



Bundesaamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt

- Wochenbericht KW 37 / 2020

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung.....	3
1	Einleitung.....	6
2	Straßengüterverkehr.....	7
3	Schienengüterverkehr.....	14
4	Kombinierter Verkehr.....	16
5	Binnenschifffahrt	18
6	Seeverkehr	22
7	Luftverkehr.....	26
8	Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG).....	31
9	Arbeitsmarktsituation.....	35
10	Aktienkursentwicklung ausgewählter deutscher Unternehmen.....	39

0 Zusammenfassung

Der Bericht beschreibt aktuelle Auswirkungen der Corona-Krise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt. Er berücksichtigt Erkenntnisse und Informationen, die bis zum 10.09.2020 vorlagen.¹ Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Straßengüterverkehr hat sich die Auftragslage befragter Güterkraftverkehrsunternehmen zuletzt verbessert. Seit Anfang September hat die in- und ausländische Beförderungsnachfrage in vielen Bereichen spürbar zugenommen. Die Geschäftsaussichten bewerteten befragte Unternehmen zuletzt eher positiv. Straßengüterverkehr
- Dennoch bleibt der Wettbewerbs- und Preisdruck hoch. Nach Angaben von Befragten habe die Anzahl an Neuausschreibungen branchenübergreifend zugenommen. Einige Auftraggeber aus Branchen, die mitunter hohe finanzielle Einbußen infolge der Corona-Krise verzeichnet haben, fordern aktuell Preisnachlässe.
- Im KEP-Bereich ist das Sendungsaufkommen von Paketen weiterhin überdurchschnittlich hoch. Mitunter wurden unternehmensseitig Kapazitäten aufgebaut, um die gestiegene Nachfrage im B2C-Kundengeschäft nachhaltig bedienen zu können. Durch den Aufschwung verschärfen sich in der KEP-Branche strukturelle Herausforderungen, beispielsweise Auslieferungskonzepte auf der letzten Meile.
- Der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex liegt weiterhin leicht unter dem Vorkrisenniveau. Insgesamt lag der bereinigte Indexwert im jüngsten Betrachtungszeitraum (29.08.-04.09.2020) im Durchschnitt rund 0,9 Prozent unterhalb des Vorkrisenniveaus (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020). Dabei fielen die Rückgänge bei den deutschen Lkw (-1,6 %) höher aus als bei den gebietsfremden Lkw (-0,1 %).
- Im Schienengüterverkehr sank nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes die Beförderungsmenge im 1. Halbjahr 2020 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2019 um rund 9,7 %; die Verkehrsleistung nahm um rund 9,0 % ab. Besonders hoch fielen die Rückgänge im April und Mai 2020 aus. Hohe Aufkommensrückgänge zeigten sich in der ersten Jahreshälfte 2020 u.a. bei Fahrzeugen, Kohle, Metallen und Metallerzeugnissen, sonstigen Mineralerzeugnissen und in der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“. Trotz gewisser Erholungseffekte blieb die Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen in der jüngeren Vergangenheit weiter hinter dem Niveau der Vorpandemiezeit zurück. Nach wie vor berichten befragte Eisenbahnverkehrsunternehmen von produktionsbedingten Zugausfällen und freien Kapazitäten im Schienengüterverkehr. Schienengüterverkehr
- Im Kombinierten Verkehr sank das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes im 1. Halbjahr 2020 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2019 um Kombinierter Verkehr

¹ Ab Juni 2020 wurde die zuvor wöchentliche Berichterstattung auf einen 2-Wochen-Turnus, ab August 2020 auf einen 4-Wochen-Turnus umgestellt.

rund 4,4 % auf rund 3,4 Mio. TEU. Während zwischenzeitliche einzelne Terminals wieder von nahezu normalen Umschlagsvolumina berichten, melden andere weiterhin deutlich geringere Umschlagsmengen als im Vorjahr. Insgesamt bleibt die Nachfrage im Kombinierten Verkehr damit weiter hinter dem Vorkrisenniveau zurück. Auf fast allen Verbindungen des Kombinierten Verkehrs stehen freie Kapazitäten zur Verfügung. Wesentliche betriebliche Einschränkungen der Terminals des Kombinierten Verkehrs in Deutschland sind nicht bekannt.

- In der Binnenschifffahrt liegen die Beförderungsmengen aufgrund saisonaler Effekte, die durch die Corona-Pandemie verstärkt werden, weiterhin unter dem Vorjahresniveau. Zwar haben viele für die Binnenschifffahrt wichtige Industriezweige ihre Produktion zwischenzeitlich wieder gesteigert; aufgrund hoher Lagerbestände erwarten Marktteilnehmer jedoch, dass sich dies erst mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung in der Transportnachfrage widerspiegeln werde. Sperrungen und Einschränkungen von Schleusen wirkten sich nach Angaben befragter Binnenschiffsunternehmen ebenfalls negativ auf die Auftragslage aus. Bemängelt werden ferner zum Teil langwierige behördliche Genehmigungsverfahren.
- Insbesondere im Rheingebiet besteht weiterhin ein deutliches Überangebot an Schiffsraum. Dies wirkt sich negativ auf das Frachtniveau aus. Zuletzt wurde von Preisnachlässen im Rahmen von Verlängerungen bestehender Altverträge und teils empfindlichen Frachtenrückgängen bei Neuverträgen berichtet. Die Tagesfrachten 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.
- Die großen Seehäfen Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Rotterdam und Antwerpen verzeichneten im 1. Halbjahr 2020 allesamt mehr oder minder deutliche Umschlagsrückgänge. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2019 sank der Seegüterumschlag in Hamburg um rund 12,0 Prozent, in den Bremischen Häfen um rund 4,3 Prozent, in Rotterdam um rund 9,1 Prozent und in Antwerpen um rund 4,9 Prozent. Hafenübergreifend zeigten sich hohe Rückgänge beim Massengutumschlag, insbesondere von Erzen und Kohle. Der Hafen Hamburg verzeichnete mit einem Minus von rund 12,4 Prozent von allen genannten Häfen den höchsten Rückgang beim Containerumschlag (Basis: TEU); in Rotterdam und den Bremischen Häfen betragen die Rückgänge rund 7,0 Prozent bzw. rund 4,8 Prozent. Antwerpen erzielte beim Containerumschlag hingegen ein kleines Plus. Die Umschläge von Fahrzeugen in den Bremischen Häfen und Antwerpen gingen im Vergleichszeitraum um mehr als ein Drittel zurück. Begleitet wurde die Abnahme des Seegüterumschlags im 2. Quartal 2020 von einem deutlichen Rückgang der Erzeugerpreise für Güterbeförderungen in der See- und Küstenschifffahrt. Besonders hoch fielen

Binnenschifffahrt

Seeverkehr
- Güterverkehr

diese auf den Linien mit Asien und Australien und im RoRo-Fährverkehr aus. Zwischenzeitlich zeigen sich sowohl mit Blick auf den Seegüterumschlag als auch die Frachtraten gewisse Erholungstendenzen.

- Im Bereich der Passagierschifffahrt hat sich die Situation an den deutschen Küsten infolge der Wiederaufnahme des Inselverkehrs für Touristen spürbar verbessert. Der Fährverkehr nahm während der Ferien- und Urlaubszeit merklich zu. Auf einigen Linien wurden zusätzliche Schiffe eingesetzt, um die hohe Nachfrage unter Einhaltung der Hygienekonzepte bedienen zu können. Der Kreuzschifffahrtbetrieb in Deutschland läuft seit Ende Juli 2020 mit angepassten Passagierkapazitäten langsam wieder an. - Personenverkehr
- Das Angebot an Linienflügen zeigt noch keine wesentliche Erholung auf. Dies gilt auch für die Luftfracht. Luftverkehr
- Nach dem sprunghaften Anstieg im März und April 2020 im Vergleich zum jeweiligen Vormonat lagen die Anzahl der eingegangenen Anzeigen über Kurzarbeit und die Anzahl der von diesen Anzeigen betroffenen Personen im Transport- und Logistikbereich nach vorläufigen Angaben im August 2020 erneut deutlich unter den Vormonatswerten. Die höchste Anzahl der Anzeigen stammte im August 2020 wie in den Vormonaten aus der Wirtschaftsabteilung „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“, die höchste Anzahl Betroffener aus der Wirtschaftsabteilung „Lagerei und Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr“. Arbeitsmarktlage
- Kurzarbeit
- Die Anzahl der Arbeitslosen stieg in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ im August 2020 im Vergleich zum August 2019 um rund 44,8 Prozent, im Vergleich zum Vormonat um knapp 4,8 Prozent; in der Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ stieg sie im Vergleich zum August 2019 um rund 36,8 Prozent, im Vergleich zum Juli 2020 um knapp 0,2 Prozent. Unter zusätzlicher Berücksichtigung der in diesen Zahlen nicht enthaltenen Helfer stieg die Gesamtzahl im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat um rund 31,7 Prozent, im Vergleich zum Vormonat um rund 0,5 Prozent. Die Anzahl der gemeldeten offenen Stellen ging in der erstgenannten Berufshauptgruppe im Vorjahresvergleich um rund 26,9 Prozent zurück, in der letztgenannten Berufshauptgruppe um rund 37,3 Prozent. Allerdings lag in der Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ im August 2020 die Anzahl gemeldeter offener Arbeitsstellen über dem Wert vom Juli 2020. - Arbeitslose, offene Stellen

1 Einleitung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat das Bundesamt gebeten, im Rahmen der Marktbeobachtung über die Auswirkungen der Corona-Krise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt zu berichten. Ab Juni 2020 wurde die zuvor wöchentliche Berichterstattung auf einen 2-Wochen-Turnus umgestellt, ab August 2020 auf einen 4-Wochen-Turnus. 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 10.09.2020 vorliegen.

2 Straßengüterverkehr

Im Straßengüterverkehr entwickelt sich die Auftragslage befragter Güterkraftverkehrsunternehmen zunehmend positiv. In vielen Segmenten wurde insbesondere seit Anfang September ein Anstieg der Beförderungsnachfrage registriert. Vor allem im Konsumgüterbereich sowie im Im- und Export erholte sich die Transportnachfrage zunehmend, nicht zuletzt aufgrund des Anstiegs im Warenverkehr mit Großbritannien und China. Im Lebensmittelbereich stieg aufgrund des anlaufenden Weihnachtsgeschäfts zuletzt die Beförderungsnachfrage für Saisonware. Nach Angaben von Gesprächspartnern des Bundesamts werde die Produktion im Verarbeitenden Gewerbe nach Ablauf der Ferienzeit zunehmend wieder hochgefahren. Regional seien allerdings noch zum Teil deutliche Einschränkungen in der Automobilindustrie und deren Zulieferindustrien, im Maschinen- und Anlagenbau sowie im Event-, Gastronomie- und Beherbergungsgewerbe zu verzeichnen. Insgesamt hohe Lagerbestände und geringere Absatzmengen beeinträchtigen nach wie vor die Transportnachfrage. Andererseits profitieren hiervon befragte Unternehmen, die lagerlogistische Dienstleistungen anbieten. Nach Unternehmensangaben seien Lagerkapazitäten branchenübergreifend hoch ausgelastet und stark nachgefragt.

Aktuelle Lagebeschreibung

In der KEP-Branche verzeichnen befragte Unternehmen weiterhin eine hohe Nachfrage nach Beförderungsleistungen im Privatkundenbereich. Vor allem größere B2C-Paketsendungen, wie beispielsweise Haushaltsgeräte und Möbel, erfuhren im Verlauf der Corona-Krise einen deutlichen Aufschwung. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden in den Kalenderwochen 30 bis 32 rund 23 % höhere Online-Transaktionen als in den entsprechenden Vorjahreswochen registriert.² In den Kalenderwochen 33 und 34 lagen die jährlichen Veränderungsrate der Online-Transaktionen jeweils bei rund 24 %. Zuletzt erhöhte sich die jährliche Änderungsrate der Online-Transaktionen auf rund 26 % in der Kalenderwoche 35. Trotz der anhaltend hohen Anzahl an B2C-Paketsendungen registrierten befragte KEP-Unternehmen in jüngerer Vergangenheit keine Einschränkungen. Mitunter wurden Kapazitäten aufgebaut, um die gestiegene Nachfrage im B2C-Kundengeschäft nachhaltig bedienen zu können. Allerdings ging das höhere Volumen im B2C-Bereich nicht selten mit einem Kostenanstieg einher. Darüber hinaus hätten sich jüngst grundlegenden Probleme in der KEP-Branche weiter verschärft. Nach Aussagen befragter Unternehmen benötige die KEP-Branche dringend nachhaltige Konzepte für die Bedienung der letzten

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 09.09.2020.

Meile, vor allem in Ballungsgebieten, sowie für bessere Arbeitsbedingungen von Zustellern. Im Gegensatz zur Entwicklung im B2C-Bereich lägen Beförderungsmengen im B2B-Bereich nach Angaben befragter KEP-Unternehmen nach wie vor hinter sonst üblichen Volumina zurück. Nach Angaben der Deutschen Post DHL Group werden im internationalen Versandhandel länderspezifische Einschränkungen schrittweise abgebaut.³ Von insgesamt 250 ausgewiesenen Ländern bzw. Regionen ist aktuell der Versand von Päckchen, Warenpost- und Paketsendungen in 168 Fällen uneingeschränkt, in 32 Fällen nur eingeschränkt und in 50 Fällen grundsätzlich nicht möglich. Zuletzt wurden in 5 südamerikanischen und 2 afrikanischen Ländern Probleme bei Transport, Verzollung oder Zustellung im Zielgebiet behoben, so dass der Versand von KEP-Sendungen uneingeschränkt möglich ist. In den USA sind Transportkapazitäten weiterhin erheblich reduziert. Briefe und Pakete in die USA werden bis auf Weiteres per Seefracht mit Laufzeiten von mindestens 25 Tagen befördert. In Europa gelten nach wie vor die Beschränkungen in Italien in Bezug auf ein begrenztes Maximalmaß bzw. -gewicht.

