtverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 25. Kalenderwoche 2020.

Fracht an Flughäfen  
in Deutschland



Quelle: Flughafenverband ADV.

Nachdem in der KW 24 der Rückgang bei der Luftfracht in Deutschland im Vergleich zur Vorjahreswoche 5,4 % betrug, verschärfte sich der Rückgang in der KW 25 auf den Wert -9,1 %.<sup>15</sup> Damit bleibt das Gesamtaufkommen der Luftfracht im Vergleich zur Passage relativ wenig unter dem Vorjahresniveau. Das Importaufkommen zeigt teilweise sogar Wachstumsraten um 30 % und hat sich dabei deutlich besser entwickelt als der Export<sup>16</sup>

Das Frachtaufkommen am Flughafen Leipzig/Halle wächst. Im Mai erhöhte sich der Frachtumschlag gegenüber dem Vorjahresmonat um 5,4 Prozent auf rund 114.502 Tonnen. Bundesweit lag die Frachttonnage im Mai dagegen bei -10,5 Prozent. Von Januar bis Mai stieg der Wert im Vergleich zum Vorjahr um 1,6 Prozent auf 519.489 Tonnen. Getragen wird das Wachstum insbesondere vom Umschlag am DHL-Drehkreuz Leipzig/Halle, welches das größte innerhalb des Netzwerkes des Logistikkonzerns ist. Des Weiteren entwickelte sich das Aufkommen anderer Luftfracht- und Logistikunternehmen weiterhin überproportional. So stieg in der Corona-Krise das Frachtcharter-Aufkommen im Mai um 65,6 Prozent gegenüber dem Vorjahreswert. Hierzu zählten auch Frachtflüge mit Passagiermaschinen, die unter anderem von Aeroflot, Nordwind Airlines

Fracht am Flughafen  
Halle/Leipzig

<sup>13</sup> Siehe Berliner Zeitung vom 29.06.2020, Airbus streicht Tausende Stellen, abgerufen am 30.06.2020.

<sup>14</sup> Siehe Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 30.06.2020, Flugzeugbauer Airbus will in Deutschland 5.100 Stellen streichen, abgerufen am 01.07.2020.

<sup>15</sup> Siehe adv.aero vom 21.06.2020, Wöchentliche Verkehrszahlen, abgerufen am 24.06.2020.

<sup>16</sup> Siehe adv.aero vom 18.06.2020, Flughäfen in der Corona-Krise unverzichtbar für die Luftfrachtlogistik und für eine stabile Grundversorgung, abgerufen am 24.06.2020.



sowie Vietnam Airlines durchgeführt wurden. Insgesamt steuern rund 60 Fracht-Airlines den Leipzig/Halle Airport an und bedienen ein Streckennetz, das über 200 Ziele weltweit umfasst.<sup>17</sup>

Der Flughafen Frankfurt/Hahn verbuchte im Mai deutlich mehr Fracht als im gleichen Vorjahresmonat. Das Frachtgeschäft steigerte sich um 81,5 Prozent auf 22.168 Tonnen. Von Januar bis Mai 2020 legte das Hahn-Frachtgeschäft im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 20,9 Prozent auf 84.878 Tonnen zu.<sup>18</sup>

Fracht am Flughafen  
Frankfurt/Hahn

---

<sup>17</sup> Siehe Pressemitteilung Flughafen Leipzig/Halle vom 22.06.2020, Leipzig/Halle Airport auch im Mai mit Cargo-Plus, abgerufen am 25.06.2020.

<sup>18</sup> Siehe Verkehrsrundschau vom 29.06.2020, Flughafen Hahn freut sich über mehr Fracht, abgerufen am 30.06.2020.

