



Bundesaamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt

- Wochenbericht KW 31 / 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	20
8	Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG)	25
9	Arbeitsmarktsituation	29
10	Aktienkursentwicklung ausgewählter deutscher Unternehmen	33

0 Zusammenfassung

Der Bericht beschreibt aktuelle Auswirkungen der Corona-Krise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt. Er berücksichtigt Erkenntnisse und Informationen, die bis zum 30.07.2020 vorlagen.¹ Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Bereich des Straßengüterverkehrs registrieren befragte Unternehmen zunehmende Verbesserungstendenzen. Allerdings lägen Beförderungsmengen teilweise deutlich unter Vorjahresniveau. Nach wie vor stehe ein branchenübergreifender Laderaumüberhang mangelnden Offerten insbesondere im Rückladungsbereich gegenüber. Straßengüterverkehr
- Die Geschäftserwartungen vieler befragter Unternehmen sind weiterhin getrübt. Mit Blick auf die aktuelle Entwicklung der Infektionszahlen sowie einer befürchteten zweiten Infektionswelle herrscht bei vielen Befragten eine große Unsicherheit über den weiteren Verlauf der Krise.
- Im KEP-Bereich registrieren Befragte im Vorjahresvergleich weiterhin hohe Sendungsvolumina im B2C-Bereich. Im Gegensatz dazu verzeichnen befragte KEP-Unternehmen vergleichsweise geringe Sendungsmengen im B2B-Bereich. In einigen Fällen konnten Befragte, die Verluste im gewerblichen Bereich durch die höhere Nachfrage vor allem im E-Commerce verringern.
- Der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex weist wie in den Vorwochen trotz einer leicht steigenden Tendenz kaum Bewegung auf. Insgesamt lag der bereinigte Indexwert im jüngsten Betrachtungszeitraum (18. bis 24.07.2020) im Durchschnitt rund 1,9 Prozent unterhalb des Vorkrisenniveaus (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020). Dabei verblieben die Rückgänge bei den deutschen Lkw (-2,0 %) auf einem vergleichbaren Niveau mit dem der ausländischen Lkw (-1,8 %).
- Im Schienengüterverkehr liegt das Beförderungsaufkommen nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen trotz Anzeichen einer gewissen Erholung insgesamt weiter hinter dem Vorkrisenniveau zurück. Die Mehrzahl der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland bewertet die eigene Auftrags-, Umsatz-, Ertrags- und Liquiditätssituation weiterhin eher schlecht. Weiterhin von Relevanz sind die Verbesserung der betriebswirtschaftlichen Situation des eigenen Unternehmens und der Gesundheitsschutz des Personals. Schienengüterverkehr
- Nach Kenntnisstand des Bundesamtes bleibt die Nachfrage weiterhin hinter dem Vorkrisenniveau zurück. Es stehen derzeit auf fast allen Verbindungen des Kom- Kombiniertes Verkehr

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

biniierten Verkehrs freie Kapazitäten zur Verfügung. Wesentliche betriebliche Einschränkungen der Terminals des Kombinierten Verkehrs in Deutschland sind dem Bundesamt weiterhin nicht bekannt.

- Saisonale Effekte, die durch die Corona-Pandemie noch verstärkt werden, führen nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen in den Sommermonaten zu Rückgängen bei den Beförderungsmengen in der Binnenschifffahrt. In der Trockengüterschifffahrt führt die schrumpfende Nachfrage nach Stahl, Erz sowie Importkohle, verursacht durch die Automotivindustrie und den Energiesektor, zu deutlichen Mengen- und Auftragsdefiziten. Der Transport von Baustoffen bzw. Rohstoffe für das Baugewerbe verläuft saisonüblich. In der Tank-schifffahrt bewirkt der eingebrochene Flugverkehr (Kerosin) sowie die geringere Nachfrage nach Fahrzeugkraftstoffen im Individualverkehr für Umsatzrückgänge. Im Bereich der Betankung von Passagierschiffen habe sich dagegen die Lage punktuell etwas verbessern können. In der Containerschifffahrt ist man weiterhin mit geringen Beförderungsmengen für Produkte und Bauteile aus dem Automotive- und Maschinenbaubereich konfrontiert. Dagegen können Transporte von Pharmaprodukten sowie der Containerexport von Holzprodukten nach China deutlich zulegen.
- Durch die geringe Transportnachfrage besteht ein Überhang an Schiffsraum. Somit können die Binnenschiffsunternehmen oft nur Frachtraten auf sehr niedrigem Niveau abschließen. Besonders betroffen hiervon ist der Spotmarkt. Die Margen für die meisten Binnenschiffsunternehmen fallen daher gegenwärtig nur sehr gering aus. Aufgrund von örtlichem Niedrigwasser erheben einige Binnenschiffsunternehmen Kleinwasserzuschläge. Die wirtschaftliche Lage insbesondere freier Partikuliere ist nach Angaben der Gesprächsteilnehmer weiterhin angespannt. Des Weiteren wird die Auswirkung einer zweiten Pandemiewelle befürchtet, die den grenzüberschreitenden Verkehr wieder einschränken könnte.
- In der internationalen Seeschifffahrt zeigte sich in einzelnen Segmenten weiterhin eine gewisse Belebung der Nachfrage nach Transportkapazitäten. Die Entwicklung des Frachtrateniveaus variiert in Abhängigkeit von Schiffsgrößen bzw. Routen. Die Nachfrage der Containerschifffahrt verbessert sich weiterhin langsam, aber stetig. Die Anzahl der Auflieger hat sich weiter reduziert. Mit der Wiederaufnahme des Inselverkehrs an den deutschen Küsten für Touristen hat sich der Verkehr gegenüber dem Höhepunkt der Corona-Krise wieder normalisiert. Die Auslastung der Fähr-/und Passagierschiffe ist mit dem Beginn der Sommerferien in den erlaubten Maßen hoch. Mit den größten Schwierigkeiten hat weiterhin die Kreuzschifffahrt zu kämpfen. Die ersten Probereisen deutscher Reedereien wurden gestartet.
- Das Angebot an Linienflügen konnte sich seit Monatsbeginn in Europa langsam wieder erholen, allerdings weiterhin auf sehr niedrigem Niveau. Die Luftfracht in Deutschland befindet sich noch immer nicht auf Wachstumskurs.

Seeverkehr

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 30.07.2020 vorliegen.

2 Straßengüterverkehr

Im Straßengüterverkehr entwickelte sich die Auftragslage befragter Güterkraftverkehrsunternehmen fortschreitend positiv, wenngleich sich Beförderungsmengen bei vielen Gesprächspartnern des Bundesamts teilweise deutlich unter Vorjahresniveau befinden. Insgesamt erhole sich die verladene Wirtschaft nach Unternehmensaussagen zunehmend von den Folgen des Lockdowns. Die Produktion in der Automobil-, Stahl- und Chemieindustrie laufe, teilweise jedoch noch im reduzierten Betrieb. Zuletzt wurden Verbesserungstendenzen im Maschinen- und Anlagenbau registriert, so dass Befragte mittelfristig leicht steigende Auftragsvolumina erwarten. Ausgehend von einem niedrigen Niveau erhöhten sich in den vergangenen Wochen die Beförderungsmengen im Konsumgüter- und Gastronomiebereich. Angesichts der weiterhin gültigen Kontaktbeschränkungen verzeichnen befragte Unternehmen im Eventbereich hingegen weiterhin deutliche Einbußen. Im Lebensmitteleinzelhandel werde zwar eine überwiegend konstante inländische Nachfrage verzeichnet, allerdings leide die Auftragslage einzelner Betroffener mitunter am gesamtwirtschaftlichen Laderaumüberhang beziehungsweise an neuen Marktteilnehmern, die Aufträge abwerben. Mit Blick auf die aktuelle Entwicklung der Infektionszahlen sowie einer befürchteten zweiten Infektionswelle herrscht bei vielen Befragten eine große Unsicherheit hinsichtlich ihrer Geschäftserwartungen. Sollten im Zuge steigender Infektionszahlen schärferer Auflagen eingeführt werden, befürchten Befragte existenzbedrohliche Auswirkungen auf die deutsche Transportwirtschaft.

Aktuelle Lagebeschreibung

KEP-Unternehmen berichten im Rahmen der Befragungen von vergleichsweise hohen Paketaufkommen im Privatkundenbereich. Trotz der derzeitigen Urlaubszeit befänden sich Sendungsvolumina im Vergleich zum Vorjahreszeitraum nach wie vor auf einem hohen Niveau. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden in den Kalenderwochen 29 und 30 rund 20 % bzw. rund 23 % höhere Online-Transaktionen als in den entsprechenden Vorjahreswochen registriert.² In den Kalenderwochen 27 und 28 lagen die jährlichen Veränderungsraten der Online-Transaktionen bei rund 24 % bzw. rund 19 %. Im B2B-Bereich verzeichnen befragte KEP-Unternehmen weiterhin vergleichsweise geringere Sendungsmengen. In einigen Fällen war es den befragten KEP-Unternehmen möglich, die Verluste im gewerblichen Bereich durch die höhere Nachfrage vor allem im E-Commerce zu

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/EXDAT/Datensaetze/kredite-onlinetransaktionen.html>, Link zuletzt aufgerufen am 30.07.2020.

verringern. Nach Angaben der Deutschen Post DHL Group gelten im internationalen Versandhandel nach wie vor länderspezifischen Einschränkungen.³ Von insgesamt 250 ausgewiesenen Ländern bzw. Regionen ist aktuell der Versand von Päckchen, Warenpost- und Paketsendungen in 157 Fällen uneingeschränkt, in 26 Fällen nur eingeschränkt und in 67 Fällen grundsätzlich nicht möglich. Im Vergleich zur letzten Berichterstattung wurden Beschränkungen in drei Fällen behoben, so dass Briefe, Päckchen, Warenpost- und Paketsendungen fortan uneingeschränkt versandt werden können. In Europa gelten weiterhin die Beschränkungen in Italien in Bezug auf ein begrenztes Maximalmaß bzw. -gewicht.

Nach wie vor berichten befragte Transportunternehmen von großen Herausforderungen, bei der aktuell geringeren in- und ausländischen Nachfrage die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens aufrechtzuerhalten. Ein branchenübergreifender Laderaumüberhang stehe weiterhin mangelnden Offerten insbesondere im Rückladungsbereich gegenüber. Um zumindest einen gewissen Deckungsbeitrag zu erzielen, nehmen befragte Transportunternehmen nicht selten weitere Anfahrtswege in Kauf. Die damit verbundenen höheren Kosten könnten in der Regel nicht an den Auftraggeber weitergereicht werden. Am freien Ladungsmarkt sei weiterhin ein äußerst hoher Preisdruck spürbar. Vor allem große Spediteure würden extrem niedrigpreisige Offerten oder Preisnachlässe fordern. Die zu Beginn der Krise seitens der Versicherer gewährten kulanten Regularien, Versicherungsprämien zeitweise auszusetzen, seien inzwischen ausgelaufen und in vielen Fällen nicht verlängert worden. Andererseits sei ein flexibles Ab- und Anmelden der Fuhrparkkapazitäten, um Fuhrparkkosten zeitweise zu reduzieren, angesichts der eingeschränkten Erreichbarkeit von Zulassungsstellen aktuell nicht möglich. In Anbetracht der Unsicherheiten über den weiteren Verlauf der Krise stellen die Gesprächspartner des Bundesamts ihre Investitionsvorhaben, u.a. in den Fuhrpark, weitestgehend zurück. Nach wie vor befürchten viele befragte Transportunternehmen mittelfristig Fuhrparkkapazitäten reduzieren und Personal entlassen zu müssen.