Nach Angaben befragter Güterkraftverkehrsunternehmen bleibt der Wettbewerbs- und Preisdruck hoch. Die Anzahl an Neuausschreibungen sei zuletzt branchenübergreifend gestiegen. Neue Auftraggeber könnten aktuell lediglich zu deutlich schlechteren Konditionen gewonnen werden. Einige feste Auftraggeber aus Branchen, die mitunter hohe Einbußen durch die Corona-Krise verzeichneten, würden aktuell Preisnachlässe fordern. Nach Angaben befragter Güterkraftverkehrsunternehmen sei der preisliche Gestaltungsspielraum in der Transportwirtschaft allerdings gering. Einige befragte Unternehmen befürchten, dass die Verlängerung der Insolvenzantragspflicht zum Preisdruck in der Transportwirtschaft beitrage. Unternehmen, die eigentlich insolvent seien, bekommen in der Regel keine Kredite. Sie seien daher darauf angewiesen, nicht kostendeckende Aufträge anzunehmen, um laufende Kosten zu begleichen. Die Kostensituation hat sich bei vielen Gesprächspartnern des Bundesamts durch die Corona-Krise eher verschlechtert. Trotz der angespannten finanziellen Geschäftslage nehmen viele befragte Transportunternehmen keine staatlichen Hilfeleistungen in Anspruch. Dies liegt zum Teil an den Zugangsvoraussetzungen; der Nachweis eines Minderumsatzes von mindestens 60 % sei für die Güterverkehrsbranche nicht angemessen, da dieser trotz deutlicher Verluste nur selten erreicht werde. Teilweise entschieden sich befragte Unternehmen angesichts der Unsicherheiten über den weiteren Verlauf der Corona-Krise und der wirtschaftlichen Entwicklung gegen staatliche Hilfeleistungen, da infolgedessen eine fristgerechte Tilgung nicht gewährleistet werden könnte. In diesen Fällen wurden Verluste weitestgehend über Eigenkapital finanziert. Lediglich in seltenen Fällen nahmen die Gesprächspartner des Bundesamtes Soforthilfen der Länder in Anspruch. Einige Befragte berichteten, dass aktuell die Bonität von

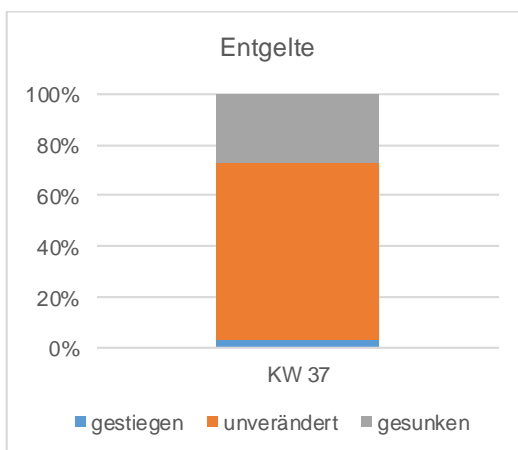
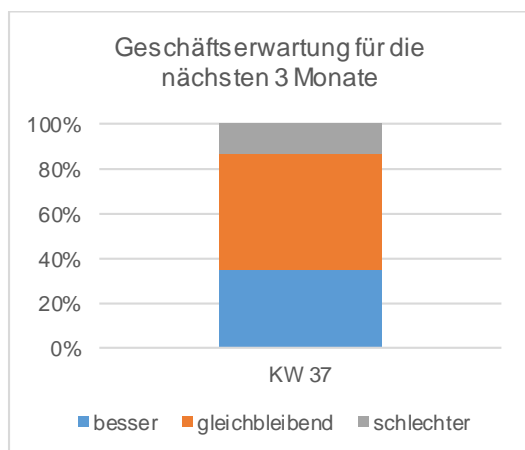
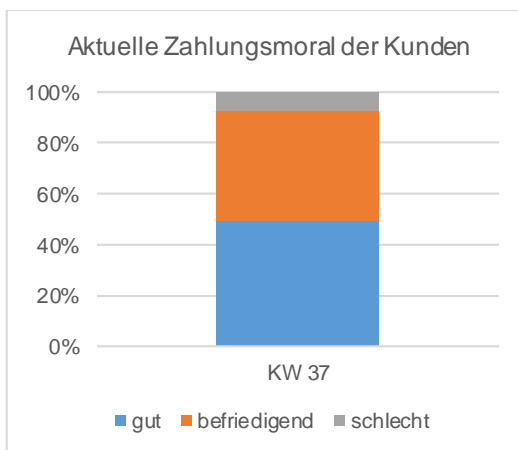
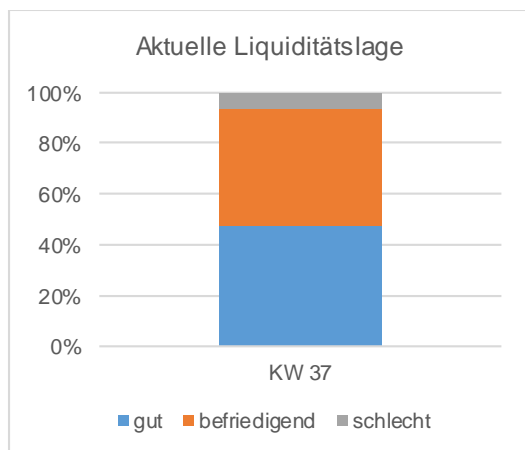
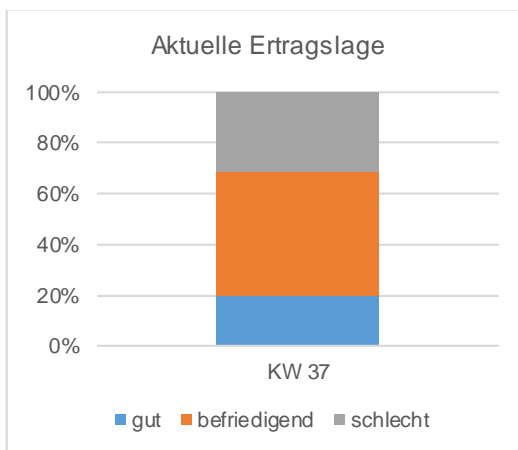
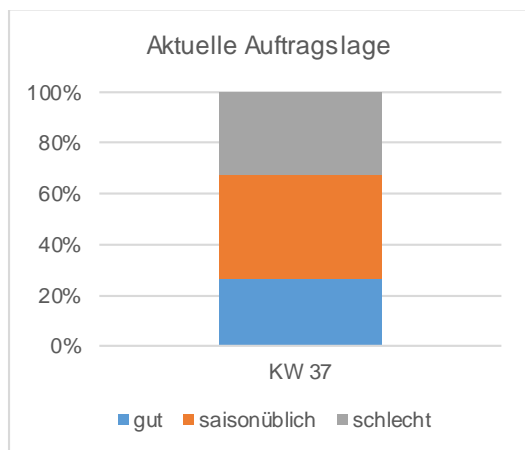
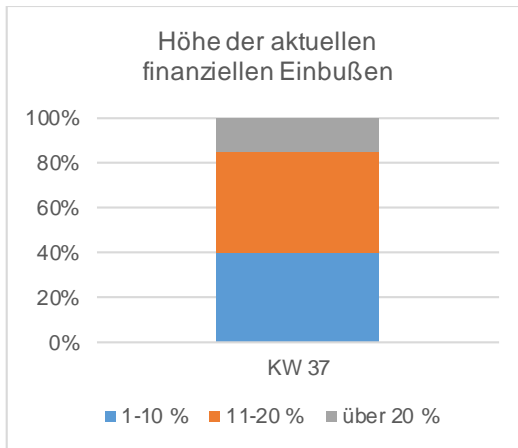
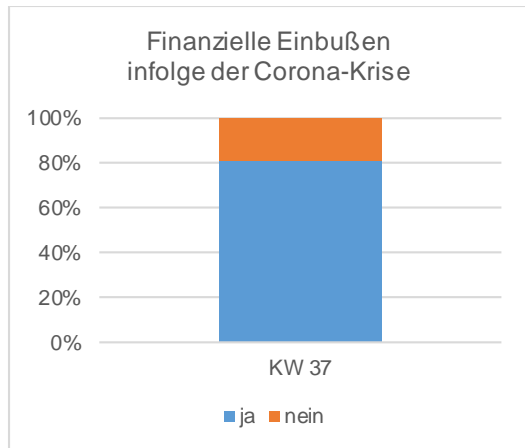
Aktuelle
Herausforderungen

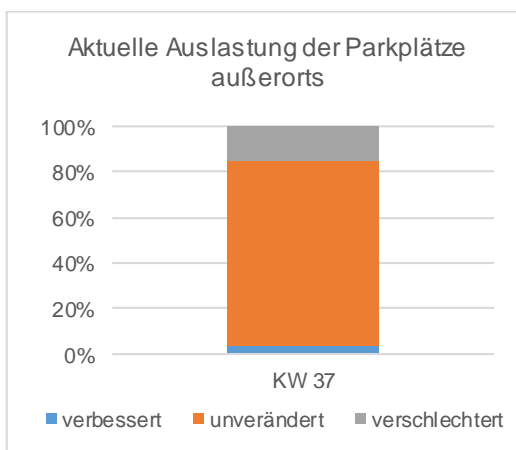
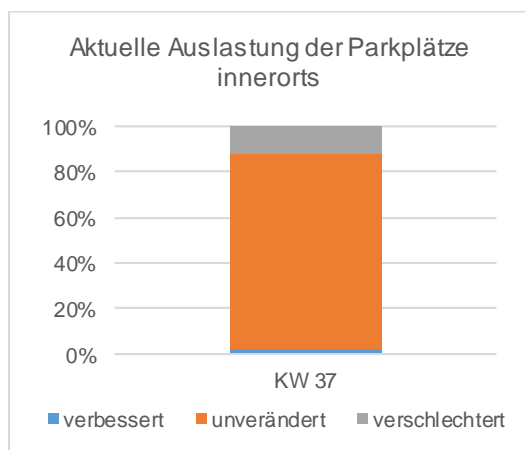
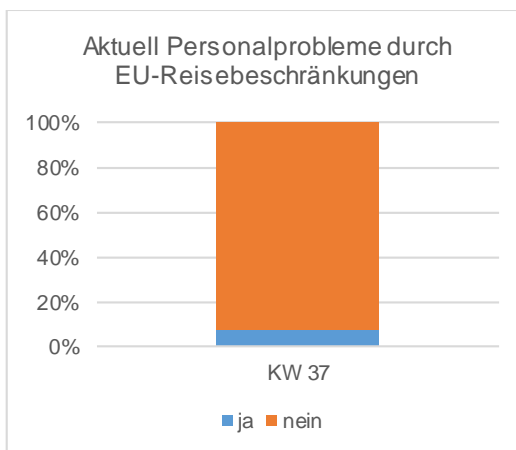
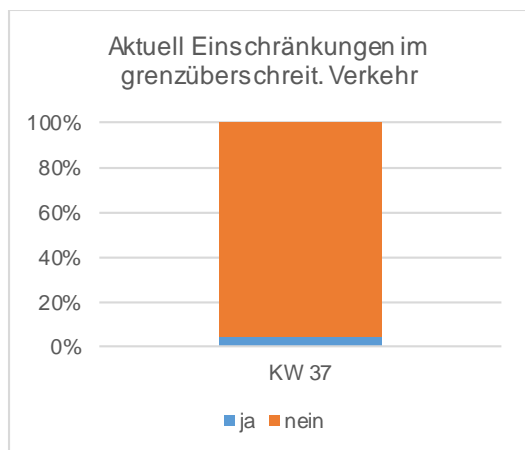
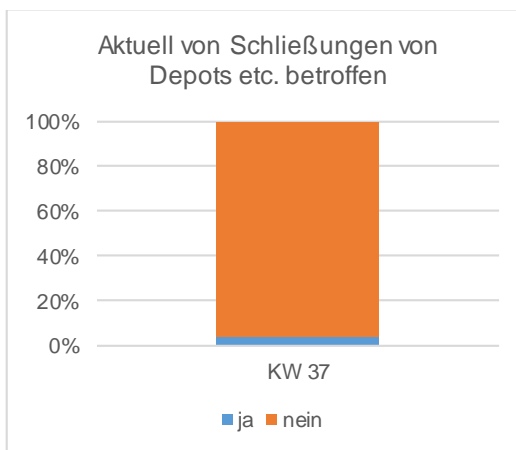
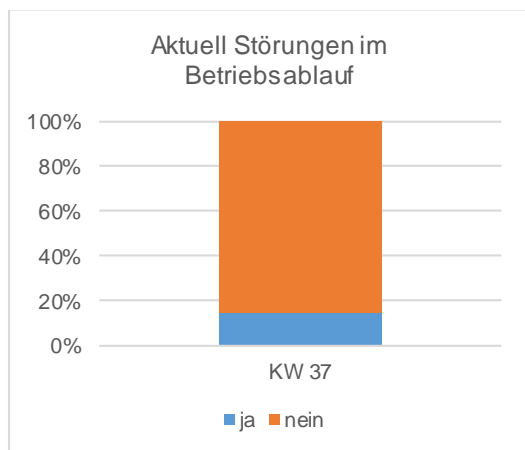
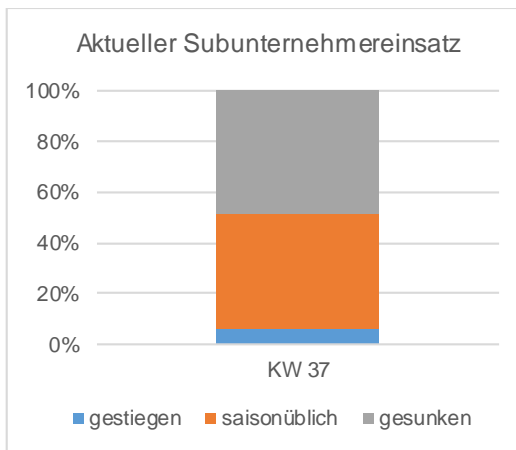
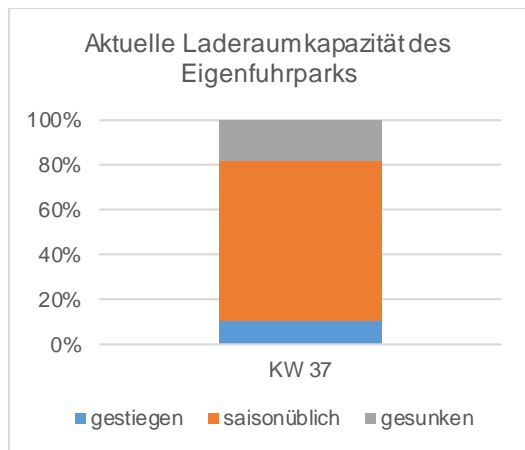
³ Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Post DHL Group: Aktuelle Hinweise zum Coronavirus – Auswirkungen auf Versand und Zustellung durch Deutsche Post DHL, unter: <https://www.dhl.de/de/privatkunden/kampagnenseiten/coronavirus.html>, zuletzt aufgerufen am 09.09.2020.