## 8 Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG)<sup>19</sup>

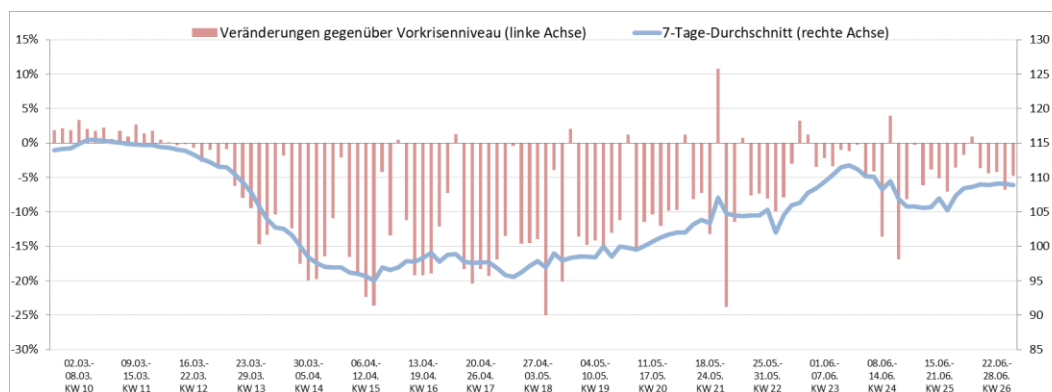
Wocheninformation KW 26 – 01.07.2020

### 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 sinkenden bzw. stagnierenden Werten in den Kalenderwochen 24 und 25, weist der 7-Tage-Durchschnitt in der Kalenderwoche 26 wieder eine leichte Erholung auf.

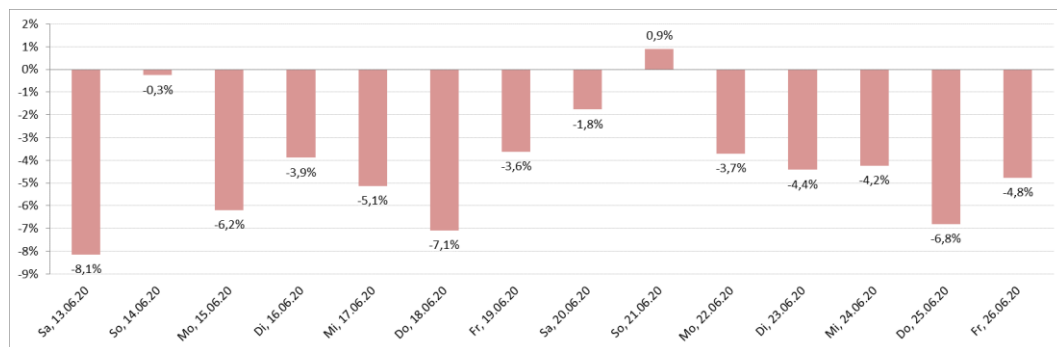


### Kurzfristige Entwicklung (bereinigte Werte)

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 betrachteten Tage sind Rückgänge zwischen 1,8 % und 6,8 % zu beobachten. Für den 21.06.2020 liegt der Fahrleistungsindex leicht über dem Vorkrisenniveau.

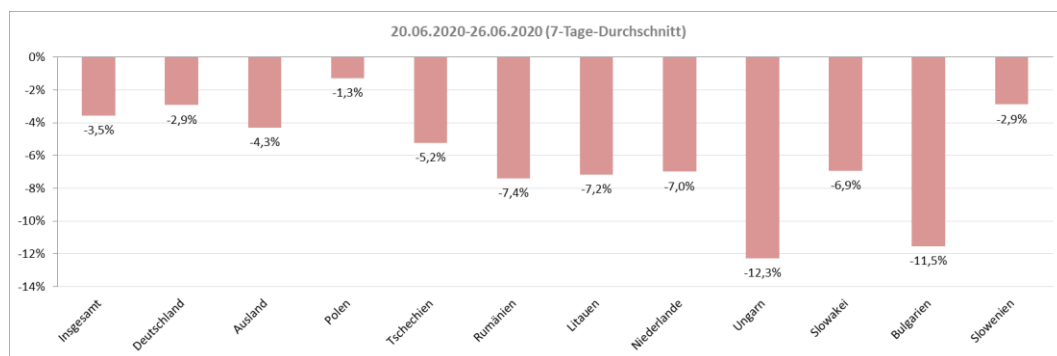
<sup>19</sup> Originalwerte durch BAG. Bereinigungsverfahren durch Deutsche Bundesbank. Veröffentlichung durch StBA.