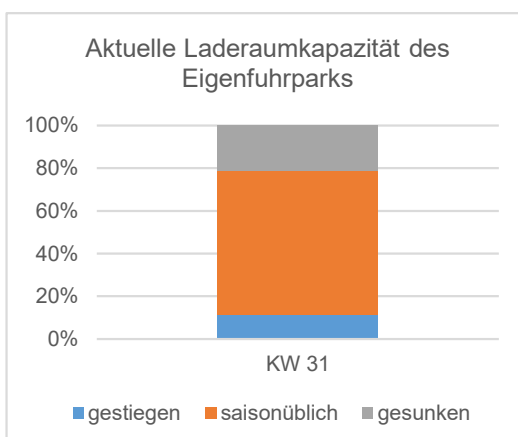
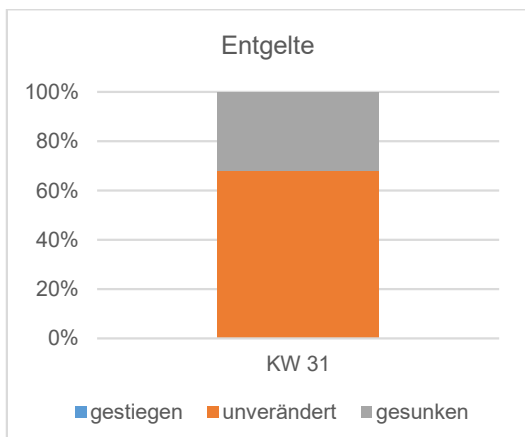
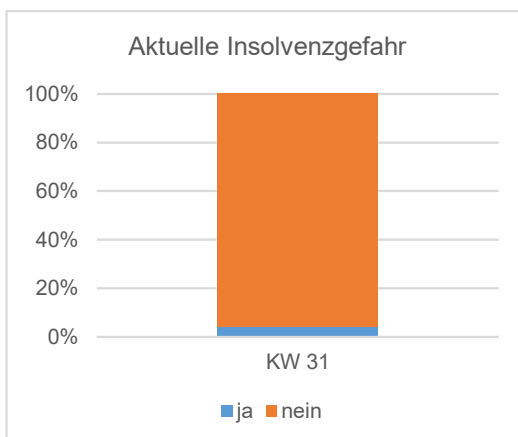
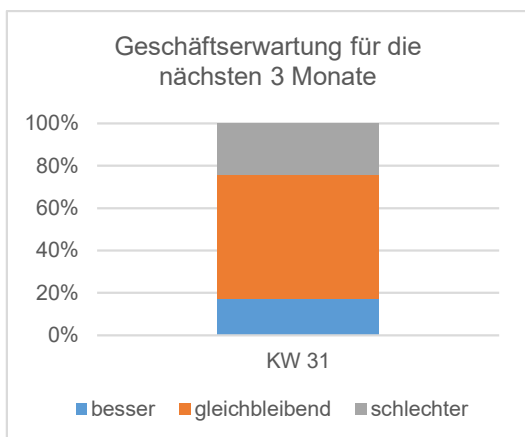
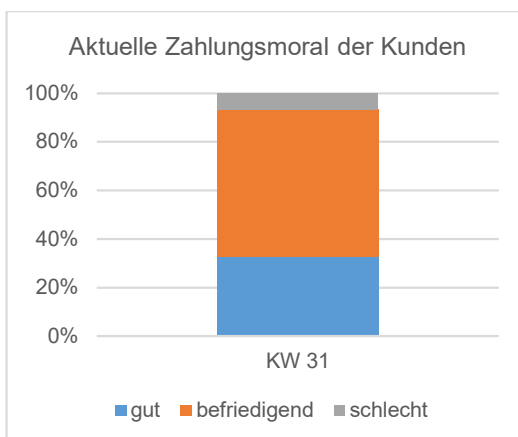
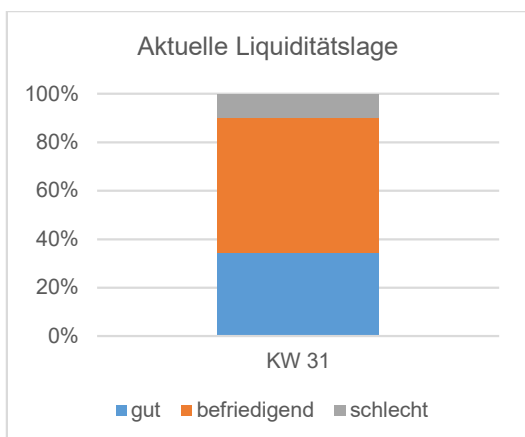
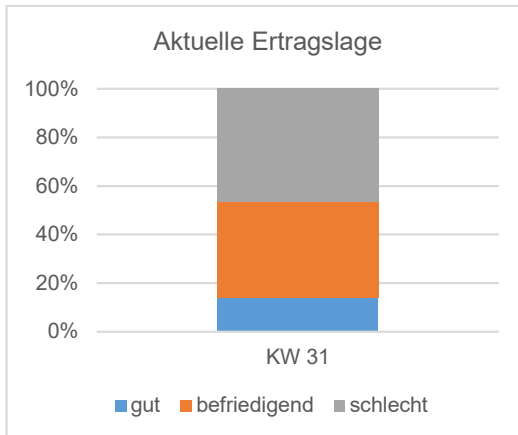
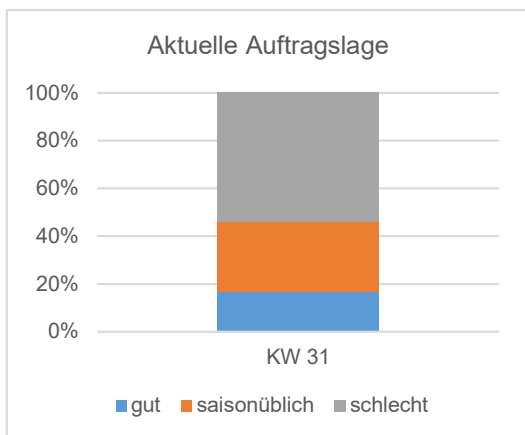
Aktuelle
Herausforderungen

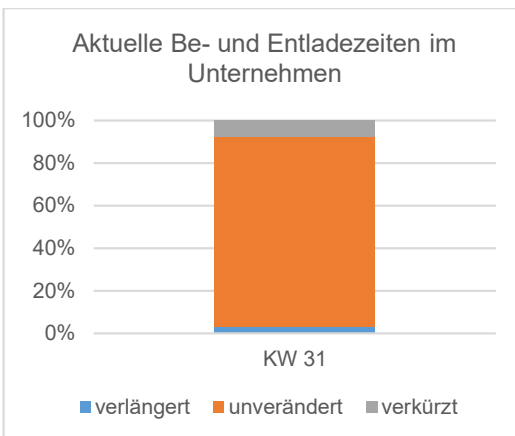
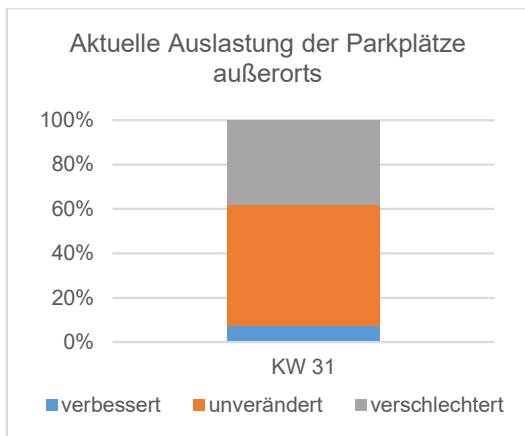
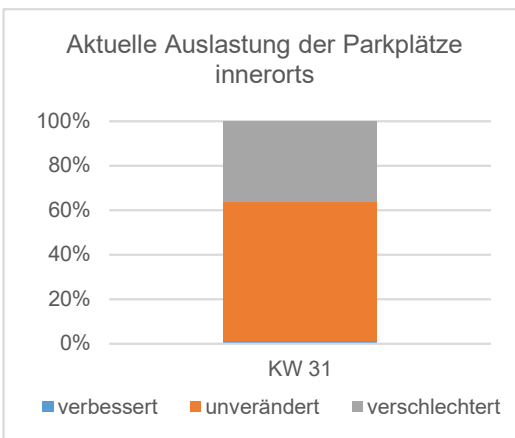
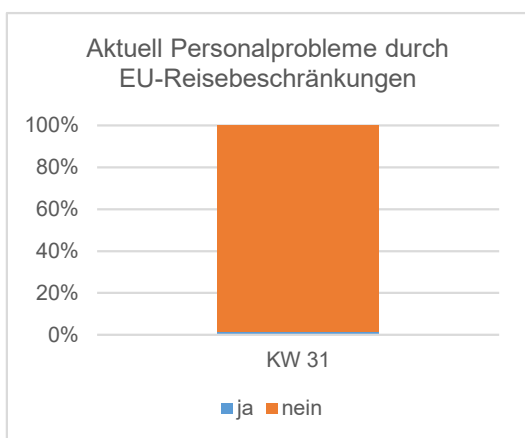
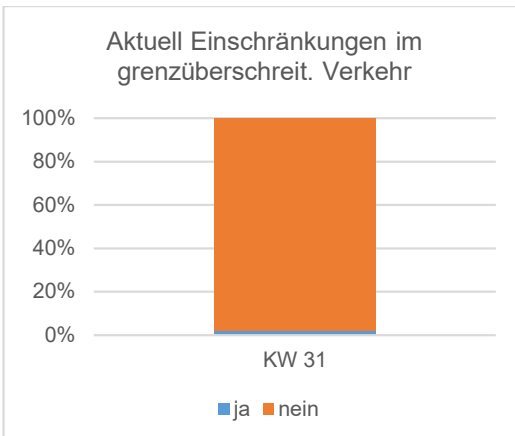
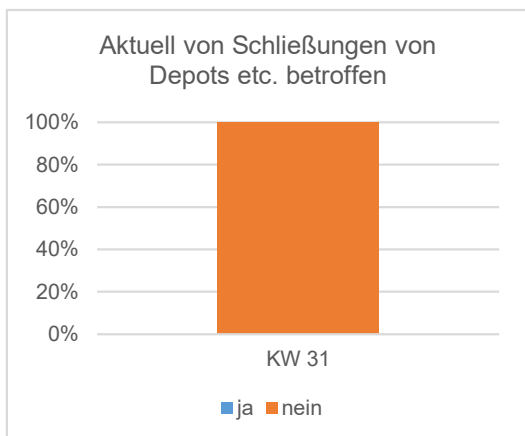
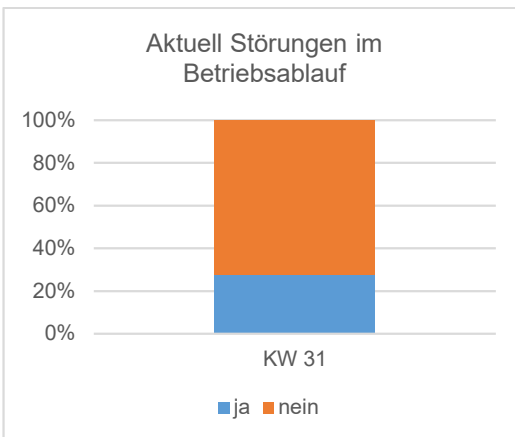
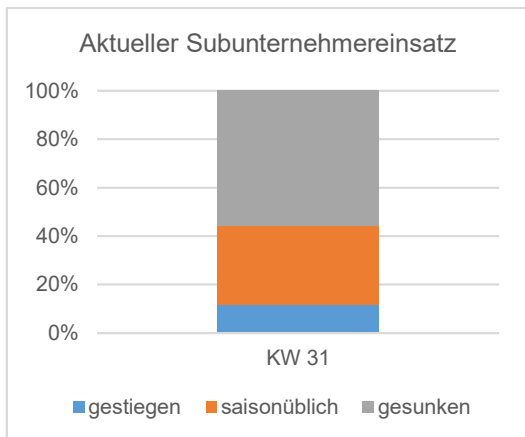
Zunehmend berichten befragte Transportunternehmen von einer Entspannung des Fachkräftemangels im Güterkraftverkehrsgewerbe. In den vergangenen Wochen gingen bei den Gesprächspartnern des Bundesamts vermehrt Initiativbewerbungen von gewerblichen und administrativen Logistikfachkräften ein. Ehemalige Arbeitgeber hätten zum Teil Gehälter nicht fristgerecht gezahlt oder stünden unmittelbar vor einer Insolvenz. Die Krankenstände in den in die Befragung einbezogenen Unternehmen stabilisierten sich in den vergangenen Wochen auf sonst gewöhnliche Erfahrungswerte. Zu Beginn der Corona-Krise fielen krankheitsbedingte Abwesenheiten bei vielen Befragten noch spürbar niedriger aus. Störungen im Betriebsablauf zeigen sich nach Unternehmensaussagen derzeit lediglich sporadisch