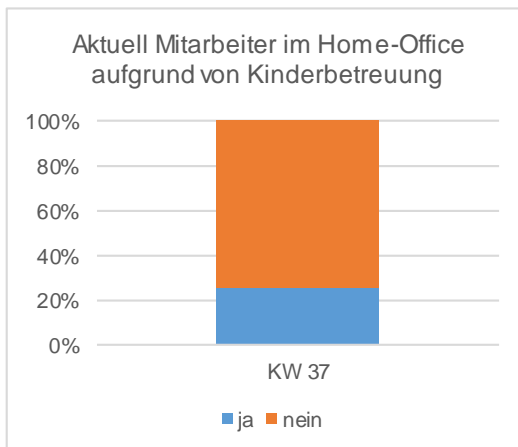
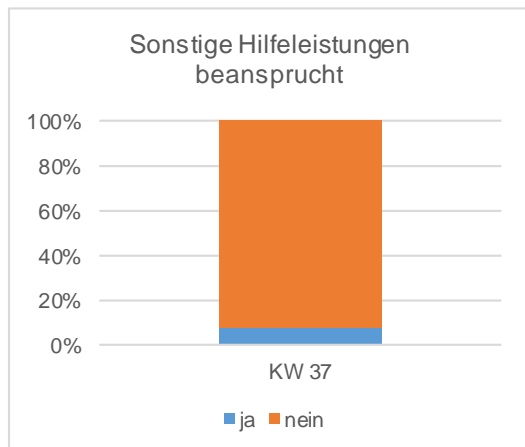
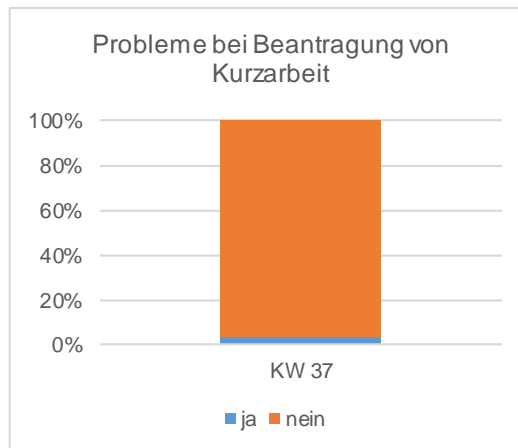
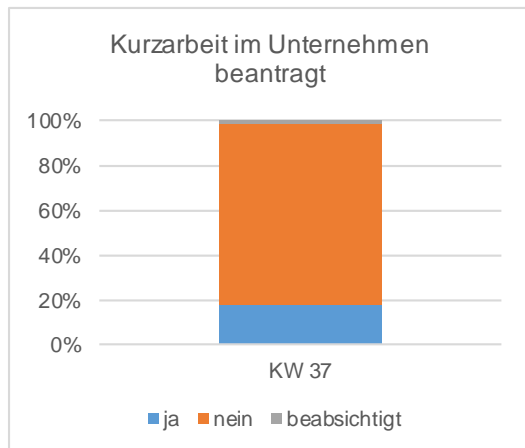
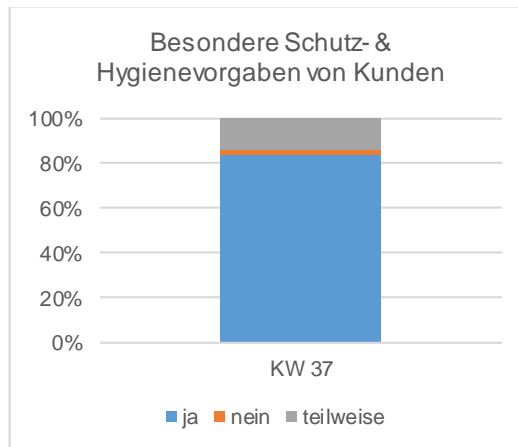
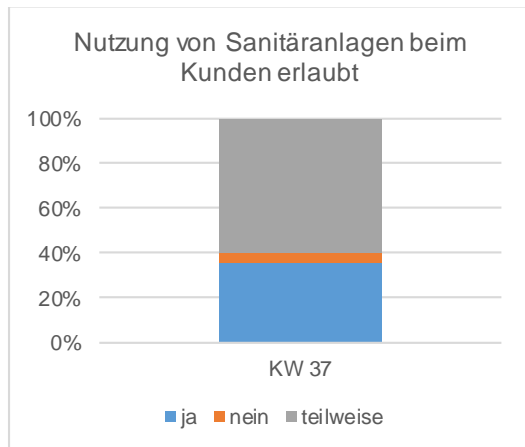
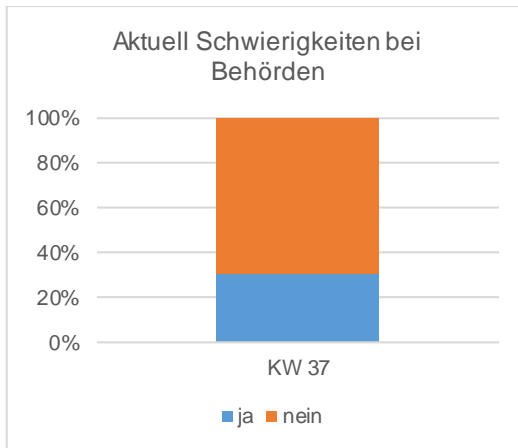
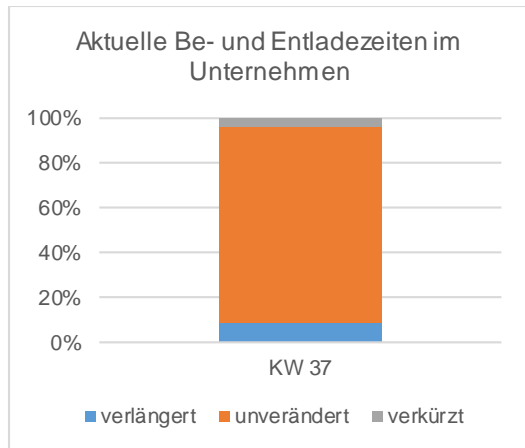
Transportunternehmen seitens einiger Warenkreditversicherer mutmaßlich pauschal herabgestuft werde. Sie befürchten in diesem Zusammenhang zusätzliche Auftragsverluste. Insgesamt gaben im Rahmen der aktuellen Befragung des Bundesamtes rund 80 % der Befragten an, infolge der Corona-Krise finanzielle Einbußen verzeichnet zu haben. Mit Blick auf den abgelaufenen Monat benannten befragte Unternehmen mit Anteilen von jeweils rund 40 % finanzielle Einbußen im Vergleich zum Vorjahresmonat von rund 1 bis 10 % bzw. rund 11 bis 20 %. Die übrigen Befragten bezifferten ihre finanziellen Einbußen auf über 20 %. Die Geschäftserwartungen fielen bei den befragten Unternehmen zuletzt tendenziell positiver aus. Der Anteil der befragten Unternehmen, die in den nächsten Monaten eine Verbesserung ihrer Geschäftslage erwarten, fiel deutlich höher aus als der Anteil jener, die eine negative Geschäftsentwicklung befürchten.

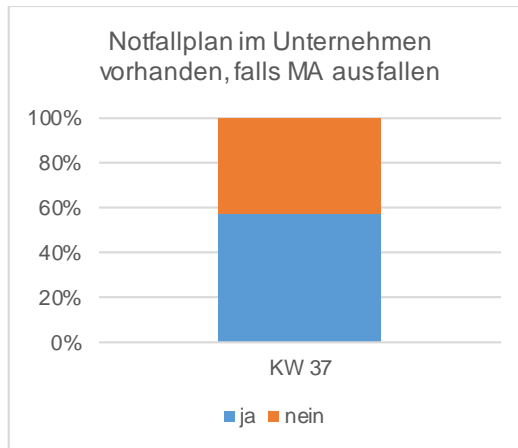
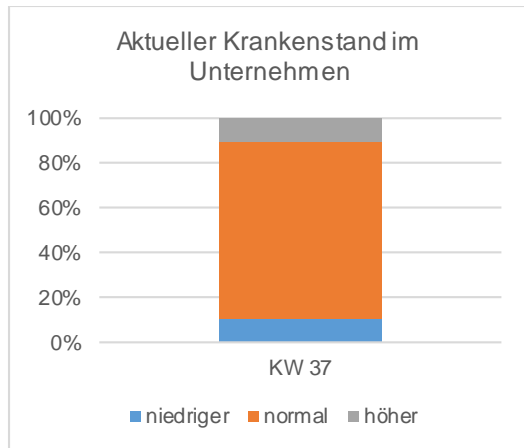
Ein großes Hindernis stellt aus Sicht von Gesprächspartnern des Bundesamtes derzeit die eingeschränkte Erreichbarkeit von Zulassungsstellen dar. Termine würden nicht selten mit einer Wartezeit von 2 bis 3 Wochen vergeben. Zum Teil müssten für die An- und Abmeldung von Fahrzeugen für jede Fahrzeugeinheit gesonderte Termine vereinbart werden. Eingereichte Anträge würden teilweise mehrere Wochen nicht bearbeitet werden. Nach wie vor berichten befragte Transportunternehmen von Verzögerungen bei der Be- und Entladung, zum Teil habe sich die Problematik jüngst verschärft. An den Rampen fehle es oftmals an Personal. Teils befänden sich Lagerbeschäftigte in Kurzarbeit, teils liege die Problematik in angepassten Personaleinsatzplänen begründet. Zuletzt waren einige Beschäftigte der Gesprächspartner des Bundesamts von Quarantänebestimmungen betroffen. Einige Urlaubsrückkehrer aus Risikogebieten sowie Beschäftigte aus dem osteuropäischen Ausland, die zwischenzeitlich die Heimreise angetreten hatte, befanden sich zeitweise in Quarantäne. Durch eine frühzeitige Kommunikation sei es in der Regel allerdings nicht zu Personalengpässen gekommen.

Themen von aktueller
Bedeutung







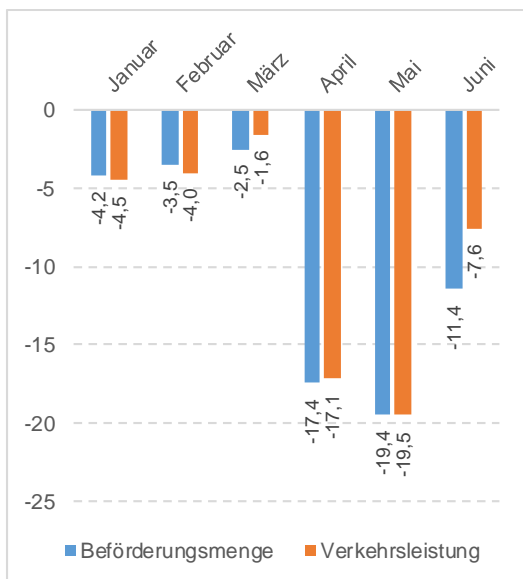


3 Schienengüterverkehr

Zwischenzeitlich liegen für den Schienengüterverkehr in Deutschland statistische Daten zur Entwicklung im 1. Halbjahr 2020 vor. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes sank die Beförderungsmenge im Vergleich zum 1. Halbjahr 2019 um rund 9,7 % auf rund 156,7 Mio. t; die Verkehrsleistung verbuchte eine Abnahme um rund 9,0 % auf rund 52,8 Mrd. tkm.^{4,5} Wie Abbildung 3.1 veranschaulicht, verzeichnete der Schienengüterverkehr in jedem der ersten sechs Monate dieses Jahres Mengen- und Leistungsrückgänge im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat. Besonders hoch fielen sie im April und Mai 2020 aus. Allein im Mai 2020 nahm die Beförderungsmenge im Vergleich zum Mai 2019 um rund 19,4 Prozent ab, die Verkehrsleistung sank um rund 19,5 Prozent.

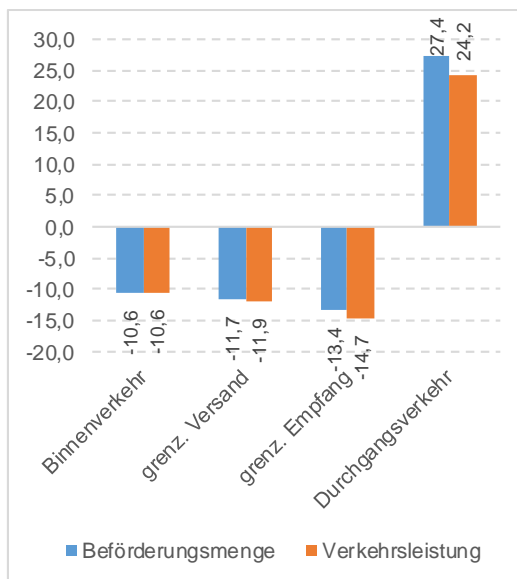
Mengen- und Leistungs-
entwicklung
- insgesamt

Abbildung 3.1: Entwicklung des Schienengüterverkehrs in den Monaten Januar bis Juni 2020, Veränderungsraten im Vergleich zum Vorjahresmonat in Prozent



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Abbildung 3.2: Entwicklung des Schienengüterverkehrs nach Hauptverkehrsverbindungen im 1. Halbjahr 2020, Veränderung zum Vorjahreszeitraum in Prozent



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Zweistellige prozentuale Mengen- und Leistungsrückgänge zeigten sich in der ersten Jahreshälfte 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum sowohl im Binnenverkehr als auch im grenzüberschreitenden Empfang und Versand (siehe Abbildung 3.2).

- nach Hauptverkehrsverbindungen

⁴ Bei der Interpretation dieser Ergebnisse ist zu beachten, dass der hier zugrundeliegende Berichtskreis der Erhebung ausschließlich größere Einheiten umfasst (Unternehmen, die eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben).

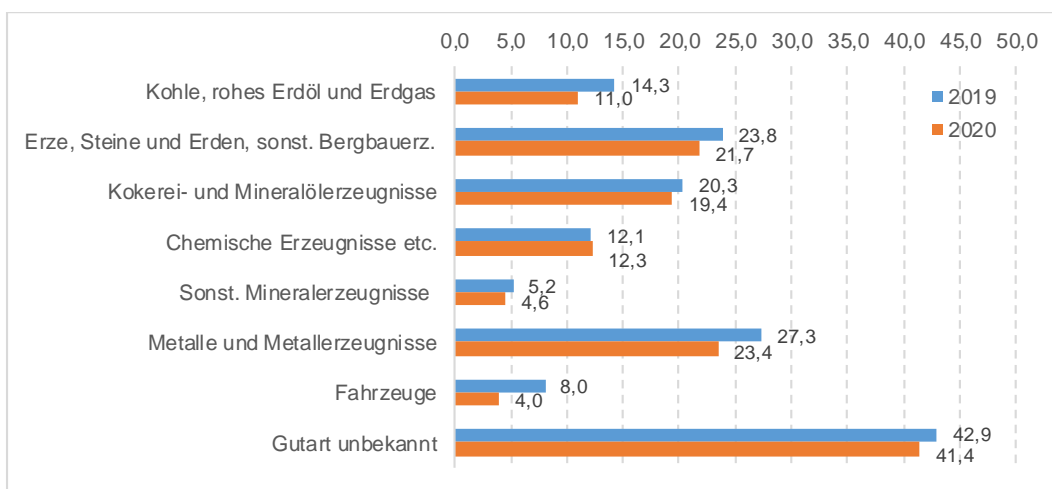
⁵ Das Beförderungsaufkommen der DB Cargo AG sank im 1. Halbjahr 2020 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2019 insgesamt um rund 15,8 Prozent, die Verkehrsleistung reduzierte sich um rund 12,7 Prozent. Siehe hierzu Deutsche Bahn AG (2020): Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2020, Berlin.

