



Bundesaamt  
für Güterverkehr

# Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt

- Wochenbericht KW 41 / 2020

## Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung.....	3
1	Einleitung.....	6
2	Straßengüterverkehr.....	7
3	Schienengüterverkehr.....	14
4	Kombinierter Verkehr.....	16
5	Binnenschifffahrt.....	19
6	Seeverkehr.....	22
7	Luftverkehr.....	24
8	Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG).....	29
9	Arbeitsmarktsituation.....	33
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 07.10.2020 vorlagen.<sup>1</sup> Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Straßengüterverkehr stabilisiert sich die Auftragslage vieler Güterkraftverkehrsunternehmen. Insbesondere im Stammkundengeschäft wird nach Unternehmensaussage eine spürbare Erholung der Auftragslage registriert. Nichtsdestotrotz bestehen nach Angaben von Befragten regional weiterhin Einschränkungen im Automobilsektor, im Maschinen- und Anlagenbau und in der Chemiebranche. Straßengüterverkehr
- Befragte Unternehmen berichteten zuletzt von einem Kapazitätsabbau bei Klein- und Subunternehmen. Diese stehen befragten Unternehmen zum Teil nicht mehr im bisherigen Umfang zur Verfügung. In der Folge wurden auf dem Spotmarkt auf einzelnen Relationen teilweise deutliche Anstiege der Tagesfrachtraten registriert. Insgesamt bewegt sich das Preisniveau im Tagesgeschäft dennoch weiterhin auf vergleichsweise niedrigem Niveau.
- Im KEP-Bereich wird weiterhin ein überdurchschnittlich hohes Paketaufkommen verzeichnet. Im internationalen Versandhandel werden länderspezifische Einschränkungen zunehmend abgebaut. Reduzierte Kapazitäten im Flugverkehr haben stellenweise deutlich längere Laufzeiten zur Folge.
- Der bereinigte Lkw-Maut-Fahrleistungsindex lag im jüngsten Betrachtungszeitraum (26.09.-02.10.2020) im Durchschnitt rund 0,6 Prozent oberhalb des Vorkrisenniveaus (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020). Allerdings kamen dabei Sondereffekte durch den nachfolgenden Feiertag (Tag der deutschen Einheit) zum Tragen. Der Trend der Vorwochen zur Annäherung an das Vorkrisenniveau setzte sich fort. Deutsche Lkw verzeichneten im aktuellen Betrachtungszeitraum einen Rückgang in Höhe von 0,1 Prozent, gebietsfremde Lkw einen Anstieg in Höhe von rund 1,5 Prozent.
- Die Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen in Deutschland zeigt gewisse Erholungstendenzen. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen liegt sie insgesamt jedoch weiterhin unterhalb des Niveaus der Vorpandemiezeit. Die Mehrzahl der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland bewertet die eigene Auftrags-, Ertrags- und Liquiditätssituation nach wie vor eher schlecht bis befriedigend. Die Gefahr von Insolvenzen in der Branche wird von den Befragten im Allgemeinen eher als gering eingeschätzt. Schienengüterverkehr
- Im Kombinierten Verkehr bleibt die Nachfrage ebenfalls hinter dem Vorkrisenniveau zurück. Auf fast allen Verbindungen des Kombinierten Verkehrs stehen freie Kombinierter Verkehr

---

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

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. Allerdings ist die Transportnachfrage im Vergleich zu den Vormonaten zuletzt leicht angestiegen. Nach Angaben befragter Binnenschifffahrtsunternehmen zeigten sich u.a. steigende Containermengen im Export über die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen sowie eine höhere Beförderungsnachfrage für Kraftstoffe für den Straßenverkehr (Benzin und Diesel). Auf der anderen Seite bleibt die Nachfrage nach Beförderungen von Kerosin weiterhin deutlich hinter dem Vorkrisenniveau zurück. Dies gilt u.a. auch für chemische Erzeugnisse, Eisenerze und Metalle. Binnenschifffahrt
- Insbesondere im Rheingebiet besteht weiterhin ein deutliches Überangebot an Schiffsraum. Die jüngsten Niedrigwasserphasen wirkten dem nur bedingt entgegen. Die Frachtraten bewegen sich insgesamt weiter auf niedrigem Niveau und erschweren es einem Teil der Unternehmen, ihren finanziellen Verpflichtungen nachzukommen oder anstehende Investitionen in die Binnenschiffe vorzunehmen. Vor dem Hintergrund steigender Corona-Infektionszahlen berichteten einige befragte Binnenschifffahrtsunternehmen jüngst von Einschränkungen im grenzüberschreitenden Verkehr nach Ungarn. Es wird befürchtet, dass sich dies negativ auf die Betriebsabläufe (Personaleinsatzplanung und Besatzungswechsel) auswirken könne. Bei einigen Binnenschifffahrtsunternehmen befindet sich wieder vermehrt kaufmännisches Personal in Kurzarbeit und im Home-Office.
- In der internationalen Seeschifffahrt zeigte sich in den meisten Segmenten zuletzt eine deutliche Belebung der Nachfrage nach Transportkapazitäten und in der Folge ein Anstieg der Frachtraten. Insbesondere aus China kamen positive Impulse. Im Zuge dessen seien nach Angaben von Branchenvertretern in der Containerlinienschifffahrt Verbindungen, die in den vergangenen Monaten infolge der Corona-Krise gestrichen wurden, sukzessive wiederaufgenommen worden. Positive Nachfrageentwicklungen zeigten sich gleichsam im Bereich der Trockenfracht. Die Tankschifffahrt leidet hingegen weiter unter der weltweit geringeren Nachfrage nach Mineralölprodukten. Seeverkehr  
- Güterverkehr
- Der Fährverkehr mit den deutschen Inseln wies während der Ferien- und Urlaubszeit eine hohe Auslastung auf. Mit Beginn der nahenden Herbstferien hoffen Betreiber von Fährschiffen erneut auf eine hohe Nachfrage, nicht zuletzt aufgrund bestehender Reisewarnungen für benachbarte Länder, von denen der Inlandstourismus – wie bereits während der Sommersaison – profitieren könnte. Die Lage in der Kreuzschifffahrt bleibt nach Einschätzung von Branchenvertretern kompliziert. Aufgrund kurzfristiger Änderungen und des zum Teil dynamischen Corona-Infektionsgeschehens seien mittel- bzw. langfristige Planungen kaum möglich. Der - Personenverkehr

Kreuzschiffahrtbetrieb in Deutschland läuft seit Ende Juli 2020 mit angepassten Passagierkapazitäten langsam wieder an.

- Das Angebot an Linienflügen zeigt nach wie vor keine nachhaltige Wende zum Besseren. Die jüngste Entwicklung weist, insbesondere bedingt durch die wieder zunehmende Anzahl an Corona-Risikogebieten, eher in eine negative Richtung. Eine vergleichbare Entwicklung gilt für den Luftfrachtverkehr. Einzige Ausnahme in Deutschland bildet hier der Flughafen Leipzig/Halle mit einem weiter steigenden Frachtaufkommen. 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 September 2020 erneut deutlich unter den Vormonatswerten. Die höchste Anzahl der Anzeigen stammte im September 2020 weiterhin 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 September 2020 im Vergleich zum September 2019 um rund 45,1 Prozent, im Vergleich zum Vormonat nahm sie um rund 3,2 Prozent ab; in der Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ stieg die Zahl der Arbeitslosen im Vergleich zum September 2019 um rund 36,2 Prozent, im Vergleich zum August 2020 sank sie um rund 2,6 Prozent. Unter zusätzlicher Berücksichtigung der in diesen Zahlen nicht enthaltenen Helfer stieg die Gesamtzahl der Arbeitslosen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat um rund 31,0 Prozent, im Vergleich zum Vormonat sank sie um rund 3,1 Prozent. Die Anzahl der gemeldeten offenen Stellen ging in der erstgenannten Berufshauptgruppe im Vorjahresvergleich um rund 25,6 Prozent zurück, in der letztgenannten Berufshauptgruppe um rund 35,1 Prozent. In beiden Berufsgruppe übertraf im September 2020 allerdings die Anzahl gemeldeter offener Arbeitsstellen den jeweiligen Vormonatswert. - 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 07.10.2020 vorliegen.

