



Bundesaamt  
für Güterverkehr

# Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt

- Wochenbericht KW 33 / 2020

## Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung .....	3
1	Einleitung .....	5
2	Straßengüterverkehr .....	6
3	Schienengüterverkehr .....	12
4	Kombinierter Verkehr .....	13
5	Binnenschifffahrt .....	14
6	Seeverkehr .....	17
7	Luftverkehr .....	21
8	Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG) .....	26
9	Arbeitsmarktsituation .....	32
10	Aktienkursentwicklung ausgewählter deutscher Unternehmen .....	36

## 0 Zusammenfassung

Der Bericht beschreibt aktuelle Auswirkungen der Corona-Krise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt. Er berücksichtigt Erkenntnisse und Informationen, die bis zum 13.08.2020 vorlagen.<sup>1</sup> Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Straßengüterverkehr verzeichneten befragte Güterkraftverkehrsunternehmen zuletzt erneut eine tendenzielle Verbesserung der Auftragslage. Bei einer nach wie vor insgesamt niedrigeren in- und ausländischen Nachfrage nach Beförderungsleistungen registrierten Befragte aber auch zum Teil höhere Fahrleistungen im Zusammenhang mit längeren Anfahrtswegen bzw. geringeren Auslastungsgraden der Fuhrparkkapazitäten. Straßengüterverkehr
- Nach wie vor bleiben erhoffte Nachfrageimpulse insbesondere aus dem Verarbeitenden Gewerbe hinter den Erwartungen zurück. Im Gastronomie- und Beherbergungsbereich sowie im Einzelhandel registrierten befragte Unternehmen jüngst lediglich eine leichte Belebung der Auftragslage.
- Im KEP-Bereich erzielen befragte Unternehmen weiterhin positive Auftragsvolumina, insbesondere im E-Commerce. Angesichts eines erhöhten Wettbewerbsdrucks im Straßengüterverkehr können kleinere KEP-Unternehmen mitunter nicht am Auftragswachstum teilhaben.
- Der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex liegt weiterhin leicht unter dem Vorkrisenniveau und weist am aktuellen Rand wenig Bewegung auf. Insgesamt lag der bereinigte Indexwert im jüngsten Betrachtungszeitraum (01.-07.08.2020) im Durchschnitt rund 1,9 Prozent unterhalb des Vorkrisenniveaus (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020). Dabei fielen die Rückgänge bei den deutschen Lkw (-2,2 %) zuletzt etwas höher aus als bei den gebietsfremden Lkw (-1,7 %).
- Die Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen in Deutschland hat trotz gewisser Erholungseffekte insgesamt noch nicht das Vorkrisenniveau erreicht. Nach dem kürzlich von der Deutschen Bahn AG veröffentlichten Integrierten Zwischenbericht für das 1. Halbjahr 2020 lagen bei der DB Cargo AG die Rückgänge der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung im Vergleich zum 1. Halbjahr 2019 im zweistelligen Prozentbereich. Weitere betriebswirtschaftliche Parameter der DB Cargo AG entwickelten sich ebenfalls negativ. Allgemein bewertet die Mehrzahl der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland die eigene Auftrags-, Umsatz-, Ertrags- und Liquiditätssituation weiterhin eher schlecht. Schienengüterverkehr
- Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen bleibt die Nachfrage im Kombinierten Verkehr weiterhin hinter dem Vorkrisenniveau zurück. Es stehen derzeit auf fast allen Verbindungen des Kombinierten Verkehrs Kombiniertes Verkehr

---

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

freie Kapazitäten zur Verfügung. Wesentliche betriebliche Einschränkungen der Terminals des Kombinierten Verkehrs in Deutschland sind derzeit nicht bekannt.

- In der Binnenschifffahrt gehen die Beförderungsmengen in den Sommermonaten saisonal zurück. Die Corona-Pandemie hat diesen Effekt noch verstärkt. Die Trockengüterschifffahrt leidet weiterhin unter Transportrückgängen, u.a. infolge der Absatzschwierigkeiten der Automobilindustrie. Dies wirkt sich u.a. negativ auf die Transportnachfrage für Stahl, Erze und Schrott aus. Saisonal bedingt befindet sich die Nachfrage nach Beförderungen von Agrarprodukten derzeit auf einem sehr niedrigen Niveau. Eine positive Ausnahme bilden die Transportmengen für die Baustoffindustrie. In der Tankschifffahrt fällt die Nachfrage nach Kerosintransporten durch die vielen Flugausfälle weiterhin schwach aus. Etwas positiver gestalten sich die Auftragslage bei Fahrzeugkraftstoffen. In der Containerschifffahrt hat sich die Auftragsituation in Richtung der großen Seehäfen (Export) jüngst etwas verbessert.
- Nach wie vor besteht in der Binnenschifffahrt ein deutliches Überangebot an Schiffsraum, die Frachtraten befinden sich daher auf sehr niedrigem Niveau. Binnenschiffsunternehmen berichten von kundenseitigen Forderungen nach deutlichen Preisnachlässen bei Neuausschreibungen von Vertragsfrachten. Die Tagesfrachten bewegten sich ebenfalls auf sehr niedrigem Niveau und seien mitunter kaum ausreichend, um die Betriebskosten zu decken. Liquiditätsengpässe und künftige Insolvenzen seien nach Einschätzung von Marktteilnehmern insbesondere mit Blick auf einige freie Partikuliere nicht auszuschließen.
- In der internationalen Seeschifffahrt zeigt sich in der Containerschifffahrt weiterhin eine Erholung der Nachfrage. Im Linienverkehr werden die in den vergangenen Monaten infolge der Corona-Krise gestrichenen Verbindungen sukzessive wieder aufgenommen. Im Zuge dessen steigt die Nachfrage nach Chartern, von denen eine Großzahl infolge der Corona-Krise ohne Beschäftigung auflag. Die Zeitcharterraten entwickelten sich daher zuletzt insgesamt positiv; sie liegen allerdings weiterhin deutlich unter ihrem Vorjahresniveau. Im Bereich der Passagierschifffahrt hat sich die Situation an den deutschen Küsten infolge der Wiederaufnahme des Inselverkehrs für Touristen spürbar verbessert. Der Fährverkehr wies zuletzt hohe Auslastungszahlen auf, nicht zuletzt aufgrund der Ferien- und Urlaubszeit. Der Kreuzschifffahrtbetrieb wird in Deutschland langsam wiederaufgenommen.
- Nach kürzlich veröffentlichten Angaben des Statistischen Bundesamtes ging der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen im April 2020 im Vergleich zum April 2019 um rund 9,0 Prozent zurück. Besonders hohe Umschlagsrückgänge zeigten sich in Hamburg, Wilhelmshaven und Lübeck.
- Das Angebot an Linienflügen konnte sich seit Monatsbeginn in Europa langsam wieder erholen, allerdings weiterhin auf sehr niedrigem Niveau. Die Luftfracht in Deutschland zeigt noch keinen nachhaltigen Aufwärtstrend.

Binnenschifffahrt

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 13.08.2020 vorliegen.

## 2 Straßengüterverkehr

Im Straßengüterverkehr verzeichneten befragte Güterkraftverkehrsunternehmen weiterhin eine tendenzielle Verbesserung der Auftragslage, wenngleich nach wie vor eine insgesamt niedrigere in- und ausländische Nachfrage nach Beförderungsleistungen registriert wird als vor der Pandemie. Die nach dem Lockdown zwischenzeitige Erholung der Auftragslage, insbesondere im Verarbeitenden Gewerbe, und die damit verbundene Erwartung auf eine nachhaltige Erholung der Wirtschaft hätte sich nach Aussagen befragter Unternehmen in den vergangenen Wochen nicht bestätigt. Im Gastronomie- und Beherbergungsbereich sowie im Einzelhandel registrieren befragte Unternehmen eine leichte Belebung der Auftragslage, allerdings lägen Beförderungsmengen gleichsam hinter den Erwartungen zurück. In Anbetracht der aktuellen Sommerurlaubszeit sowie stellenweise eingeführter Werksferien bewerten viele befragte Unternehmen die aktuelle Auftragslage insgesamt als saisonüblich. Einige Befragte erhoffen sich auf dem Binnenmarkt sowie im internationalen Warenaustausch gewisse Nachholeffekte, die ab Herbst zu einer Belebung der Transportnachfrage führen könnten. Der Anschluss an die gute Auftragslage der zurückliegenden Jahre werde allerdings vorerst nicht erwartet.

Aktuelle Lagebeschreibung

In der KEP-Branche erzielen befragte Unternehmen im Privatkundenbereich weiterhin positive Veränderungen der Auftragsvolumina, insbesondere im E-Commerce. Nach Informationen des Bundesamtes profitieren vor allem größere KEP-Speditionen von der vergleichsweise hohen Nachfrage nach Paketbeförderungen. Angesichts des branchenübergreifenden Laderaumüberhangs im Straßengüterverkehr verspüren kleinere und mittelständische KEP-Unternehmen eine erhöhte Wettbewerbsintensität. Mitunter gelingt es ihnen nicht, Aufträge im KEP-Bereich für sich zu gewinnen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden in den Kalenderwochen 31 und 32 jeweils rund 23 % höhere Online-Transaktionszahlen als in den entsprechenden Vorjahreswochen registriert.<sup>2</sup> In den Kalenderwochen 29 und 30 lagen die jährlichen Veränderungsraten der Online-Transaktionen bei rund 20 % bzw. rund 23 %. Nach Angaben der Deutschen Post DHL Group gelten im internationalen Versandhandel nach wie vor länderspezifische Einschränkungen.<sup>3</sup> Von

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 13.08.2020.

<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 12.08.2020.