Deutliche Zuwächse verzeichneten im Vergleichszeitraum hingegen die Durchgangsverkehre. Ihnen kommt allerdings im Vergleich zu den anderen Hauptverkehrsrelationen eine nachrangige Bedeutung zu.⁶

Hohe Aufkommensrückgänge zeigten sich im 1. Halbjahr 2020 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2019 insbesondere in den Güterabteilungen „Fahrzeuge“ (-49,8 %), „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ (-22,9 %), „Metalle und Metallerzeugnisse“ (-14,2 %), sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.)“ (-11,7 %) und „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ (-8,8 %) (siehe Abbildung 3.3). Vergleichsweise moderater fielen die Rückgänge der Beförderungsmengen in den Güterabteilungen „Kokerei- und Mineralölherzeugnisse“ (-4,5 %) sowie „Gutart unbekannt“ (-3,5 %) aus; letztere beinhalten u.a. einen Gutteil des Kombinierten Verkehrs. Das Transportaufkommen von chemischen Erzeugnissen legte mit einem Plus von rund 1,1 Prozent im Vergleichszeitraum noch leicht zu.

Aufkommensentwicklung
nach Güterabteilungen

Abbildung 3.3: Beförderungsmenge im Schienengüterverkehr im 1. Halbjahr 2019 und 1. Halbjahr 2020 nach ausgewählten Güterabteilungen in Mio. t



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen blieb die Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen in der jüngeren Vergangenheit weiter hinter dem Niveau der Vorpandemiezeit zurück, obwohl gewisse Erholungseffekte in der Branche zu beobachten waren. Nach wie vor berichten befragte Eisenbahnverkehrsunternehmen von produktionsbedingten Zugausfällen und freien Kapazitäten im Bereich des Schienengüterverkehrs; eine Verschlechterung der Verfügbarkeit von Triebfahrzeugen, Waggons, Fachkräften, Beladungs-, Abstell- und Zugbildungskapazitäten, Energie und Kraftstoffen im Vergleich zur Situation vor der Corona-Krise sei in der Regel nicht feststellbar. Bemängelt wird vereinzelt die Verfügbarkeit von Werkstattkapazitäten aufgrund örtlicher Schließungen und reduzierter Belegschaften. Die Geschäftserwartungen der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen für die nächsten Monate sind eher neutral.

Aktuelle Entwicklungen

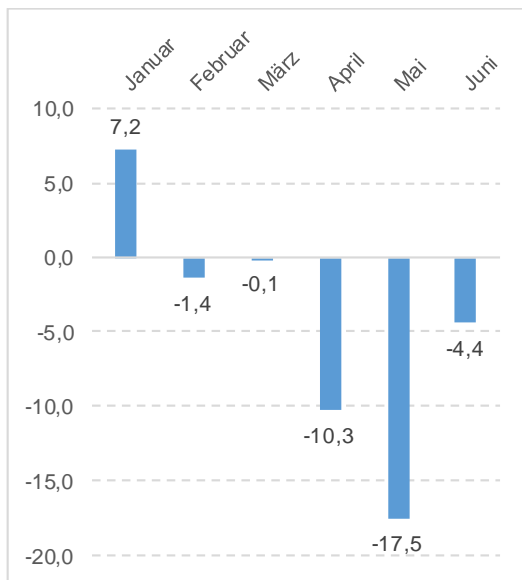
⁶ Ihr Anteil an der Gesamtbeförderungsmenge lag im 1. Halbjahr 2020 bei rund 5,9 Prozent, bezogen auf die Gesamtverkehrsleistung bei rund 10,9 Prozent.

4 Kombiniertes Verkehr

Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes sank das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im 1. Halbjahr 2020 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2019 um rund 4,4 % bzw. knapp 0,16 Mio. TEU auf rund 3,4 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit). Die höchsten Rückgänge zeigten sich im Vorjahresvergleich in den Monaten April und Mai mit rund 10,3 bzw. 17,5 Prozent (siehe Abbildung 4.1). Hohe Rückgänge waren im 1. Halbjahr 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum sowohl im grenzüberschreitenden Empfang (-10,0 %) und Versand (-10,9 %) als auch im Binnenverkehr (-7,6 %) zu verzeichnen. Im Durchgangsverkehr verdoppelte sich im Vergleichszeitraum hingegen das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern – ausgehend von einem vergleichsweise niedrigen Niveau.

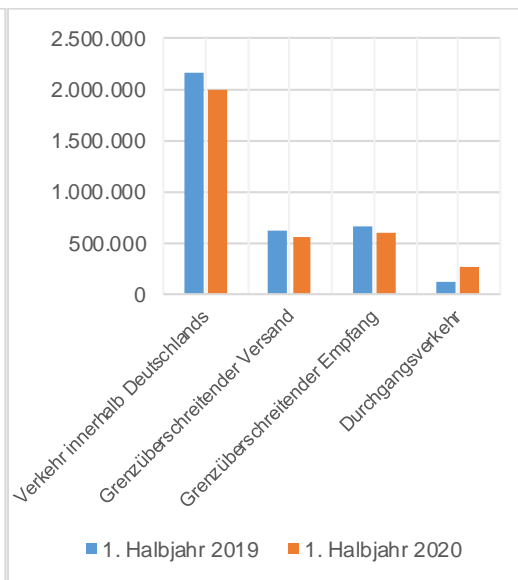
Aufkommen an Containern und Wechselbehältern

Abbildung 4.1: Entwicklung des Containeraufkommens (TEU) auf der Schiene in den Monaten Januar bis Juni 2020, Veränderungsraten im Vergleich zum Vorjahresmonat in Prozent



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Abbildung 4.2: Containerbeförderungen im Schienengüterverkehr in den ersten Halbjahren 2019 und 2020 nach Hauptverkehrsverbindungen in TEU



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Wie im Schienengüterverkehr insgesamt so blieben auch im Kombinierten Verkehr in jüngerer Vergangenheit die Beförderungsmengen weiterhin hinter dem Vorkrisenniveau zurück. Allerdings variiert die Lage in den Inlandterminals regional. Während einzelne Terminals wieder von nahezu normalen Umschlagsvolumina berichten, melden andere weiterhin deutlich geringere Umschlagsmengen als im Vorjahr.⁷ Nach Angaben des Hafens

Aktuelle Entwicklungen

⁷ Siehe hierzu und im Folgenden Hafen Hamburg Marketing e.V.: Inlandterminals melden ab Juli eine Verbesserung der allgemeinen Lage, Pressemitteilung vom 13.08.2020, unter: <https://www.hafen-hamburg.de/de/news/inlandterminals-melden-ab-juli-eine-verbesserung-der-allgemeinen-lage---36905>, abgerufen am 08.09.2020.

Hamburg seien Import- und Exportverkehre bislang nicht allerorts ausgeglichen, so dass es nachfragebedingt teilweise noch zu Aussetzungen einzelner Abfahrten von Containerzügen in Richtung Seehafen komme. Insgesamt seien die Containerzugverbindungen von und nach Hamburg jedoch sehr stabil. Generell sind die Terminals des Kombinierten Verkehrs in Deutschland 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.^{8,9,10} Örtlich kann es weiterhin von den Regelöffnungszeiten abweichende Sonderöffnungszeiten geben.

⁸ 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 08.09.2020.

⁹ Siehe Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG: "13. August 2020: KW 33 – Kapazitäten auf fast allen Verbindungen vorhanden", Mitteilung vom 13.08.2020, abgerufen am 08.09.2020.

¹⁰ Siehe Hupac Intermodal SA (2020): <http://webapps.hupac.ch/hupac/orari.nsf/SearchTerminalPage>, zuletzt abgerufen am 08.09.2020.

5 Binnenschifffahrt

In der Binnenschifffahrt bleiben die Beförderungsmengen weiter hinter ihrem Vorjahresniveau zurück. Neben der Corona-Pandemie sind hierfür saisonale Effekte verantwortlich. Viele Binnenschiffsunternehmen hoffen auf eine steigende Transportnachfrage in den nächsten Wochen. Positive Impulse werden vom saisonalen Anstieg der Beförderungen von landwirtschaftlichen Produkten erwartet. Derzeit sei die diesbezügliche Nachfrage noch sehr zögerlich. Viele landwirtschaftliche Produkte (z.B. Getreide) würden aktuell noch in Silos zwischengelagert bis auf dem Agrarmarkt höhere Preise erzielt werden könnten. Nach Auskunft von Gesprächspartnern des Bundesamtes seien viele Produktionslager von Unternehmen derzeit noch sehr gut gefüllt. Eine weitere Belebung der Industrieproduktion wirke sich daher erst mit zeitlicher Verzögerung auf die Nachfrage nach Binnenschifftransporten aus.

Entwicklung der
Beförderungsmenge

Die Transportnachfrage in der Trockengüterschifffahrt entwickelt sich weiterhin auf niedrigem Niveau. Besonders im Rheingebiet besteht nach wie vor ein deutliches Überangebot an Frachtraum; Leerfahrten sind daher nicht immer zu vermeiden. Viele Wirtschaftszweige, die für die Trockengüterschifffahrt von Bedeutung sind, haben zwar ihre Produktion wieder erhöht, ihre Vorkrisenniveaus jedoch zumeist noch nicht wieder erreicht. Teilweise haben Autobauer und Zulieferer ihren üblichen 3-Schichtbetrieb auf einen 2- oder 1-Schichtbetrieb zurückgefahren. Die Nachfrage der Automobilindustrie nach Qualitätsstahl fällt im Vergleich zur Vorjahresperiode wesentlich niedriger aus. Entsprechend geringer sei nach Angaben von Befragten die Nachfrage nach Eisenerztransporten. Die Absenkung des Mehrwertsteuersatzes von 19 Prozent auf 16 Prozent zum 1. Juli 2020 habe im Juni 2020 ferner zu Stornierungen von Autobestellungen geführt, da Kunden von der Mehrwertsteuersenkung profitieren wollten. Neben der Landwirtschaft hoffen befragte Binnenschifffahrtsunternehmen in den kommenden Wochen und Monaten u.a. auf eine steigende Transportnachfrage nach Importkohle zur Versorgung der Heizkraftwerke. Das Transportaufkommen an Baustoffen und Sekundärrohstoffen wird von den meisten befragten Unternehmen als saisonüblich bis gut eingeschätzt. Allerdings kann es die starken Rückgänge in anderen Segmenten nicht ausgleichen. Von einigen Unternehmen, die im Wasserbau tätig sind, wird angemahnt, dass die Anzahl öffentlicher Ausschreibungen zur Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur trotz eines bestehenden Bedarfs sehr gering sei.

Trockengüterschifffahrt

Im September beginnt traditionell die Bevorratung von privaten Haushalten und Unternehmen mit Heizöl für die erste Heizphase im Winter. Marktteilnehmer rechnen in diesem Jahr jedoch nur mit einem verhaltenen Anstieg der Nachfrage. Ursächlich seien die sehr niedrigen Heizölpreise im Frühjahr 2020, infolge derer viele Unternehmen und Haushalte die Auffüllung ihrer Heizungstanks vorgezogen hätten. Diese seien überwiegend noch gut gefüllt. Volle Lagerbestände der Raffinerien drückten zuletzt ebenfalls auf die Nachfrage in der Tankschifffahrt. Nachfragedämpfend wirkte zudem, dass in den Sommerferien deutlich

Tankschifffahrt

weniger Familien mit dem Auto bzw. dem Flugzeug verreist seien. Aufgrund von Absatzschwierigkeiten der Automobilindustrie bewege sich die Transportnachfrage für chemische Erzeugnisse nach Angaben von Befragten ebenfalls auf niedrigem Niveau.

In der Containerschifffahrt berichteten befragte Unternehmen zuletzt von einem moderaten Anstieg der Transportnachfrage. Allerdings sei das Umschlagsvolumen in Rotterdam und Antwerpen weiterhin sehr volatil. Insbesondere der Transport von Containern mit E-Commerce-Produkten aus Fernost habe nach Angaben von Befragten jüngst deutlich zugenommen. Viele Waren, die zu Beginn des Jahres in Fernost bestellt wurden, seien aufgrund der Corona-Pandemie erst in den Folgemonaten produziert worden und träfen nun vermehrt ein. Dies habe auch Auswirkungen auf die Wartezeiten der Binnenschiffe in den Seehäfen. In Rotterdam mussten Anfang September Wartezeiten von bis zu 65 Stunden eingeplant werden, in Antwerpen von bis zu 27 Stunden. Erhebliche Verzögerungen im Linienverkehr und ein verspätetes Eintreffen der Ware beim Kunden sind mögliche Folgen.

Containerschifffahrt

Nach wie vor besteht ein deutlicher Überhang an Schiffsraum; die Frachtraten stehen unter Druck. Einige befragte Unternehmen berichteten zuletzt von Preisnachlässen im Rahmen von Verlängerungen bestehender Altverträge und teils empfindlichen Frachtenrückgängen bei Neuverträgen. Die Tagesfrachtraten befinden sich nach Angaben befragter Binnenschifffahrtsunternehmen weiterhin auf einem Niveau, das kaum die Deckung der Betriebskosten erlaube. In Verbindung mit dem geringeren Transportaufkommen zeichnen sich damit in der Binnenschifffahrt für das laufende Jahr hohe Umsatzrückgänge ab. Liquiditätsengpässe und künftige Insolvenzen seien nach Einschätzung von Marktteilnehmern insbesondere mit Blick auf einige freie Partikuliere nicht auszuschließen.