## 2 Straßengüterverkehr

Im Straßengüterverkehr stabilisiert sich die Auftragslage von Güterkraftverkehrsunternehmen zunehmend. Insbesondere im Stammkundengeschäft wird nach Unternehmensausagen eine spürbare Erholung der Auftragslage registriert. In den Bereichen Lebensmittel-einzelhandel, Baugewerbe, pharmazeutische Güter und Holzwaren bleibt die Beförderungsnachfrage weiterhin hoch. Im Gegensatz dazu berichteten befragte Unternehmen jüngst von regionalen Einschränkungen vor allem im Automobilssektor sowie in deren Zulieferbranchen, im Maschinen- und Anlagenbau und in der Chemiebranche. Die Erholung der Auftragslage in diesen Kundenbranchen schreite nach Unternehmensausagen lediglich schleppend voran. Befragte Transportunternehmen, die einen hohen Anteil ihrer Aufträge über kurzfristige Kundenbeziehungen generieren, berichten von einer erhöhten Wettbewerbsintensivität, u.a. durch neue Marktteilnehmer, die versuchten, ihre Auftragsrückgänge durch Neukundengeschäfte zu kompensieren. Angesichts begrenzter Möglichkeiten, Neukundengeschäfte über Transportdienstleistungen zu akquirieren, fokussierten sich befragte Unternehmen mit entsprechenden finanziellen Mitteln zuletzt zunehmend auf die Erweiterung ihrer lagerlogistischen Dienstleistungen.

Aktuelle Lagebe-  
schreibung

In der KEP-Branche befinden sich die Beförderungsvolumina weiterhin auf einem hohen Niveau. Laut einer aktuellen Studie des Bundesverbandes E-Commerce und Versandhandel Deutschland e.V. (bev) hielt das überdurchschnittliche Wachstum im E-Commerce im 3. Quartal 2020 weiterhin an.<sup>2</sup> Im Zeitraum von Juli bis September 2020 waren im Vorjahresvergleich im Onlinehandel besonders hohe Umsatzsteigerungen vor allem bei Beförderungen von Gütern des täglichen Bedarfs, Lebensmitteln sowie Haus- und Gartenmöbeln verzeichnet worden. Dabei entfiel ein hoher Anteil des Marktwachstums auf reine Distanzhändler; die Onlineshops stationärer Händler legten lediglich unterdurchschnittlich zu. Zuletzt erreichte der Onlinehandel einen Anteil von rund 98,4 % am Gesamtumsatz des interaktiven Handels. Digitale Dienstleistungen wie elektronische Tickets, Downloads, Hotelbuchungen etc. verloren demnach massiv an Bedeutung. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden in den vergangenen Wochen weiterhin höhere Online-Transaktionen registriert, allerdings nahmen zuletzt die jährlichen Veränderungsraten tendenziell ab.<sup>3</sup>

KEP-Branche

---

<sup>2</sup> Die Ergebnisse der Studie basieren auf der Verbraucherbefragung „Interaktiver Handel in Deutschland“, in der jährlich 40.000 Privatpersonen aus Deutschland zu ihrem Ausgabeverhalten im Online- und Versandhandel und zu ihrem Konsum von digitalen Dienstleistungen befragt werden. Die vorgestellten Zahlen basieren auf der Auswertung der Monate Juli bis September 2020. Siehe hierzu und im Folgenden Bundesverband E-Commerce und Versandhandel Deutschland e.V. (bev): E-Commerce-Schwung hält an: Online-Handel legt im 3. Quartal 2020 mit einem Plus von 13,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr zu, Pressemitteilung vom 04.10.2020, Berlin.

<sup>3</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

In den Kalenderwochen 36 bis 39 entwickelten sich die jährlichen Veränderungsdaten der Online-Transaktionen von rund 26 % auf zuletzt rund 14 %. Im internationalen Versandhandel werden nach Angaben der DHL Deutsche Group länderspezifische Einschränkungen zunehmend abgebaut.<sup>4</sup> Von insgesamt 250 ausgewiesenen Ländern bzw. Regionen ist aktuell der Versand von Päckchen, Warenpost- und Paketsendungen in 191 Fällen uneingeschränkt, in 20 Fällen nur eingeschränkt und in 39 Fällen grundsätzlich nicht möglich. Im Vergleich zur letzten Berichterstattung wurden in 23 Fällen regionale Einschränkungen behoben, so dass der Versand von Briefen, Warenpostsendungen, Päckchen und Paketen uneingeschränkt möglich ist. In Europa gelten grundsätzlich keine Versandbeschränkungen (abgesehen von den Regionen Livigno und Campione d'Italia in Italien). Außerhalb Europas erfolgt der Versand von Päckchen und Paketen angesichts reduzierter Flugkapazitäten weitestgehend über den Seeweg. Aktuell wird über zum Teil deutlich höhere Laufzeiten insbesondere bei Paketsendungen in die USA und aus China informiert. Ein schnellerer Versand per Luftfracht kann lediglich teilweise unter Zuzahlung eines „Krisenzuschlags“ gebucht werden.

Aktuell berichten befragte Güterkraftverkehrsunternehmen von Herausforderungen bei der strategischen Geschäftsplanung insbesondere mit Blick auf eigene Fuhrparkkapazitäten. Einerseits erwarten viele befragte Transportunternehmen eine Verbesserung der Auftragslage mit einer zunehmenden Erholung der deutschen und internationalen Wirtschaft. Andererseits könne ein zweiter Lockdown mit Blick auf die Entwicklung der Infektionszahlen nicht ausgeschlossen werden. Befragte Unternehmen stünden demnach aktuell vor dem Trade-off zwischen Kostenreduktion durch den Abbau ungenutzter Fuhrparkkapazitäten und der Beibehaltung von Flexibilität bei (Neu-)Kundenaufträgen. Trotz der angespannten finanziellen Geschäftslage behielten viele Gesprächspartner des Bundesamts bislang ungenutzte Fuhrparkkapazitäten tendenziell bei. Allerdings hätten nach Auskunft der Befragten viele Klein- bzw. Subunternehmen ihre Kapazitäten bereits reduziert und stünden befragten Unternehmen nicht mehr unmittelbar zur Verfügung. Dies mache sich aktuell am Spotmarkt bemerkbar. Wenngleich die Offerten zu Zeiten von Laderaumüberhängen weiterhin sehr niedrige Tagesfrachtraten aufwiesen, seien jüngst auf einzelnen Relationen deutlich höhere Spotmarktpreise inseriert worden. Dies liege nach Auskunft befragter Unternehmen im Kapazitätsabbau von Klein- und Subunternehmen bei einem aktuell zunehmenden Stammkundengeschäft begründet. Bei letzterem bestehen gegenüber Auftraggebern regelmäßig Transportverpflichtungen, für die die erforderlichen Fuhrparkkapazitäten

Aktuelle  
Herausforderungen

---

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 07.10.2020.