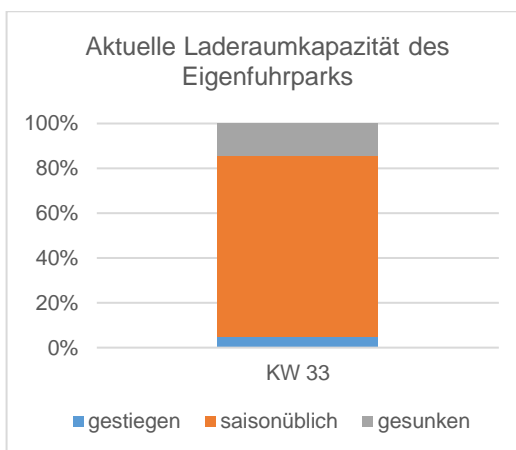
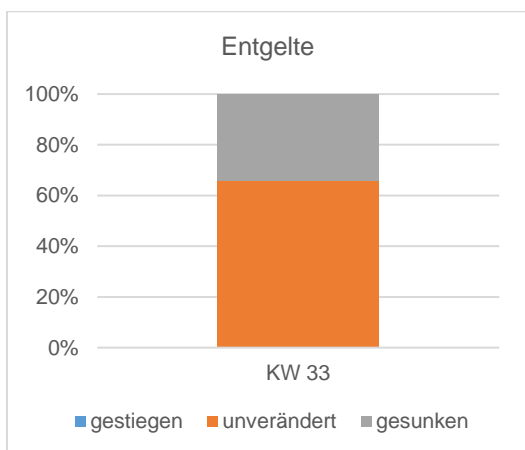
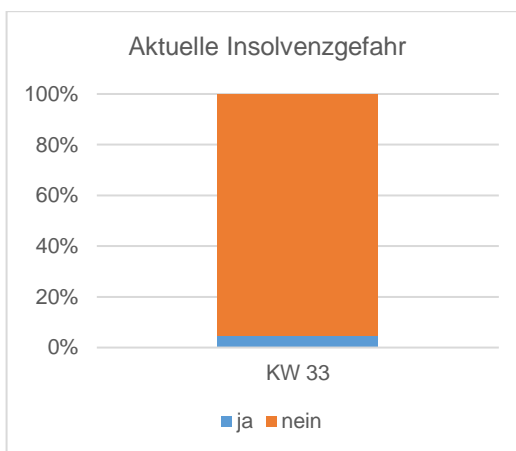
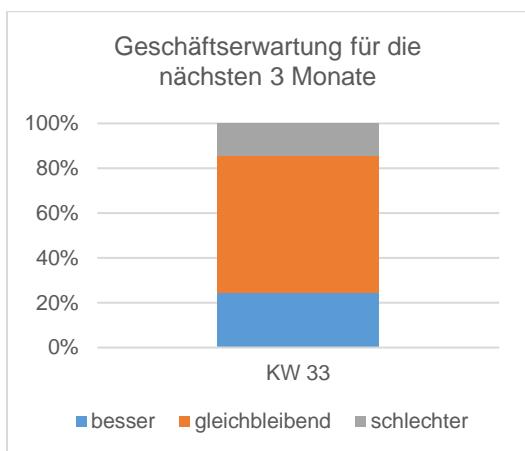
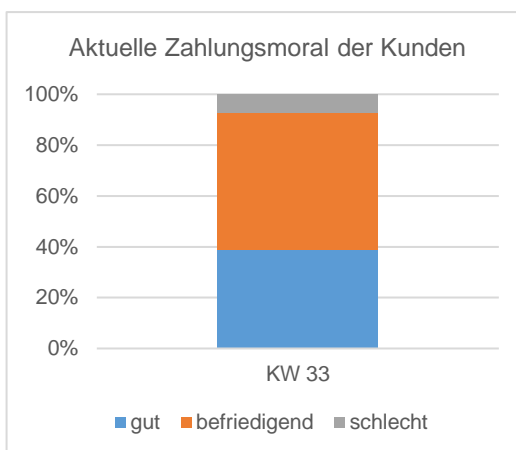
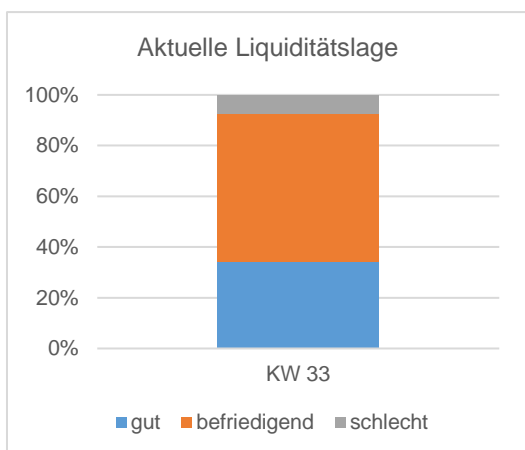
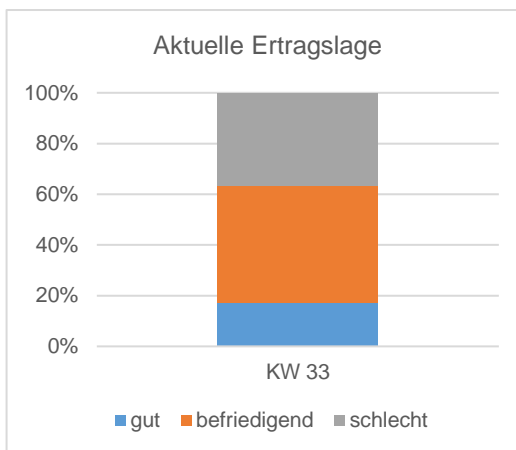
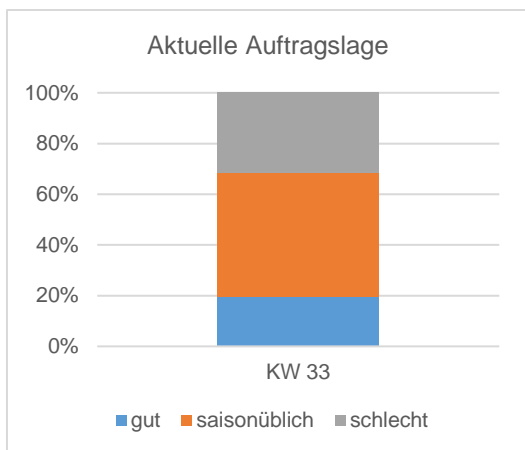
insgesamt 250 ausgewiesenen Ländern bzw. Regionen ist aktuell der Versand von Päckchen, Warenpost- und Paketsendungen in 160 Fällen uneingeschränkt, in 36 Fällen nur eingeschränkt und in 54 Fällen grundsätzlich nicht möglich. Während der internationale Versand von KEP-Sendungen in vielen asiatischen und afrikanischen Ländern derzeit angeboten wird, gelten in vielen nord- und südamerikanischen Ländern aufgrund von Problemen bei Transport, Verzollung oder Zustellung im Zielgebiet weiterhin Einschränkungen. Beispielsweise sind die Transportkapazitäten in die USA aktuell erheblich reduziert, so dass der Versand von Warenpost- und Päckchen-Sendungen bis auf Weiteres nicht mehr angeboten wird. Paketsendungen in die USA können nur geschäftlich oder in Verbindung mit einer Premium-Dienstleistung versandt werden. In Europa gelten weiterhin die Beschränkungen in Italien in Bezug auf ein begrenztes Maximalmaß bzw. -gewicht.

Trotz des weiterhin hohen Wettbewerbs- und Preisdrucks blieb das Frachtpreisniveau mit langfristigen Auftraggebern bei vielen Gesprächspartnern des Bundesamts in der Tendenz jüngst unverändert. Einige Befragte einigten sich mit ihren festen Kunden nach Informationen des Bundesamts auf einen krisenbedingten Preisnachlass zwischen 1 % und 2 %. Im Tagesgeschäft leiden befragte Unternehmen weiterhin an mangelnden passenden Offerten vor allem im Rundverkehrs- bzw. Rückladungsbereich. Das Preisniveau auf dem Spotmarkt fiel nach Aussagen befragter Unternehmen stellenweise weiterhin sehr niedrig aus, allerdings stellte sich zuletzt eine leichte Erholung ein. Vor dem Hintergrund einer weiterhin niedrigeren Transportnachfrage registrieren befragte Unternehmen mitunter insgesamt höhere Fahrleistungen. Um Aufträge für sich zu gewinnen, verzeichnen befragte Transportunternehmen nicht selten längere Anfahrtswege oder niedrigere Auslastungsgrade der Fuhrparkkapazitäten. Die nach wie vor schwächere und mitunter stark schwankende Auftragslage stellt die Unternehmen vor Herausforderungen bei der Kapazitätsplanung. Bislang behielten befragte Transportunternehmen ihre zum Teil ungenutzten Fuhrparkkapazitäten tendenziell bei, aus Sorge, im Falle eines wirtschaftlichen Aufschwungs nicht ausreichend Kapazitäten vorhalten zu können und gegebenenfalls wichtige Geschäftspartner zu verlieren.

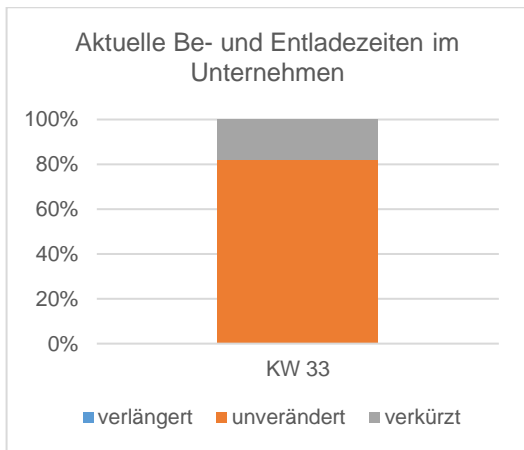
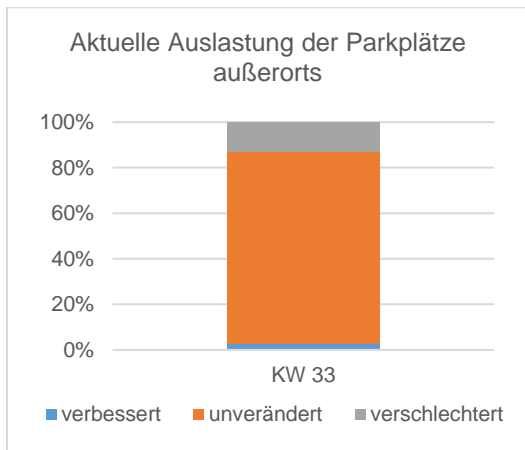
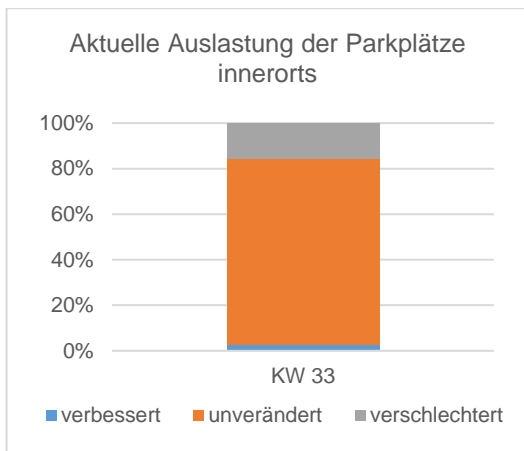
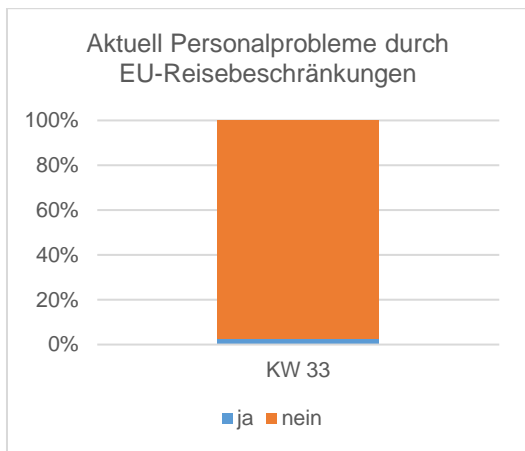
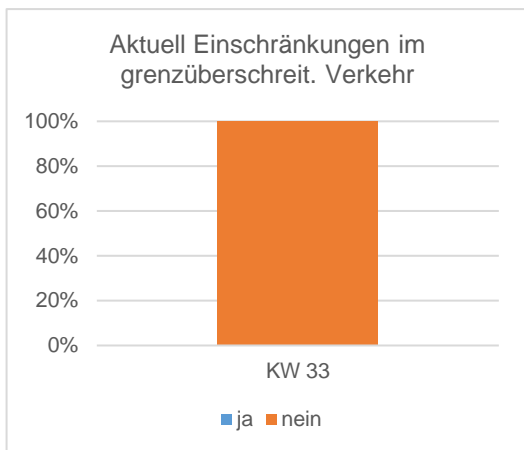
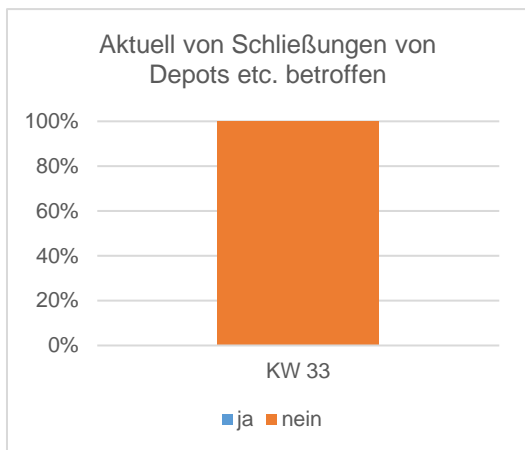
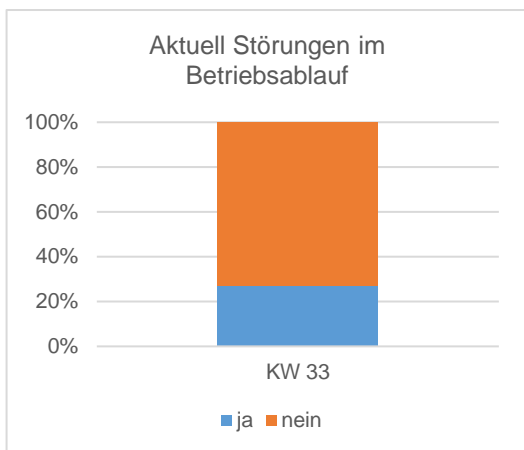
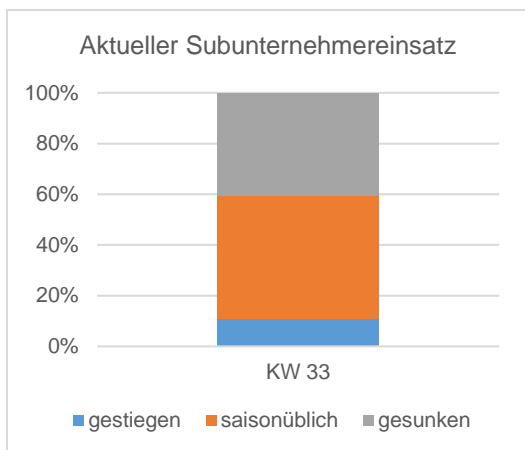
Aktuelle  
Herausforderungen