Liquiditäts- und Ertragslage

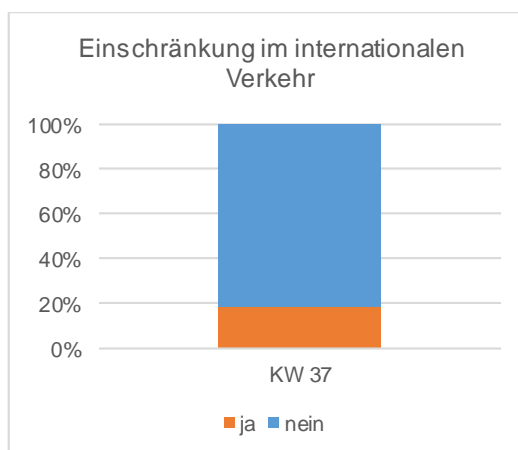
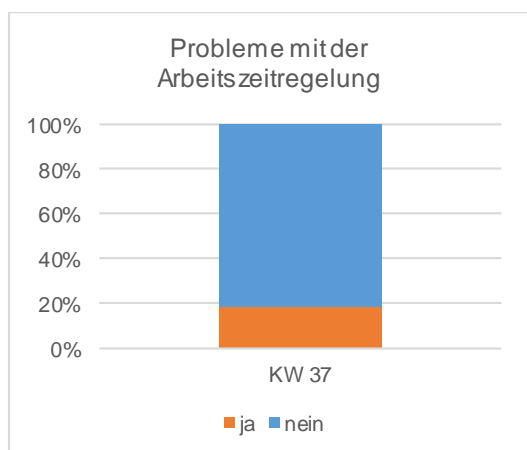
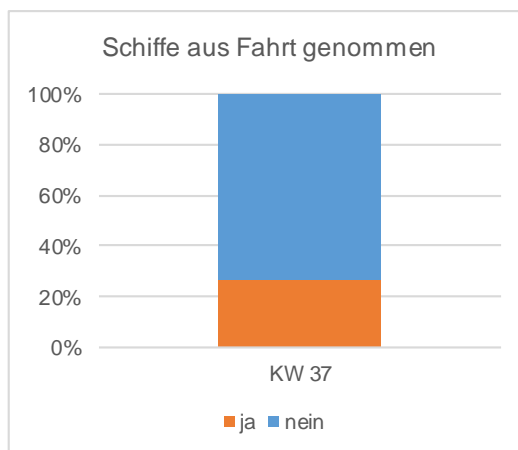
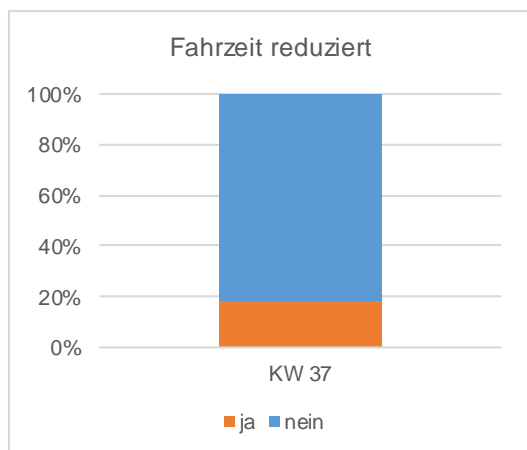
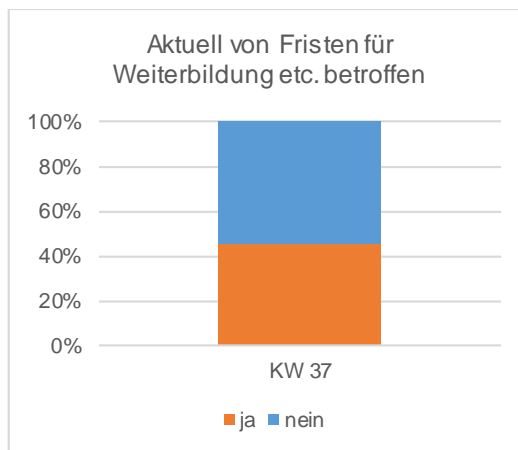
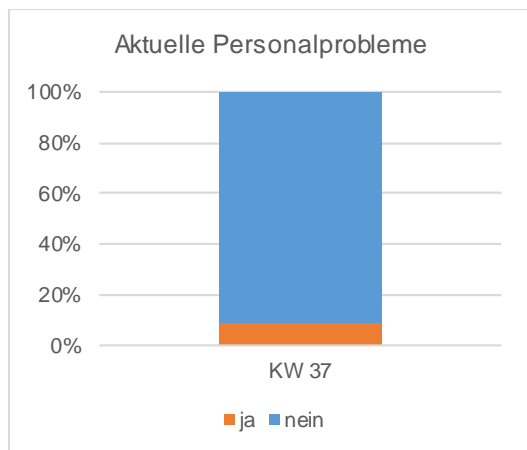
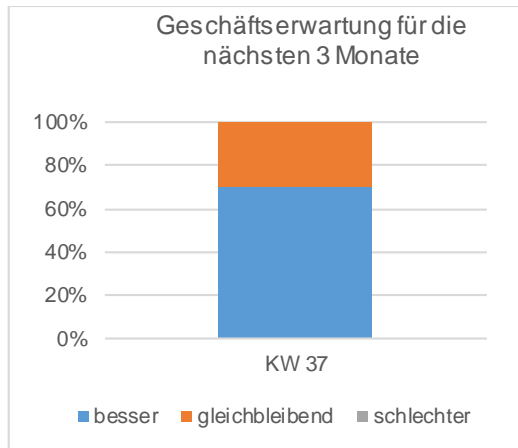
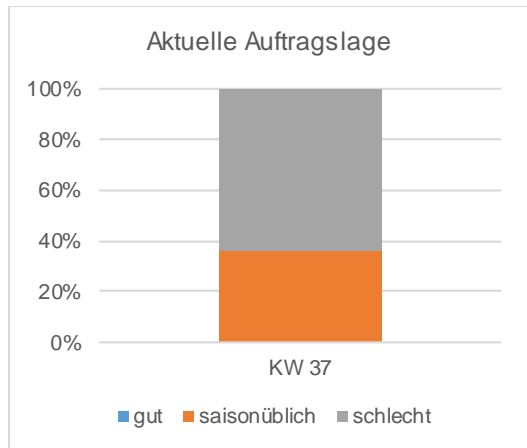
In einigen mittel- und osteuropäischen Staaten wurden aufgrund steigender Corona-Infektionszahlen die Quarantänevorgaben wieder verschärft. Nach Angaben befragter Binnenschifffahrtsunternehmen könne es aus diesem Grund zu Verzögerungen beim Austausch des fahrenden Personals kommen. Teilweise berichteten Unternehmen, dass es aufgrund erheblicher Einschränkungen in der Personenschifffahrt aktuell leichter sei, fahrendes Personal für die Güterschifffahrt zu gewinnen. Nach Angaben befragter Unternehmen würden zahlreiche Weiterbildungslehrgänge für das fahrende Personal immer wieder verschoben. Dies bedeute, dass die Schulungen für die Schiffsführerpatente nicht planmäßig durchgeführt würden. Häufig befänden sich dadurch an Bord eines Schiffes anstatt zwei nur ein Binnenschiffer mit einem gültigen Patent. In der Folge müsse die Fahrzeit des betroffenen Schiffes von 18 Stunden auf 14 Stunden reduziert werden. Dies könne zu Auftragsverlusten führen.

Personalsituation

Corona-bedingte Einschränkungen im grenzüberschreitenden Verkehr wurden von Befragten nicht benannt. Transporte zwischen Deutschland und Tschechien stünden aktuell unter dem Einfluss des Niedrigwassers auf der Elbe. Jenseits dessen wirkten sich nach

Einschränkungen und Verzögerungen

Angaben einiger befragter Binnenschiffsunternehmen häufige Einschränkungen bzw. Sperrungen von Schleusenanlagen negativ auf die Auftragslage in der Binnenschifffahrt aus. Beispielsweise seien durch die Sperrung der Schleuse Wusterwitz aktuell keine Verkehre von Berlin in Richtung Westen möglich. Mit Blick auf den Dortmund-Ems-Kanal wird ebenfalls von Einschränkungen berichtet. Dies führe teilweise dazu, dass Transportaufträge, z.B. für landwirtschaftliche Produkte oder Zementklinker, an andere Verkehrsträger vergeben würden. Von zeitlichen Verzögerungen wird des Weiteren bei behördlichen Genehmigungsverfahren für Transporte von Schwerlastgütern oder der Verlängerung von Zertifikaten (z.B. Gefahrgutbescheinigung) berichtet. Die Vereinbarung von Terminen für die Schiffsklassifikation sei teilweise ebenfalls schwierig. Letztlich seien auch Lieferzeiten für Schiffsersatzteile teilweise auf über zwei Monate angestiegen.



6 Seeverkehr

Kürzlich hat der Hafen Hamburg sein Umschlagsergebnis für das 1. Halbjahr 2020 veröffentlicht.¹¹ Danach sank der Seegüterumschlag in Deutschlands größtem Universalhafen im Zuge der Corona-Pandemie im Vergleich zum 1. Halbjahr 2019 um rund 12,0 Prozent auf rund 61,2 Mio. t. Betroffen von den Rückgängen waren sowohl der Stückgut- als auch der Massengutumschlag. Der Stückgutumschlag blieb im 1. Halbjahr 2020 mit rund 42,5 Mio. t um rund 12,2 Prozent, der Massengutumschlag mit rund 18,7 Mio. t um rund 11,7 Prozent hinter dem entsprechenden Vorjahresergebnis zurück. Dabei verzeichneten die Importe mit einem Minus von rund 16,3 Prozent auf rund 33,7 Mio. t Güter im Vergleichszeitraum einen stärkeren Rückgang als die Exporte, die um rund 6,1 Prozent auf insgesamt 27,5 Mio. t Güter abnahmen. Importseitig führte vor allem die gesunkene Stahlproduktion zu geringeren Umschlägen von Erzen und Kohle. Zweistellige prozentuale Rückgänge zeigten sich einseitig beim Umschlag von Flüssigladungen. Zu der vergleichsweise besseren Entwicklung im Export trugen Umschlagssteigerungen von Getreide und Düngemitteln bei. Der Containerumschlag belief sich im 1. Halbjahr 2020 auf insgesamt rund 4,1 Mio. TEU; im Vergleich zum 1. Halbjahr 2019 war dies ein Rückgang von rund 12,4 Prozent. Maßgeblich war insbesondere der starke Rückgang im seeseitigen Containerumschlag mit China, dem wichtigsten Handelspartner Hamburgs. Er sank im 1. Halbjahr 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 16,4 Prozent. Rückgänge im seeseitigen Containerumschlag zeigten sich im Vergleichszeitraum zudem mit wichtigen Handelspartnern wie Russland (-14,9 %), Schweden (-13,3 %), Südkorea (-14,4 %), Dänemark (-2,7 %) und Polen (-10,5 %). Zuwächse im seeseitigen Containerumschlag mit den USA (+1,7 %), Singapur (+5,5 %), dem Vereinigten Königreich (+39,0 %) und Malaysia (+1,7 %) konnten die vorgenannten Rückgänge nicht ausgleichen. Nach Angaben des Hamburger Hafens zeigte sich seit Juli 2020 im- und exportseitig eine erste Erholung der Chinaverkehre. Dennoch sei in den kommenden Monaten noch mit einer Fortsetzung der Blank Sailings und einem eher langsam wieder anziehenden Gesamtumschlag zu rechnen. Das Umschlagsergebnis des Vorjahres sei nach derzeitigem Stand im laufenden Jahr nicht mehr zu erreichen.

Seegüterumschlag
- Hafen Hamburg

Der Umschlagsrückgang im Hafen Hamburg fiel damit im 1. Halbjahr 2020 prozentual höher aus als in den Bremischen Häfen. Diese vermeldeten kürzlich einen Rückgang des Seegüterumschlags im Vergleich zum 1. Halbjahr 2019 um rund 4,3 Prozent auf rund 34,5 Mio. t.¹² Eine überdurchschnittliche Abnahme verzeichnete dabei mit einem Minus von 18,2 Prozent der Massengutumschlag; wie in Hamburg wies der Umschlag von Erzen und Kohle

- Bremische Häfen

¹¹ Siehe hierzu und im Folgenden Hafen Hamburg Marketing e.V.: Corona-Pandemie führt im Hamburger Hafen zu einem Rückgang beim Seegüterumschlag, Pressemitteilung vom 21.08.2020.

¹² Siehe hierzu und im Folgenden Freie Hansestadt Bremen - Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen (Hrsg.): Monatliche Schnellstatistiken Bremische Häfen – Juni 2020, unter: https://bremenports.de/wp-content/uploads/2020/08/Seegüterumschlag_06_2020.pdf, abgerufen am 03.09.2020.

auch in den Bremischen Häfen hohe Rückgänge auf. Der wesentlich aufkommensträchtigerer Stückgutumschlag sank hingegen lediglich um rund 2,1 Prozent. Der Containerumschlag in den Bremischen Häfen lag im 1. Halbjahr 2020 mit knapp 2,4 Mio. TEU um rund 4,8 Prozent unter dem entsprechenden Vorjahresniveau, der Fahrzeugumschlag verringerte sich um rund 36,3 Prozent auf rund 0,7 Mio. Einheiten.

Der Hafen Rotterdam hatte bereits im Juli 2020 einen Rückgang des Seegüterumschlags im Vergleich zum 1. Halbjahr 2019 in Höhe von rund 9,1 Prozent auf rund 218,9 Mio. t vermeldet.¹³ Erhebliche Umschlagsrückgänge waren demnach bei Kohle, Erzen und Mineralölprodukten zu verzeichnen. Der Containerumschlag in Rotterdam sank um rund 7,0 Prozent auf rund 7,0 Mio. TEU, vor allem aufgrund eines geringeren Umschlags von Leercontainern. Gemessen in Tonnen nahm der Containerumschlag in Rotterdam lediglich um rund 3,3 Prozent ab. Begründet wurde dies mit gestiegenen Call Sizes und zusätzlichen Schiffen, die Rotterdam angelaufen haben. Wie der Hafen Hamburg rechnet auch Rotterdam für den Rest des Jahres mit einer gewissen Erholung des Umschlagsvolumens. Im Vergleich zum Jahr 2019 wird dennoch ein insgesamt deutlich niedrigeres Umschlagsergebnis erwartet. Im Hafen Antwerpen sank der Seegüterumschlag im 1. Halbjahr 2020 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2019 um rund 4,9 Prozent auf rund 114,2 Mio. t.¹⁴ Überproportionale Rückgänge wiesen u.a. die Umschläge von trockenen und flüssigen Massengütern auf. Der Containerumschlag erhöhte sich im Vergleichszeitraum hingegen um rund 0,4 Prozent auf knapp 5,9 Mio. TEU. Die Anzahl umgeschlagener Kraftfahrzeuge sank um rund 37,3 Prozent auf knapp 0,4 Mio. Einheiten.

- Rotterdam und Antwerpen

Tabelle 6.1: Seegüterumschlag in Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Rotterdam und Antwerpen im 1. Halbjahr 2020 nach Umschlagbereichen, Veränderungsraten im Vergleich zum 1. Halbjahr 2019

Umschlagbereich	Einheit	Hamburg		Bremische Häfen		Rotterdam		Antwerpen	
		Jan-Jun 2020	Δ in %	Jan-Jun 2020	Δ in %	Jan-Jun 2020	Δ in %	Jan-Jun 2020	Δ in %
Gesamt	(in Mio. t)	61,2	-12,0	34,5	-4,3	218,9	-9,1	114,2	-4,9
Empfang	(in Mio. t)	33,7	-16,3	17,8	-2,9	k.A.	k.A.	57,9	-6,0
Versand	(in Mio. t)	27,5	-6,1	16,7	-5,7	k.A.	k.A.	56,3	-3,7
Massengut	(in Mio. t)	18,7	-11,7	4,0	-18,2	130,6	-12,0	39,6	-8,3
Stückgut	(in Mio. t)	42,5	-12,2	30,6	-2,1	88,4	-4,6	74,6	-2,9
Container	(in Mio. TEU)	4,1	-12,4	2,4	-4,8	7,0	-7,0	5,9	0,4
Fahrzeuge	(in Mio. Stück)	k.A.	k.A.	0,70	-36,3	k.A.	k.A.	0,40	-37,3

Quellen: Hafen Hamburg Marketing e.V., Freie Hansestadt Bremen - Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen (Hrsg.), Havenbedrijf Rotterdam N.V., Antwerp Port Authority. Eigene Berechnungen.