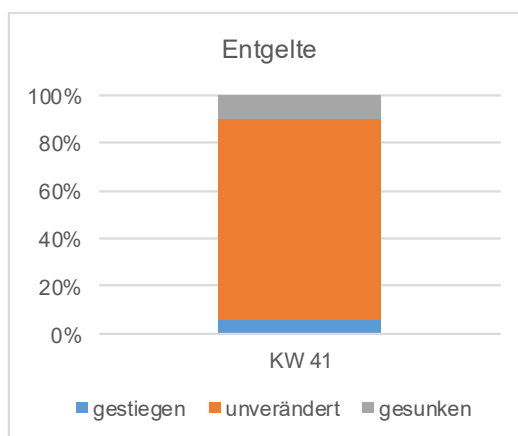
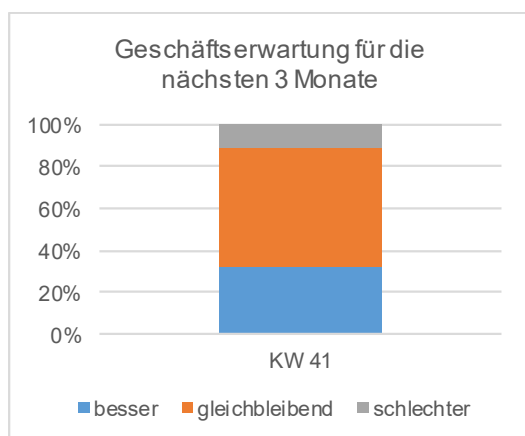
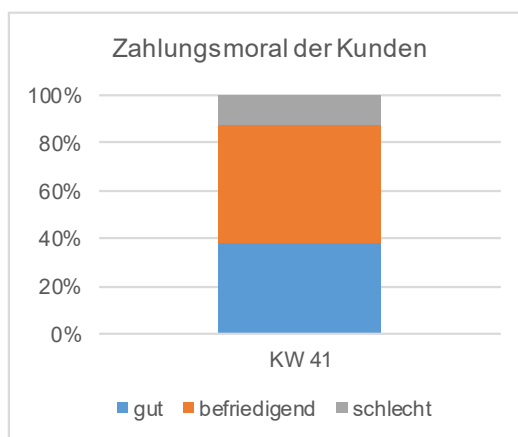
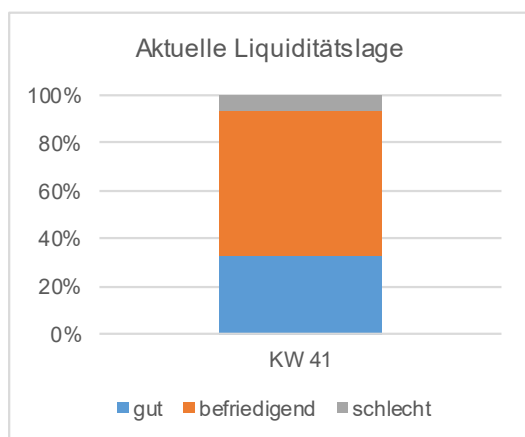
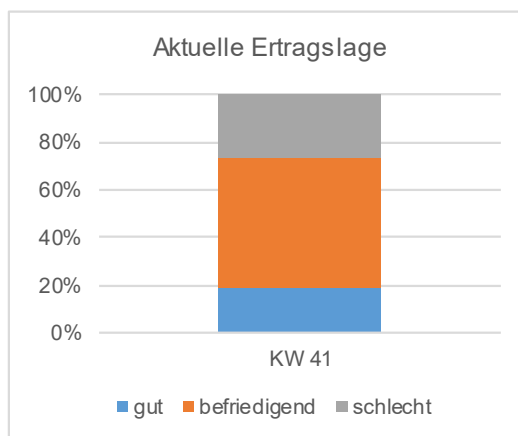
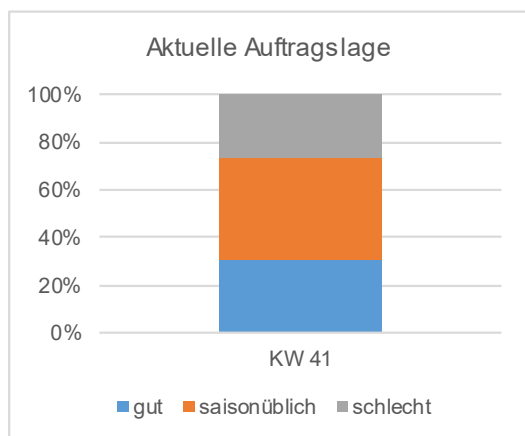
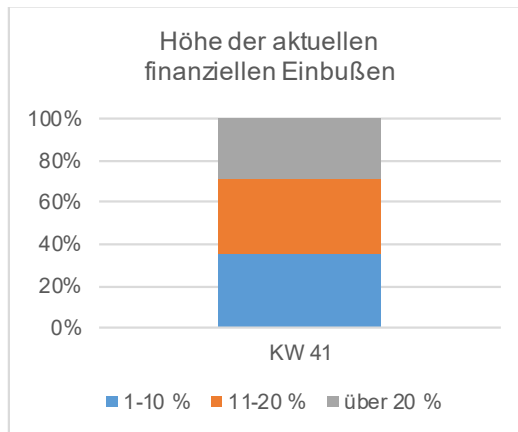
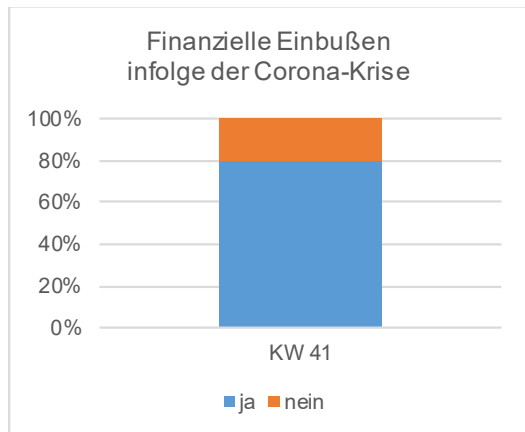
<sup>4</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Post DHL Group: Aktuelle Hinweise zum Coronavirus – Auswirkungen auf Versand und Zustellung durch Deutsche Post DHL, unter: <https://www.dhl.de/de/privatkunden/kampagnenseiten/coronavirus.html>, zuletzt aufgerufen am 07.10.2020.

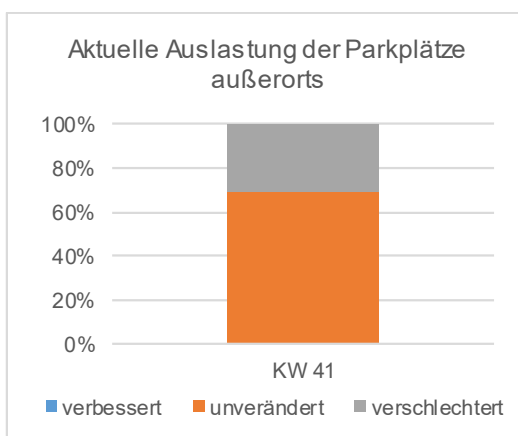
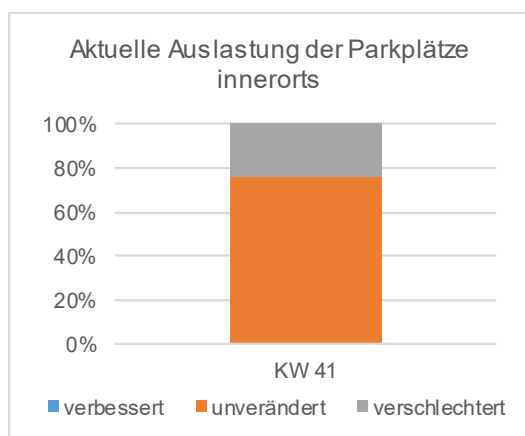
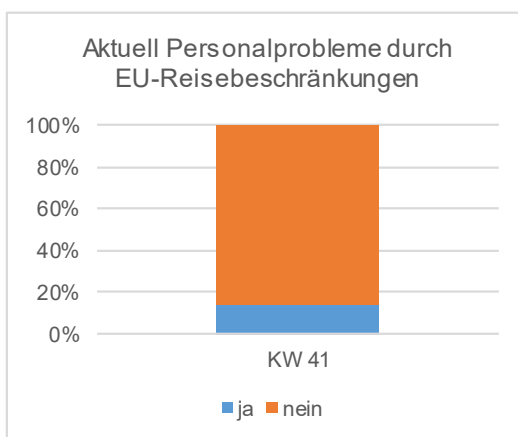
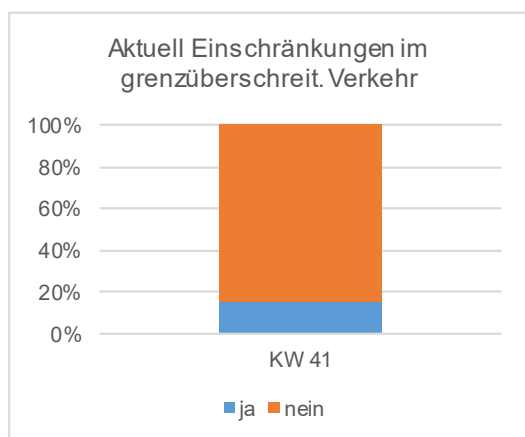
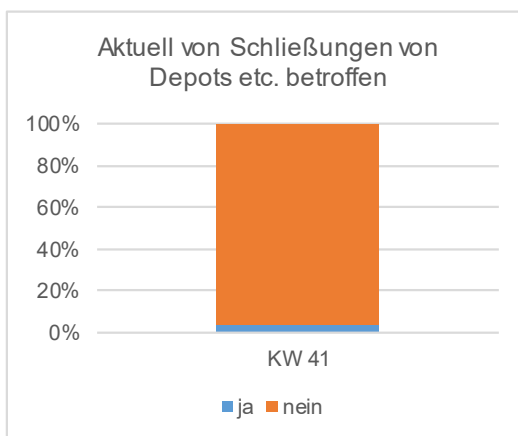
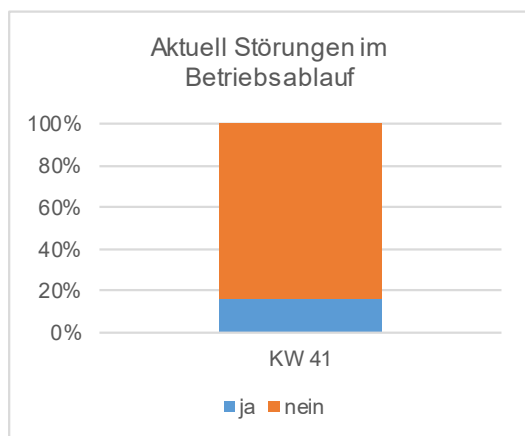
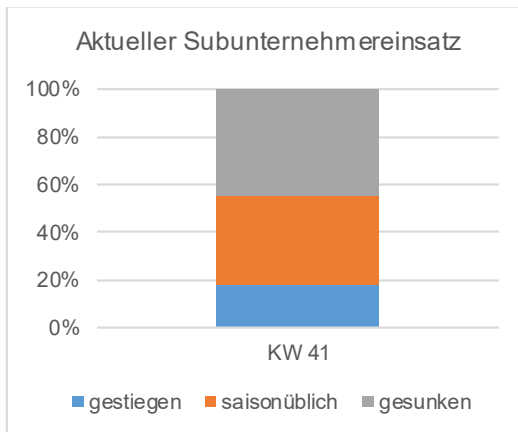
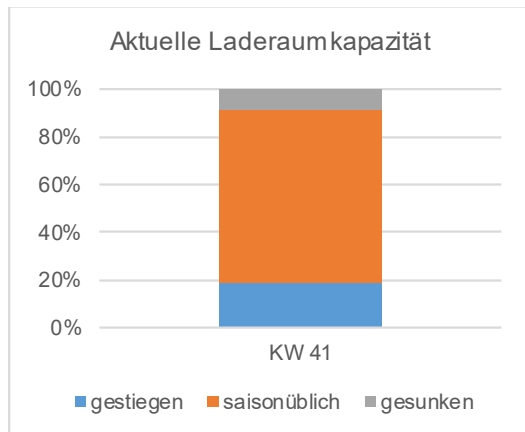