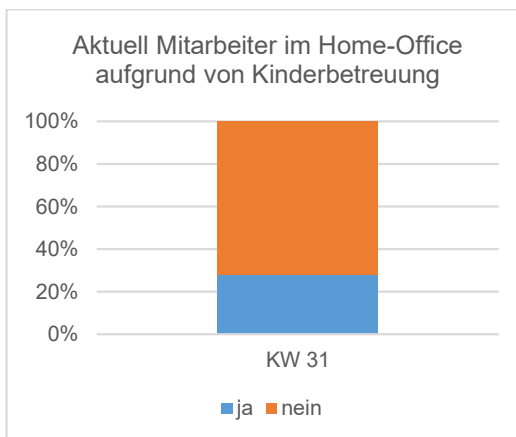
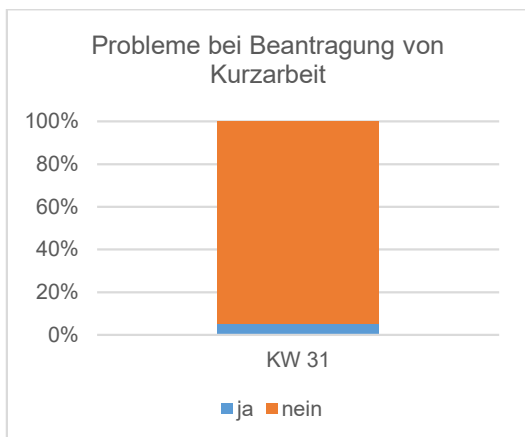
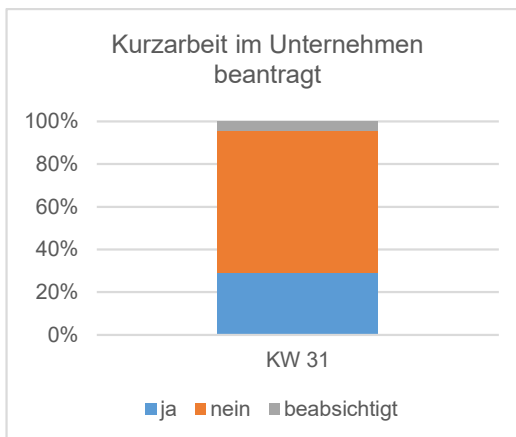
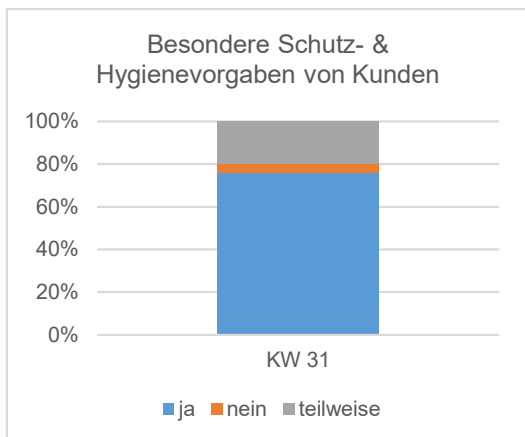
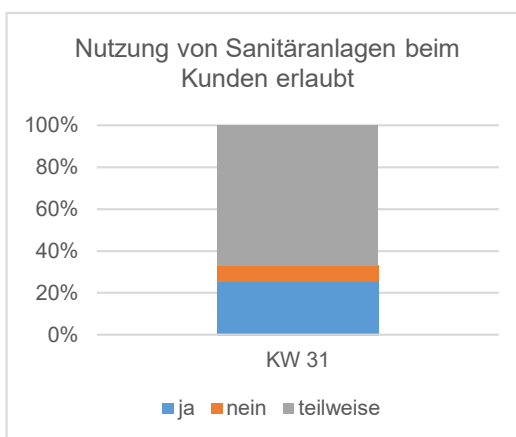
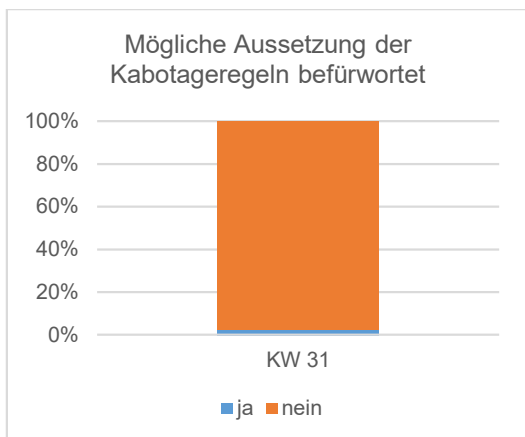
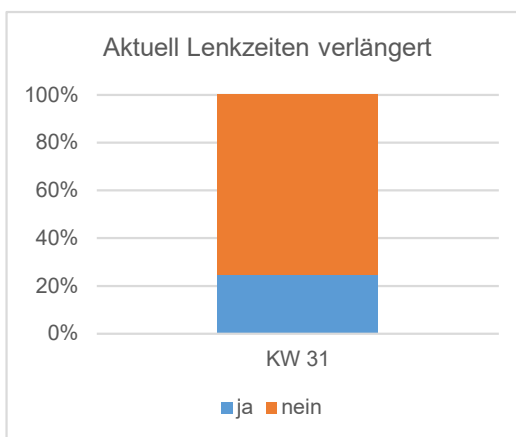
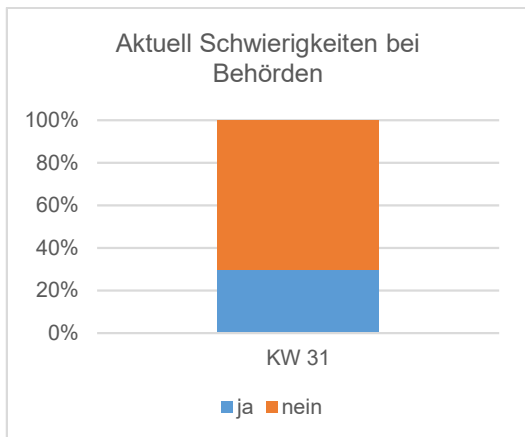
Themen von aktueller
Bedeutung

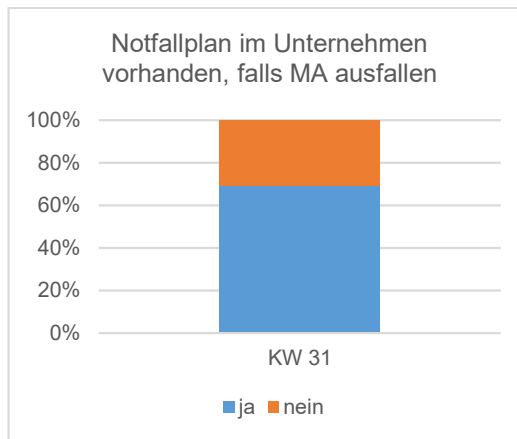
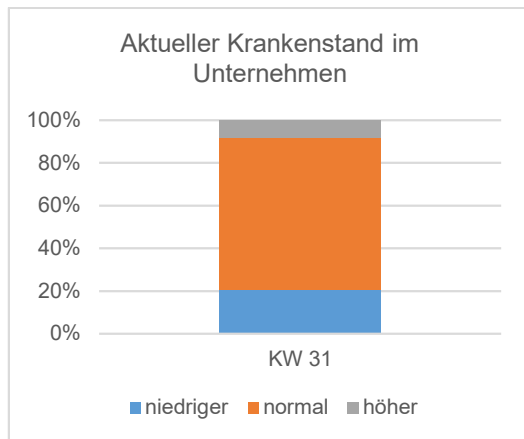
³ Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Post DHL Group: Aktuelle Hinweise zum Coronavirus – Auswirkungen auf Versand und Zustellung durch Deutsche Post DHL, unter: <https://www.dhl.de/de/privatkunden/kampagnenseiten/coronavirus.html>, zuletzt aufgerufen am 30.07.2020.

vor allem an den Ladestellen. Teilweise befänden sich weiterhin Lagerbeschäftigte in Kurzarbeit, so dass Betriebszeiten gekürzt würden oder sich Be- und Entladezeiten unvorhersehbar verzögerten. Bei grenzüberschreitenden Verkehren verzeichneten befragte Unternehmen in den vergangenen Wochen kaum höhere Wartezeiten an den Grenzübergängen. Derzeit führen allerdings viele Befragte, u.a. mangels internationaler Aufträge, keine grenzüberschreitenden Transporte durch. Nach Information des Bundesamts traten zuletzt nahezu keine Probleme bei ausländischen Beschäftigten auf, nach Heimataufenthalten zurückzukehren. Die Heim- und Rückreisen seien aktuell überwiegend uneingeschränkt möglich. Während im Zeitraum von April bis Juni viele befragte Transportunternehmen von einer deutlichen Entspannung der Parkplatzsituation entlang der Bundesstraßen und Autobahnen berichteten, sei die Auslastung der Parkplätze inzwischen auf sonst übliche, hohe Auslastungsgrade zurückgekehrt.









3 Schienengüterverkehr

Im Vergleich zur Vorwoche haben sich auf Grundlage der verfügbaren Informationen und Recherchen in der 31. KW keine neuen wesentlichen Erkenntnisse zum Schienengüterverkehr ergeben. Trotz gewisser Erholungseffekte liegt das Beförderungsaufkommen nach Aussagen der befragten Marktteilnehmer insgesamt weiter hinter dem Vorkrisenniveau zurück. Weiterhin hat der Großteil der Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgrund der angespannten gesamtwirtschaftlichen Lage infolge der COVID-19-Pandemie in Deutschland mit negativen betriebswirtschaftlichen Auswirkungen zu kämpfen. Die Mehrzahl der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen beurteilt die eigene Auftrags- und Umsatzsituation weiterhin eher schlecht. In Verbindung mit einem als konstant beschriebenen Entgelt- und Kostenniveau wirkt sich dies eher negativ auf die Ertrags- und Liquiditätslage der Unternehmen aus. Auch die Geschäftserwartung der Eisenbahnverkehrsunternehmen für die nächsten Monate wird weiterhin eher neutral bis pessimistisch bewertet. Die Insolvenzgefahr für die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen ist jedoch weiterhin als eher gering einzuschätzen. Vor dem Hintergrund der aktuellen Situation verfügt die Mehrheit der Eisenbahnverkehrsunternehmen weiterhin über freie Kapazitäten in ihrem Leistungsangebot im Schienengüterverkehr. Zu betriebsbedingten Ausfällen kam es laut Aussagen der Gesprächspartner nicht. Soweit dem Bundesamt bekannt, gab es keine COVID-19-bezogenen Krankenfälle in den befragten Unternehmen und die Krankenstände entwickeln sich jahreszeitüblich. Weiterhin von Relevanz sind der Gesundheitsschutz des Personals und die Anpassung von Betriebsabläufen aufgrund der Corona-Krise.