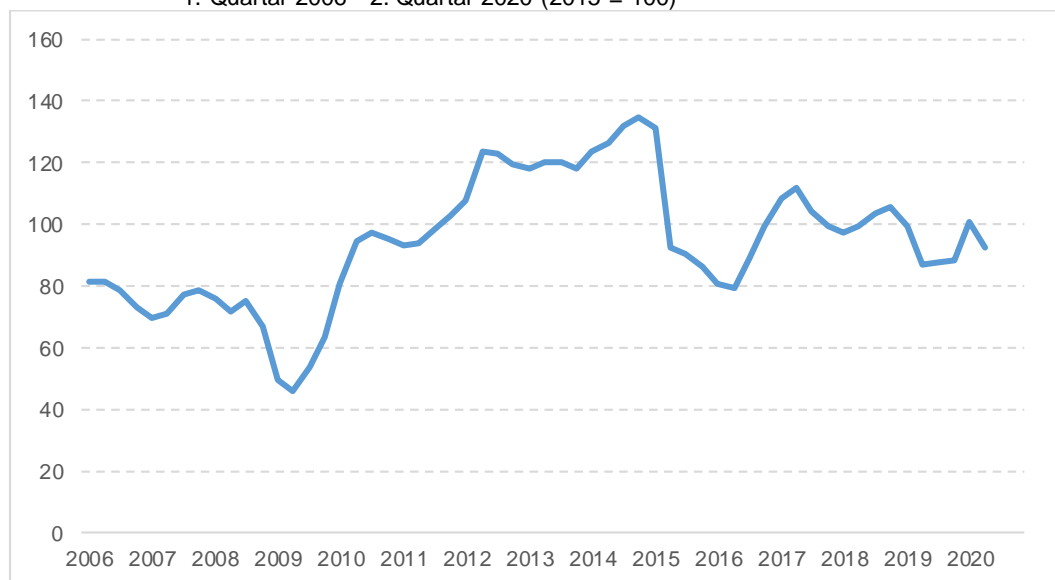
¹³ Siehe hierzu und im Folgenden Havenbedrijf Rotterdam N.V.: Halbjahresbericht 2020, Rotterdam 2020.

¹⁴ Siehe hierzu und im Folgenden Antwerp Port Authority: Maritime cargo turnover – January – June 2020, unter: https://www.portofantwerp.com/sites/portofantwerp/files/Kwartaalbericht%202020%20-%20H1_0.pdf, abgerufen am 03.09.2020.

Begleitet wurde die Abnahme des Seegüterumschlags im 2. Quartal 2020 von einem deutlichen Rückgang der Erzeugerpreise für Güterbeförderungen in der See- und Küstenschifffahrt. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes sanken diese im Vergleich zum 1. Quartal 2020 insgesamt um rund 8,2 Prozent (siehe Abbildung 6.1). Allerdings lagen sie damit noch um rund 6,1 Prozent über dem Niveau des 2. Quartals 2019. Überdurchschnittliche Rückgänge der Erzeugerpreise zeigten sich im 2. Quartal 2020 im Vorquartalsvergleich auf den Relationen mit Asien und Australien (-12,9 %) und im RoRo-Fährverkehr (-9,2 %). Moderat fiel der Rückgang der Erzeugerpreise im 2. Quartal 2020 im Vergleich zum 1. Quartal 2020 auf den Linien mit Amerika aus (-1,8 %). Angesichts einer gewissen Erholung der Nachfrage zeigte sich in Bezug auf die Zeitcharterraten in den letzten Wochen insgesamt eine positive Entwicklung. 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 Anfang September deutlich über dem Wert von Anfang August 2020.¹⁵

Erzeugerpreisindex für Güterbeförderungen in der See- und Küstenschifffahrt

Abbildung 6.1: Erzeugerpreisindex für Güterbeförderungen in der See- und Küstenschifffahrt, 1. Quartal 2006 - 2. Quartal 2020 (2015 = 100)



Quelle: Statistisches Bundesamt.

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

Passagierverkehr

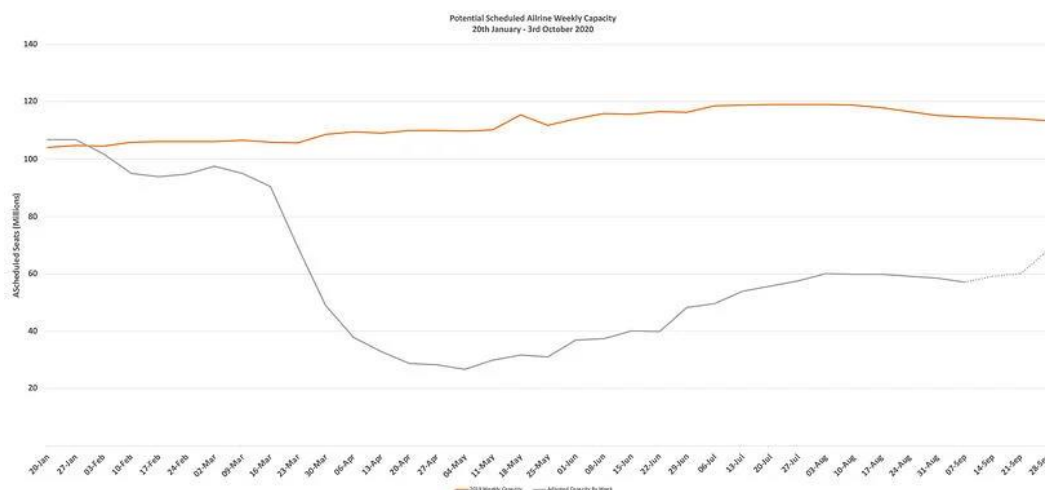
¹⁵ Siehe hierzu und im Folgenden Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V.: New ConTex, unter: <https://www.vhbs.de/index.php?id=28>.

deutlich überstieg, wurden daher zusätzliche Schiffe eingesetzt. Der Kreuzschiffahrtbetrieb in Deutschland läuft seit Ende Juli 2020 mit angepassten Passagierkapazitäten langsam wieder an; Hapag-Lloyd Cruises und TUI Cruises setzten erste Schiffe in Fahrt.

7 Luftverkehr

Nach jüngsten Meldungen von OAG hat sich das Angebot an Sitzplätzen im Vergleich zur letzten Woche weiter verringert. Nach dem Höchststand am 3. August sank die Zahl der buchbaren Sitzplätze stetig. Wenn sich dieser Trend fortsetzen sollte, erwarten die Analysten von OAG, dass die Anzahl der buchbaren Sitzplätze in der letzten Dezemberwoche auf unter 40 Millionen sinken wird. In der letzten Woche musste Europa einen Rückgang der buchbaren Sitze um fast eine halbe Million verzeichnen. In Deutschland betrug der Rückgang der Sitzplatzkapazität 5,2 %.¹⁶

Angebot an Sitzplätzen



Quelle: OAG.

Region	20-Jan	17-Aug-20	24-Aug-20	31-Aug-20	07-Sep-20	% Change Week on	
						Week	Jan
Asia : North East Asia	25,178,594	19,963,390	19,747,234	19,227,500	19,095,024	-0.7%	-24.2%
North America	22,644,121	12,427,568	12,388,728	11,951,340	11,135,377	-6.8%	-50.8%
Europe : Western Europe	18,606,424	12,122,539	12,122,363	11,388,417	10,913,155	-4.2%	-41.3%
Asia : South East Asia	10,866,623	3,802,750	3,463,376	3,866,602	3,963,839	2.5%	-63.5%
Europe : Eastern/Central Europe	3,701,241	3,265,781	3,240,051	2,840,193	2,966,546	4.4%	-19.8%
Asia : South Asia	5,160,958	1,932,643	1,824,672	2,072,585	2,073,314	0.0%	-59.8%
Middle East	4,930,030	1,837,660	1,847,070	2,024,978	2,022,292	-0.1%	-59.0%
Latin America : Central America	2,444,383	967,775	972,636	1,093,474	1,150,398	5.2%	-52.9%
Latin America : Lower South America	4,033,676	867,966	878,675	1,335,852	1,112,119	-16.7%	-72.4%

Quelle: OAG.

Country	20-Jan	17-Aug-20	24-Aug-20	31-Aug-20	07-Sep-20	% Change Week on	
						Week	Jan
China	16,882,726	15,539,596	15,553,646	15,313,748	15,371,759	0.4%	-8.9%
USA	20,749,829	11,846,690	11,806,890	11,361,829	10,555,980	-7.1%	-49.1%
Japan	4,121,355	2,548,111	2,328,440	2,194,338	2,138,612	-2.5%	-48.1%
Russian Federation	2,158,058	2,212,130	2,214,694	2,132,621	2,079,210	-2.5%	-3.7%
Indonesia	3,144,407	1,945,357	1,749,757	1,824,477	1,839,150	0.8%	-41.5%
India	4,255,510	1,512,046	1,448,956	1,635,649	1,634,041	-0.1%	-61.6%
Spain	2,226,308	1,932,906	1,898,298	1,651,512	1,478,203	-10.5%	-33.6%
Turkey	1,924,284	1,424,256	1,429,756	1,444,795	1,413,074	-2.2%	-26.6%
United Kingdom	2,712,915	1,482,073	1,515,421	1,409,932	1,357,329	-3.7%	-50.0%
Germany	2,519,489	1,179,265	1,149,817	1,245,151	1,180,874	-5.2%	-53.1%

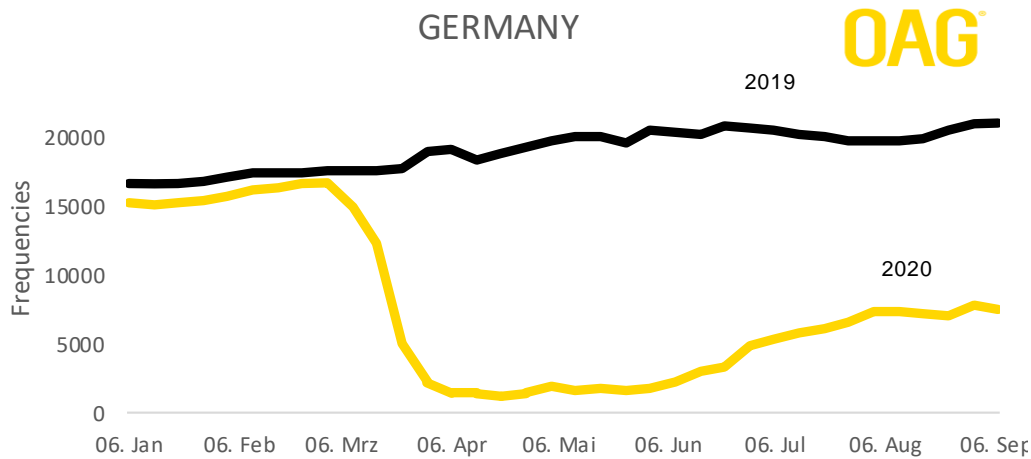
Quelle: OAG.

¹⁶ Siehe OAG vom 07.09.2020, OAG Coronavirus Update – Week Thirty-Four – Probably 15 Million Seat To Be Cut Before Month End, abgerufen am 07.09.2020.

Betrachtet man den europäischen Markt, so ging die Anzahl der Flüge gegenüber dem Vorjahreszeitraum u.a. in Italien um 56,1 % (Vorwoche -56,3 %), in Spanien um 56,5 % (Vorwoche -52,5 %), in Deutschland um 64,6 % (Vorwoche -63,1 %) und in Frankreich um 52,5 % (Vorwoche -50,6 %) zurück. Insgesamt lässt sich sagen, dass sich derzeit das Sitzplatzangebot auf dem gleichen niedrigen Niveau der Vorwochen einpendelt.¹⁷

Angebot an Linienflügen

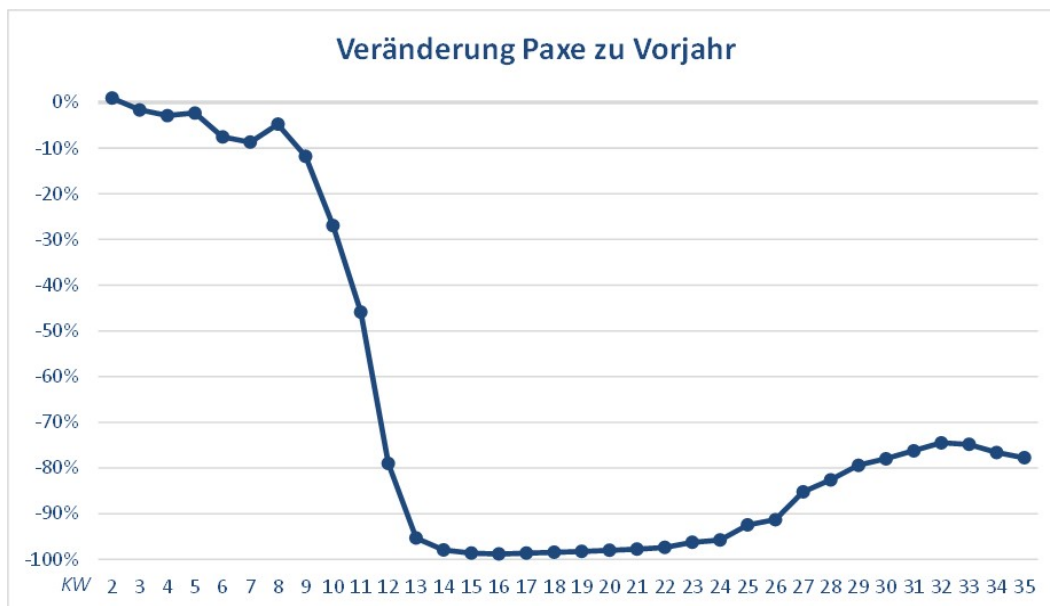
Nachstehendes Schaubild von OAG spiegelt die Entwicklung in Deutschland seit Jahresbeginn wider.



Quelle: OAG.

Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst nachstehendes Schaubild über die Entwicklung des Passagierverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 35. Kalenderwoche 2020.