veau (+0,9 %). Im Durchschnitt liegt der Indexwert an den letzten sieben betrachteten Tagen rund 3,5 % 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 (20.06.-26.06.2020) sind die Rückgänge bei den deutschen Lkw (-2,9 %) leicht geringer als bei den ausländischen Lkw (-4,3 %). Unterschiede zwischen einzelnen ausländischen Herkunftsländern bleiben 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](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>20</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 Juni 2020 deutlich unter den Vormonatswerten (siehe Tabelle 9.1). Die Anzahl der eingegangenen Anzeigen belief sich im Wirtschaftsabschnitt „Verkehr und Lagerei“ im Juni 2020 auf 1.088, die Anzahl der hiervon betroffenen Personen auf 17.283. Im Mai 2020 hatte die Anzahl der eingegangenen Anzeigen 3.256, die Anzahl betroffener Personen 56.084 betragen. Die höchste Anzahl der Anzeigen stammte im Juni 2020 mit 533 wie in den Vormonaten aus der Wirtschaftsabteilung „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“, die höchste Anzahl neuer Betroffener mit 9.048 wie schon im Mai 2020 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 Juni 2020

	Januar 2020	Februar 2020	März 2020	April 2020	Mai 2020	Juni 2020 <sup>1</sup>
Anzahl eingegangener Anzeigen	52	70	7.050	26.279	3.256	1.088
Personenzahl in den Anzeigen	1.864	1.391	182.794	455.326	56.084	17.283

<sup>1</sup> Vorläufige Daten.

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Datenstand 25. Juni 2020).

<sup>20</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. Seit März 2020 sind aufgrund erhöhtem Aufkommen („Corona-Krise“) Anzeigen zur Kurzarbeit in den IT-Systemen der BA häufig erst mit Verzug erfasst worden. Die zeitliche Zuordnung in der Statistik erfolgt zum Erfassungsmonat, so dass die operativen 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 Juni 2020 (vorläufige Daten)

Wirtschaftsabteilungen WZ 2008	geprüfte Anzeigen über Kurzarbeit			in den Anzeigen genannte Personenzahl		
	Ins-gesamt	davon	Transfer-Kug (§ 111 SGB III)	Ins-gesamt	davon	Transfer-Kug (§ 111 SGB III)
		konjunkturelles Kug (§ 96 SGB III)			konjunkturelles Kug (§ 96 SGB III)	
49 Landverkehr u. Transp. i. Rohrfernleitungen	533	533	-	6.284	6.284	-
50 Schifffahrt	11	11	-	438	438	-
51 Luftfahrt	4	4	-	162	162	-
52 Lagerei u. Erbr. v. sonst. DL f. d. Verkehr	*	438	*	*	9.048	*
53 Post-, Kurier- und Expressdienste	102	102	-	1.351	1.351	-

\*) Aus Gründen des Datenschutzes und der statistischen Geheimhaltung werden die Zahlenwerte 1 oder 2 und Daten, aus denen rechnerisch auf einen solchen Zahlenwert geschlossen werden kann, anonymisiert.  
Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Datenstand 25. Juni 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 Juni 2020 im Vergleich zum Juni 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 42,1 Prozent auf 52.122. Dabei zeigte sich der höchste absolute Anstieg der Arbeitslosen bei den Berufen der Lagerwirtschaft (5131), gefolgt von Speditions- und Logistikkaufleuten (5162). Die Zahl der arbeitslosen Servicefachkräfte im Luftverkehr erhöhte sich im Juni 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreswert um rund 64,6 Prozent auf insgesamt 1.463. Die Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ verzeichnete im Juni 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat einen Anstieg der Arbeitslosen um rund 37,0 Prozent auf insgesamt 107.808; die Anzahl der gemeldeten offenen Arbeitsstellen sank um rund 37,8 Prozent auf 20.521. Im Vergleich zum Mai 2020 stieg die Zahl der Arbeitslosen in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ im Juni 2020 um knapp 3,0 Prozent, in der Berufsgruppe „Führung von Fahrzeug- u. Transportgeräten“ um knapp 0,8 Prozent. Die vorstehenden Zahlenangaben beziehen sich auf die Anforderungsniveaus Fachkräfte, Spezialisten, Experten (ohne Helfer). Unter zusätzlicher Berücksichtigung der Helfer, die in hohem Maße in der Berufsgruppe „Lagerwirtschaft, Post, Zustellung, Güterumschlag“ (513) sowie in der Berufsgruppe „Bau- und Transportgeräteführung“ (525) ausgewiesen werden, betrug die Anzahl der Arbeitslosen in den Berufshauptgruppen „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ und „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ im Juni 2020 kumuliert 421.133. Dies entsprach einem Plus im Vergleich