Aktuelle Lagebeschreibung

4 Kombiniertes Verkehr

Nach Kenntnisstand des Bundesamtes haben sich im Kombinierten Verkehr keine nennenswerten Veränderungen im Vergleich zu den Vorwochen ergeben. Der Kombinierte Verkehr hat im Allgemein immer noch mit geringeren Nachfragen im Vergleich zur Vorpandemiezeit zu kämpfen und es stehen entsprechende freie Kapazitäten am Markt zur Verfügung. Die Terminals des Kombinierten Verkehrs in Deutschland sind weiterhin uneingeschränkt im Betrieb. Nach Angaben der DB AG, von Kombiverkehr und der schweizerischen Hupac Gruppe seien alle relevanten Terminals in Deutschland und Europa innerhalb ihrer Netzwerke geöffnet⁴. 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.

Aktuelle Lagebeschreibung

⁴ Siehe Deutsche Bahn AG (2020): Nutzungsbedingungen für die DUSS-Terminals, unter: https://www1.deutschebahn.com/ecm2-duss/nutzungsbedingungen/download_fuer_duss_kunden-714582, abgerufen am 28.07.2020.

⁵ Siehe Hupac Intermodal SA (2020): <http://webapps.hupac.ch/hupac/orari.nsf/Se-archTerminalPage>, zuletzt abgerufen am 28.07.2020.

5 Binnenschifffahrt

Die Mehrheit der befragten Unternehmen in der Binnenschifffahrt bewertet die gegenwärtige wirtschaftliche Lage in Deutschland als sehr angespannt. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zeigt sich dies in einem deutlichen Rückgang der Beförderungsmengen. Nach Informationen des Statistischen Bundesamtes nahm das Bruttoinlandsprodukt im 2. Quartal 2020 gegenüber dem 1. Quartal 2020 – preis-, saison- und kalenderbereinigt – um 10,1% ab. Das ist der stärkste Rückgang seit Beginn der vierteljährlichen BIP-Berechnungen für Deutschland im Jahr 1970.⁶ Nach Informationen des Hamburger Logistikbarometers⁷ schwächt das eingebrochene Beförderungsvolumen die Ertragslage und Investitionspläne der Unternehmen erheblich. Rund 80 Prozent der Hamburger Logistikunternehmen rechnen für das Gesamtjahr 2020 mit einem Umsatzrückgang. Jedes zehnte Unternehmen befürchtet sogar einen coronabedingten Einbruch um mehr als 50 Prozent.

Entwicklung der Beförderungsmenge

In der Trockengüterschifffahrt bestehen gegenwärtig große Überkapazitäten an frei verfügbarem Schiffsraum. Verursacht wird dies durch Rückgänge in der Transportnachfrage, die aber nicht nur durch die Corona-Pandemie zu erklären sind. Gerade in den Sommermonaten spielen saisonale Effekte ebenfalls eine große Rolle. Während der Schulferien sind die Beförderungsmengen häufig rückläufig, da viele Unternehmen urlaubsbedingt ihre Produktion drosseln. Hiervon sind in der Regel alle Gütersegmente der Trockengüterschifffahrt betroffen, insbesondere aber Stahl, Erze und Importkohle. Die Gesprächsteilnehmer berichten, dass im Großraum Berlin die Transportnachfrage nach Schrott durch die Produktionsdrosselung der ansässigen Stahlwerke deutlich zurückgegangen ist. Somit leidet auch der Abtransport der dort hergestellten Produkte (z.B. Betonstahl) sehr. Die Transportnachfrage nach Agrarprodukten ist zurzeit eher schwach ausgeprägt. Viele Agrarerzeugnisse werden erst im Spätsommer geerntet, so dass die Trockengüterschifffahrt mit steigenden Transportmengen erst wieder in einigen Wochen rechnen kann. Der Transport von Baustoffen bzw. Rohstoffe für die Baugewerbe (z.B. Zement) verläuft saisonüblich.

Trockengüterschifffahrt

Nach Erkenntnissen der Mehrheit der auskunftgebenden Unternehmen befindet sich das Transportvolumen in der Tankschifffahrt auf einem niedrigen Niveau, so dass aktuell ein Überangebot an Schiffsraum besteht. Trotz der Urlaubszeit sind weniger Personen mit dem Flugzeug verreist, so dass die Nachfrage nach Kerosin sehr verhalten ist. Auch die Transportaufträge nach Heizöl sind deutlich zurückgegangen. Dies liegt aber vor allem daran, dass der Preis für Rohöl im Frühjahr sehr günstig war. Viele private Haushalte und Unternehmen nutzten diesen Preisvorteil zum Auffüllen ihrer Vorräte und melden nun keinen

Tankschifffahrt

⁶ https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/07/PD20_287_811.html.

⁷ <https://www.hafen-hamburg.de/de/news/hamburger-logistikbranche-im-corona-tief-eingebrochenes-befoerderungsvolumen-schwaecht-ertragslage-immens---36891>.

Bedarf mehr an. Auch die geringere Nachfrage nach Fahrzeugkraftstoffen im Individualverkehr führt im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu Auftragsdefiziten. Einige wenige Passagierschiffe haben mittlerweile wieder ihren Betrieb aufgenommen, sodass dies positive Impulse auf die Tankschifffahrt haben könnte. Die Gesprächspartner berichten, dass sich die Auftragslage der chemischen Industrie weiter verschlechtert hat. Die Branche rechnet mit deutlichen Produktions- und Umsatzrückgängen für dieses Jahr. Dies kann spürbare Auswirkungen auf die Auslastung von Typ C-Tankern mit sich führen.

Aus der Containerschifffahrt wird berichtet, dass die Transportnachfrage für Produkte und Bauteile aus den Automotive- und Maschinenbausegmenten nach wie vor rückläufig ist. Dagegen sind die Beförderungsmengen von Pharmaprodukten deutlich angestiegen. Nach Unternehmensaussagen verspürt man aktuell eine höhere Nachfrage nach Containertransporten für den Export von Holzwaren in Richtung China. Einige Auskunftgebende teilen mit, dass die Auftragslage für Containerverkehre von Hamburg über die Elbe bis hin zum Mittellandkanal sich leicht verbessert hat. Des Weiteren wurde gegenüber dem Bundesamt berichtet, dass die Hinterlandverkehre aktuell ohne nennenswerte Störungen funktionieren.

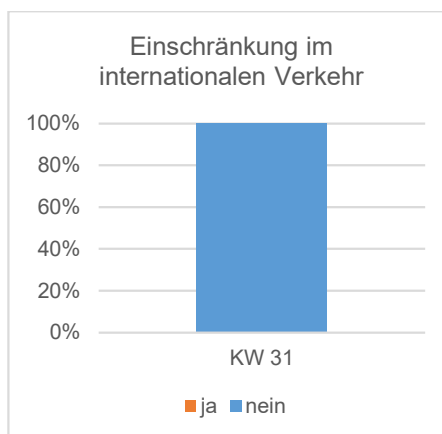
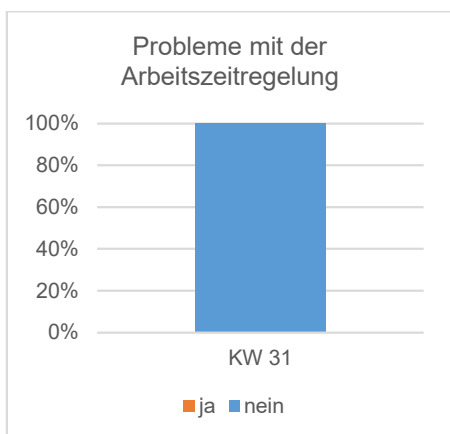
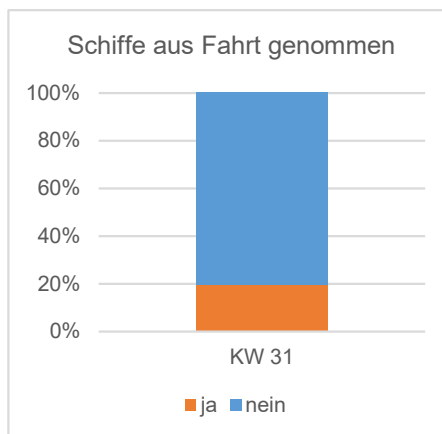
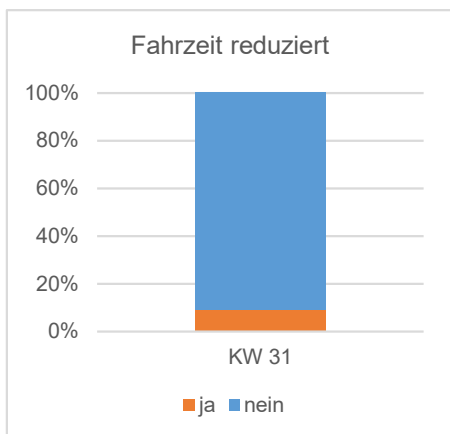
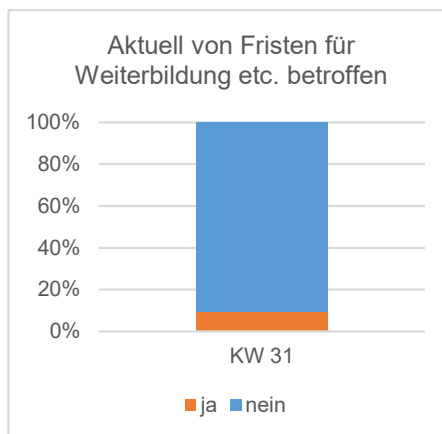
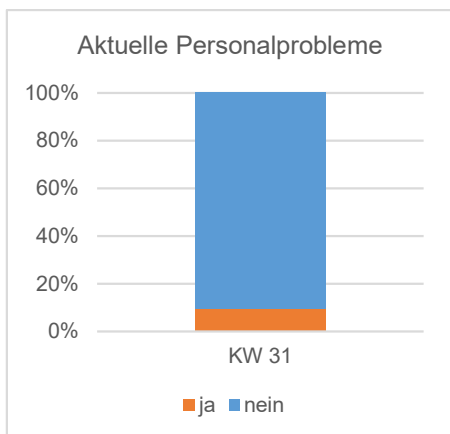
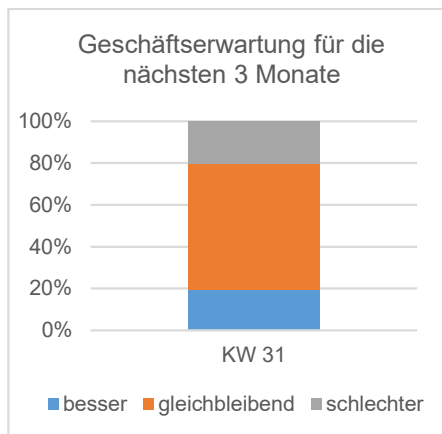
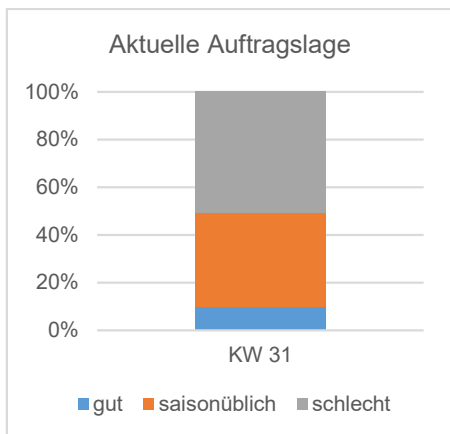
Containerschifffahrt

Der Überhang an Schiffsraum führt zu einem deutlichen Rückgang der Frachtraten. Besonders im Spotmarkt befinden sich die Tagesfrachtraten weiterhin auf sehr niedrigem Niveau. Die Margen für die meisten Binnenschiffsunternehmen fallen daher gegenwärtig nur sehr gering aus. Aufgrund der Beförderungsrückgänge greifen immer weniger Reedereien auf Mietschiffe zurück. Nach Auffassung der Marktteilnehmer sind Insolvenzen von Partikulierunternehmen nicht auszuschließen. Einige Binnenschiffe liegen deutlich unter der für diese Jahreszeit üblichen Kapazitätsauslastung. Teilweise sind Leerfahrten nicht immer ausgeschlossen. Aufgrund der wenigen Niederschläge erheben einige Binnenschiffsunternehmen seit mehreren Tagen örtlich wieder Kleinwasserzuschläge. Die Gasölpreise sind im Juli gegenüber dem Vormonat leicht gestiegen. Dennoch liegt das Preisniveau deutlich unter dem des Vorjahresmonats.