Flughäfen in Deutschland



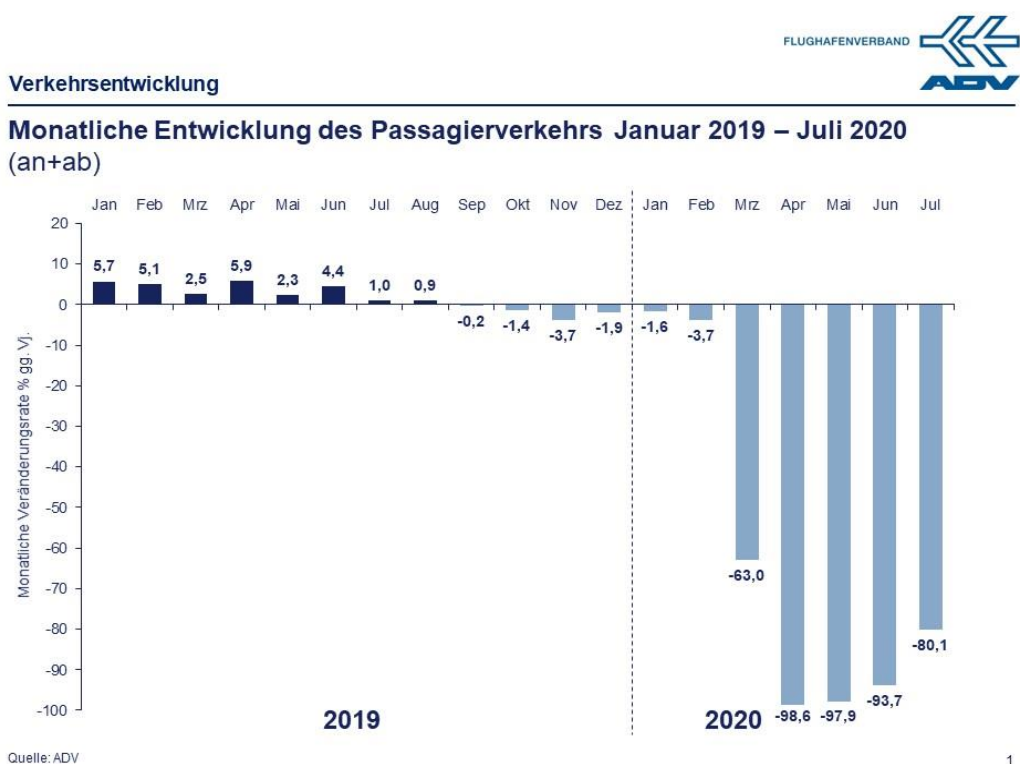
Quelle: Flughafenverband ADV.

¹⁷ Siehe OAG vom 09.09.2020, Global Scheduled Flight Change year-over-year, abgerufen am 09.09.2020.

Der ADV meldete für den Monat Juli 2020 4.894.606 Passagiere, dies waren 80,1 % weniger als im Vorjahr. Damit verbunden sank die Zahl der gewerblichen Flugbewegungen auf 75.303 Starts und Landungen, ein Rückgang um 62,9 % im Vergleich zum Vorjahr.

Anfang Juli nahmen eine Reihe von Airlines ihren Flugbetrieb wieder auf. Die Nachfrage war bestimmt durch die Touristik mit Flügen an die europäische Mittelmeer- und die Schwarzmeerküste sowie durch privates und ethnisches Verkehrsaufkommen. Insgesamt handelt es sich um ein unsicheres Gefüge, da aufgrund der regionalen Infektionslagen Verkehre schnell wieder eingestellt werden können. Insbesondere die Nachfrage nach Interkontinentalflügen ist derzeit noch sehr gering. Gründe hierfür sind die vielfältigen Reiseeinschränkungen und die existierenden Reisewarnungen.¹⁸

Die Passagiere fehlten besonders auf den Interkontinentalflügen (-93,5 %). Im Europaverkehr fielen die jahresbezogenen Passagierrückgänge etwas geringer aus bei einem Minus von 76,8 %. Innerdeutsch waren 80,2 % weniger Menschen unterwegs.¹⁹

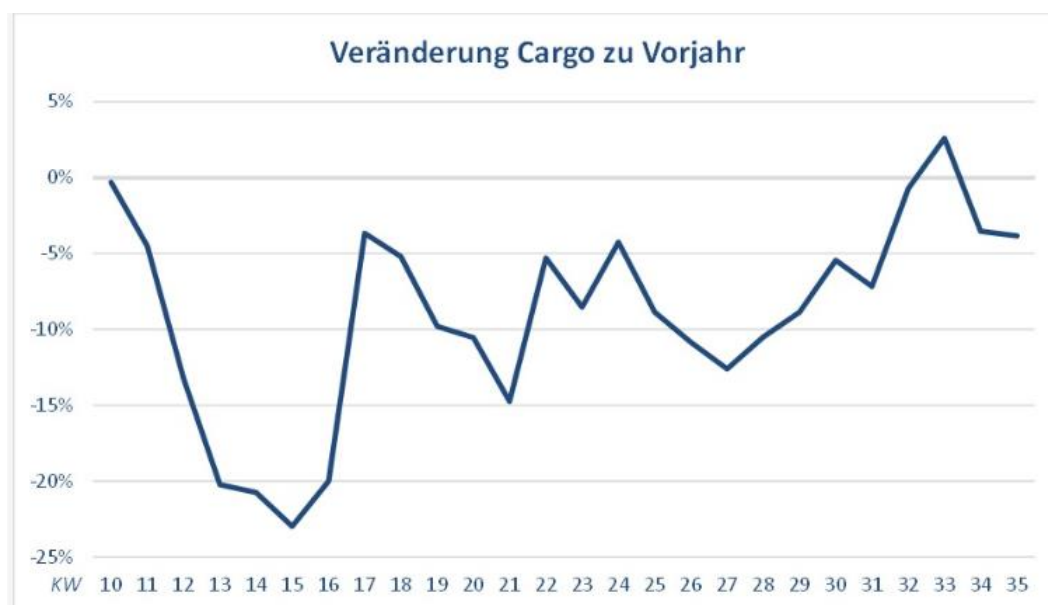


Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst untenstehendes Schaubild über die Entwicklung des Frachtverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 35. Kalenderwoche 2020.

Luftfracht in Deutschland

¹⁸ Siehe adv.aero, Aktuelle Flugzahlen, abgerufen am 25.08.2020.

¹⁹ Siehe airliners.de vom 24.08.2020, Airports verzeichnen nur rund ein Fünftel des normalen Passagieraufkommens, abgerufen am 24.08.2020.



Quelle: Flughafenverband ADV.

Das Cargo-Aufkommen erholte sich schneller als der Passagierverkehr, blieb aber unter dem Vorjahresniveau. Im Juli fiel das Cargo-Aufkommen um 7,4 %, bezogen auf den Vorjahreswert. Im August konnte sich das Cargo-Aufkommen in der Woche vom 10. bis 16. August kurzfristig um 2,4 %, bezogen auf das Vorjahr, verbessern. Anfang September lag das Cargo-Aufkommen aber wieder um 3,8 % unter dem Vorjahresniveau. Die Ausladungen fielen um 5,2 % auf 184.163 t, die Einladungen um 9,5 % auf 191.729 t. Im Verlauf des Jahres sanken die Tonnage um 9,3 % auf 2.527.731 t, die Ausladungen um 8,5 %, die Einladungen um 10,1 %.

Fehlende Kapazitäten aus der Beiladefracht in den Passagiermaschinen mobilisierten eine bessere Auslastung bei den Nur-Frachtern. Derzeit fehlt es an wirtschaftlichen Impulsen, und vor allem der Export bleibt deutlich hinter den Erwartungen zurück.²⁰

Dies lässt sich ebenfalls an den aktuellen Verkehrszahlen des Flughafens Frankfurt für die vergangene Woche ablesen. Während es im Passagierbereich mit 319.207 Passagieren ein Minus von 79,3 % im Vergleich zum Vorjahr gab, war es im Bereich Cargo „nur“ ein Minus von 11,6 %.²¹

Flughafen Frankfurt

²⁰ Siehe adv.aero, Aktuelle Verkehrszahlen, abgerufen am 07.09.2020.

²¹ Siehe Fraport AG vom 01.09.2020, Flughafen Frankfurt: Verkehrszahlen Kalenderwoche 34, abgerufen am 07.09.2020.



Verkehrsentwicklung

Monatliche Entwicklung des Cargoverkehrs Januar 2019 – Juli 2020 (an+ab)



Quelle: ADV

2

Der Online-Konzern Amazon sucht aktuell hunderte neue Mitarbeiter für die Luftfracht in Leipzig. Amazon arbeitet daran, das eigene Logistiknetzwerk auszubauen und sich unabhängiger von den traditionellen Logistikern wie DHL und Hermes zu machen. Diese Ambitionen beziehen sich auch auf die Luftfracht. Ziel des Personalaufbaus ist es, eine eigene Flugzeug- und Frachtabfertigung aufzustellen. Bisher wurden die Luftfrachttransporte von der DHL-Tochter EAT (European Air Transport) übernommen. Dies soll Schritt für Schritt von Amazon Air selbst übernommen werden.²²

Amazon am Flughafen Leipzig

²² Siehe amazon-watchblog.de vom 12.08.2020, Hunderte neue Mitarbeiter für die Luftfracht in Leipzig gesucht, abgerufen am 24.08.2020.

8 Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG)²³

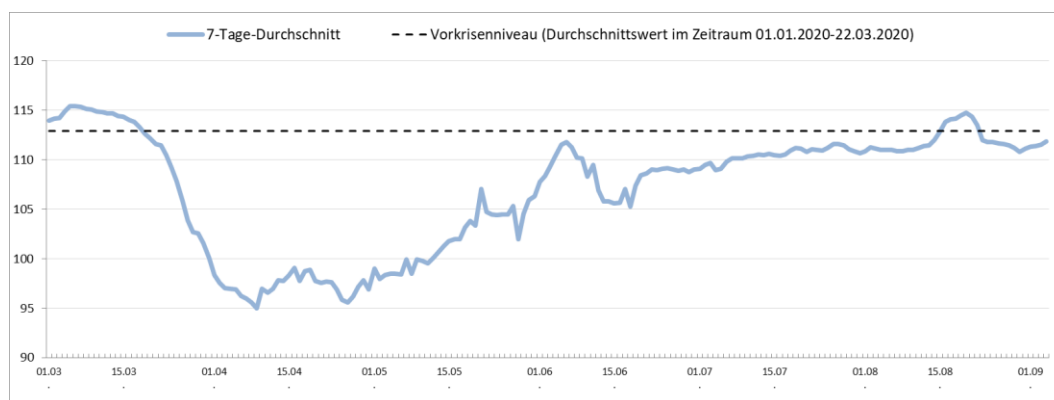
Wocheninformation KW 36 – 09.09.2020

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. In einigen Bundesländern wurden diese Lockerungen bereits ab Anfang Juni aufgehoben. Mit dem 31.08.2020 sind die Lockerungen in allen Bundesländern ausgelaufen.

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 am aktuellen Rand leicht unterhalb des Vorkrisenniveaus. Der Trend der Vorwochen zur Annäherung an das Vorkrisenniveau setzt sich weiter fort.

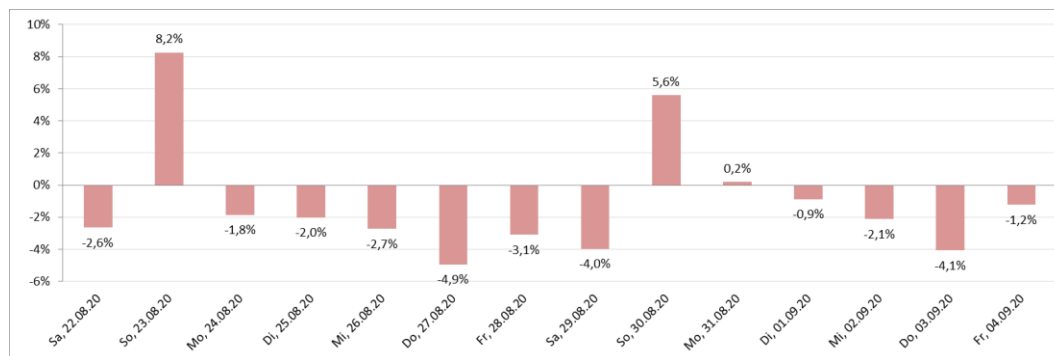


Kurzfristige Entwicklung (bereinigte Werte)

In der Abbildung sind die Veränderungen am aktuellen Rand gegenüber dem Vorkrisenniveau (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020) dargestellt. Am 30.08. (Sonntag) und am 31.08.2020 (Montag) liegt der Fahrleistungsindex 5,6 % bzw. 0,2 % über dem Vorkrisenniveau. An den anderen fünf Tagen sind Rückgänge zwischen 0,9 % und

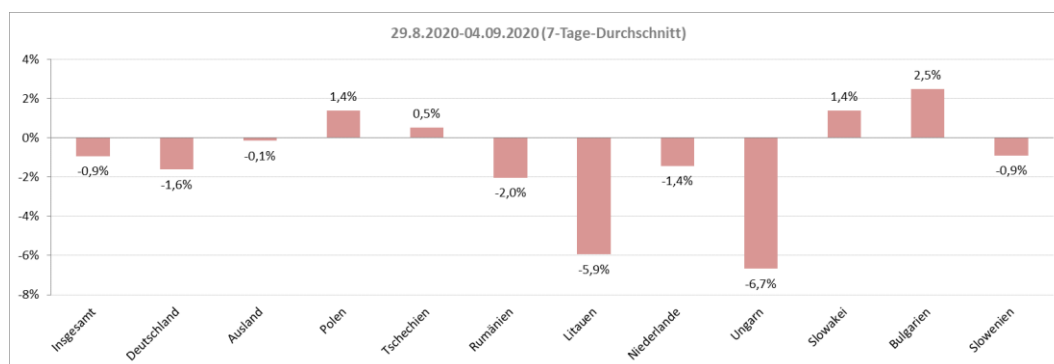
²³ Originalwerte durch BAG. Bereinigungsverfahren durch Deutsche Bundesbank. Veröffentlichung durch StBA.

4,1 % zu beobachten. Im Durchschnitt liegt der Indexwert an den letzten sieben betrachteten Tagen rund 0,9 % 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 haben sich die Unterschiede in der Entwicklung zwischen den Fahrleistungen deutscher und ausländischer Lkw wieder angeglichen. Im aktuellen Betrachtungszeitraum (29.08.-04.09.2020) weist der Index für deutsche Lkw einen Rückgang in Höhe von 1,6 % auf, während der Index für ausländische Lkw einen Rückgang von 0,1 % unter dem Vorkrisenniveau verzeichnet. 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/kw-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 Wochentagen 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 Kurzarbeit²⁴ 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 August 2020 deutlich unter den Vormonatswerten (siehe Tabelle 9.1). Die Anzahl der eingegangenen Anzeigen belief sich im Wirtschaftsabschnitt „Verkehr und Lagerei“ im August 2020 auf 326, die Anzahl der hiervon betroffenen Personen auf 4618. Im Juli 2020 hatte die Anzahl der eingegangenen Anzeigen 633, die Anzahl betroffener Personen 9.622 betragen. Die höchste Anzahl der Anzeigen stammte im August 2020 mit 161 wie in den Vormonaten aus der Wirtschaftsabteilung „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“, die höchste Anzahl neuer Betroffener mit 2.926 wie schon in den Vormonaten 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 August 2020

	Januar 2020	Feb- ruar 2020	März 2020	April 2020	Mai 2020	Juni 2020	Juli 2020	August 2020 ¹
Anzahl eingegangener Anzeigen	52	70	7.050	26.279	3.256	1.242	633	326
Personenzahl in den Anzeigen	1.864	1.391	182.794	455.326	56.084	20.054	9.622	4.618

¹ Vorläufige Daten.