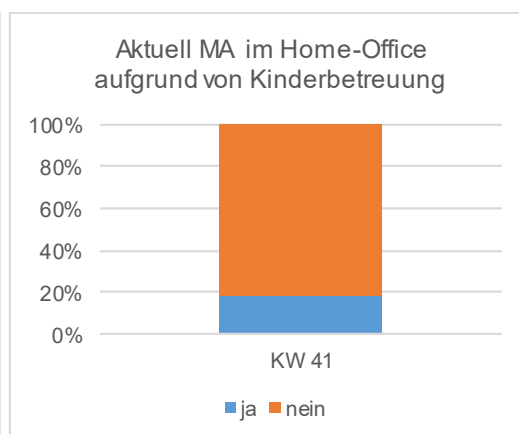
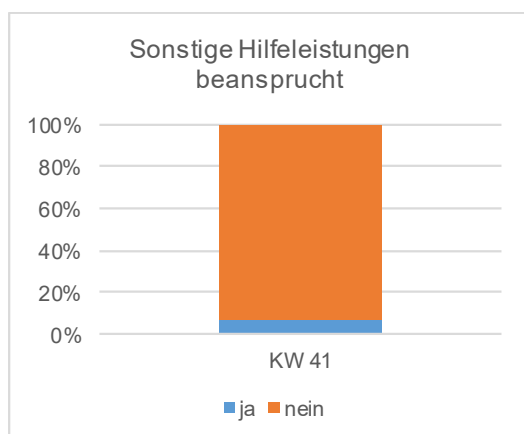
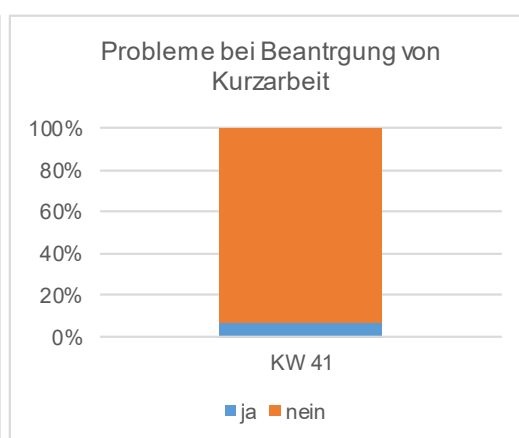
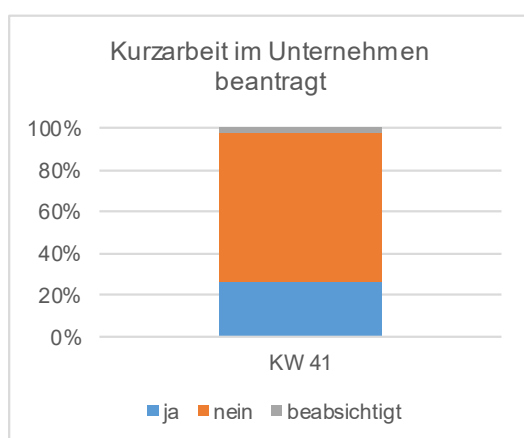
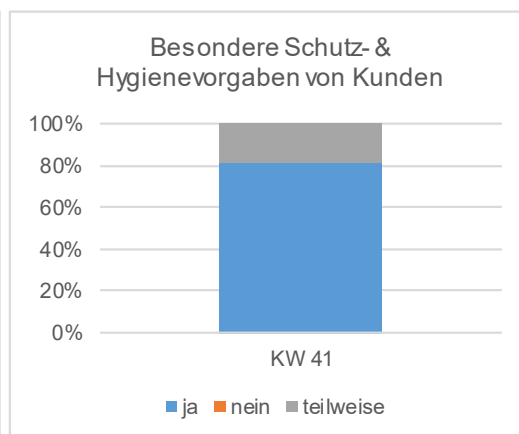
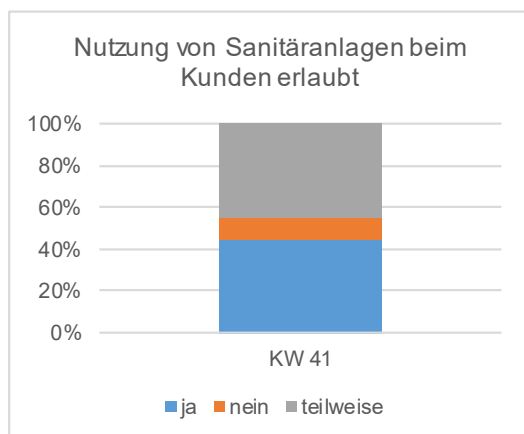
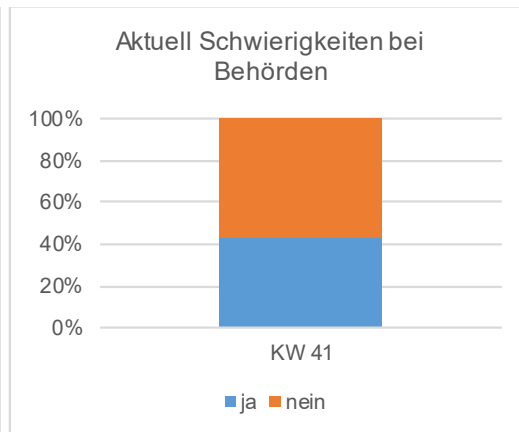
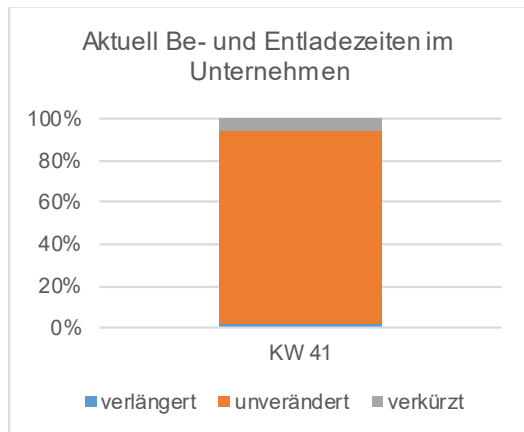
unter Umständen kurzfristig teuer am Markt eingekauft werden müssen; bei Nichteinhaltung der Verpflichtungen drohen Konventionalstrafen.

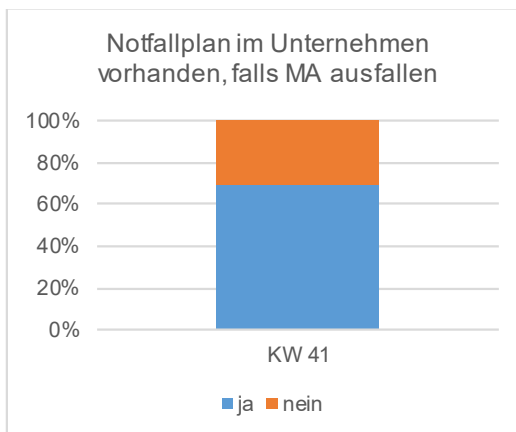
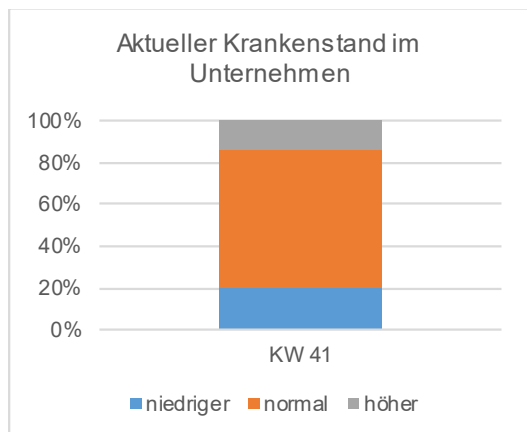
Nach wie vor berichten viele befragte Unternehmen von Schwierigkeiten bei Behördenkontakten. Insbesondere Zulassungsstellen seien schlecht erreichbar, Termine würden mitunter nur mit sehr langen Wartezeiten vergeben und Bearbeitungszeiten seien deutlich erhöht. Ähnliche Probleme seien zuletzt bei Führerscheinstellen sowie bei der Beantragung von Transportgenehmigungen für Schwertransporte aufgetreten. Befragte Unternehmen mit ausländischen Beschäftigten berichten von einem erhöhten Kommunikationsbedarf bei der Regelung von Heimfahrten. Einige Befragte führten bei ihren Beschäftigten nach Urlauben oder Heimreisen Corona-Tests durch oder wiesen eine zusätzliche Quarantäne-Woche an. In diesem Zusammenhang wurden zuletzt zunehmend betriebliche Notfallpläne ausgearbeitet, falls Beschäftigte kurzfristig ausfielen. Im grenzüberschreitenden Verkehr berichteten die Gesprächspartner des Bundesamts von leichten Verzögerungen infolge von neuerlichen Grenzkontrollen. Besonders lange Verzögerungen seien zuletzt bei Verkehren nach Großbritannien aufgetreten. Die Parkplatzsituation habe sich nach Auskunft befragter Unternehmen in den Grenzgebieten sowie an den Wochenenden jüngst tendenziell verschlechtert.