Arbeitslose, Arbeitsuchende, gemeldete Stellen

zum entsprechenden Vorjahreszeitraum von rund 31,7 Prozent, im Vergleich zum Vor-  
monat von rund 1,7 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 <sup>1)</sup>			Gemeldete Arbeitsstellen			
	Bestand						Bestand			
	Juni		Δ in %	Juni		Δ in %	Juni		Δ in %	
	2020	2019		2020	2019		2020	2019		
51	Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführ.)	52.122	36.689	42,1	83.598	68.426	22,2	20.567	29.030	-29,2
511	Tech. Betrieb Eisenb., Luft, Schiffsverkehr	1.163	681	70,8	1.991	1.407	41,5	412	582	-29,2
5111	Berufe im technischen Eisenbahnbetrieb	84	38	x	139	88	58,0	76	140	-45,7
5112	Berufe technischer Luftverkehrsbetrieb	708	356	98,9	1.300	816	59,3	267	345	-22,6
5113	Berufe technisch. Schiffsverkehrsbetrieb	362	281	28,8	536	489	9,6	68	85	-20,0
5118	TechBetriebEisenb.Luft,Schiffsverk.(ssT)	8	5	x	15	13	x	-	-	x
512	Überwachung,WartungVerkehrsinfrastruktur	857	575	49,0	1.276	975	30,9	993	1.335	-25,6
5121	Straßen- und Tunnelwärter/innen	247	155	59,4	400	291	37,5	230	225	2,2
5122	Überwach.,Wartung Eisenbahninfrastruktur	576	389	48,1	830	642	29,3	748	1.104	-32,2
5123	Berufe in der Flugsicherungstechnik	13	12	x	16	19	x	4	*	x
5124	Wasserstraßen- und Brückenwärter/innen	20	15	x	27	19	x	*	*	x
513	Lagerwirt.,Post,Zustellung,Güterumschlag	37.433	26.963	38,8	59.519	50.256	18,4	15.189	19.501	-22,1
5131	Berufe in der Lagerwirtschaft	33.741	24.139	39,8	53.385	44.880	19,0	14.415	18.240	-21,0
5132	Berufe für Post- und Zustelldienste	2.358	1.849	27,5	4.088	3.721	9,9	579	947	-38,9
5133	Berufe im Güter- und Warenumschlag	199	141	41,1	294	251	17,1	15	41	x
5139	Aufsicht,Führung-Lagew.Zustell.Güterum.	1.135	834	36,1	1.752	1.404	24,8	180	273	-34,1
514	Servicekräfte im Personenverkehr	2.027	1.275	59,0	3.588	2.463	45,7	475	1.189	-60,1
5141	Servicefachkräfte Straßen-,Schienenverk.	488	325	50,2	796	634	25,6	368	605	-39,2
5142	Servicefachkräfte im Luftverkehr	1.463	889	64,6	2.675	1.722	55,3	79	553	-85,7
5143	Servicefachkräfte im Schiffsverkehr	40	23	x	52	44	x	*	6	x
5149	Aufsicht-Personenverkehr(Servicebereich)	36	38	x	65	63	3,2	27	25	x
515	Überwachung u. Steuerung Verkehrsbetrieb	942	638	47,6	1.453	1.127	28,9	345	697	-50,5
5150	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (oS)	100	74	35,1	162	152	6,6	136	154	-11,7
5151	Berufe Überwachung Straßenverkehrsbetr.	14	4	x	25	10	x	*	19	x
5152	Berufe Überwachung Eisenbahnverkehrsbetr	118	87	35,6	211	171	23,4	91	374	-75,7
5153	Berufe Überwachung Luftverkehrsbetrieb	194	116	67,2	323	210	53,8	40	51	x
5154	Berufe Überwachung Schiffsverkehrsbetr.	15	14	x	31	28	x	5	4	x
5158	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (ssT)	17	9	x	30	22	x	*	5	x
5159	Aufsicht,Führung-Überwach. Verkehrsbetr.	484	334	44,9	671	534	25,7	71	90	-21,1
516	Kaufleute - Verkehr und Logistik	9.700	6.557	47,9	15.771	12.198	29,3	3.153	5.726	-44,9
5161	Verkehrskaufleute	110	72	52,8	175	126	38,9	27	50	x
5162	Speditions- und Logistikaufleute	6.883	4.569	50,6	11.496	8.825	30,3	2.497	4.615	-45,9
5163	Straßen- und Schienenverkehrskaufleute	1.090	803	35,7	1.608	1.286	25,0	470	804	-41,5
5164	Luftverkehrskaufleute	171	110	55,5	278	222	25,2	17	44	x
5165	Schiffahrtkaufleute	186	139	33,8	274	239	14,6	19	25	x
5166	Kurier-Express-Postdienstleistungskauf.	229	166	38,0	419	370	13,2	49	54	x
5169	Führung-Verkehr,Logistik (kaufm.Bereich)	1.031	698	47,7	1.521	1.130	34,6	74	134	-44,8