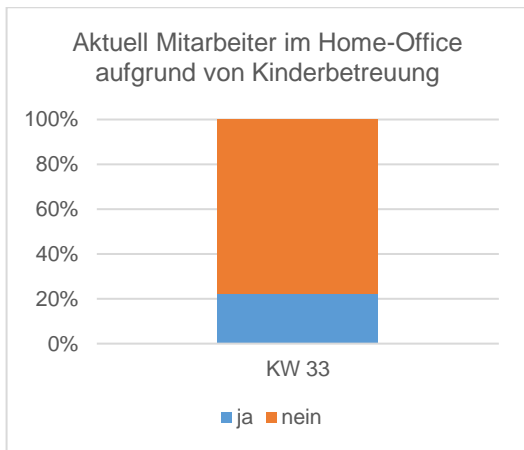
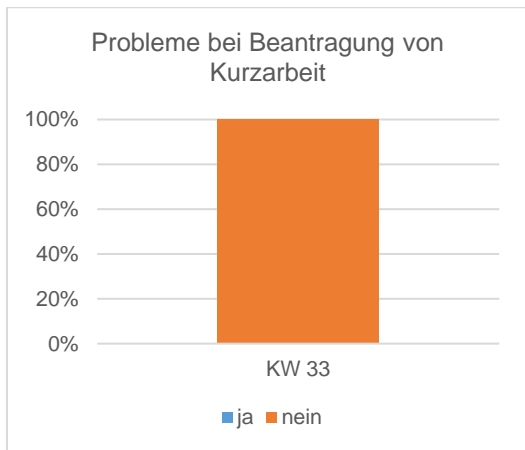
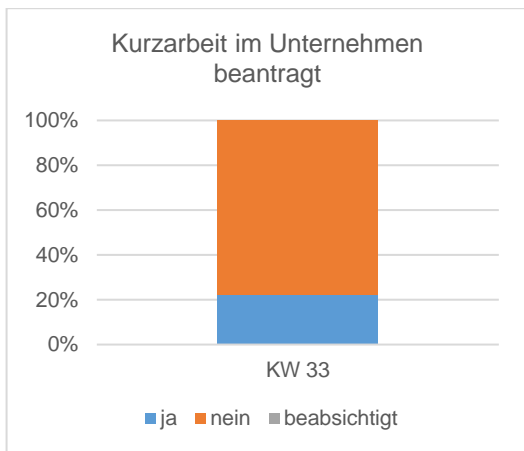
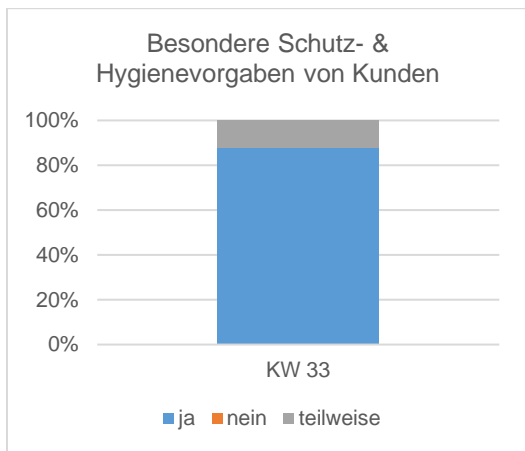
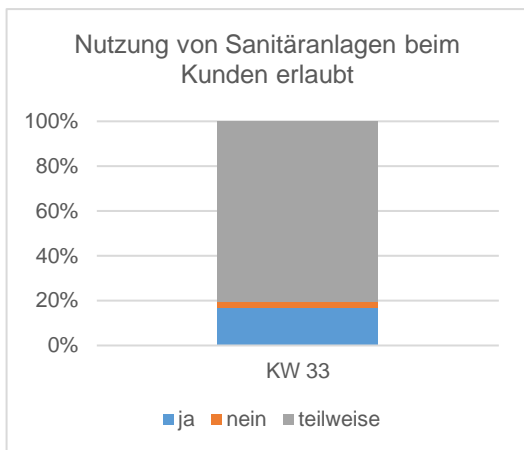
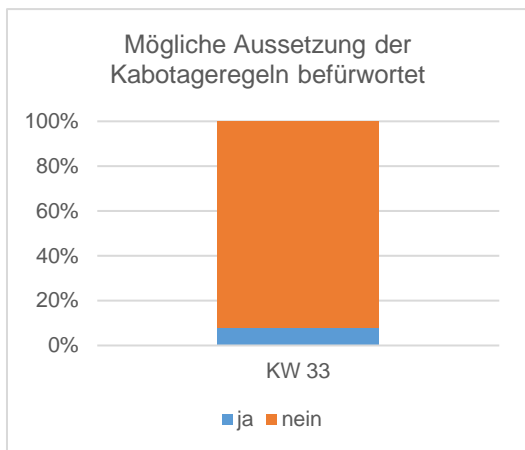
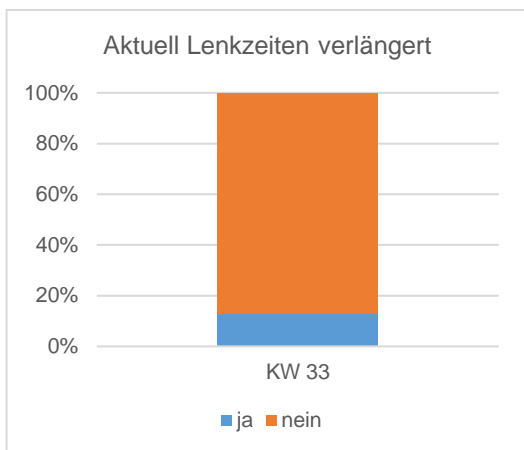
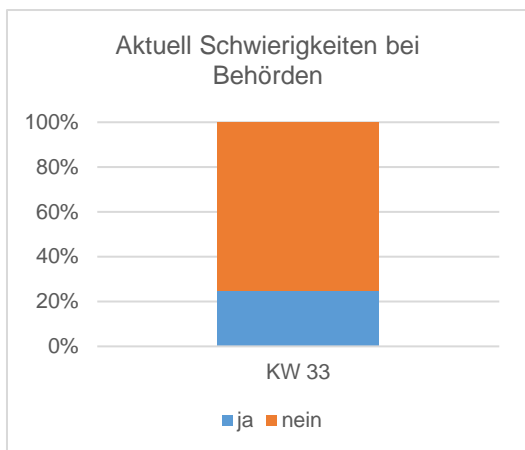
Im Rahmen der Befragungen berichten Unternehmern nach wie vor von Schwierigkeiten, Kfz-Zulassungsstellen zu erreichen. Nach Unternehmensaussagen seien Zulassungsstellen weiterhin überlastet und Termine lediglich mit längeren Wartezeiten zu vereinbaren. Mit dem zunehmenden Verkehrsaufkommen hätte sich die Parkplatzproblematik zuletzt verschärft. Insgesamt sei die Verkehrsdichte allerdings tendenziell niedriger, so dass geplante Zeitfenster eher erreicht und Fahrzeiten seltener in Staus verbracht würden. Die Rückzahlungen von Hilfskrediten stehen bei einigen Befragten unmittelbar bevor. In einigen Fällen könnten Rückzahlungsbeträge aktuell noch nicht beglichen werden, da die Corona-Krisenzeit länger anhielt als zunächst erwartet. Mit Blick auf die aktuelle Entwicklung der Infektionszahlen sorgen sich zudem befragte Unternehmen, die längerfristige Hilfskredite in Anspruch nahmen, Schulden nicht fristgerecht tilgen zu können.

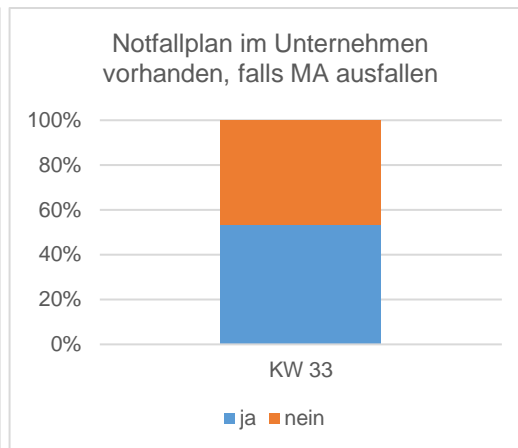
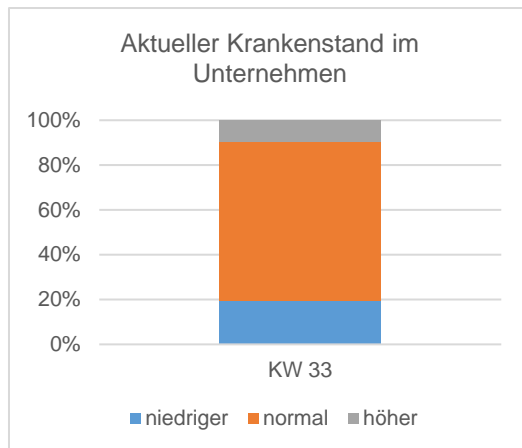
Themen von aktueller  
Bedeutung











### 3 Schienengüterverkehr

Im Schienengüterverkehr bleibt die Nachfrage nach Beförderungsleistungen nach Erkenntnissen des Bundesamtes weiter hinter dem Niveau der Vorpandemiezeit zurück, obwohl in den letzten Wochen gewisse Erholungseffekte in der Branche zu beobachten waren. Infolgedessen besteht am Markt weiterhin ein Angebot an freien Kapazitäten; die große Mehrzahl der Marktteilnehmer kann mithin bei Bedarf weiterhin kurzfristig Schienengüterverkehrsleistungen bereitstellen. Bei einem Gutteil der Eisenbahnverkehrsunternehmen ist die Auftrags- und Umsatzsituation weiterhin eher angespannt, mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Liquidität der Unternehmen. Die Insolvenzgefahr für das eigene Unternehmen wird in der Regel dennoch als gering eingeschätzt. Die Entgelt- und Kostensituation wird aktuell eher als stabil angesehen. Die Geschäftserwartungen der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen für die nächsten Monate sind eher neutral bis pessimistisch. Von COVID-19-bezogenen Krankenfällen wurde seitens befragter Unternehmen nicht berichtet, die Krankenstände befinden sich weiterhin auf einem jahreszeitüblichen Niveau. Gleichwohl besitzen der Gesundheitsschutz des Personals und die Anpassung von Betriebsabläufen aufgrund der Corona-Krise weiterhin Relevanz.

Aktuelle Lagebeschreibung

Am 30. Juli 2020 veröffentlichte die Deutsche Bahn AG ihren Integrierten Zwischenbericht für das erste Halbjahr 2020.<sup>4</sup> Danach setzte sich bei der DB Cargo AG die bereits im Jahr 2019 infolge der Konjunkturertrübung und der rückläufigen Industrieproduktion deutlich werdende Abschwächung der Nachfrageentwicklung im 1. Quartal 2020 fort und verschärfte sich ab Mitte März 2020 infolge der ergriffenen Maßnahmen zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie nochmals deutlich. Insgesamt sank das Beförderungsaufkommen der DB Cargo AG im 1. Halbjahr 2020 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2019 um rund 15,8 Prozent, die Verkehrsleistung reduzierte sich um rund 12,7 Prozent. Die Zugauslastung in Tonnen nahm ebenfalls ab. Rückläufige Verkehrsleistungen zeigten sich insbesondere in den schienenaffinen Branchen (Kohle, Stahl und Automobil) und beim Kombinierten Verkehr. Zwar konnte die DB Cargo AG während des Corona-Lockdowns zusätzliche Versorgungstransporte durchführen, dem allgemeinen Nachfrageeinbruch konnten diese Transporte jedoch nur bedingt entgegenwirken. Die betriebswirtschaftlichen Parameter der DB Cargo AG entwickelten sich im 1. Halbjahr 2020 ebenfalls negativ. Der Außenumsatz brach um rund 13,8 Prozent auf rund 1,8 Mrd. Euro ein; das operative Ergebnis (EBIT bereinigt) fiel auf -352 Mio. Euro (1. Halbjahr 2019: -132 Mio. Euro).

Integrierter  
Zwischenbericht  
Deutsche Bahn AG

---

<sup>4</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Bahn AG (2020): Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2020, Berlin.

#### 4 Kombiniertes Verkehr

Wie im Schienengüterverkehr insgesamt so bleiben auch im Kombinierten Verkehr die Beförderungsmengen weiterhin hinter dem Vorkrisenniveau zurück. Freie Kapazitäten stehen entsprechend am Markt zur Verfügung. Die Terminals des Kombinierten Verkehrs in Deutschland sind weiterhin uneingeschränkt in Betrieb. Nach Angaben der DB AG, von Kombiverkehr und der schweizerischen Hupac Gruppe seien alle relevanten Terminals in Deutschland und Europa innerhalb ihrer Netzwerke geöffnet.<sup>5,6,7</sup> Örtlich kann es dabei weiterhin von den Regelöffnungszeiten abweichende Sonderöffnungszeiten geben. 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 weiterhin nicht bekannt.

Aktuelle Lagebeschreibung

---

<sup>5</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 11.08.2020.

<sup>6</sup> Siehe Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG: "03. August 2020: KW 32 – Kapazitäten auf fast allen Verbindungen vorhanden", Mitteilung vom 03.08.2020, abgerufen am 12.08.2020.