Liquiditäts- und Ertragslage

Neben den geringen Transportmengen und den dadurch bedingten niedrigen Transportraten berichten die befragten Unternehmen, dass sie einige ihrer Binnenschiffe aus der Fahrt nehmen und die Zeit für Wartungs- und Reparaturzwecke nutzen. Einige Binnenschiffsunternehmen befürchten die Auswirkungen einer möglichen 2. Pandemiewelle, die den grenzüberschreitenden Verkehr wieder einschränken könnte. Längere Wartezeiten an den Grenzen sowie eine Verschärfung der Freizügigkeit des Personals wären dann nicht mehr ausgeschlossen. Des Weiteren werden die teilweise reduzierten Schleusenzeiten bemängelt, die sich negativ auf die Betriebsabläufe (Fahrzeiten, Organisation des Besatzungswechsels) auswirken. Zurzeit gebe es viel zu wenige Ausschreibungen für die Instandhaltung von Wasserstraßen.

Aktuelle Herausforderungen



6 Seeverkehr

Nachfrageentwicklung

Nach Angaben von Branchenvertretern zeigte sich in der internationalen Seeschifffahrt in einzelnen Segmenten weiterhin eine gewisse Belebung der Nachfrage nach Transportkapazitäten, die teilweise mit einem Anstieg des Frachtrateniveaus einherging. Gleichwohl wird die schnelle Erholung keineswegs einheitlich und stetig prognostiziert. In vielen Bereichen sei mit vereinzelt Aus- und Rückschlägen zu rechnen. Geopolitische Verwerfungen könnten gewohnte Handelsrouten verändern. Die Trockenfrachten (Bulkermärkte) befinden sich in leichtem Aufwind, womit sich die Entwicklung der letzten vier Wochen fortsetzt. Grund für den Anstieg war u.a. eine Tonnageknappheit im Atlantik. Die ohnehin ausgeprägte Volatilität habe weiter zugenommen. Kohlevers Schiffungen werden nach Brancheneinschätzungen vermutlich niedriger ausfallen als gedacht, da die Lage in Brasilien als einem der Hauptexportländer weiter völlig unklar bleibt. Hierdurch werde wesentlich bestimmt, ob der Aufschwung weiter anhalte. Für 2020 wird insgesamt ein Rückgang an Trockenladung (Stahl, Kohle, Getreide, Dünger, Zement) um -4,26% erwartet.

Die Nachfrage der Containerschifffahrt verbessert sich nach Angaben von Branchenexperten weiterhin langsam, aber stetig. Begründet wurde dies mit der Auflage nationaler Konjunkturprogramme. Die Containerlinien haben den Rückgang der Nachfrage besonders im Transpazifik überschätzt. Die historisch einmalige Stabilisierung der Frachtraten hat zu hohen Preisen geführt, die alle Erwartungen übertroffen haben. Hapag-Lloyd konnte für das Corona-Quartal II erfolgreiche Zahlen vorlegen: Vor Zinsen und Steuern (Ebit) verdiente Hapag-Lloyd mit 500 Mill. EUR mehr als im Jahr 2019. Zudem hätten sich die zahlreichen Merger und die außergewöhnlich niedrigen Bunkerkosten als hilfreich für die Preisstabilität erwiesen. Die Anzahl der Auflieger hat sich weiter reduziert. Die Linien chartern wieder mehr ein und eine größere Anzahl Containerschiffe geht in die Verschrottung. Ungenutzt sind Mitte Juni 2020 noch 7,9% der weltweiten Containerflotte. Der Markt bleibt geteilt. Der vom Verband für Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. (VHBS) herausgegebene New ConTex, ein unternehmensunabhängiger Index für Zeitcharterraten für Containerschiffe, beschleunigte sich in der Kalenderwoche 31 mit einem Plus von 6 Punkten, nachdem er sich in den Wochen zuvor um 5, 4 und 3 Punkte verbessert hatte. Der Anstieg wurde hauptsächlich von den größeren Schiffen ab 3.500 TEU getragen, die solide Zuwächse verzeichneten. Obwohl alle Segmente positiv waren, verbuchten die kleinsten Schiffe kaum eine Verbesserung. Die Aktivität in Asien, Amerika und Nordeuropa sei gut, während im Mittelmeerraum die Sommerferiensaison zu spüren sei.⁸

Die Tankschifffahrt stand unter dem Einfluss der zwischenzeitlich niedrigen Ölpreise. Diese hatten etliche Abschlüsse in Asien beflügelt, sodass für Beschäftigung gesorgt gewesen sei. Der Tankermarkt habe sich eingependelt und bewegt sich laut Auskunft der Branchenexperten nun um das Zehnjahres-Mittel. Die Frachtraten sind in den letzten 14 Tagen wie-

⁸ Siehe hierzu und im Folgenden Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V.: New ConTex, unter: <https://www.vhbs.de/index.php?id=28>.

der erkennbar gestiegen. Bemerkbar machen sich die erfolgreich umgesetzten Produktionskürzungen der OPEC-Staaten. Schwimmende Lager würden kaum noch gebraucht und in hoher Geschwindigkeit abgebaut. Von rund 11% der Flotte in der Spitze ist ihr Anteil bereits wieder unter 7% gesunken. Die Auslastung der Tanker wird derzeit ganz wesentlich von der Preisbildung am Ölmarkt und dem Wiederanlaufen der Volkswirtschaften beeinflusst. China importierte im Juni bereits wieder auf dem Vorjahresniveau, die meisten anderen Märkte liegen aber im Verbrauch noch deutlich unter dem Vorkrisenlevel.

Mit der Wiederaufnahme des Inselverkehrs an den deutschen Küsten für Touristen hat sich der Verkehr gegenüber dem Höhepunkt der Corona-Krise wieder normalisiert. Die Auslastung der Fähr-/und Passagierschiffe ist mit dem Beginn der Sommerferien in den erlaubten Maßen hoch. Selbst Shops an Bord (bspw. Scandlines) konnten unter strengen Auflagen wieder öffnen. Auf einigen Linien werden zusätzliche Schiffe eingesetzt (z.B. Helgoland), um die Einhaltung der strengen Hygienevorschriften sowie der vorgeschriebenen Abstandsregelungen an Bord garantieren zu können. Die Ausfälle in den Vormonaten können aber nicht nachgeholt und entsprechende Verluste nicht aufgeholt werden. Durch hygienebedingte Kapazitätsreduktionen und Einschränkungen im Shop-Verkauf bleiben die Einnahmen eingeschränkt. Kritisch zu beobachten sind nach Einschätzung der Branchenexperten mögliche Einschränkungen für Tagestouristen (Mecklenburg-Vorpommern, Nordsee u.a.). Dies könnte wesentliche Teile des Geschäftes im Inselverkehr wieder erheblich reduzieren.

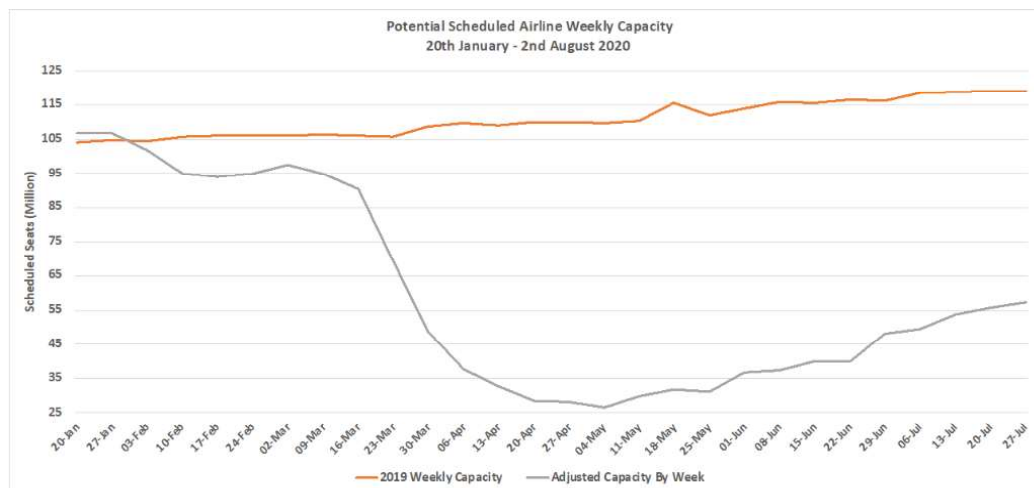
Passagierverkehr

Der internationale Seeverkehr nimmt weiterhin an Fahrt auf. In Abhängigkeit von den Relationen bestehen jedoch teilweise spezielle Einreiseregulungen fort. Im Mittelmeer läuft der Verkehr nach Sardinien, Sizilien und Korsika sowie von Italien nach Griechenland wieder nach Plan. Die Einreise nach Großbritannien und Island ist für Deutsche seit Anfang Juli wieder ohne Quarantäne möglich. Mit den größten Schwierigkeiten hat weiterhin die Kreuzschiffahrt zu kämpfen. Reedereien versuchen mit allen Mitteln, Kosten zu minimieren. Als sichtbare Auswirkung zeigt sich beispielsweise die notwendige Schließung der Meyer Werft im Sommer für sechs Wochen. Einige Reedereien haben auf ausgewählten Strecken die Wiederaufnahme von Reisen unter Einhaltung strenger Hygieneauflagen und mit deutlich reduzierter Passagierzahl gestartet oder planen für die nahe Zukunft. So bereitet AIDA Cruises die ersten Schiffe („Aidamar“, „Aidablu“) für die vorsichtige Wiederaufnahme des Betriebs im August vor. Die ersten Probereisen ab August werden einige Anbieter als Rundreisen ohne Landgang anbieten. TUI Cruises startete am 24. Juli von Hamburg aus zur ersten Kurzkreuzfahrt in Richtung Norwegen („Blaue Reisen“ ohne Hafenanlauf). Hapag-Lloyd Cruises fährt am 31. Juli von Hamburg in Richtung Dänische Südsee. Die deutschen Reedereien sind damit weltweit Vorreiter in der Wiederaufnahme und werden entsprechend genau beobachtet.