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

Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

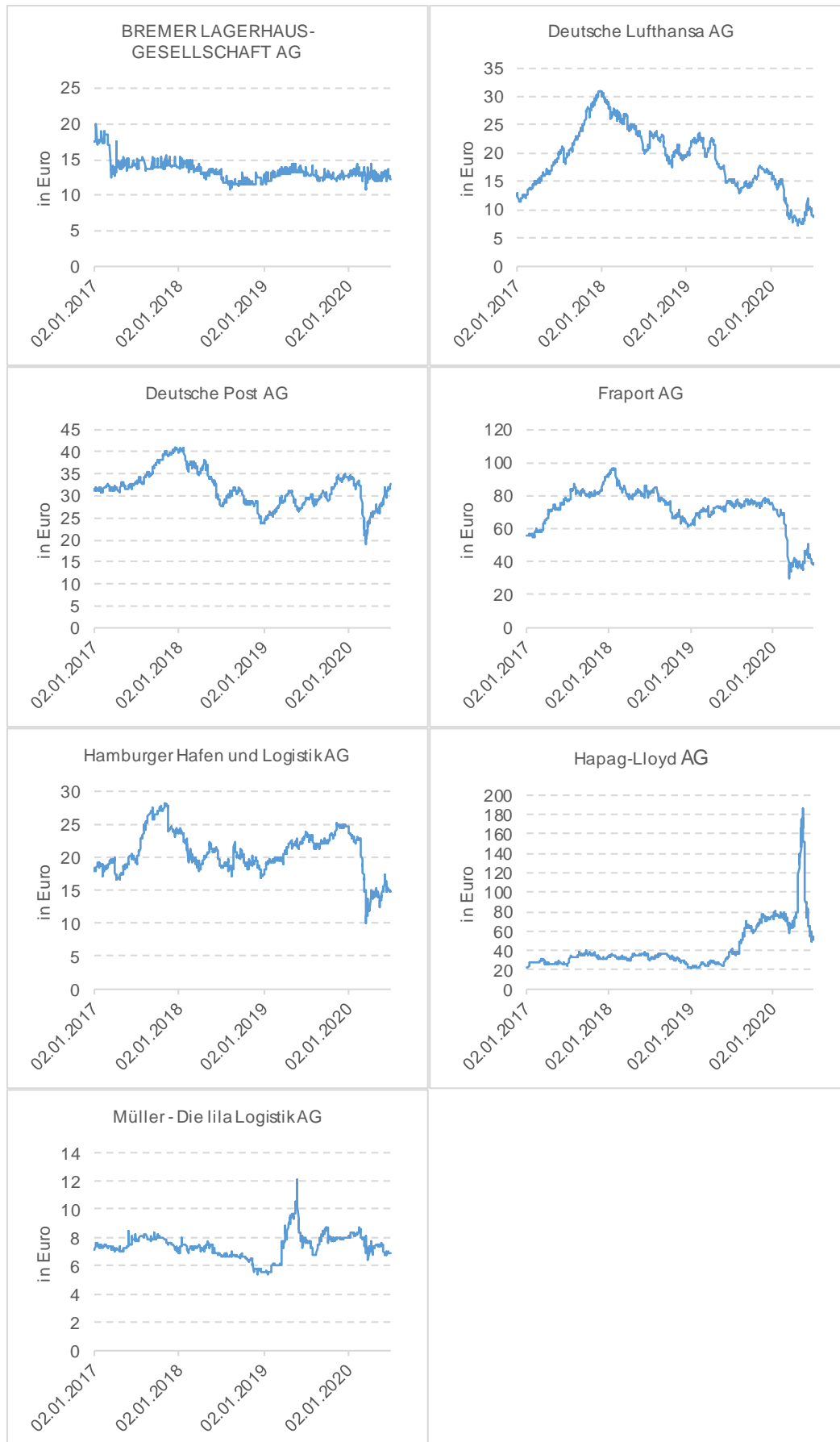


**Tabelle 9.4:** Arbeitslose, Arbeitsuchende und gemeldete Arbeitsstellen für die Berufshauptgruppe „Führer von Fahrzeug- und Transportgeräten“; ausgewiesenes Anforderungsniveau: Fachkraft, Spezialist, Experte (ohne Helfer) (Berufe nach der Klassifikation der Berufe 2010 (KldB 2010))

Berufshauptgruppe Berufsgruppe Berufsuntergruppe	Arbeitslose			Arbeitsuchende <sup>1)</sup>			Gemeldete Arbeitsstellen		
	Bestand						Bestand		
	Juni		Δ in %	Juni		Δ in %	Juni		Δ in %
	2020	2019		2020	2019		2020	2019	
52 Führer von Fahrzeug- u. Transportgeräten	107.808	78.699	37,0	175.243	146.415	19,7	20.521	32.968	-37,8
521 Fahrzeugführung im Straßenverkehr	102.077	74.342	37,3	166.305	139.101	19,6	17.104	28.068	-39,1
5211 Berufskraftfahrer(Personentransport/PKW)	9.720	4.984	95,0	20.078	12.801	56,8	752	1.415	-46,9
5212 Berufskraftfahrer (Güterverkehr/LKW)	22.636	14.508	56,0	35.180	27.554	27,7	11.198	17.940	-37,6
5213 Bus-, Straßenbahnfahrer/innen	5.871	3.407	72,3	10.536	7.804	35,0	1.948	3.936	-50,5