<sup>7</sup> Siehe Hupac Intermodal SA (2020): <http://webapps.hupac.ch/hupac/orari.nsf/SearchTerminalPage>, zuletzt abgerufen am 11.08.2020.

## 5 Binnenschifffahrt

In der Binnenschifffahrt gehen die Beförderungsmengen in den Sommermonaten saisonal zurück. Die Corona-Pandemie hat diesen Effekt noch verstärkt. Viele Binnenschiffsunternehmen hoffen auf einen Anstieg der Transportnachfrage im September, allerdings bestehen Befürchtungen angesichts der derzeitigen Diskussionen um eine mögliche 2. Pandemiewelle. Die Planungen der Unternehmen gestalten sich daher allgemein als sehr komplex und unterliegen einer hohen Unsicherheit. Etwas positivere Tendenzen zeigen sich in der Containerschifffahrt; diesbezüglich berichteten Gesprächspartner des Bundesamtes zuletzt von einer besseren Auftragsituation, insbesondere im Export. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes wuchs das Produzierende Gewerbe im Juni 2020 im Vergleich zum Mai 2020 saison- und kalenderbereinigt um rund 8,9 %; im Vorjahresvergleich sank die Produktion im Juni 2020 kalenderbereinigt um rund 11,7 %.<sup>8</sup>

Entwicklung der  
Beförderungsmenge

Die Mehrheit der befragten Unternehmen in der Trockengüterschifffahrt berichtet nach wie vor von einer sehr eingetrübten Geschäftslage. Die negativen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Beförderungsnachfrage würden durch die saisonalen Effekte in den Sommerferien aktuell noch verstärkt. Einige Unternehmen berichten, dass sie in den letzten Jahren aufgrund eines breit aufgestellten Kundenstamms Auftragsrückgänge in bestimmten Gütersegmenten in den Sommermonaten durch andere Gütersegmente ausgleichen konnten. In diesem Sommer sei dies nicht der Fall, da die Beförderungsmengen in fast allen Branchen rückläufig seien. Besonders deutlich zeige sich dies an den Absatzproblemen der Automobilhersteller und deren Zulieferer, infolge derer die Beförderungsmengen an Stahl, Erzen und Schrott eingebrochen seien. Eine Ausnahme bildeten die Transportmengen für die Baustoffindustrie, die jedoch die starken Defizite in anderen Segmenten nicht ausgleichen könnten. Speziell mit Blick auf das Donaugebiet berichteten Gewerbevertreter in Gesprächen mit dem Bundesamt von einer schlechten Auftragslage bei landwirtschaftlichen Massengütern. Besonders besorgniserregend sei, dass trotz der bevorstehenden Hochsaison, die für Agrarerzeugnisse in der Regel im September beginnt, bisher nur sehr wenige Kundenanfragen hinsichtlich Mengen und Preisen eingegangen seien. Teilweise wurde angemerkt, dass einige Partikuliere aufgrund der schlechten Auftragslage im Rheinstromgebiet in der Hoffnung auf Aufträge ins Donaugebiet auswichen. Dies vergrößere dort das Überangebot an Schiffsraum und lasse die Frachtraten weiter sinken. Etwas optimistischer fallen die Aussagen zurzeit für das westdeutsche Kanalgebiet aus. Dort wurde zuletzt von einer leicht erhöhten Transportnachfrage im Vergleich zu den vorherigen Wochen berichtet, die insbesondere mit kleinen Binnenschiffen bedient werden könne.

Trockengüterschifffahrt

---

<sup>8</sup> Siehe Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes vom 7. August 2020. Aufzurufen unter: [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/08/PD20\\_296\\_421.html;jsessionid=946513D0867208C7E54CEA54340F1C4B.internet8712](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/08/PD20_296_421.html;jsessionid=946513D0867208C7E54CEA54340F1C4B.internet8712)

Mit Blick auf die Tankschifffahrt berichten befragte Unternehmen gegenüber dem Bundesamt von einem geringeren Transportvolumen im Vergleich zu den Vorjahren. Da trotz Urlaubszeit weniger Flugzeuge im Einsatz seien, bewege sich die Kerosinnachfrage auf niedrigem Niveau. Etwas positiver wird dagegen die Transportnachfrage nach Fahrzeugkraftstoffen eingeschätzt. Hier seien positive Effekte aufgrund der wieder anziehenden Industrieproduktion in den letzten Wochen spürbar. Des Weiteren steige die private Kraftstoffnachfrage, da in diesem Sommer viele Familien mit dem eigenen Auto in den Urlaub führen. Aufgrund der sehr hohen Nachfrage im Frühjahr werden gegenwärtig nur geringe Mengen an Heizöl befördert. Die Transportnachfrage für chemische Produkten bewegt sich nach Angaben von Marktteilnehmern weiterhin auf vergleichsweise niedrigem Niveau.

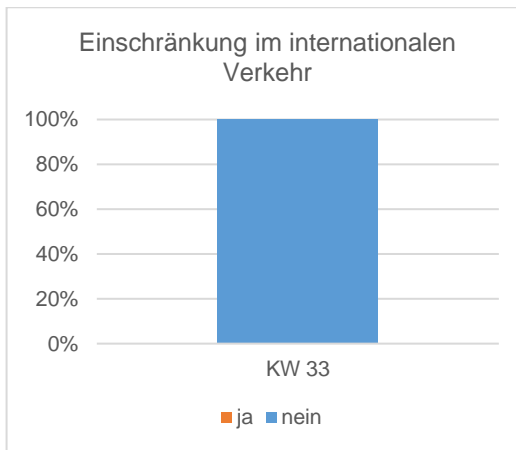
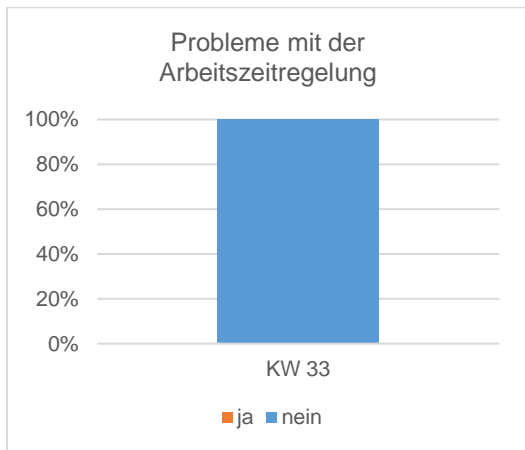
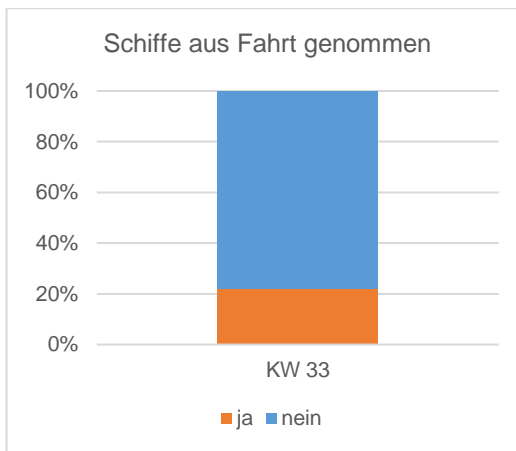
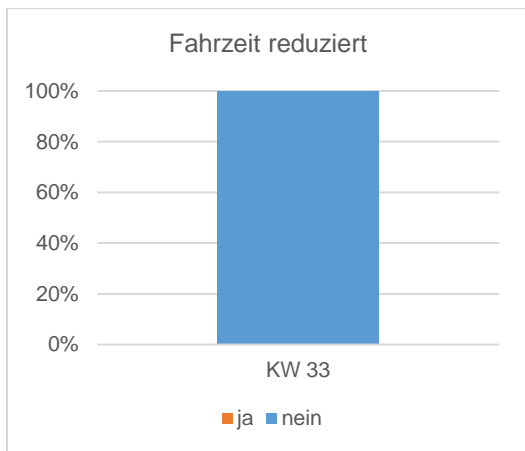
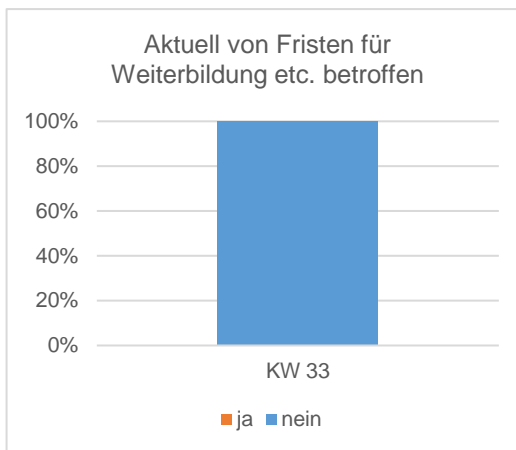
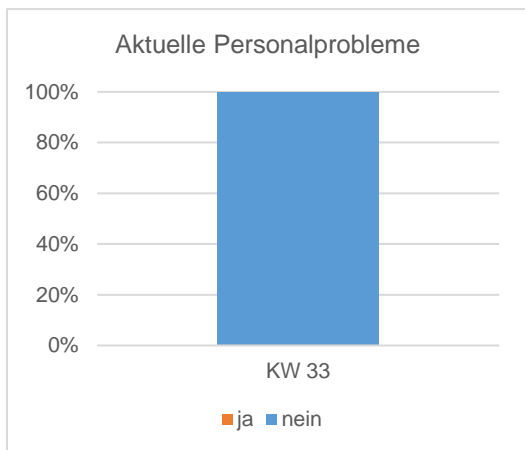
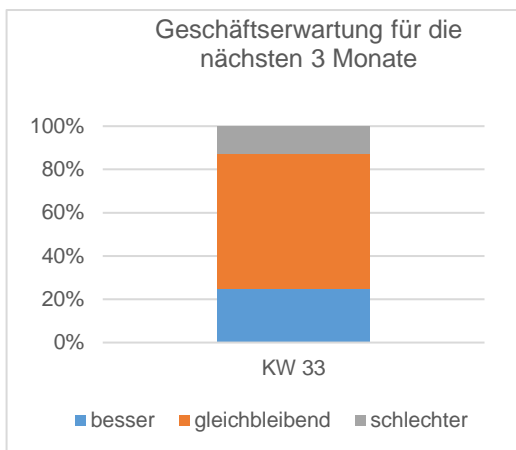
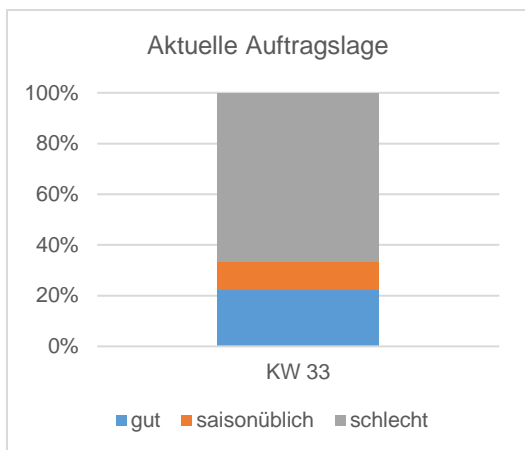
Tankschifffahrt

In der Containerschifffahrt hat sich die Auftragsituation in Richtung der großen Seehäfen (Export) nach Aussagen befragter Unternehmen jüngst etwas verbessert. Dennoch wurde u.a. aufgrund der schwachen Nachfrage in der Automobilindustrie sowie im Maschinen- und Anlagenbau das Vorkrisenniveau bislang noch nicht wieder erreicht. Nach Aussagen von Marktteilnehmern sei die Anzahl der abzufertigenden Containerschiffe in den Seehäfen zurückgegangen, dafür seien die Seeschiffe größtenteils jedoch voll ausgelastet. Bei der Containerabfertigung an den Terminals führe dies häufig zu längeren Wartezeiten für Binnenschiffe; fallweise kommt es daher zur Erhebung entsprechender Frachtzuschläge (congestion surcharge). Einige Gesprächspartner stufen die Situation besonders in Rotterdam weiterhin als sehr volatil ein. Die Einsatzplanung für Binnenschiffe und deren Besatzung werde hierdurch erschwert.