Themen von aktueller Bedeutung







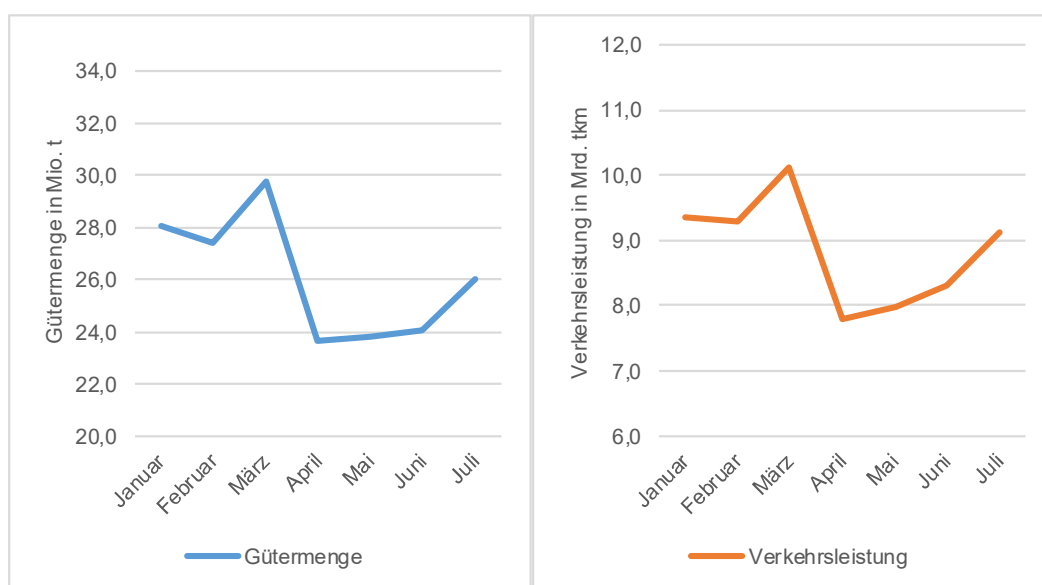


### 3 Schienengüterverkehr

Für den Schienengüterverkehr in Deutschland liegen zwischenzeitlich statistische Daten bis einschließlich Juli 2020 vor.<sup>5</sup> Wie Abbildung 3.1 zu entnehmen ist, setzte nach dem massiven Einbruch der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung im April 2020 in den Folgemonaten eine leichte Erholung ein, die sich im Juli 2020 etwas verstärkte. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhte sich die Beförderungsmenge im Juli 2020 im Vergleich zum Vormonat um rund 8,3 Prozent; die Verkehrsleistung stieg um rund 9,7 Prozent.

Mengen- und Leistungsentwicklung

**Abbildung 3.1:** Entwicklung der Beförderungsmenge (linke Abb.) und der Verkehrsleistung (rechte Abb.) der Güterbahnen in Deutschland im Zeitraum von Januar bis Juli 2020

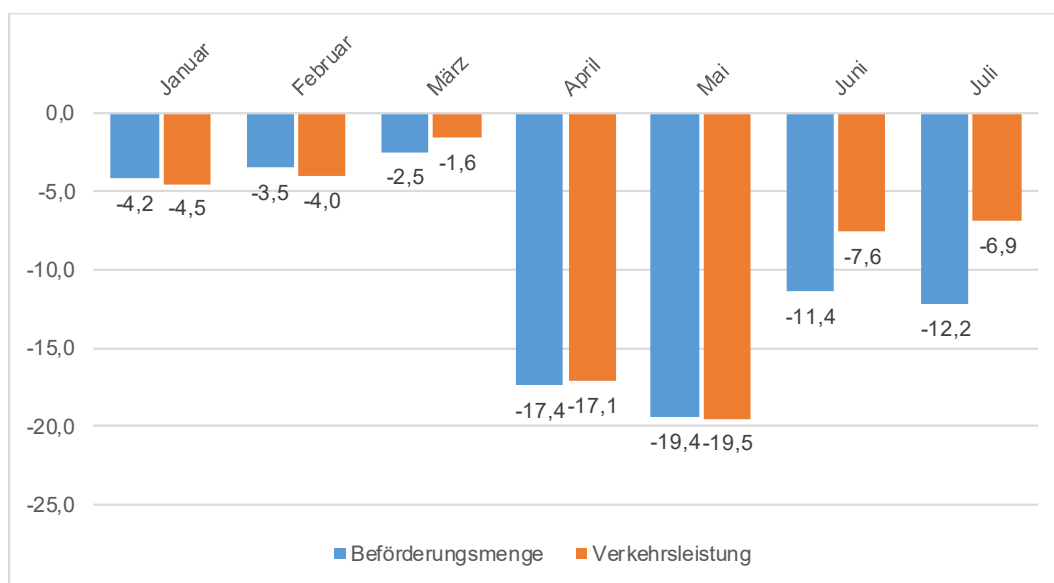


Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS Datenbank). Eigene Darstellung

Abbildung 3.2 stellt die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in den Monaten von Januar bis Juli 2020 im Vergleich zu den jeweiligen Vorjahresmonaten dar. Danach verzeichnete der Schienengüterverkehr in jedem der ersten sieben Monate dieses Jahres Mengen- und Leistungsrückgänge im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat. Besonders hoch fielen sie im April und Mai 2020 aus. Im Juli 2020 lag die Beförderungsmenge nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamts noch rund 12,2 Prozent unter dem Wert vom Juli 2019, die Verkehrsleistung blieb um rund 6,9 Prozent hinter dem Vergleichswert des Vorjahres zurück.

<sup>5</sup>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).

**Abbildung 3.2:** Entwicklung des Schienengüterverkehrs in den Monaten Januar bis Juli 2020, Veränderungsraten im Vergleich zum Vorjahresmonat in Prozent



Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS Datenbank). Eigene Darstellung

Trotz gewisser Erholungseffekte in der Branche blieb die Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen in der jüngeren Vergangenheit nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen weiter hinter dem Niveau der Vorpandemiezeit zurück. Mit Blick auf die eigene wirtschaftliche Lage berichteten befragte Eisenbahnverkehrsunternehmen zuletzt von einer eher schlechten bis befriedigenden Auftrags-, Ertrags- und Liquiditätssituation und eher stabilen Umsatz-, Entgelt- und Kostenniveaus. Die Gefahr von Insolvenzen in der Branche wird im Allgemeinen eher als gering eingeschätzt. Die grundsätzliche Verfügbarkeit von Triebfahrzeugen, Waggons, Fachkräften, Beladungs-, Abstell- und Zugbildungskapazitäten, Energie und Kraftstoffen wurde von der Mehrheit der Befragten im Vergleich zur Situation vor der Corona-Krise weiterhin als unverändert bewertet. Die Mehrzahl der befragten Unternehmen verfügt weiterhin über freie Kapazitäten, die dem Markt kurzfristig zur Verfügung gestellt werden könnten. Die Krankenstände in den befragten Unternehmen bewegen sich weiterhin auf einem jahreszeitüblichen Niveau. Von betriebsbedingten Zugausfällen wurde nicht berichtet. Die Geschäftserwartungen der befragten Unternehmen für die nächsten Monate bleiben eher neutral.