5218 Fahrzeugführer im Straßenverkehr(s.s.T.)	63.850	51.443	24,1	100.511	90.942	10,5	3.206	4.777	-32,9
522 Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr	422	313	34,8	934	698	33,8	683	1.552	-56,0
523 Fahrzeugführung im Flugverkehr	437	363	20,4	695	461	50,8	11	41	x
5231 Piloten und Verkehrsflugzeugführer	419	349	20,1	658	441	49,2	9	39	x
5238 Fahrzeugführer im Flugverkehr (s.s.T.)	18	14	x	37	20	x	*	*	x
524 Fahrzeugführung im Schiffsverkehr	479	357	34,2	784	668	17,4	152	170	-10,6
5241 Nautische Schiffsoffiziere und Kapitäne	275	233	18,0	497	464	7,1	62	78	-20,5
5242 Schiffsführer Binnen-,Hafenverkehr	204	124	64,5	287	204	40,7	90	92	-2,2
525 Bau- und Transportgeräteführung	4.393	3.324	32,2	6.525	5.487	18,9	2.571	3.137	-18,0
5251 Führer land-, forstwirtschaftl. Maschinen	289	267	8,2	453	442	2,5	157	238	-34,0
5252 Führer Erdbewegungs-,verwandte Maschinen	2.936	2.170	35,3	4.308	3.602	19,6	2.013	2.335	-13,8
5253 Kranführer, Bediener Hebeeinrichtungen	1.116	840	32,9	1.689	1.370	23,3	390	551	-29,2
5259 Aufsicht - Bau-, Transportgeräteführung	52	47	x	75	73	2,7	11	13	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: 03. Juli 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**

---