Containerschifffahrt

Nach Angaben der meisten befragten Unternehmen besteht in der Binnenschifffahrt nach wie vor ein deutliches Überangebot an Schiffsraum, die Frachtraten befänden sich daher auf sehr niedrigem Niveau. Teilweise weichen Binnenschiffe, die normalerweise auf dem Rhein tätig sind, in andere Wasserstraßengebiete aus und verstärken dort ebenfalls den Druck auf die Frachtpreise. Binnenschiffsunternehmen berichten von kundenseitigen Forderungen nach deutlichen Preisnachlässen bei Neuausschreibungen von Vertragsfrachten. Die Tagesfrachten bewegten sich ebenfalls auf sehr niedrigem Niveau und seien mitunter kaum ausreichend, um die Betriebskosten zu decken. Durch die anhaltende Trockenheit in vielen Regionen Deutschlands konnten Binnenschiffsunternehmen an einigen Tagen für bestimmte Fahrtrouten Kleinwasserzuschläge erheben. Die Gasölpreise bewegen sich weiterhin auf vergleichsweise niedrigem Niveau. Nach Angaben von Befragten leiden insbesondere die freien Partikuliere unter den schwierigen wirtschaftlichen Bedingungen. Liquiditätsengpässe und drohende Insolvenz seien nicht auszuschließen.

Liquiditäts- und Ertragslage



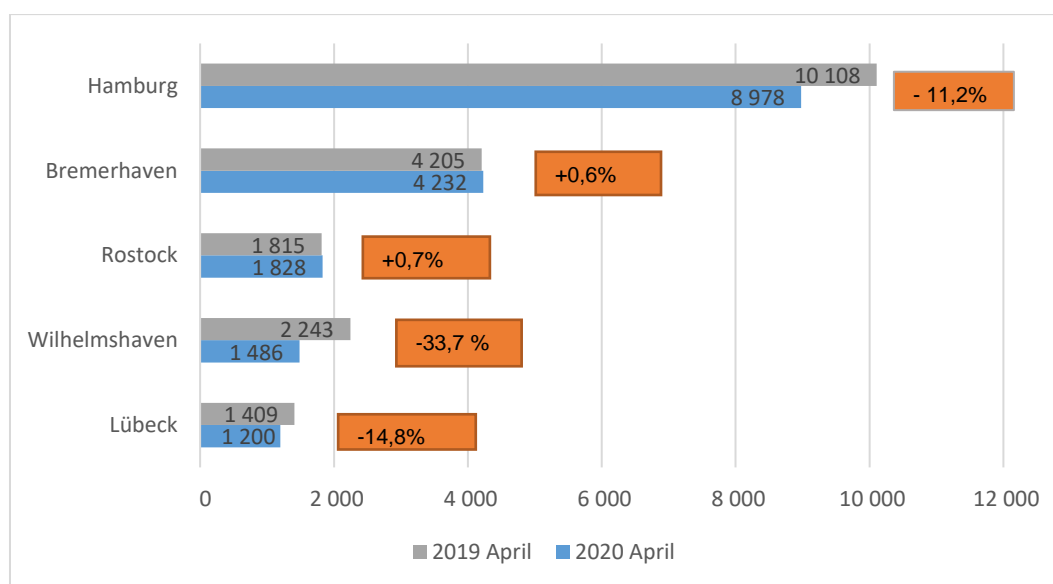


## 6 Seeverkehr

Kürzlich hat das Statistische Bundesamt die Seeverkehrsstatistik für den Monat April 2020 veröffentlicht. Danach wurden im April 2020 in den deutschen Seehäfen insgesamt rund 22,9 Mio. t Güter umgeschlagen. Dies waren rund 9,0 Prozent weniger als im März 2020 bzw. rund 11,1 Prozent weniger als im April 2019. Besonders starke Rückgänge waren im Vorjahresvergleich beim Umschlag von Fahrzeugen (-51,5 %) sowie in den Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ (-40,2 %), „Metalle und Metallerzeugnisse“ (-27,0 %) und „Nicht identifizierbare Güter“ (-14,8 %) zu verzeichnen. Abbildung 6.1 zeigt die Entwicklung der Umschlagsmengen in ausgewählten deutschen Häfen im April 2020 im Vergleich zum Vorjahr. Demnach gingen die umgeschlagenen Mengen in den Häfen Hamburg (-11,2 %), Wilhelmshaven (-33,7 %) und Lübeck (-14,8 %) im April 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat deutlich zurück. In den Häfen Rostock und Bremerhaven wurden dagegen geringfügige Steigerungen verzeichnet.

Seeverkehrsstatistik

**Abbildung 6.1:** Entwicklung der Umschlagsmengen in ausgewählten deutschen Häfen im April 2019 und im April 2020, Angaben in 1.000 t



Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 5).

Tabelle 6.1 zeigt die Entwicklung des internationalen Güterumschlags nach Empfangs- und Versandregionen. Umschlagsrückgänge ergaben sich demnach im April 2020 im Vergleich zum Vorjahresmonat auf nahezu allen Hauptrelationen, allerdings variierte deren Höhe regional zum Teil deutlich. Während beispielsweise die Menge der empfangenen Güter aus anderen europäischen Ländern im April 2020 im Vergleich zum April 2019 insgesamt um rund 8,7 Prozent zurückging, verzeichneten die Empfangsmengen aus Afrika, Asien und Ozeanien zweistellige prozentuale Reduzierungen. Überproportionale Rückgänge der Empfangs- und Versandmengen im Verkehr mit Asien zeigten sich dabei u.a. in Bezug auf

Indien und Singapur. Der Güterumschlag mit China reduzierte sich im April 2020 im Vergleich zum April 2019 empfangsseitig um rund 7,5 Prozent, versandseitig um rund 8,3 Prozent.

**Tabelle 6.1:** Gesamtmenge der versendeten und empfangenen Güter in der Seeschifffahrt in den Monaten April 2020 bzw. April 2019 gegliedert nach Regionen

Region	2020	2019	Veränderung gegenüber		2020	2019	Veränderung gegenüber	
	April	April	Vormonat	Vorjahresmonat	April	April	Vormonat	Vorjahresmonat
	1 000 t		%		1 000 t		%	
	<b>Empfang</b>				<b>Versand</b>			
<b>Europa<sup>1</sup></b>	<b>8 244</b>	<b>9 031</b>	<b>- 6,3</b>	<b>- 8,7</b>	<b>4 569</b>	<b>4 840</b>	<b>- 13,4</b>	<b>- 5,6</b>
Europäische Union <sup>1</sup>	4 069	4 485	- 9,2	- 9,3	3 504	3 537	- 8,3	- 0,9
Übrige europäische Länder	4 175	4 546	- 3,2	- 8,2	1 065	1 303	- 26,8	- 18,2
darunter:								
Norwegen	1 702	1 812	20,2	- 6,1	326	478	- 41,4	- 31,8
Russland	1 552	1 934	- 17,7	- 19,8	257	285	- 8,7	- 9,8
<b>Afrika</b>	<b>972</b>	<b>1 264</b>	<b>46,7</b>	<b>- 23,1</b>	<b>685</b>	<b>514</b>	<b>- 19,6</b>	<b>33,3</b>
<b>Amerika</b>	<b>1 953</b>	<b>2 097</b>	<b>- 9,8</b>	<b>- 6,9</b>	<b>1 259</b>	<b>1 656</b>	<b>- 26,4</b>	<b>- 24,0</b>
Nordamerika	890	1 255	- 34,1	- 29,1	810	1 049	- 20,1	- 22,9
darunter:								
Vereinigte Staaten	613	750	- 43,3	- 18,3	687	851	- 18,6	- 19,3
Kanada	277	505	2,4	- 45,2	123	199	- 27,7	- 38,1
Mittelamerika und Antillen	194	145	44,6	34,1	221	222	- 0,2	- 0,5
darunter:								
Panama	87	8	178,7	936,4	129	144	- 5,7	- 10,7
Mexiko	37	65	- 4,2	- 43,8	42	32	- 1,4	29,4
Südamerika	870	698	28,0	24,7	229	384	- 52,1	- 40,5
darunter:								
Brasilien	685	365	76,7	87,8	87	237	- 63,6	- 63,2
Chile	49	40	- 49,9	20,4	44	64	- 59,0	- 31,1
<b>Asien</b>	<b>1 962</b>	<b>2 241</b>	<b>1,3</b>	<b>- 12,5</b>	<b>2 391</b>	<b>2 769</b>	<b>- 9,0</b>	<b>- 13,7</b>
Naher und mittlerer Osten Asiens	122	85	- 48,8	44,1	673	664	3,3	1,4
Übrige asiatische Länder	1 840	2 157	8,4	- 14,7	1 717	2 105	- 13,1	- 18,4
darunter:								
China	936	1 012	42,0	- 7,5	762	831	- 13,8	- 8,3
Singapur	171	198	- 20,7	- 13,8	166	365	- 33,6	- 54,6
Südkorea	138	173	- 22,2	- 20,5	118	115	10,6	2,2
Indien	119	132	- 4,4	- 10,3	111	218	- 11,1	- 49,3
Myanmar	88	116	- 26,3	- 23,9	104	89	37,1	16,3
<b>Ozeanien und Polargebiete</b>	<b>72</b>	<b>267</b>	<b>140,9</b>	<b>- 73,0</b>	<b>25</b>	<b>73</b>	<b>- 0,3</b>	<b>- 66,0</b>
Australien und Neuseeland	19	235	- 38,2	- 92,1	25	73	0,0	- 65,9
Übrige Länder Ozeaniens und der Polargebiete	54	32	X	67,2	-	0	- 100,0	- 100,0
<b>Übrige Regionen</b>	<b>54</b>	<b>9</b>	<b>11,5</b>	<b>513,2</b>	<b>90</b>	<b>80</b>	<b>- 61,0</b>	<b>12,9</b>

<sup>1</sup> Ohne Verkehr innerhalb Deutschlands.

Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 5).

Tabelle 6.2 differenziert den Güterumschlag deutscher Seehäfen nach Ladungsarten. Demnach wurden im April 2020 bei allen Ladungsarten zum Teil starke Rückgänge im Vergleich zum Vormonat bzw. Vorjahresmonat registriert. Während der Umschlag von Massengütern im April 2020 um rund 10,0 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat zurückging, reduzierte sich die umgeschlagene Stückgutmenge um rund 17,9 Prozent, im Vergleich zum Vormonat sogar um rund 28,0 Prozent. In Containern wurden im April 2020 insgesamt rund 9.9 Mio. t Güter umgeschlagen. Dies waren rund 9,8 Prozent weniger als im entsprechenden Vorjahresmonat und rund 6,5 Prozent weniger als im März 2020.

**Tabelle 6.2:** Güterumschlag nach Verkehrsbeziehungen, Ladungsarten und Berichtszeiträumen

Verkehrsbeziehung ----- Ladungsart	2020	2020	2019	Veränderung gegenüber	
	April	März	April	Vormonat	Vorjahresmonat
	1 000 t			%	
<b>Gesamtverkehr</b>					
<b>Insgesamt</b>	<b>22 850</b>	<b>25 098</b>	<b>25 690</b>	<b>- 9,0</b>	<b>- 11,1</b>
<b>Massengut</b>	<b>9 217</b>	<b>9 847</b>	<b>10 236</b>	<b>- 6,4</b>	<b>- 10,0</b>
flüssiges Massengut	3 750	4 276	4 046	- 12,3	- 7,3
festes Massengut	5 467	5 572	6 191	- 1,9	- 11,7
<b>Stückgut</b>	<b>1 563</b>	<b>2 171</b>	<b>1 903</b>	<b>- 28,0</b>	<b>- 17,9</b>
<b>Container</b>	<b>9 921</b>	<b>10 614</b>	<b>11 002</b>	<b>- 6,5</b>	<b>- 9,8</b>
20-Fuß-Container	3 573	3 536	3 633	1,0	- 1,7
Container zwischen 20 und 40 Fuß	34	32	38	8,2	- 10,0
40-Fuß-Container	6 286	7 024	7 264	- 10,5	- 13,5
Übrige Container	28	23	66	22,7	- 57,5
<b>Selbstfahrende Einheiten</b>	<b>1 402</b>	<b>1 552</b>	<b>1 538</b>	<b>- 9,7</b>	<b>- 8,9</b>
Straßengüterfahrzeuge einschl. deren Anhänger	1 402	1 552	1 538	- 9,7	- 8,9
<b>Nicht selbstfahrende Einheiten</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Anhänger/Sattelaufleger für LKW	595	730	729	- 18,5	- 18,4
Rolltrailer	80	101	184	- 20,0	- 56,2
Eisenbahngüterwagen	72	73	90	- 0,7	- 19,9
Übrige nicht selbstfahrende Einheiten	-	11	8	- 100,0	- 100,0
<i>nachrichtl.: Eigengewichte der Ladungsträger</i>	3 801	4 325	4 904	- 12,1	- 22,5

Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 5).