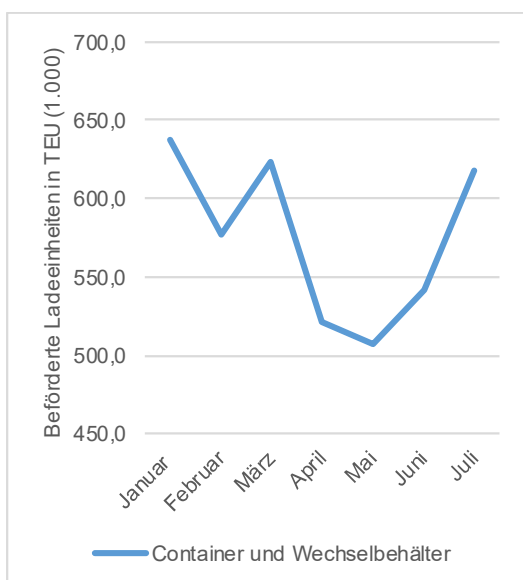
Aktuelle Lagebeschreibung

## 4 Kombiniertes Verkehr

Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes erreichte die Beförderungsmenge an Containern und Wechselbehältern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Juli 2020 mit rund 0,62 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit) annähernd das Niveau vom März 2020 (siehe Abbildung 4.1).<sup>6</sup> Im Vergleich zum Juli 2019 sank das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern um rund 3,3 Prozent (siehe Abbildung 4.2). Infolge der Corona-Krise waren insbesondere im April und Mai 2020 hohe Aufkommensrückgänge zu im unbegleiteten Kombinierten Verkehr zu verzeichnen.

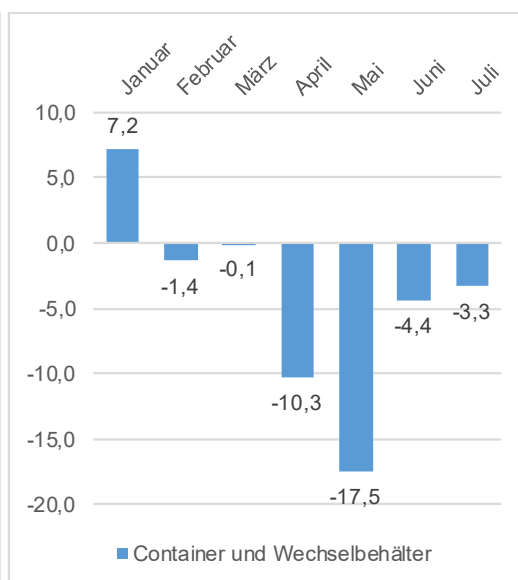
Container und Wechselbehälter

**Abbildung 4.1:** Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Container und Wechselbehälter in Deutschland im Zeitraum von Januar bis Juli 2020



Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS). Datenbank). Eigene Darstellung.

**Abbildung 4.2:** Entwicklung des Containeraufkommens (TEU) auf der Schiene in den Monaten Januar bis Juli 2020, Veränderungsraten im Vergleich zum Vorjahresmonat in Prozent



Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Datenbank). Eigene Darstellung.

Die Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr beförderten Sattelanhänger konnte sich nach dem pandemiebedingten Einbruch im April 2020 relativ schnell wieder erholen. Wie Abbildung 4.3 zu entnehmen ist, wurden im Juli 2020 rund 93.800 Sattelanhänger befördert; im Vergleich zum Juni 2020 bedeute dies einen Anstieg von rund 12,8 Prozent. Damit lag die Anzahl der transportierten Einheiten im Juli 2020 nur noch knapp unter dem Wert vom März 2020, in dem insgesamt rund 95.900 Sattelanhänger befördert wurden. Abbildung 4.4 stellt die Entwicklung der transportierten unbegleiteten Sattelanhänger in den Monaten Januar bis Juli 2020 im Vergleich zu den jeweiligen Vorjahresmonaten dar. Danach konzentrierten sich die Rückgänge auf die Monate April und Mai 2020. Im Juni und

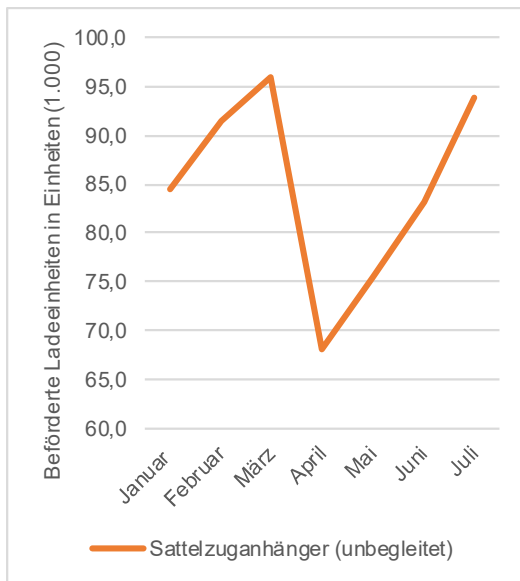
Sattelanhänger (unbegleitet)

<sup>6</sup> 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).



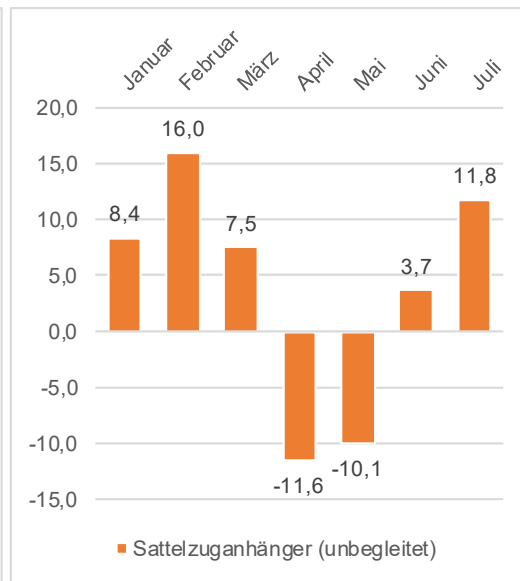
Juli 2020 lag die Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierten Sattelanhänger über dem jeweiligen Vorjahreswert. So wurden nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Juni 2020 insgesamt rund 3,7 Prozent mehr Sattelanhänger im unbegleiteten Kombinierten Verkehr befördert als im Juni 2019; im Juli 2020 wurde der entsprechende Vorjahreswert um rund 11,8 Prozent übertroffen.

**Abbildung 4.3:** Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Sattelanhänger in Deutschland im Zeitraum von Januar bis Juli 2020



Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Datenbank). Eigene Darstellung.

**Abbildung 4.4:** Entwicklung transportierter unbegleiteter Sattelanhänger auf der Schiene in den Monaten von Januar bis Juli 2020, Veränderungsraten im Vergleich zum Vorjahresmonat in Prozent

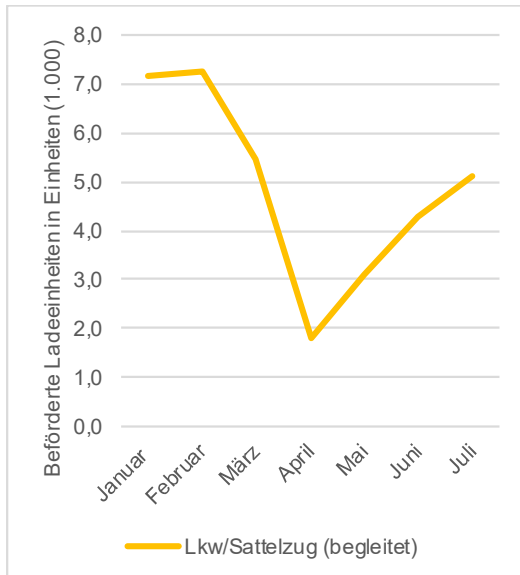


Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Datenbank). Eigene Darstellung.

Wie die Abbildungen 4.5 und 4.6 veranschaulichen, lag die Anzahl der im begleiteten Kombinierten Verkehr transportierten Lkw und Sattelzüge in jedem der ersten sieben Monate dieses Jahres unter dem Wert des entsprechenden Vorjahresmonat. Besonders hoch fielen die prozentualen Rückgänge im Vorjahresvergleich im April und Mai 2020 aus. Allein im April 2020 nahm die Anzahl der im begleiteten Kombinierten Verkehr transportierten Lkw und Sattelzüge im Vergleich zum April 2019 um rund drei Viertel ab. Bezogen auf die absolute Anzahl der transportierten Lkw und Sattelzüge ist zwar seit Mai 2020 ein gewisser Erholungseffekt zu beobachten. So nahm diese im Juli 2020 im Vergleich zum Vormonat um rund 19,4 Prozent zu. Dennoch wurden im Juli 2020 immer noch rund 36,5 Prozent weniger Lkw und Sattelzüge im begleiteten Kombinierten Verkehr transportiert als im Juli 2019.