7 Luftverkehr

Nach jüngsten Meldungen von OAG erholt sich das weltweite Angebot von Linienflügen langsam und wuchs zuletzt um 3,5%. Die Gesamtzahl der buchbaren Sitze liegt nun knapp unter 56.000.000 pro Woche.⁹

Sitzplatzplanungen
der Unternehmen



Quelle: OAG

Region	20-Jan	13-Jul-20	20-Jul-20	27-Jul-20	% Change Week on Week	% Change V's 20th Jan
Asia : North East Asia	25,178,594	18,221,742	19,399,572	19,560,761	0.8%	-22.3%
North America	22,642,901	12,071,851	12,107,834	12,095,649	-0.1%	-46.6%
Europe : Western Europe	18,380,638	9,029,566	9,464,544	10,462,510	10.5%	-43.1%
Asia : South East Asia	10,859,543	4,246,744	4,366,565	4,700,655	7.7%	-56.7%
Europe : Eastern/Central Europe	3,700,200	2,666,548	2,746,286	2,920,295	6.3%	-21.1%
MiddleEast	4,928,896	1,736,906	1,696,623	1,789,024	5.4%	-63.7%
Asia : South Asia	5,159,758	1,791,158	1,896,904	1,760,000	-7.2%	-65.9%
Latin America : Central America	2,437,343	1,024,251	1,036,068	1,053,160	1.6%	-56.8%
Southwest Pacific	2,835,574	727,339	718,395	722,405	0.6%	-74.5%
Latin America : Lower South America	4,033,676	682,032	711,697	685,794	-3.6%	-83.0%

Quelle: OAG

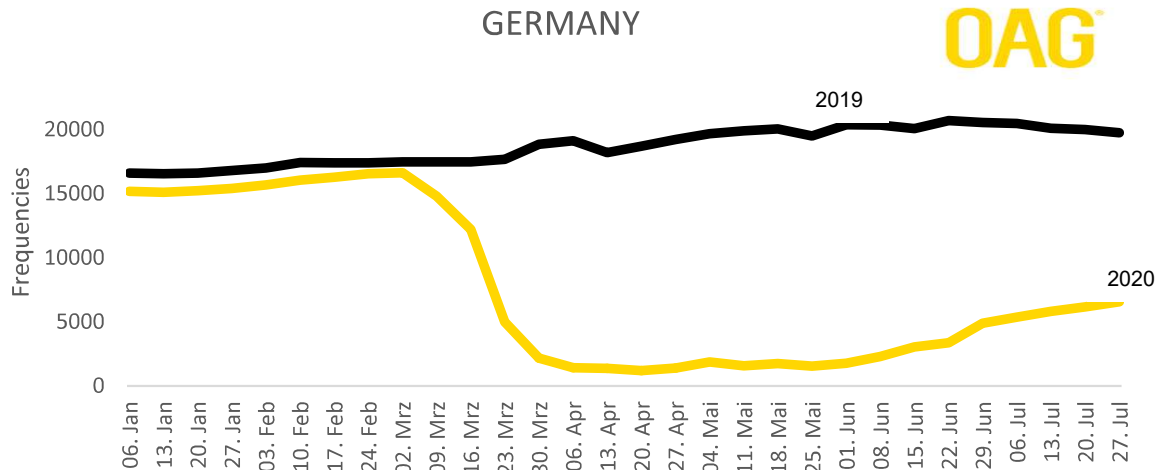
Betrachtet man den europäischen Markt, so ging die Anzahl der Flüge gegenüber dem Vorjahresniveau in Italien um 57,6 % (Vorwoche -62,9%), in Spanien um 52,7 % (Vorwoche -57,6%), in Deutschland um 66,8 % (Vorwoche -69,2 %) und in Frankreich um 53,4 % (Vorwoche -59,3%) zurück. Somit ist eine langsame Erholung des Sitzplatzangebotes sichtbar. Weltweit gesehen liegt die Zahl im Vergleich zum letzten Jahr bei genau 50,0 %.¹⁰

Angebot an Linienflügen

Nachstehendes Schaubild von OAG spiegelt die leichte Aufwärtsbewegung in Deutschland insbesondere seit Monatsbeginn wider.

⁹ Siehe OAG vom 20.07.2020, OAG Coronavirus Update – Week Twenty-Seven Steady As She Goes But Worrying Early Winter Indicators, abgerufen am 27.07.2020

¹⁰ Siehe OAG vom 27.07.2020, Global Scheduled Flight Change year-over-year, abgerufen am 27.07.2020



Quelle: OAG

Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst nachstehendes Schaubild über die Entwicklung des Passagierverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 29. Kalenderwoche 2020.

Flughäfen in Deutschland



Quelle: Flughafenverband ADV

Bei den beiden mitteldeutschen Flughäfen Dresden und Leipzig/ Halle lag das Fluggastaufkommen im ersten Halbjahr deutlich unter dem Vorjahreswert.

Flughäfen in Mitteldeutschland

Insgesamt nutzten von Januar bis Juni 573.326 Passagiere die beiden Airports, 69,1% weniger als im Vergleichszeitraum 2019. Von April bis Juni kam der Passagierverkehr teilweise völlig zum Erliegen. So verzeichneten die mitteldeutschen Flughäfen im Juni einen Rückgang von 98,7% Prozent gegenüber dem Vergleichsmonat des Vorjahrs.

Bei der Versorgung mit Gütern spielt der Flughafen Leipzig/ Halle eine wichtige Rolle. So stieg dort das Frachtaufkommen im ersten Halbjahr um vier Prozent auf 634 000 Tonnen. Im Passagierverkehr verzeichnete er im ersten Halbjahr 333.340 Fluggäste und damit 70,7 Prozent weniger als im Vorjahr. Im Monat Juni betrug der Rückgang mit 1.531 Fluggästen 99,4 Prozent. Mit 31.188 Starts und Landungen ging die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen Leipzig/ Halle um 19,3 Prozent zurück.

Am Flughafen Dresden lag das Passagieraufkommen von Januar bis Juni mit 239.986 Fluggästen um 66,6 Prozent unter dem Vorjahreswert. Im Monat Juni wurden 4.027 Fluggäste und damit 97,4 Prozent weniger als im Vorjahresmonat registriert. Mit 7.188 Starts und Landungen lag die Zahl der Flugbewegungen um 48,7 Prozent unter dem Vorjahresniveau.¹¹

Der Flughafen München hat für die kommenden sechs Ferienwochen knapp 20.000 Flüge zu 130 Airports angekündigt. Im Vorjahr waren es noch 53.000 Flügen zu 250 Airports. Nach einer Prognose des Flughafens soll sich die Anzahl der Passagiere im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr (= 48 Mio.) nahezu halbieren auf rd. 24 Mio. Ein Grund für den Rückgang ist, dass der Flughafen, der zusammen mit Frankfurt einen Großteil des deutschen Interkontinentalverkehrs abwickelt, besonders unter dem Wegfall vieler Fernziele leidet. Das schlägt wiederum auf den Kurz- und Mittelstreckenverkehr durch. In diesen Maschinen sitzen sowohl Reisende mit Start oder Ziel in München als auch die Umsteiger in München. Viele Deutschland- und Europaflüge wären ohne das Interkont-Angebot gar nicht im Programm.¹²

Flughafen München

Am Flughafen Frankfurt zählte man in der Kalenderwoche vom 20.07. – 26.07.2020 insgesamt 321.746 Fluggäste und somit 79,7 % weniger als in der entsprechenden Vorjahreswoche. Bei der Luftfracht waren es 33.272 Tonnen. Das bedeutet ein Minus zum Vorjahr von 18,4 %¹³

Flughafen Frankfurt

Nach mehr als vier Monaten ohne internationalen Flugverkehr wird Russland erstmals wieder reguläre Verbindungen mit dem Ausland aufnehmen. Angeflogen würden vom 1. August an zunächst die Türkei, Großbritannien und Tansania. Das Verkehrsministerium in Moskau teilte ebenfalls mit, dass Verhandlungen mit 30 weiteren Ländern über eine Wiederaufnahme des Flugverkehrs liefen.¹⁴

Flughäfen in Russland

¹¹ Siehe Pressemitteilung Mitteldeutsche Flughäfen vom 22.07.2020, Wegen Corona: Mitteldeutsche Flughäfen mit weniger Passagieren, aber mehr Fracht in Leipzig/Halle, abgerufen am 27.07.2020

¹² Siehe Süddeutsche Zeitung vom 23.07.2020, Düstere Prognosen für den Flughafen, abgerufen am 24.07.2020

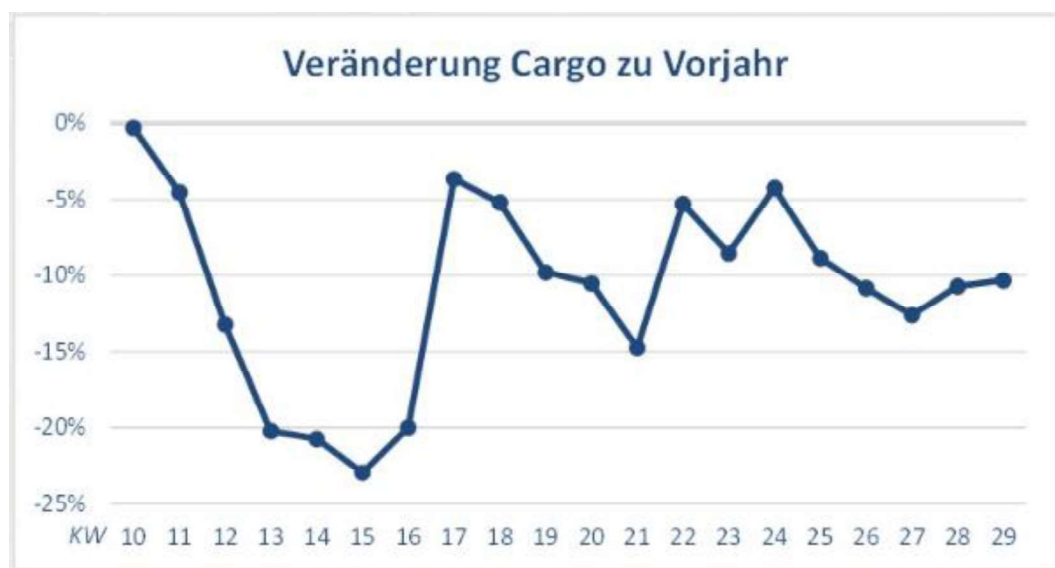
¹³ Siehe Pressemitteilung Fraport AG vom 28.09.2020, Flughafen Frankfurt: Verkehrszahlen Kalenderwoche 30 (20. – 26. Juli 2020)

¹⁴ Siehe Deutsche Verkehrszeitung vom 27.07.2020, Russland nimmt internationalen Flugverkehr wieder auf, abgerufen am 27.07.2020

Bei der Luftfracht ist eine leichte Steigerung bzw. ein Seitwärtsbewegung zu erkennen. Nachdem in der KW 28 der Rückgang bei der Luftfracht in Deutschland im Vergleich zur Vorjahreswoche 10,7 % betrug, lag der Rückgang in der KW 29 bei 10,3 %.¹⁵

Luftfracht in
Deutschland

Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst untenstehendes Schaubild über die Entwicklung des Frachtverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 29. Kalenderwoche 2020.

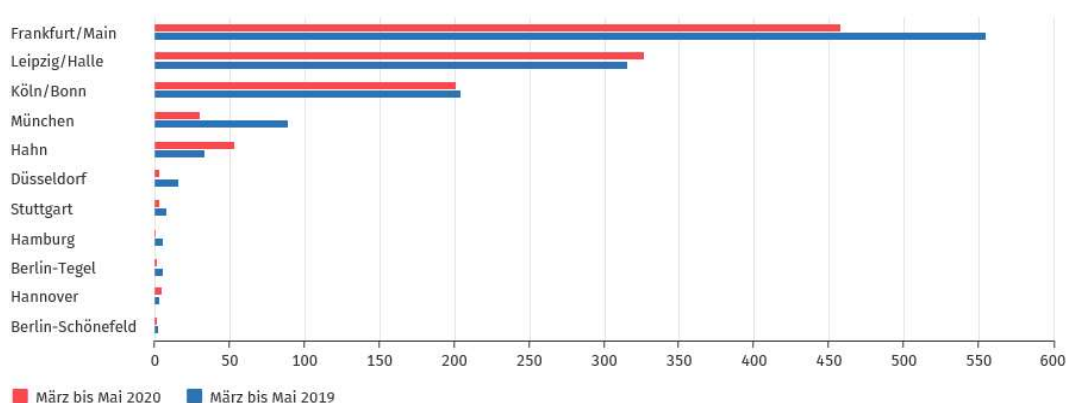


Quelle: Flughafenverband ADV

Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) mitteilte, ist der Empfang und der Versand von Luftfracht im Zeitraum März bis Mai 2020 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 12,1 % auf rund 1,1 Millionen Tonnen zurückgegangen (März bis Mai 2019: 1,2 Millionen Tonnen). Zum Vergleich: Das Passagieraufkommen auf deutschen Flughäfen ging im selben Zeitraum um 87,4 % zurück.