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) veröffentlichte am 12.08.2020 wesentliche Kennzahlen für das 1. Halbjahr 2020.<sup>9</sup> Danach verzeichneten der Containerumschlag und die Containertransporte insgesamt hohe Rückgänge. So ging die Umschlagsmenge an den Containerterminals der HHLA im 1. Halbjahr 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 11,3 Prozent auf insgesamt rund 3,3 Mio. TEU zurück. Begründet wurde dies insbesondere mit ausgefallenen Schiffsabfahrten infolge der

Halbjahresfinanzbericht  
HHLA

<sup>9</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft: HHLA spürt Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie deutlich, Pressemitteilung vom 12.08.2020, unter: <https://hlla.de/unternehmen/news/detailansicht/hlla-spuert-auswirkungen-der-coronavirus-pandemie-deutlich>, abgerufen am 12.08.2020.

Corona-Krise, die einen deutlichen Rückgang der Lagungsmengen aus Fernost bedingten. Der Konzernumsatz sank im 1. Halbjahr 2020 im Vorjahresvergleich um rund 9,4 Prozent auf rund 628,4 Mio. Euro, das Betriebsergebnis (EBIT) um rund 51,5 Prozent auf insgesamt rund 55,5 Mio. Euro.

Nach Einschätzung von Branchenvertretern weist der Containerverkehr derzeit Erholungstendenzen auf. Im Linienverkehr würden die in den vergangenen Monaten infolge der Corona-Krise gestrichenen Verbindungen sukzessive wiederaufgenommen. Auf einigen Routen, insbesondere auf den Strecken zwischen Asien und Europa, seien zuletzt spürbare Zuwächse zu verzeichnen gewesen. Im Zuge dessen steige die Nachfrage nach Chartern, von denen eine Großzahl infolge der Corona-Krise ohne Beschäftigung auflag. Nach aktuellen Branchenschätzungen seien aktuell noch rund 6,6 Prozent der weltweiten Containerflotte unbeschäftigt. Ende Juni/Anfang Juli 2020 lag der entsprechende Anteil noch bei rund 9,9 Prozent. Nach Einschätzung von Branchenvertretern seien derzeit nur noch wenige Schiffe mit einer Transportkapazität mit mehr als 2.000 TEU ohne Beschäftigung. Bei den kleineren Einheiten, vor allem in den europäischen Gewässern sowie im Atlantik, seien dagegen noch keine spürbaren Erholungseffekte zu vernehmen. Angesichts der Nachfragezuwächse entwickelten sich die Zeitcharterraten zuletzt insgesamt positiv. Der vom Verband für Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. (VHBS) herausgegebene New ConTex, ein unternehmensunabhängiger Index für Zeitcharterraten für Containerschiffe, stieg zuletzt an und lag mit 360 Punkten am 11.08.2020 rund 11 Punkte über dem Wert der Vorwoche.<sup>10</sup> Allerdings blieb er damit immer noch deutlich hinter seinem Vorjahresniveau zurück.

Containerverkehr

Im Bereich der Passagierschifffahrt hat sich die Situation an den deutschen Küsten infolge der Wiederaufnahme des Inselverkehrs für Touristen spürbar verbessert. Der Fährverkehr wies zuletzt hohe Auslastungszahlen auf. Der Personenverkehr nahm während der Ferien- und Urlaubszeit merklich zu. An Bord werden umfangreiche Maßnahmen zur Einhaltung der Hygienekonzepte durchgeführt. Dies hat zur Folge, dass die Transportkapazitäten der Schiffe eingeschränkt sind und dementsprechend die zulässige Passagierzahl deutlich unter dem Vorkrisenniveau liegt. Auf einigen Linien, auf denen die Nachfrage das Angebot deutlich überstieg, wurden zuletzt zusätzliche Schiffe eingesetzt, um die Umsetzung der strengen Hygienevorschriften sowie der vorgeschriebenen Abstandsregelungen an Bord zu garantieren. Bordbistros, Restaurants bzw. Souvenirläden an Bord konnten unter strengen Auflagen wieder öffnen. Der Kreuzschiffahrtbetrieb wird in Deutschland langsam wieder aufgenommen; Hapag-Lloyd verkehrt z.B. seit dem 31. Juli 2020 zwischen Hamburg und Dänischer Südsee. Bei TUI Cruises fanden bereits einige wenige Reisen ohne Landgang statt. Der globale Kreuzschiffahrtbetrieb ist nach wie vor eingestellt.

Passagierverkehr

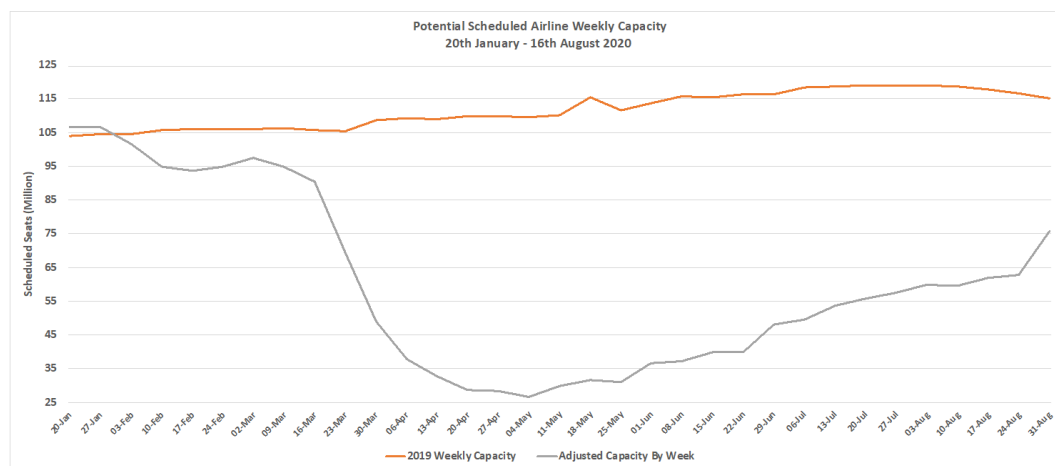
---

<sup>10</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V.: New ConTex, unter: <https://www.vhbs.de/index.php?id=28>.

## 7 Luftverkehr

Nach jüngsten Meldungen von OAG erholt sich das weltweite Angebot von Linienflügen weiterhin langsam und hat in der letzten Woche den bisherigen Höhepunkt seit Mitte März 2020 erreicht. Die Gesamtzahl der buchbaren Sitze liegt nun bei über 60.000.000. Nach den derzeitigen Planungen der Fluggesellschaften wird in den nächsten 2 Wochen ein Anstieg um mehr als 5 % erwartet. Bis Ende August sollen 75.000.000 Millionen Sitze buchbar sein.<sup>11</sup>

Angebot an Sitzplätzen



Quelle: OAG.

Region	20-Jan	27-Jul-20	03-Aug-20	10-Aug-20	% Change Week on Week	% Change V's 20th Jan
Asia : North East Asia	25,178,594	19,560,761	19,919,482	20,006,647	0.4%	-20.5%
North America	22,644,121	12,095,649	12,637,454	12,603,957	-0.3%	-44.3%
Europe: Western Europe	18,606,424	10,462,510	11,986,548	12,128,529	1.2%	-34.8%
Asia : South East Asia	10,866,623	4,700,655	4,187,241	3,884,036	-7.2%	-64.3%
Europe: Eastern/Central Europe	3,701,241	2,920,295	3,075,952	3,165,844	2.9%	-14.5%
MiddleEast	4,930,030	1,789,024	1,902,608	1,847,237	-2.9%	-62.5%
Asia : South Asia	5,160,958	1,760,000	1,908,766	1,817,042	-4.8%	-64.8%
Latin America : Central America	2,444,383	1,053,160	1,130,622	964,765	-14.7%	-60.5%
Latin America : Lower South America	4,033,676	685,794	761,061	780,428	2.5%	-80.7%
Southwest Pacific	2,835,574	722,405	725,647	709,735	-2.2%	-75.0%

Quelle: OAG.

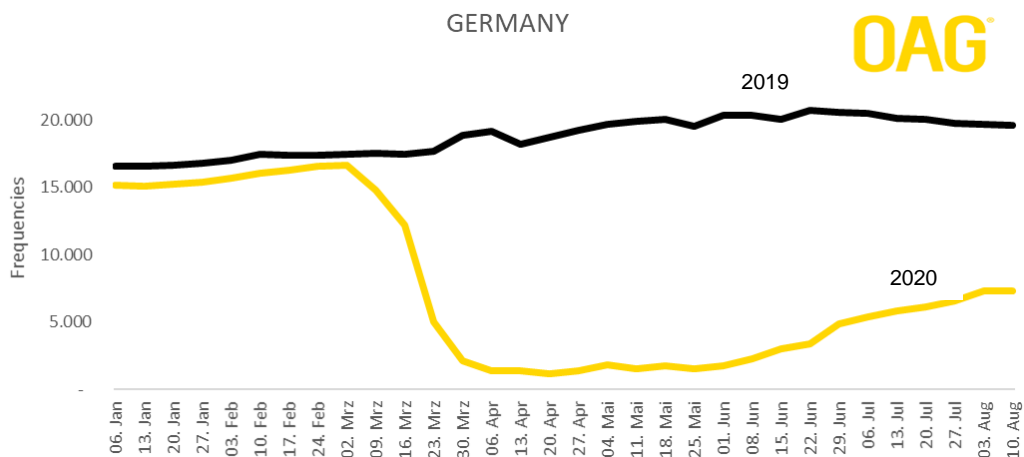
Betrachtet man den europäischen Markt, so ging zum Stichtag 10. August 2020 die Anzahl der Flüge gegenüber dem Vorjahresniveau in Italien um 50,1 % (Vorwoche -50,3 %), in Spanien um 44,6 % (Vorwoche -45,5 %), in Deutschland um 62,9 % (Vorwoche -62,7 %) und in Frankreich um 48,4 % (Vorwoche -49,5 %) zurück. Insofern wäre eine langsame Erholung des Sitzplatzangebotes interpretierbar. Der weltweite Angebotsrückgang an Flügen gegenüber dem Vorjahresniveau war so groß wie in der Vorwoche und lag bei 47,9 %.<sup>12</sup>

Angebot an Linienflügen

<sup>11</sup> Siehe OAG vom 10.08.2020, OAG Coronavirus Update – Week Thirty Have We Just Peaked?, abgerufen am 10.08.2020.

<sup>12</sup> Siehe OAG vom 11.08.2020, Global Scheduled Flight Change year-over-year, abgerufen am 11.08.2020.

Nachstehendes Schaubild von OAG spiegelt die Entwicklung in Deutschland seit Jahresbeginn wider.



Quelle: OAG.

Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst nachstehendes Schaubild über die Entwicklung des Passagierverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 31. Kalenderwoche 2020.

Flughäfen in Deutschland



Quelle: Flughafenverband ADV.

Die Passagierzahlen bewegen sich derzeit nur langsam aus dem Corona-Tief heraus. In der Woche vom 27. Juli bis 02. August 2020 zählte der Frankfurter Flughafen rund 343.865 Fluggäste, dies sind 78,6 % weniger als ein Jahr zuvor. Im Vergleich zur Vorwoche waren dies immerhin 22.000 mehr. Im gesamten Juli lag die Zahl der Fluggäste nach vorläufigen

Zahlen auf den Europastrecken um 75 % und im interkontinentalverkehr um 92 % niedriger als ein Jahr zuvor.<sup>13</sup>

Auch an den beiden Berliner Flughäfen Tegel und Schönefeld haben sich die Passagierzahlen im Verlauf des Julis weiter erholt. Am ersten Augustwochenende wurden erstmals seit Beginn der Corona-Krise wieder mehr als 31.000 Fluggäste gezählt. Insgesamt fertigten die beiden Flughäfen im Juli 693.800 Fluggäste ab, rund viermal so viele wie im Vormonat Juni.<sup>14</sup>

Flughäfen in Berlin

Der Beginn der Sommerferien brachte dem Düsseldorfer Flughafen fast eine Million Fluggäste. Damit ist die Ferienbilanz dort etwas besser ausgefallen als erwartet. Während es zu Ferienbeginn rund 100 Flugbewegungen pro Tag gab, waren es zum Ferienende knapp 250 mit rund 30.000 Passagieren. Dies entspricht rund einem Drittel des sonst üblichen Verkehrsaufkommens.<sup>15</sup>

Flughäfen in NRW

Am Flughafen Köln/Bonn sind während der Sommerferien rund 460.000 Passagiere gestartet und gelandet. Dies entspricht einem Einbruch von 77 % im Vergleich zum Vorjahr. 2019 waren es über 2 Millionen Fluggäste.<sup>16</sup>

Nach Meldungen des statistischen Landesamtes NRW flogen im Juni 2020 in NRW 161.661 Passagiere ab. Dies waren gut achtmal so viele Passagiere wie im Vormonat (Mai 2020: 19.790 Passagiere). Im Vergleich zum Vorjahresmonat waren es aber 92,3 % weniger. Für die Hauptflughäfen in NRW sind im Juni 2020 folgende Passagierzahlen (Einsteiger) gemeldet worden. Flughafen Düsseldorf: 98.235 Passagiere (Veränderung zum Vorjahresmonat: -91,8 %), Flughafen Köln/Bonn: 36.234 Passagiere (-94,1 %), Flughafen Dortmund: 24.858 Passagiere (-79,6 %), Flughafen Münster/Osnabrück: 1.620 Passagiere (-96,6 %), Flughafen Niederrhein: 568 Passagiere (-99,1 %) und Flughafen Paderborn/Lippstadt: 146 Passagiere (-99,7 %).<sup>17</sup>

---

<sup>13</sup> Siehe Süddeutsche Zeitung vom 04.08.2020, Flughafen Frankfurt: Fluggastzahlen erholen sich nur langsam/ Pressemitteilung Fraport AG vom 04.08.2020 Flughafen Frankfurt: Verkehrszahlen Kalenderwoche 31 (27. Juli – 02. August 2020), abgerufen am 07.08.2020.