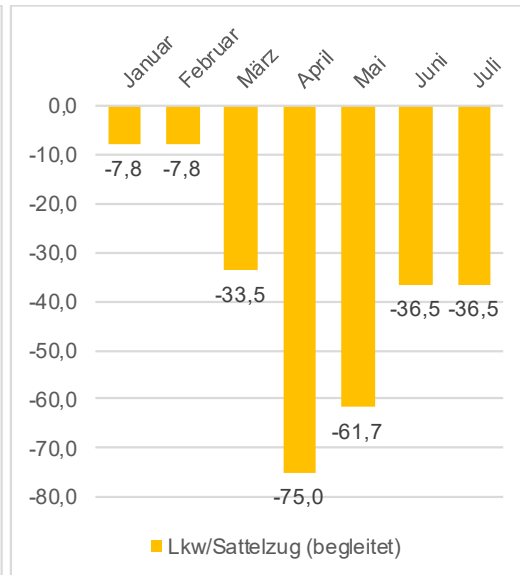
Sattelzug / Lkw (begleitet)

**Abbildung 4.5:** Im begleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Lkw und Sattelzüge im Zeitraum von Januar bis Juli 2020



Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Datenbank). Eigene Darstellung.

**Abbildung 4.6:** Entwicklung transportierter begleiteter Lkw und Sattelzüge auf der Schiene in den Monaten Januar bis Juli 2020, Veränderungsraten im Vergleich zum Vorjahresmonat in Prozent



Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Datenbank). Eigene Darstellung.

Wie im Schienengüterverkehr insgesamt so hat sich nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen auch im Kombinierten Verkehr die Beförderungsnachfrage noch nicht wieder normalisiert; sie bleibt weiterhin hinter dem Vorkrisenniveau zurück. 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 sind alle relevanten Terminals in Deutschland und Europa innerhalb ihrer Netzwerke geöffnet.<sup>789</sup> Örtlich kann es weiterhin von den Regelöffnungszeiten abweichende Sonderöffnungszeiten geben. Die in den KV-Terminals umgesetzten Gesundheitschutzmaßnahmen gegen das COVID-19-Virus bestehen nach Informationen des Bundesamtes weiterhin fort und werden entsprechend eingehalten.

Aktueller Lagebeschreibung

<sup>7</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 07.10.2020.

<sup>8</sup> 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 07.10.2020.

<sup>9</sup> Siehe Hupac Intermodal SA (2020): <http://webapps.hupac.ch/hupac/orari.nsf/SearchTerminalPage>, zuletzt abgerufen am 07.10.2020.

## 5 Binnenschifffahrt

In der Binnenschifffahrt ist die Transportnachfrage nach Auskunft der meisten befragten Unternehmen im Vergleich zum Juli und August zuletzt leicht angestiegen. Sie bleibe jedoch deutlich hinter dem Vorjahresniveau zurück. Das überwiegend trockene Wetter im September führte örtlich zu deutlich fallenden Wasserständen und in der Folge stellenweise zu starken Beeinträchtigungen der Güterschifffahrt. Nach Unternehmensangaben fielen die Wasserstände an der Donau so stark, dass Binnenschiffe beispielsweise am Pegel Pfelling nur noch rund ein Viertel ihrer möglichen Ladungsmenge aufnehmen konnten. An der Elbe in Richtung Tschechien kam es teilweise zur Einstellung der Güterschifffahrt. Im Rheinstromgebiet konnten aufgrund niedriger Pegelstände Kleinwasserzuschläge erhoben werden. Nach Angaben von Marktteilnehmern führe der starke Nachfragerückgang nach Beförderungen von Stahl, Erzen und Importkohle weiterhin zu erheblichen Auftragsdefiziten; Nachfrageanstiege zeigten sich hingegen bei Beförderungen von Containern und Fahrzeugkraftstoffen.

Entwicklung der  
Beförderungsmenge

In der Trockengüterschifffahrt wird die Transportnachfrage von den meisten befragten Unternehmen weiterhin als verhalten eingeschätzt. Zwar habe sich die Auftragslage zuletzt gegenüber den Vormonaten leicht verbessert, das Niveau des Vorjahres werde häufig jedoch noch nicht wieder erreicht. Die immer noch schwache Auftragslage in der Automobilindustrie belaste weiterhin die Nachfrage nach Transporten von Eisenerz und Metallen. Die Transportmengen von Recyclinggütern, Maschinen und Anlagen sowie Schwergut für Offshore-Anlagen blieben nach Angaben von Marktteilnehmern ebenfalls hinter ihrem Vorkrisenniveau zurück. Dies gelte gleichsam für Industriesalze (z.B. Streusalz), deren Transportvolumina im Herbst typischerweise zunehmen. Aufgrund des letzten milden Winters seien die Lager bei vielen Winterdiensten jedoch noch sehr gut gefüllt. Auf niedrigem Niveau befinden sich nach Angaben befragter Binnenschiffsunternehmen derzeit noch Transporte von Getreide; begründet wird dies mit der Erwartung eines baldigen Anstiegs der Marktpreise seitens der Erzeuger. Die Beförderungsnachfrage seitens der Bauwirtschaft wird überwiegend als saisonüblich bis gut eingeschätzt.

Trockengüterschifffahrt

Nach Angaben befragter Unternehmen wirke sich die jüngere Zunahme des Straßenverkehrs positiv auf die Beförderungsnachfrage in der Tankschifffahrt aus. So hätten Transporte von Kraftstoffen (Diesel, Benzin, Bio-Diesel) im Vergleich zu den Vormonaten zuletzt zugelegt. Aufgrund einer anhaltend schwachen Nachfrage aus der Luftfahrt befänden sich Transporte von Kerosin hingegen weiterhin auf niedrigem Niveau. Ebenfalls deutlich niedriger als im entsprechenden Vorjahreszeitraum fällt die Transportnachfrage nach Heizöl aus. Aufgrund des seinerzeit sehr niedrigen Heizölpreises hatten viele Unternehmen und privaten Haushalte ihre Lager bereits im vergangenen Frühjahr aufgefüllt. Die Transportnachfrage nach chemischen Produkten bewege sich nach Angaben von Marktteilnehmern weiterhin auf niedrigem Niveau.

Tankschifffahrt

Vor dem Hintergrund zunehmender Schiffsanläufe in Rotterdam und Antwerpen berichteten befragte Binnenschiffahrtsunternehmen zuletzt von steigenden Containermengen im Seehafen-Hinterlandverkehr. Insbesondere im Export über die beiden Seehäfen seien Steigerungen zu verzeichnen. Das Vorkrisenniveau sei allerdings noch nicht wieder erreicht. Im September 2020 kam es bei der Abfertigung von Binnenschiffen an Containerterminals in Rotterdam und Antwerpen zeitweise zu längeren Wartezeiten. In Rotterdam beliefen sich diese schon mal auf 65 Stunden und mehr; im Hafen Antwerpen waren Wartezeiten von bis zu 39 Stunden nicht selten. Um Linienverkehre planmäßig aufrecht erhalten zu können, mussten Binnenschiffahrtsunternehmen in der Folge teilweise zusätzliche Schiffe chartern – mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die eigene Ertragslage.