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

²⁴ 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 August 2020 (vorläufige Daten)

Wirtschaftsabteilungen WZ 2008	geprüfte Anzeigen über Kurzarbeit			in den Anzeigen genannte Personenzahl		
	Insgesamt	davon		Insgesamt	davon	
		konjunkturelles Kug (§ 96 SGB III)	Transfer-Kug (§ 111 SGB III)		konjunkturelles Kug (§ 96 SGB III)	Transfer-Kug (§ 111 SGB III)
49 Landverkehr u. Transp.i.Rohrfernleitungen	161	161	-	1.559	1.559	-
50 Schifffahrt	*	*	*	*	*	*
51 Luftfahrt	8	8	-	49	49	-
52 Lagerei u. Erbr.v. sonst. DL f.d.Verkehr	*	137	*	*	2.926	*
53 Post-, Kurier- und Expressdienste	18	18	-	80	80	-

*) 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. August 2020).

Die folgenden Tabellen enthalten 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 August 2020 im Vergleich zum August 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 rund 44,8 Prozent auf 56.432. Dabei zeigte sich der höchste absolute Anstieg der Arbeitslosen bei den Berufen der Lagerwirtschaft (5131), gefolgt von Speditions- und Logistikkauleuten (5162). Die Zahl der arbeitslosen Servicefachkräfte im Luftverkehr erhöhte sich im August 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreswert um rund 78,6 Prozent auf insgesamt 1.534. Die Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ verzeichnete im August 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat einen Anstieg der Arbeitslosenzahl um rund 36,8 Prozent auf insgesamt 108.264; die Anzahl der gemeldeten offenen Arbeitsstellen sank um rund 37,3 Prozent auf 20.917. Im Vergleich zum Juli 2020 stieg die Zahl der Arbeitslosen in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ im August 2020 um knapp 4,8 Prozent, in der Berufsgruppe „Führung von Fahrzeug- u. Transportgeräten“ um vergleichsweise moderate 0,2 Prozent. In letztgenannter Berufsgruppe übertraf im August 2020 zudem die Anzahl gemeldeter offener Arbeitsstellen mit insgesamt 20.917 den Vormonatwert um rund 0,6 Prozent. Die vorstehenden Zahlenangaben beziehen sich auf die Anforderungsniveaus Fachkräfte, Spezialisten, Experten (ohne Helfer). Unter zusätzlicher Berücksichtigung der Helfer, die in hohem Maße in der Berufsgruppe „Lagerwirtschaft, Post, Zustellung, Güterumschlag“ (513) sowie in der Berufsgruppe „Bau- und Transportgeräteführung“ (525) ausgewiesen werden, betrug die Anzahl der Arbeitslosen in den Berufshauptgruppen „Verkehr

Arbeitslose, Arbeitsuchende, gemeldete Stellen

und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ und „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ im August 2020 kumuliert 425.107. Dies entsprach einem Plus im Vergleich zum Vor-
monat von rund 0,5 Prozent und im Vergleich zum Vorjahresmonat von rund 31,7 Prozent.

Tabelle 9.3: Arbeitslose, Arbeitsuchende und gemeldete Arbeitsstellen für die Berufshauptgruppe „Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführung)“; ausgewiesenes Anforderungsniveau: Fachkraft, Spezialist, Experte (ohne Helfer) (Berufe nach der Klassifikation der Berufe 2010 (KldB 2010))

Berufshauptgruppe Berufsgruppe Berufsuntergruppe		Arbeitslose			Arbeitsuchende ¹⁾			Gemeldete Arbeitsstellen		
		Bestand						Bestand		
		August		Δ in %	August		Δ in %	August		Δ in %
		2020	2019		2020	2019		2020	2019	
51	Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführ.)	56.432	38.965	44,8	85.824	68.148	25,9	21.057	28.796	-26,9
511	Tech.Betrieb Eisenb.,Luft,Schiffsverkehr	1.254	666	88,3	2.177	1.389	56,7	277	455	-39,1
5111	Berufe im technischen Eisenbahnbetrieb	94	41	x	147	90	63,3	70	107	-34,6
5112	Berufe technischer Luftverkehrsbetrieb	797	352	126,4	1.443	781	84,8	134	230	-41,7
5113	Berufe technisch. Schiffsverkehrsbetrieb	354	268	32,1	572	508	12,6	72	106	-32,1
5118	TechBetriebEisenb.Luft,Schiffsverk.(ssT)	8	4	x	14	9	x	-	-	x
512	Überwachung,WartungVerkehrsinfrastruktur	832	556	49,6	1.248	970	28,7	943	1.240	-24,0
5121	Straßen- und Tunnelwärter/innen	226	149	51,7	377	289	30,4	237	242	-2,1
5122	Überwach.,Wartung Eisenbahninfrastruktur	574	378	51,9	823	635	29,6	697	988	-29,5
5123	Berufe in der Flugsicherungstechnik	9	10	x	14	20	x	4	6	x
5124	Wasserstraßen- und Brückenwärter/innen	23	17	x	34	24	x	*	*	x
513	Lagerwirt.,Post,Zustellung,Güterumschlag	40.194	28.708	40,0	60.703	49.970	21,5	15.765	19.960	-21,0
5131	Berufe in der Lagerwirtschaft	36.264	25.695	41,1	54.387	44.569	22,0	14.986	18.483	-18,9
5132	Berufe für Post- und Zustelldienste	2.522	2.029	24,3	4.200	3.752	11,9	542	1.158	-53,2
5133	Berufe im Güter- und Warenumschlag	221	150	47,3	300	251	19,5	19	55	x
5139	Aufsicht,Führung-Lagew.Zustell.Güterum.	1.187	834	42,3	1.816	1.398	29,9	218	264	-17,4
514	Servicekräfte im Personenverkehr	2.083	1.270	64,0	3.681	2.437	51,0	487	1.108	-56,0
5141	Servicefachkräfte Straßen-,Schienenverk.	477	358	33,2	790	625	26,4	399	570	-30,0
5142	Servicefachkräfte im Luftverkehr	1.534	859	78,6	2.771	1.696	63,4	54	497	-89,1
5143	Servicefachkräfte im Schiffsverkehr	31	22	x	44	48	x	*	3	x
5149	Aufsicht-Personenverkehr(Servicebereich)	41	31	x	76	68	11,8	33	38	x
515	Überwachung u. Steuerung Verkehrsbetrieb	985	647	52,2	1.506	1.132	33,0	319	638	-50,0
5150	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (oS)	109	74	47,3	171	145	17,9	119	158	-24,7
5151	Berufe Überwachung Straßenverkehrsbetr.	13	7	x	19	14	x	-	20	x
5152	Berufe Überwachung Eisenbahnverkehrsbetr	125	87	43,7	216	164	31,7	75	312	-76,0
5153	Berufe Überwachung Luftverkehrsbetrieb	226	120	88,3	364	217	67,7	57	55	3,6
5154	Berufe Überwachung Schiffsverkehrsbetr.	13	18	x	27	41	x	*	*	x
5158	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (ssT)	16	13	x	27	25	x	-	5	x
5159	Aufsicht,Führung-Überwach. Verkehrsbetr.	483	328	47,3	682	526	29,7	66	86	-23,3
516	Kaufleute - Verkehr und Logistik	11.084	7.118	55,7	16.509	12.250	34,8	3.266	5.395	-39,5
5161	Verkehrskaufleute	120	70	71,4	175	120	45,8	29	58	x
5162	Speditions- und Logistikkaufleute	8.072	5.064	59,4	12.115	8.867	36,6	2.576	4.286	-39,9
5163	Straßen- und Schienenverkehrskaufleute	1.141	782	45,9	1.631	1.249	30,6	470	797	-41,0
5164	Luftverkehrskaufleute	190	106	79,2	273	207	31,9	19	36	x
5165	Schiffahrtkaufleute	211	170	24,1	276	240	15,0	19	18	x
5166	Kurier-Express-Postdienstleistungskaufl.	258	188	37,2	441	367	20,2	63	72	-12,5
5169	Führung-Verkehr,Logistik (kaufm.Bereich)	1.092	738	48,0	1.598	1.200	33,2	90	128	-29,7

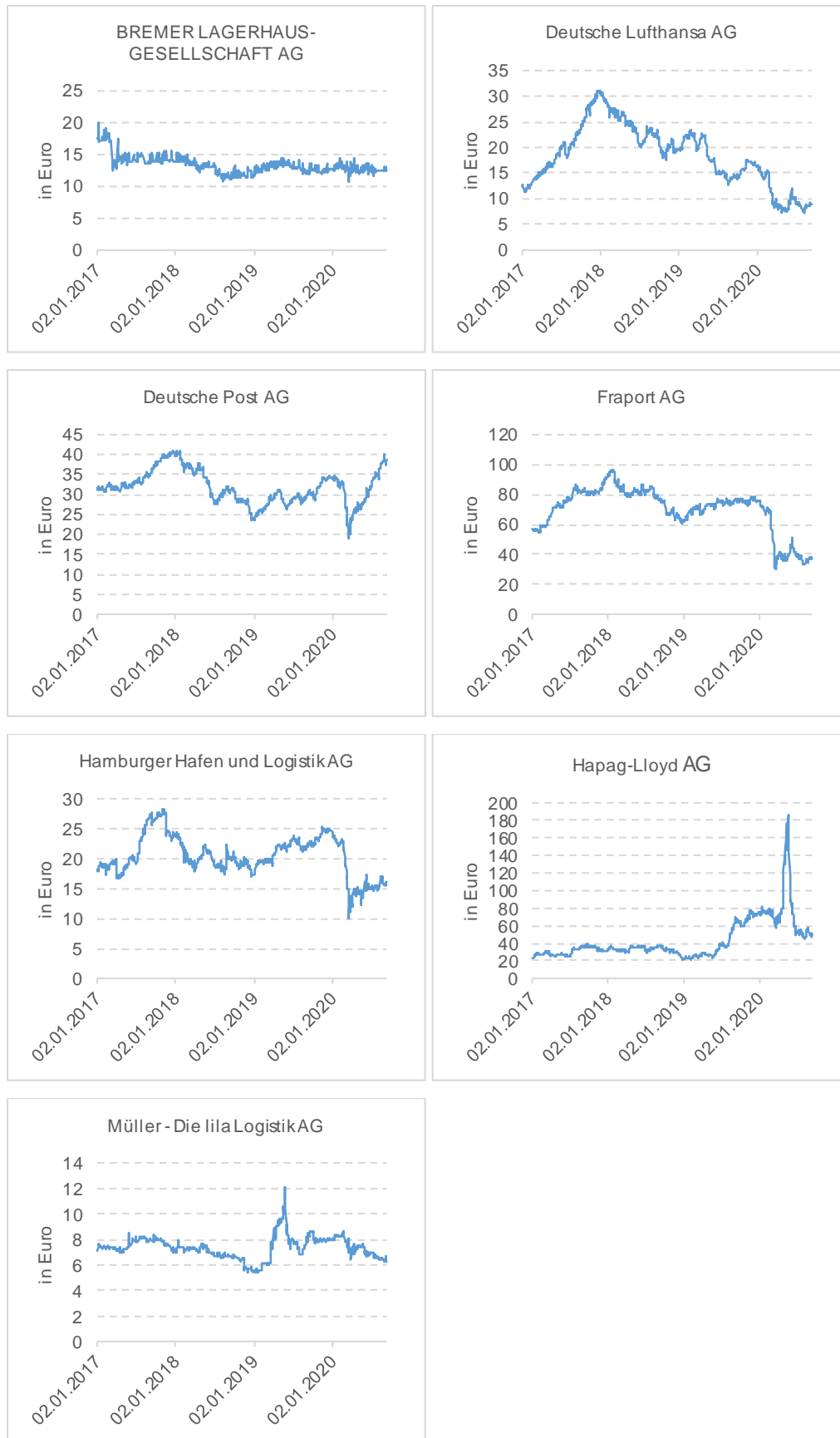
1) Arbeitsuchende sind arbeitslose Arbeitsuchende und nicht-arbeitslose Arbeitsuchende.
Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

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		
		August		Δ in %	August		Δ in %	August		Δ in %
		2020	2019		2020	2019		2020	2019	
52	Führer von Fahrzeug- u. Transportgeräten	108.264	79.133	36,8	175.871	145.727	20,7	20.917	33.359	-37,3
521	Fahrzeugführung im Straßenverkehr	102.256	74.937	36,5	166.601	138.231	20,5	17.348	28.616	-39,4
5211	Berufskraftfahrer(Personentransport/PKW)	9.771	5.034	94,1	20.292	12.679	60,0	748	1.418	-47,2
5212	Berufskraftfahrer (Güterverkehr/LKW)	21.964	14.643	50,0	34.613	27.267	26,9	11.298	18.007	-37,3
5213	Bus-, Straßenbahnfahrer/innen	6.094	3.772	61,6	10.692	7.978	34,0	1.854	3.784	-51,0
5218	Fahrzeugführer im Straßenverkehr(s.s.T.)	64.427	51.488	25,1	101.004	90.307	11,8	3.448	5.407	-36,2
522	Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr	480	300	60,0	994	714	39,2	817	1.491	-45,2
523	Fahrzeugführung im Flugverkehr	663	314	111,1	886	418	112,0	4	41	x
5231	Piloten und Verkehrsflugzeugführer	634	298	112,8	845	393	115,0	*	40	x
5238	Fahrzeugführer im Flugverkehr (s.s.T.)	29	16	x	41	25	x	*	*	x
524	Fahrzeugführung im Schiffsverkehr	501	368	36,1	846	731	15,7	128	148	-13,5
5241	Nautische Schiffs-offiziere und Kapitäne	289	230	25,7	506	453	11,7	65	60	8,3
5242	Schiffsführer Binnen-,Hafenverkehr	212	138	53,6	340	278	22,3	63	88	-28,4
525	Bau- und Transportgeräteleitung	4.364	3.214	35,8	6.544	5.633	16,2	2.620	3.063	-14,5
5251	Führer land-,forstwirtschaftl. Maschinen	245	225	8,9	470	473	-0,6	153	238	-35,7
5252	Führer Erdbewegungs-,verwandte Maschinen	2.919	2.123	37,5	4.296	3.676	16,9	2.024	2.247	-9,9
5253	Kranführer, Bediener Hebeeinrichtungen	1.143	812	40,8	1.702	1.402	21,4	427	566	-24,6
5259	Aufsicht - Bau-, Transportgeräteleitung	57	54	5,6	76	82	-7,3	16	12	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: 11. September 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