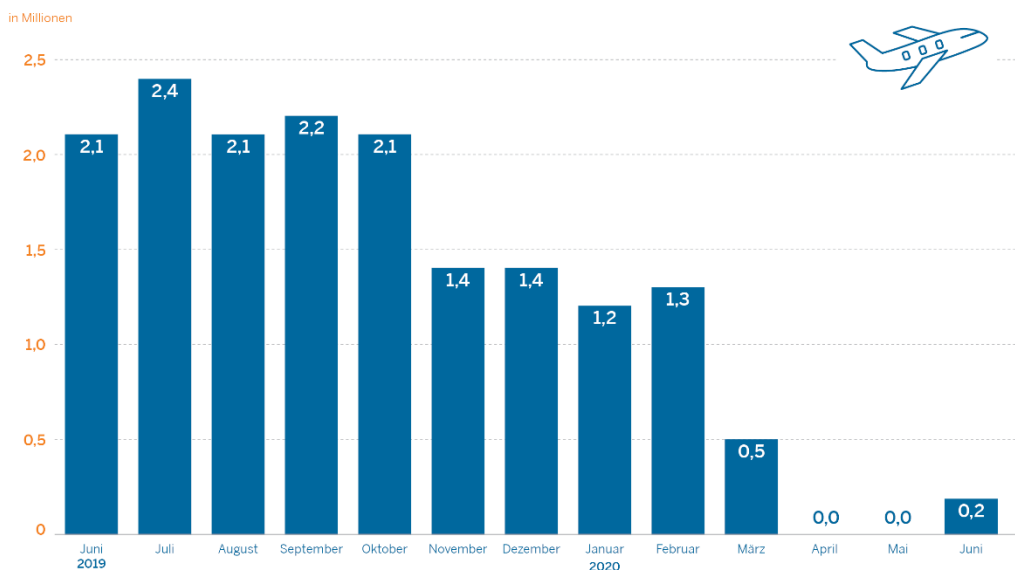
<sup>14</sup> Siehe Süddeutsche Zeitung vom 03.08.2020, Flugverkehr erholt sich weiter: Mehr als 31.000 Passagiere, abgerufen am 07.08.2020.

<sup>15</sup> Siehe aero.de vom 10.08.2020, Reges Ferienaufkommen am Düsseldorfer Flughafen, abgerufen am 11.08.2020.

<sup>16</sup> Siehe airliners.de vom 10.08.2020, NRW Flughäfen mit Sommer-Passagierzahlen über Erwartungen, abgerufen am 11.08.2020.

<sup>17</sup> Siehe Pressemitteilung Statistisches Landesamt NRW vom 10.08.2020, NRW Flughäfen: 92,3 % weniger Passagiere im Juni 2020, abgerufen am 10.08.2020.

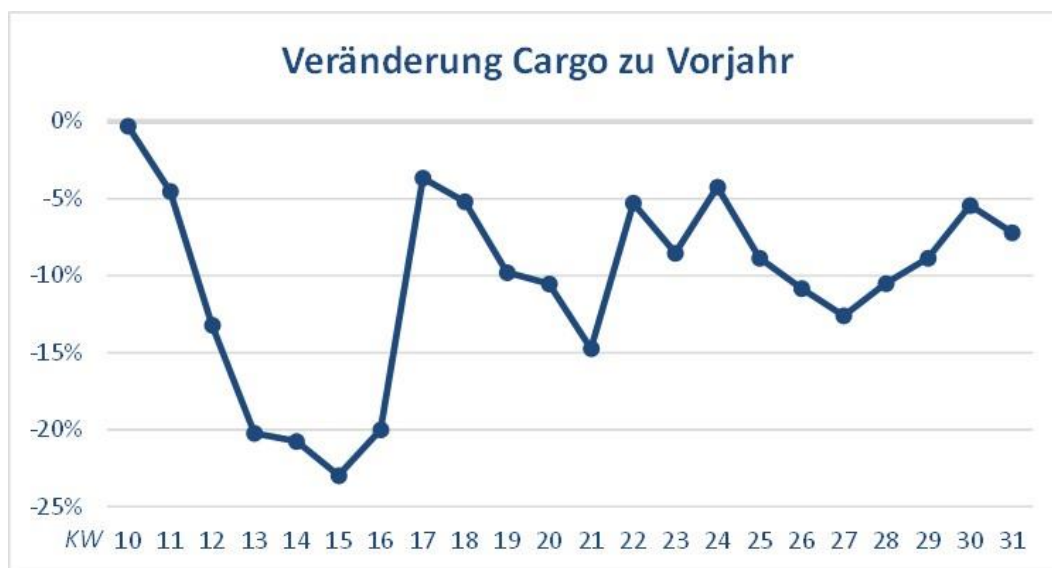
Von den großen NRW-Flughäfen gestartete Passagiere



Grafik: IT.NRW

Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst untenstehendes Schaubild über die Entwicklung des Frachtverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 31. Kalenderwoche 2020.

Luffracht in Deutschland



Quelle: Flughafenverband ADV.

Lufthansa Cargo rechnet auch in einer längeren Corona-Krise mit einer hohen Nachfrage an Luftfracht. Wichtigster Grund sei die auf absehbare Zeit deutlich geringere Zahl an Passagierflügen, die sonst viel Fracht mitnehmen. Es wird in den kommenden Monaten mit einem deutlichen Nachfrageüberhang in der Luftfahrtbranche gerechnet. Während am Anfang der Krise vor allem eine starke Nachfrage nach medizinischer Ausrüstung bestand, wird diese Art von Fracht mittlerweile wieder per Schiff transportiert. Derzeit fehlen dauerhaft 40 % der Kapazität und das solange, bis sich der interkontinentale Passagierverkehr

Lufthansa Cargo



erholt hat. Auf mittlere Sicht bleibt das Platzangebot, selbst bei schrumpfender Exportwirtschaft, kleiner als die Transportnachfrage.<sup>18</sup>

Die von der IATA (International Air Transport Association) veröffentlichten Daten für die globalen Luftfrachtmärkte zeigen eine leichte Verbesserung. Weltweit verzeichneten alle Regionen Abnahmen im Vergleich zum Vorjahr. Die kräftigsten Rückgänge mussten die Märkte in Europa und Lateinamerika verzeichnen. Etwas weniger dramatisch waren die Rückgänge in Asien-Pazifik und Nahost. Lediglich eher moderate Abnahmen haben die Märkte in Nordamerika und Afrika zu verkraften. Im Vergleich zum Vorjahr haben sich die Frachtmengen europäischer Transporteure im Juni um 27,6 % verringert (Mai: -29,5 %). Lateinamerika verzeichnete Rückgänge in Höhe von -29,4 %, Asien-Pazifik -20 %, Nahost -19,1 %, Afrika -13,8 % und Nordamerika -8,8 %.<sup>19</sup>

Luftfracht weltweit

---

<sup>18</sup> Siehe Süddeutsche Zeitung vom 02.08.2020, Lufthansa Cargo erwartet weiterhin hohe Luftfracht-Nachfrage, abgerufen am 07.08.2020.

<sup>19</sup> Siehe IATA vom 28.07.2020, Air Cargo Monthly Analysis – June 2020, abgerufen am 07.08.2020.

## 8 Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG)<sup>20</sup>

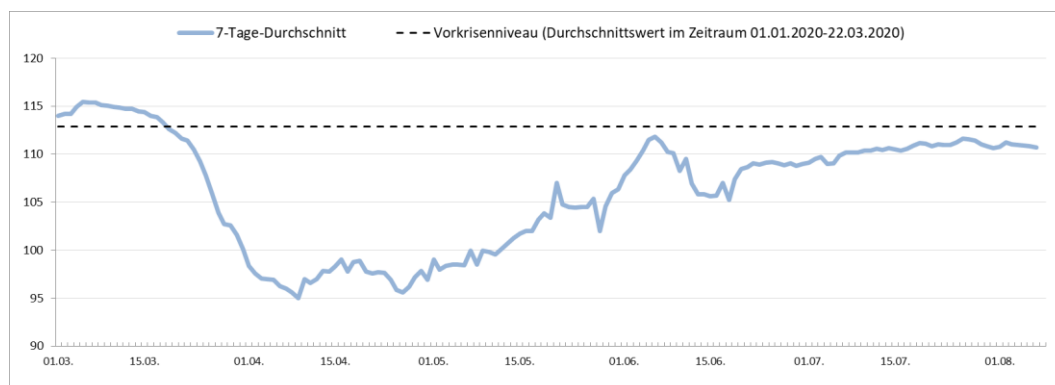
### 8.1 Wocheninformation KW 32 – 12.08.2020

#### 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 den 7-Tage-Durchschnitt des Indexwerts (Basisjahr 2015 = 100) sowie zum Vergleich das Vorkrisenniveau (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020). Der 7-Tage-Durchschnitt des täglichen Lkw-Maut-Fahrleistungsindex liegt weiterhin leicht unter dem Vorkrisenniveau und weist am aktuellen Rand trotz einer leicht sinkenden Tendenz wenig Bewegung auf.

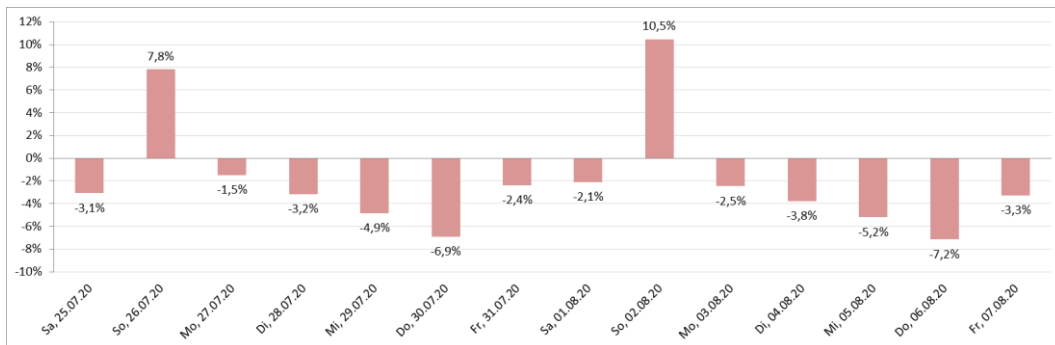


#### Kurzfristige Entwicklung (bereinigte Werte)

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 2,5 % und 7,2 % zu beobachten. Am 02.08.2020 liegt der Fahrleistungsindex 10,5 % über dem Vorkrisenniveau. Im

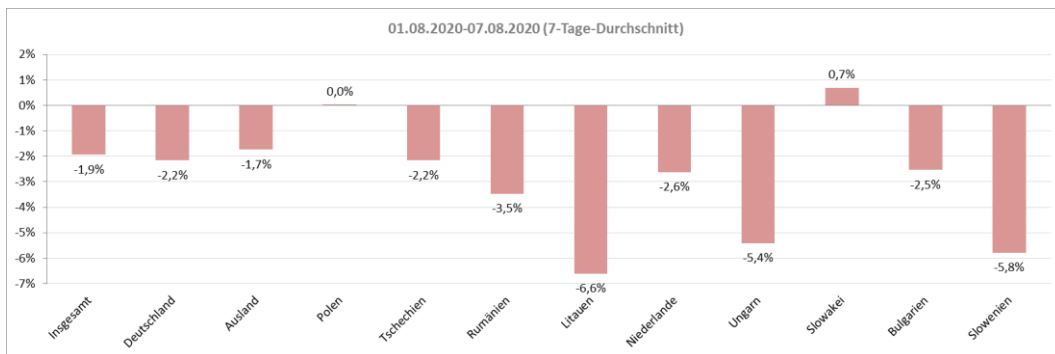
<sup>20</sup> Originalwerte durch BAG. Bereinigungsverfahren durch Deutsche Bundesbank. Veröffentlichung durch StBA.