Frachtaufkommen auf ausgewählten Flughäfen in Deutschland

in Tausend Tonnen



Quelle: Statistisches Bundesamt (Destatis)

¹⁵ Siehe adv.aero vom 20.07.2020, Wöchentliche Verkehrszahlen, abgerufen am 27.07.2020

Die Luftfracht konzentrierte sich im Jahr 2019 auf vier Flughäfen in Deutschland, die zusammen rund 93 % des Frachtaufkommens beförderten: Frankfurt/Main (43,5 %), Leipzig/Halle (25,6 %), Köln/Bonn (16,7 %) und München (7,3 %). In den Krisenmonaten März bis Mai 2020 konnte von den umschlagsstärksten Flughäfen lediglich Leipzig/Halle die Luftfrachtmenge im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresmonaten um 3,7 % steigern. Die anderen drei Flughäfen verzeichneten Rückgänge (München -65,1 %, Frankfurt/Main -17,4 %, Köln/Bonn -1,7 %).

Da die Luftfracht nicht nur in reinen Frachtflugzeugen, sondern zu einem großen Teil als Beiladung in Passagiermaschinen transportiert wird (sogenannte Bellyfracht), sank mit dem coronabedingten Einbruch des Passagierverkehrs gleichzeitig die zur Verfügung stehende Transportkapazität für Frachtgüter. Die Frachtbeförderung im Rahmen von Passagierflügen erfuhr in den Krisenmonaten März bis Mai 2020 einen deutlichen Rückgang gegenüber dem Vorjahreszeitraum (-71,3 % auf 90 000 Tonnen). Die Beförderung in reinen Frachtflügen erlebte dagegen einen Anstieg von 7,9 % auf 1 Million Tonnen. Dadurch konnte der Wegfall der Bellyfracht teilweise kompensiert werden.

Neben dem Flughafen Leipzig/Halle konnte der Flughafen Frankfurt-Hahn im Hunsrück sein Frachtaufkommen von März bis Mai 2020 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um mehr als die Hälfte (57,0 %) auf rund 54 000 Tonnen steigern, während sein Passagiergeschäft wie an anderen Airports massiv einbrach (91,1 % weniger Fluggäste). Auch am Flughafen Hannover wurde mehr Fracht umgeschlagen. Deutliche Rückgänge der Frachtmenge verzeichneten Düsseldorf (-74,0 %), Hamburg (-74,2 %) und Stuttgart (-53,0 %).¹⁶

¹⁶ Siehe Pressemitteilung Nr. N 040 Statistisches Bundesamt vom 22.07.2020, Luftfracht in der Corona-Krise: Vergleichsweise moderater Rückgang von 12,1 % im Zeitraum März bis Mai 2020 gegenüber Vorjahr, abgerufen am 27.07.2020

8 Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG)¹⁷

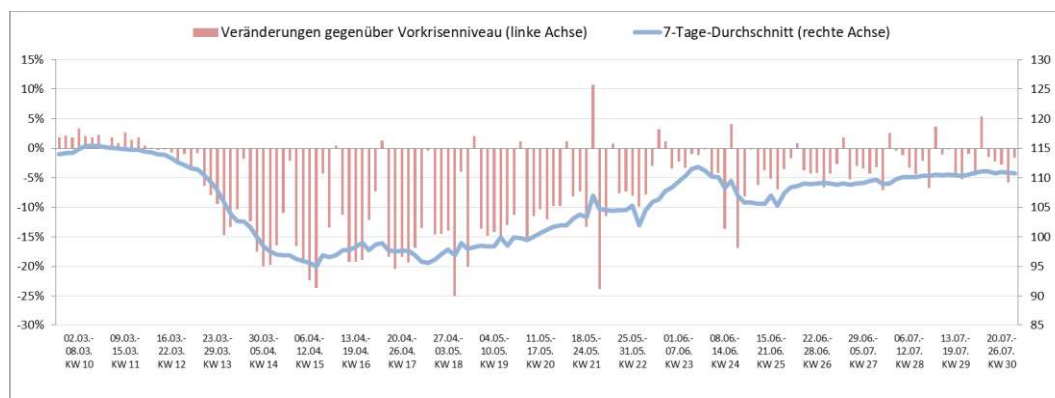
Wocheninformation KW 30 – 29.07.2020

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 (Basisjahr 2015 = 100). An sechs der letzten sieben verfügbaren Tage weisen die Werte weiterhin Rückgänge gegenüber dem Vorkrisenniveau auf. Wie in der Vorwoche weist der 7-Tage-Durchschnitt in der Kalenderwoche 30 trotz einer leicht steigenden Tendenz kaum Bewegung auf.

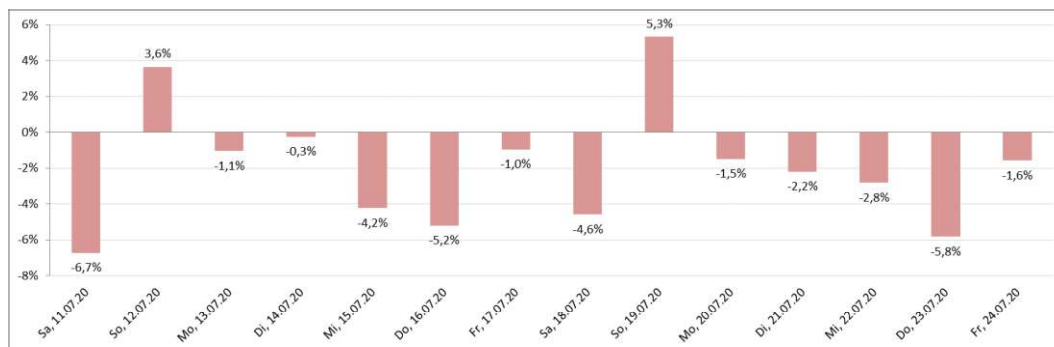


Kurzfristige Entwicklung (bereinigte Werte)

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 1,5 % und 5,8 % zu beobachten. Am 19.07.2020 liegt der Fahrleistungsindex 5,3 % über dem Vorkrisenniveau. Im

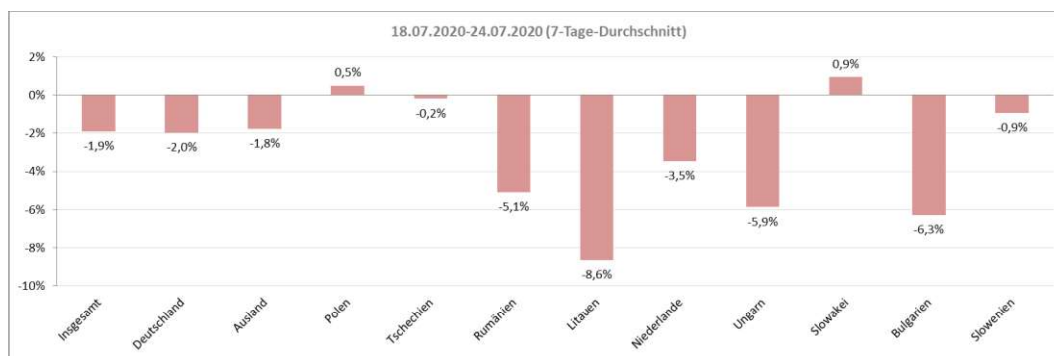
¹⁷ Originalwerte durch BAG. Bereinigungsverfahren durch Deutsche Bundesbank. Veröffentlichung durch StBA.

Durchschnitt liegt der Indexwert an den letzten sieben betrachteten Tagen rund 1,9 % 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 seit dem Monat Mai scheinen sich die Unterschiede in der Entwicklung zwischen den Fahrleistungen deutscher und ausländischer Lkw wieder anzugleichen. Im aktuellen Betrachtungszeitraum (18.07.-24.07.2020) sind die Rückgänge bei den deutschen Lkw (-2,0 %) auf einem vergleichbaren Niveau mit dem der ausländischen Lkw (-1,8 %). 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 (12.04.2019 = normaler Arbeitstag) ist daher aber nur sehr eingeschränkt mit dem Freitag der 15. KW 2020 (10.04.2020 = Karfreitag) vergleichbar.

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

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

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

In der Corona-Krise werden noch aktuellere Ergebnisse nachgefragt, insbesondere auch als Baustein für die Konjunkturbeobachtung. Das BAG hat mit der Bundesbank und dem StBA vereinbart, die Daten täglich zu erstellen, zu bereinigen und auf den Internetseiten des StBA zu veröffentlichen. Für tagesbezogene Bereinigungen gibt es weltweit keine Blaupause, die Ergebnisse sind daher experimentell. Die Bundesbank hat hierzu eine Methodenbeschreibung veröffentlicht:

<https://www.bundesbank.de/resource/blob/831064/25d02c60b2df31825c0661b215735fc5/mL/lkw-maut-fahrleistungsin-dex-data.pdf>

- 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 Kurzarbeit¹⁸ 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 Juli 2020 deutlich unter den Vormonatswerten (siehe Tabelle 9.1). Die Anzahl der eingegangenen Anzeigen belief sich im Wirtschaftsabschnitt „Verkehr und Lagerei“ im Juli 2020 auf 491, die Anzahl der hiervon betroffenen Personen auf 6.872. Im Juni 2020 hatte die Anzahl der eingegangenen Anzeigen 1.242, die Anzahl betroffener Personen 20.054 betragen. Die höchste Anzahl der Anzeigen stammte im Juli 2020 mit 251 wie in den Vormonaten aus der Wirtschaftsabteilung „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“, die höchste Anzahl neuer Betroffener mit 3.662 wie schon im Juni 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 Juli 2020

	Januar 2020	Februar 2020	März 2020	April 2020	Mai 2020	Juni 2020	Juli 2020
Anzahl eingegangener Anzeigen	52	70	7.050	26.279	3.256	1.242	491
Personenzahl in den Anzeigen	1.864	1.391	182.794	455.326	56.084	20.054	6.872

¹ Vorläufige Daten.

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

¹⁸ 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 Juli 2020 (vorläufige Daten)

Wirtschaftsabteilungen WZ 2008	geprüfte Anzeigen über Kurzarbeit			in den Anzeigen genannte Personenzahl		
	Ins-gesamt	davon	Trans-fer-Kug (§ 111 SGB III)	Ins-gesamt	davon	Trans-fer-Kug (§ 111 SGB III)
		kon-junk-tur-elles Kug (§ 96 SGB III)			kon-junk-tur-elles Kug (§ 96 SGB III)	
49 Landverkehr u. Transp.i.Rohrfern.	251	251	-	2.031	2.031	-
50 Schifffahrt	*	4	*	*	245	*
51 Luftfahrt	-	-	-	-	-	-
52 Lagerei u. Erbr.v. sonst. DL f.d.Verkehr	191	191	-	3.662	3.662	-
53 Post-, Kurier- und Expressdienste	45	45	-	934	934	-

*) 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 Juli 2020 im Vergleich zum Juli 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 38,4 Prozent auf 53.868. Dabei zeigte sich der höchste absolute Anstieg der Arbeitslosen bei den Berufen der Lagerwirtschaft (5131). Die Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ verzeichnete im Juli 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat einen Anstieg der Arbeitslosenzahl um rund 37,7 Prozent auf insgesamt 108.025; die Anzahl der gemeldeten offenen Arbeitsstellen sank um rund 37,3 Prozent auf 20.788.