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 (01.08.-07.08.2020) fallen die Rückgänge bei den deutschen Lkw (-2,2 %) etwas höher aus als bei den ausländischen Lkw (-1,7 %). Unterschiede zwischen einzelnen ausländischen Herkunftsländern bleiben bestehen.



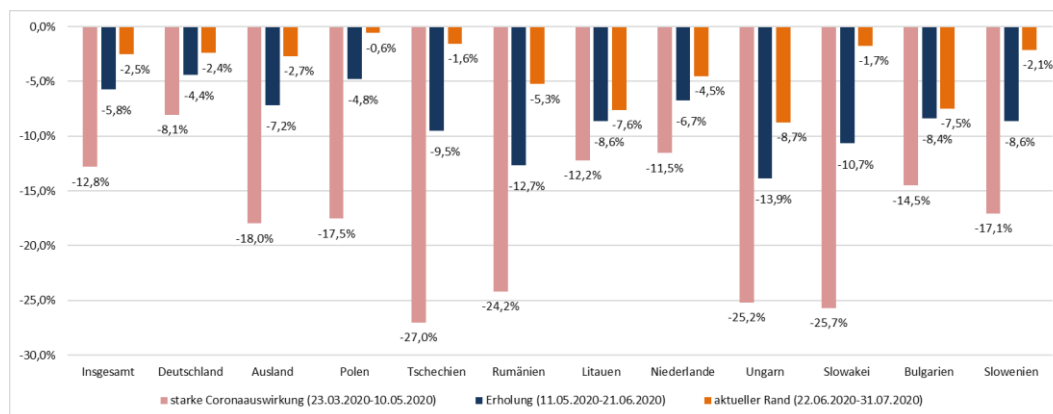
## 8.2 Sonderauswertung zur Entwicklung differenziert nach Herkunftsländern – 07.08.2020

### Vorbemerkungen

Bei den nachfolgenden Abbildungen handelt es sich um eine Sonderauswertung, die die Entwicklung des täglichen Lkw-Maut-Fahrleistungsindex differenziert nach Herkunftsländern im Verlauf der Corona-Krise einordnet.

### Vergleich des Niveaus in der Krise gegenüber Vorkrisenniveau (bereinigte Werte)

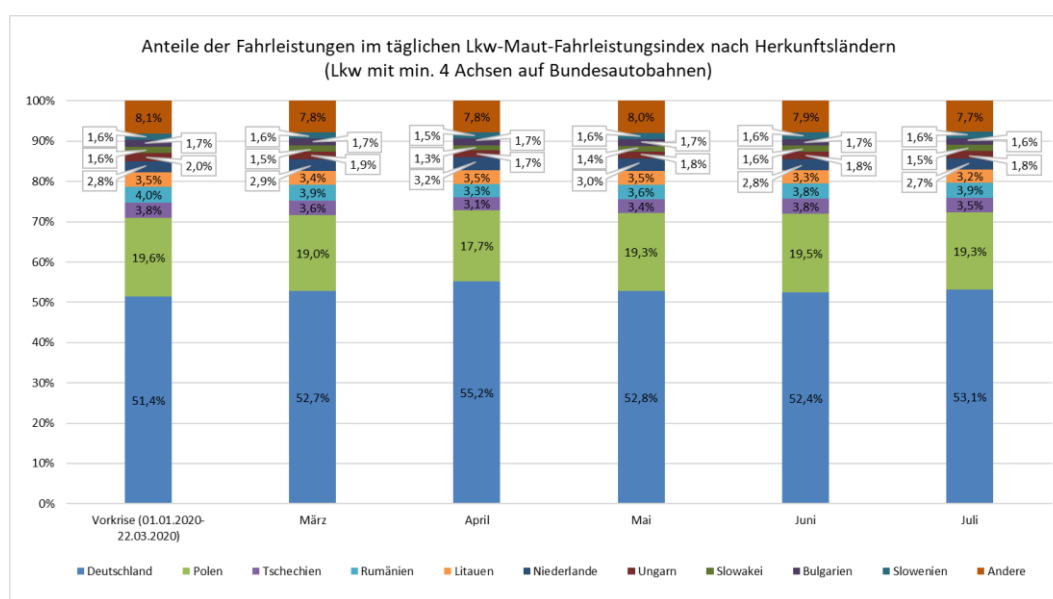
Die untenstehende Abbildung zeigt die Veränderung der durchschnittlichen bereinigten Indexwerte gegenüber den durchschnittlichen bereinigten Indexwerten vor Beginn der Auswirkungen der Krise (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020) differenziert nach Herkunftsländern und Phasen der Corona-Krise. Insgesamt sanken die Indexwerte zwischen dem 23.3. und 10.5.2020 stark. Insbesondere die Fahrleistungen von Lkw aus Polen, Tschechien, Rumänien, Ungarn, Slowakei und Slowenien zeigten starke Einbrüche in dieser Zeit. Auf Lkw aus den Niederlanden und Litauen entfielen dagegen vergleichsweise geringe Rückgänge. Der deutsche Indexwert liegt mit -8,1% in dieser Phase ebenfalls deutlich unter dem Vorkrisenniveau, ist aber im Vergleich zu den ausländischen Indexwerten weniger gesunken. In den Folgemonaten kam es schrittweise zu einer Erholung, und der Unterschied zwischen ausländischen und deutschen Veränderungswerten ging zurück.



### Verschiebung der Anteile im täglichen Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (Ursprungswerte)

Die untenstehende Abbildung zeigt die Anteile der Fahrleistungen (Lkw mit min. 4 Achsen auf Bundesautobahnen; Ursprungswerte), die in den Lkw-Maut-Fahrleistungsindex eingehen, für den Zeitraum vor der Krise (01.01.2020-22.03.2020) sowie für die Monate März bis Juli 2020 differenziert nach Herkunftsländern. Diese Anteile im t-FLI haben sich wäh-

rend der Krise verschoben. Der Fahrleistungsanteil ausländischer Fahrzeuge ist zu Gunsten des Anteils deutscher Fahrzeuge leicht zurückgegangen. Insbesondere die Anteile von Fahrzeugen aus Polen, Tschechien und Rumänien sind im April deutlich gesunken. Sie haben sich in der Folge zwar erholt, zeigen jedoch bis Juli leicht niedrigere Werte als vor der Krise. Der Fahrleistungsanteil niederländischer Fahrzeuge ist in den stark betroffenen Krisenmonaten leicht gestiegen und im Juli wieder auf Vorkrisenniveau gesunken. Im Juli liegt der Anteil der Fahrleistungen deutscher Lkw weiterhin 1,7 Prozentpunkte über dem Vorkrisenniveau, entsprechend niedriger ist der Fahrleistungsanteil ausländischer Fahrzeuge.



## **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](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-fahrleistungsindex-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 Kurzarbeit<sup>21</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 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

<sup>1</sup> Vorläufige Daten.

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

<sup>21</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 Juli 2020 (vorläufige Daten)

Wirtschaftsabteilungen WZ 2008	geprüfte Anzeigen über Kurzarbeit			in den Anzeigen genannte Personenzahl		
	Ins-gesamt	davon konjunk- turelles Kug ( § 96 SGB III )	Trans- fer-Kug ( § 111 SGB III )	Ins-gesamt	davon konjunk- turelles Kug ( § 96 SGB III )	Trans- fer-Kug ( § 111 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 27. Juli 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 <sup>1)</sup>			Gemeldete Arbeitsstellen			
		Bestand						Bestand		
		Juli		in %	Juli		in %	Juli		in %
		2020	2019		2020	2019		2020	2019	
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	Schiffahrtskaufleute	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.

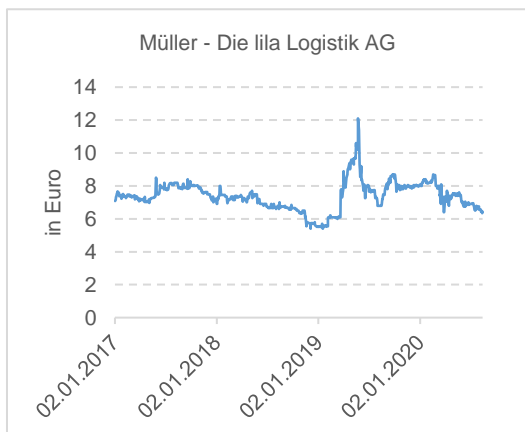
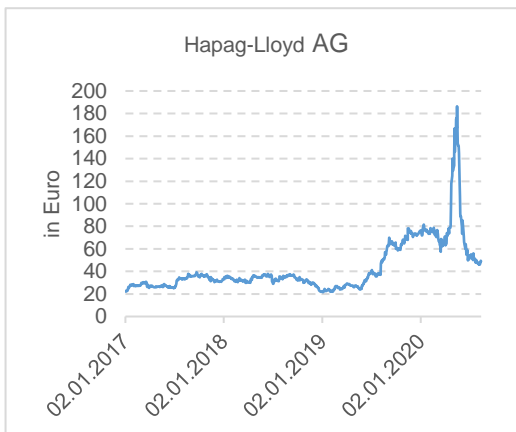
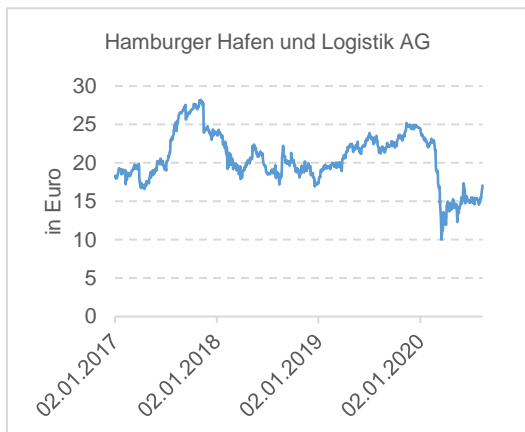
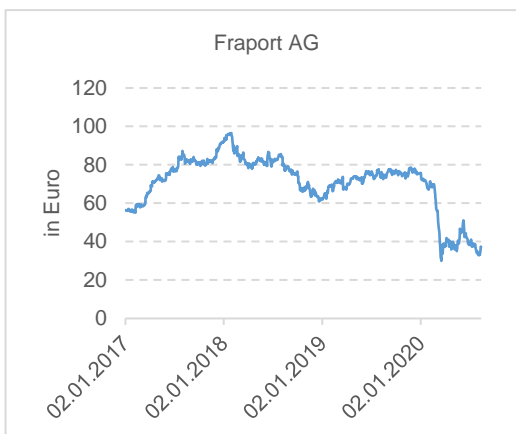
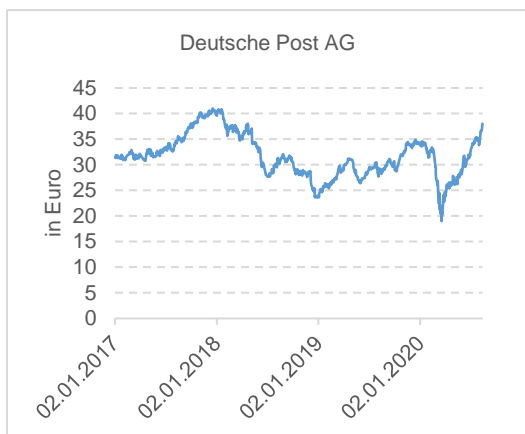
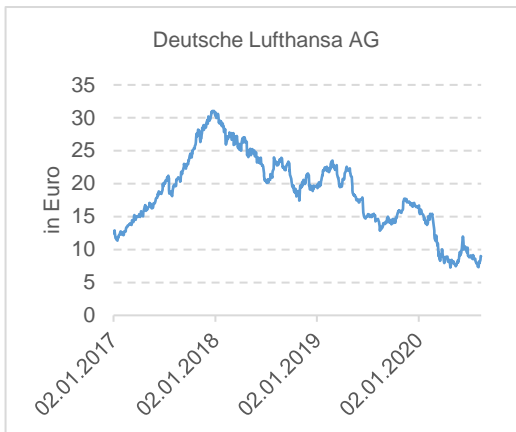
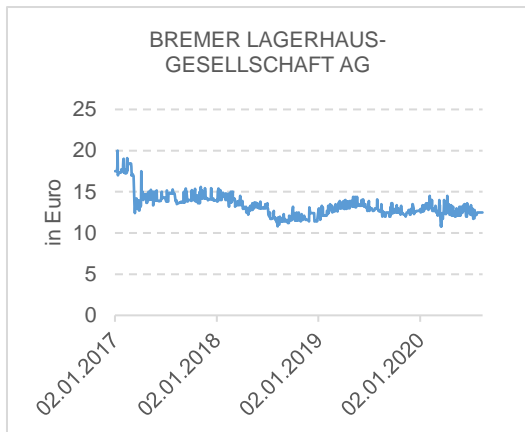
Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

**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 <sup>1)</sup>			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](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: 14. August 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**

---