Arbeitslose, Arbeitsuchende, gemeldete Stellen

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 Berufsgruppe Berufsuntergruppe	Arbeitslose			Arbeitsuchende ¹⁾			Gemeldete Arbeitsstellen		
	Bestand						Bestand		
	Juli			Juli			Juli		
	2020	2019	in %	2020	2019	in %	2020	2019	in %
51 Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführ.)	53.868	38.915	38,4	85.204	68.859	23,7	20.903	29.091	-28,1
511 Tech.Betrieb Eisenb.,Luft,Schiffsverkehr	1.245	659	88,9	2.110	1.395	51,3	337	499	-32,5
5111 Berufe im technischen Eisenbahnbetrieb	80	39	x	138	87	58,6	80	115	-30,4
5112 Berufe technischer Luftverkehrsbetrieb	804	356	125,8	1.407	803	75,2	196	273	-28,2
5113 Berufe technisch. Schiffsverkehrsbetrieb	352	257	37,0	549	491	11,8	60	99	-39,4

5118	TechBetriebEisenb.Luft,Schiffsverk.(ssT)	8	6	x	15	13	x	-	-	x
512	Überwachung,WartungVerkehrsinfrastruktur	845	559	51,2	1.240	944	31,4	985	1.275	-22,7
5121	Straßen- und Tunnelwärter/innen	237	155	52,9	374	276	35,5	239	219	9,1
5122	Überwach.,Wartung Eisenbahninfrastruktur	575	374	53,7	821	624	31,6	733	1.048	-30,1
5123	Berufe in der Flugsicherungstechnik	11	10	x	14	20	x	4	6	x
5124	Wasserstraßen- und Brückenwärter/innen	21	16	x	29	20	x	*	*	x
513	Lagerwirt.,Post,Zustellung,Güterumschlag	38.412	28.665	34,0	60.372	50.672	19,1	15.548	19.864	-21,7
5131	Berufe in der Lagerwirtschaft	34.592	25.672	34,7	54.141	45.271	19,6	14.826	18.418	-19,5
5132	Berufe für Post- und Zustelldienste	2.420	1.999	21,1	4.161	3.766	10,5	513	1.150	-55,4
5133	Berufe im Güter- und Warenumschlag	221	149	48,3	299	249	20,1	14	40	x
5139	Aufsicht,Führung-Lagerw.Zustell.Güterum.	1.179	845	39,5	1.771	1.386	27,8	195	256	-23,8
514	Servicekräfte im Personenverkehr	2.113	1.330	58,9	3.715	2.457	51,2	482	1.176	-59,0
5141	Servicefachkräfte Straßen-,Schienenverk.	478	357	33,9	795	639	24,4	397	593	-33,1
5142	Servicefachkräfte im Luftverkehr	1.560	921	69,4	2.811	1.715	63,9	56	542	-89,7
5143	Servicefachkräfte im Schiffsverkehr	36	18	x	46	40	x	*	3	x
5149	Aufsicht-Personenverkehr(Servicebereich)	39	34	x	63	63	0,0	27	38	x
515	Überwachung u. Steuerung Verkehrsbetrieb	991	637	55,6	1.520	1.129	34,6	363	651	-44,2
5150	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (oS)	105	77	36,4	169	154	9,7	122	142	-14,1
5151	Berufe Überwachung Straßenverkehrsbetr.	16	8	x	23	13	x	*	18	x
5152	Berufe Überwachung Eisenbahnverkehrsbetr	122	89	37,1	216	174	24,1	99	325	-69,5
5153	Berufe Überwachung Luftverkehrsbetrieb	228	113	101,8	357	210	70,0	71	63	12,7
5154	Berufe Überwachung Schiffsverkehrsbetr.	13	13	x	27	31	x	4	4	x
5158	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (ssT)	18	11	x	30	23	x	-	6	x
5159	Aufsicht,Führung-Überwach. Verkehrsbetr.	489	326	50,0	698	524	33,2	66	93	-29,0
516	Kaufleute - Verkehr und Logistik	10.262	7.065	45,3	16.247	12.262	32,5	3.188	5.626	-43,3
5161	Verkehrskaufleute	117	72	62,5	175	119	47,1	30	51	x
5162	Speditions- und Logistikkaufleute	7.322	5.021	45,8	11.886	8.890	33,7	2.502	4.517	-44,6
5163	Straßen- und Schienenverkehrskaufleute	1.120	791	41,6	1.618	1.274	27,0	485	783	-38,1
5164	Luftverkehrskaufleute	173	109	58,7	274	208	31,7	16	53	x
5165	Schiffahrtkaufleute	197	173	13,9	294	249	18,1	18	22	x
5166	Kurier-Express-Postdienstleistungskaufl.	238	197	20,8	427	377	13,3	52	67	-22,4
5169	Führung-Verkehr,Logistik (kaufm.Bereich)	1.095	702	56,0	1.573	1.145	37,4	85	133	-36,1

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))

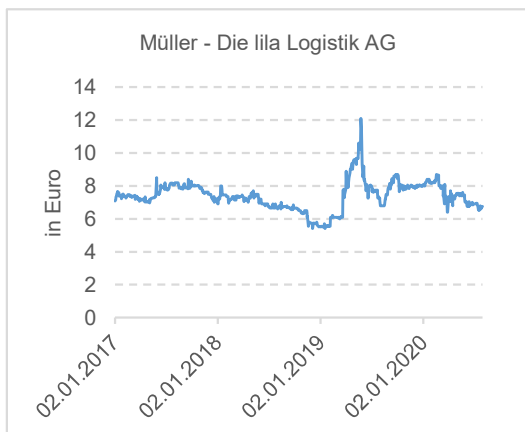
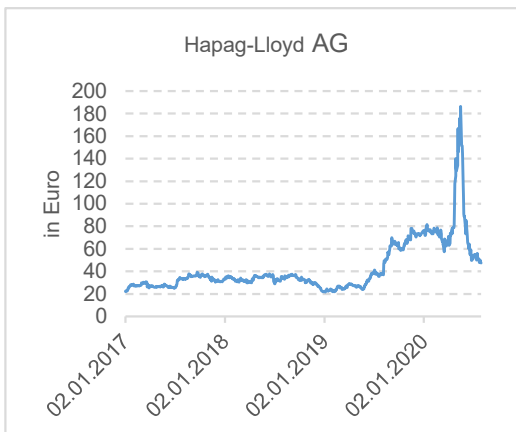
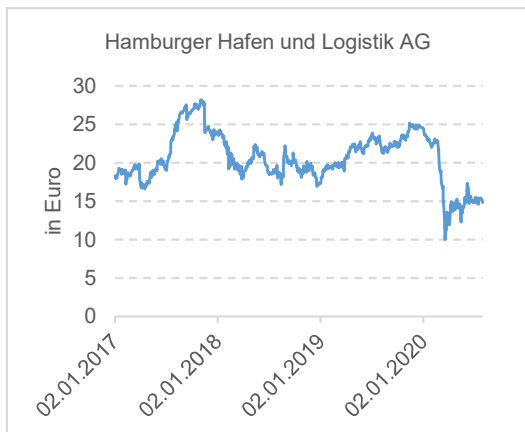
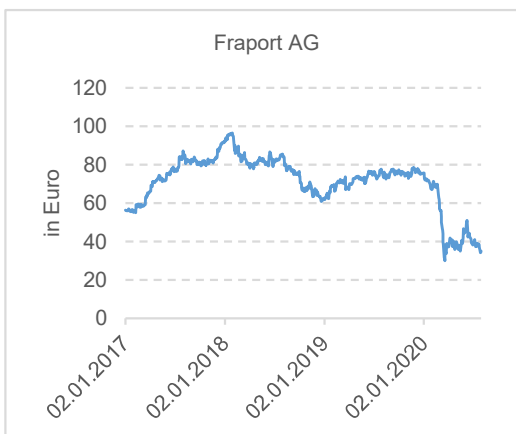
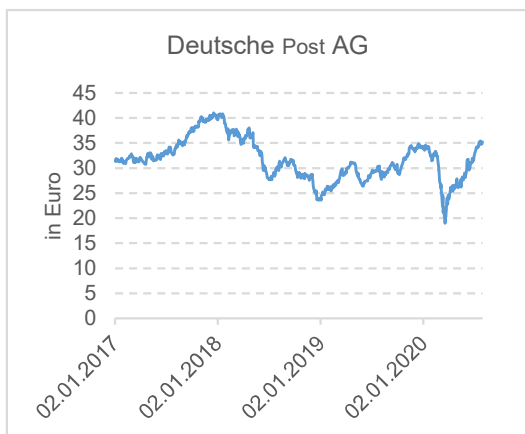
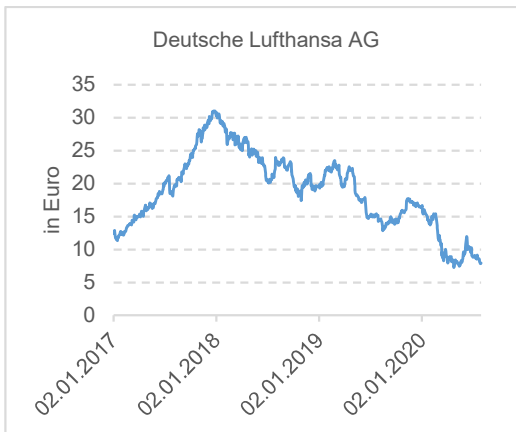
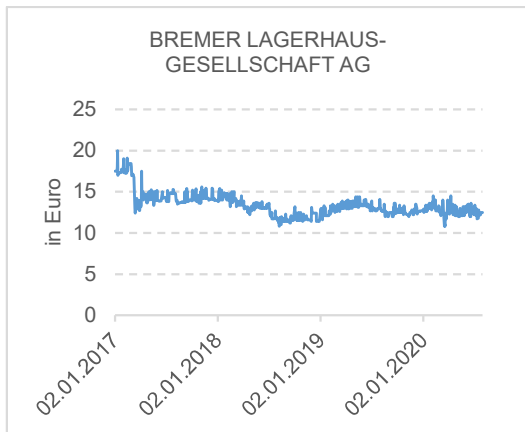
Berufshauptgruppe Berufsgruppe Berufsuntergruppe	Arbeitslose			Arbeitsuchende ¹⁾			Gemeldete Arbeitsstellen			
	Bestand						Bestand			
	Juli			Juli			Juli			
	2020	2019	in %	2020	2019	in %	2020	2019	in %	
52	Führer von Fahrzeug- u. Transportgeräten	108.025	78.453	37,7	176.367	146.119	20,7	20.788	33.163	-37,3
521	Fahrzeugführung im Straßenverkehr	102.130	74.253	37,5	167.269	138.833	20,5	17.242	28.311	-39,1
5211	Berufskraftfahrer(Personentransport/PKW)	9.797	4.980	96,7	20.433	12.797	59,7	729	1.396	-47,8
5212	Berufskraftfahrer (Güterverkehr/LKW)	22.321	14.400	55,0	35.037	27.366	28,0	11.345	18.136	-37,4
5213	Bus-, Straßenbahnfahrer/innen	5.980	3.599	66,2	10.741	7.938	35,3	1.909	3.848	-50,4
5218	Fahrzeugführer im Straßenverkehr(s.s.T.)	64.032	51.274	24,9	101.058	90.732	11,4	3.259	4.931	-33,9
522	Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr	463	312	48,4	951	705	34,9	771	1.566	-50,8
523	Fahrzeugführung im Flugverkehr	574	326	76,1	835	421	98,3	10	48	x
5231	Piloten und Verkehrsflugzeugführer	549	313	75,4	797	400	99,3	8	46	x

5238	Fahrzeugführer im Flugverkehr (s.s.T.)	25	13	x	38	21	x	*	*	x
524	Fahrzeugführung im Schiffsverkehr	486	346	40,5	794	655	21,2	147	146	0,7
5241	Nautische Schiffsoffiziere und Kapitäne	285	220	29,5	501	438	14,4	77	62	24,2
5242	Schiffsführer Binnen-,Hafenverkehr	201	126	59,5	293	217	35,0	70	84	-16,7
525	Bau- und Transportgeräteführung	4.372	3.216	35,9	6.518	5.505	18,4	2.618	3.092	-15,3
5251	Führer land-,forstwirtschaftl. Maschinen	263	225	16,9	454	426	6,6	151	243	-37,9
5252	Führer Erdbewegungs-,verwandte Maschinen	2.911	2.115	37,6	4.277	3.622	18,1	2.036	2.290	-11,1
5253	Kranführer, Bediener Hebeeinrichtungen	1.145	826	38,6	1.710	1.380	23,9	417	545	-23,5
5259	Aufsicht - Bau-, Transportgeräteführung	53	50	6,0	77	77	0,0	14	14	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: 31. 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