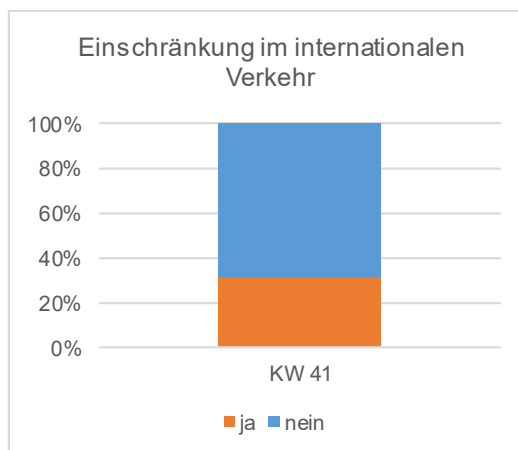
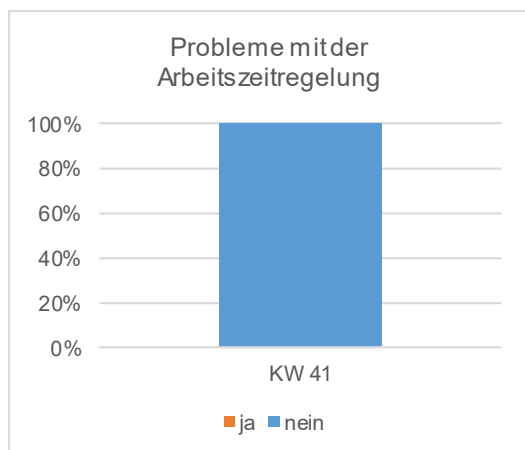
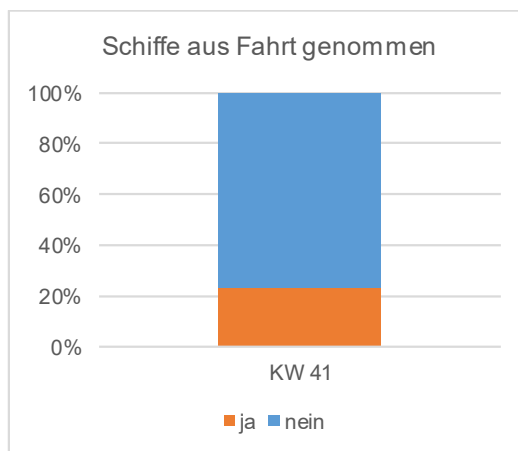
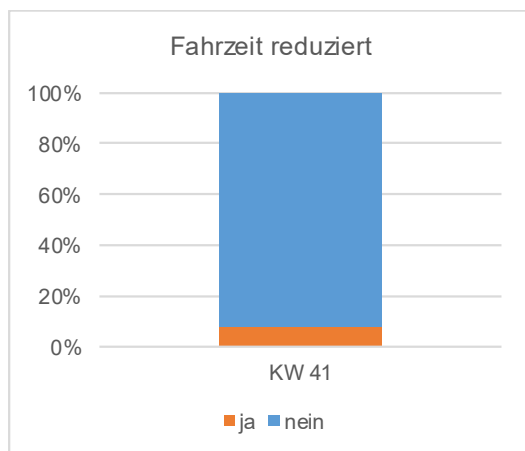
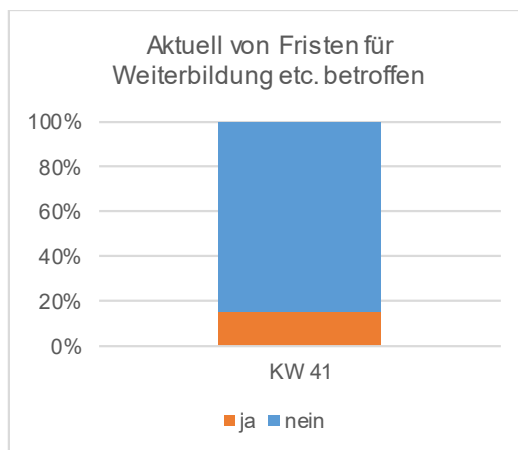
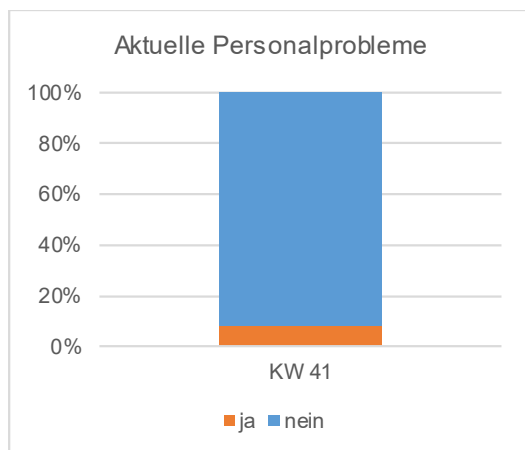
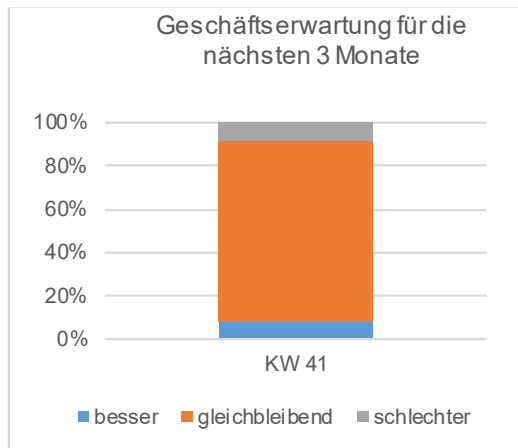
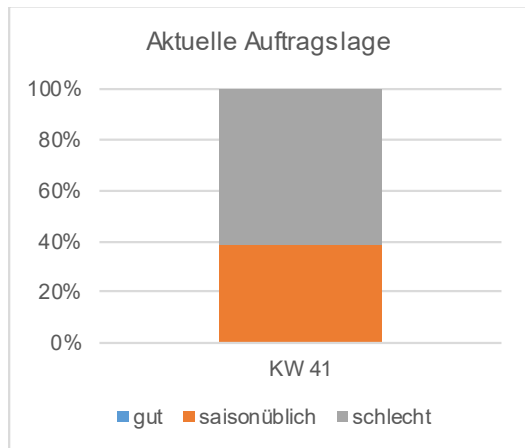
Containerschifffahrt

Die jüngsten Niedrigwasserphasen wirkten dem aktuellen Überangebot an Schiffsraum etwas entgegen. Dennoch bewegen sich die Frachtraten insgesamt weiter auf niedrigem Niveau und erschweren es einem Teil der Unternehmen, ihren finanziellen Verpflichtungen nachzukommen oder anstehende Investitionen in die Binnenschiffe vorzunehmen. Infolge eines Rückgangs der Gasölpreise kam es jüngst zu einer gewissen Entlastung bei den Betriebskosten; aufgrund bestehender Gasölklauseln wirkt sich dies in der Regel jedoch nicht ertragssteigernd aus. Insolvenzen, insbesondere unter Partikulierunternehmen, können nach Angaben von Marktteilnehmern weiterhin nicht ausgeschlossen werden.

Liquiditäts- und Ertragslage

Vor dem Hintergrund steigender Corona-Infektionszahlen berichteten einige befragte Binnenschiffahrtsunternehmen jüngst von Einschränkungen im grenzüberschreitenden Verkehr nach Ungarn. Es wird befürchtet, dass sich dies negativ auf die Betriebsabläufe (Personaleinsatzplanung und Besatzungswechsel) auswirken könne. Bei einigen Binnenschiffahrtsunternehmen befindet sich wieder vermehrt Personal in Kurzarbeit und im Home-Office. Vorrangig betroffen hiervon seien nach Unternehmensangaben kaufmännisches Personal sowie Beschäftigte in Umschlagsbereichen. Nach Angaben von Befragten werde die Planung und Durchführung von Weiterbildungen für das fahrende Personal aktuell dadurch erschwert, dass die zuständigen Einrichtungen zu wenige freie Termine beispielsweise für Prüfungen anböten. Generell erschwerten die fortdauernden Unsicherheiten eine Budgetplanung für das Jahr 2021.

Aktuelle Entwicklungen



## 6 Seeverkehr

Nach Angaben von Branchenvertretern zeigte sich in der internationalen Seeschifffahrt in den meisten Segmenten zuletzt eine deutliche Belebung der Nachfrage nach Transportkapazitäten. Insbesondere aus China kamen positive Impulse. Im Zuge dessen seien in der Containerlinienschifffahrt Verbindungen, die in den vergangenen Monaten infolge der Corona-Krise gestrichen wurden, sukzessive wiederaufgenommen worden. Begleitet wurde die Entwicklung in Teilen von einem dynamischen Anstieg des Frachtrateniveaus. Nach Angaben von Branchenvertretern befanden sich die Frachtraten in der Containerschifffahrt in den vergangenen vier Wochen auf einem relativ hohen Niveau, sie seien auf nahezu allen Relationen gestiegen. Teilweise wurde bereits gewarnt, dass sich eine vorläufige Wiederaufnahme der meisten Liniendienste, mithin eine zu schnelle Erweiterung des Kapazitätsangebots, negativ auf die Erholung des Frachtrateniveaus auswirken könne. Auf der anderen Seite gab es Kritik, z.B. seitens der OECD, dass durch Kapazitätseinschränkungen das Preisniveau für Transportdienstleistungen in der Containerseeschifffahrt künstlich hochgehalten werde.<sup>10</sup>

Containerschifffahrt

Aufgrund einer steigenden Nachfrage seitens der Linienbetreiber entwickelten sich die Charraten in den vergangenen Wochen tendenziell positiv. Allerdings vollzogen sich die positiven Entwicklungen in den verschiedenen Schiffsgrößenklassen mit unterschiedlicher Geschwindigkeit. So waren nach Angaben von Marktteilnehmern seitens der Linienbetreiber insbesondere größere Schiffseinheiten gefragt, Vercharterer kleinerer Schiffseinheiten profitierten von den Nachfragesteigerungen nur in vergleichsweise geringerem Maße. Der Trend zu Verträgen mit kürzeren Laufzeiten hielt dabei an. Nach Einschätzung von Branchenvertretern befand sich zuletzt etwas weniger als drei Prozent der weltweiten Containerflotte nicht im Einsatz. Eine große Anzahl an Containerschiffen sei im Zuge der Corona-Krise zwischenzeitlich aus dem Markt genommen und verschrottet worden. Der vom Verband für Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. (VHBS) herausgegebene New ConTex, ein unternehmensunabhängiger Index für Zeitcharraten für Containerschiffe, lag am 01.10.2020 bei 462 Punkten und damit mehr als 100 Punkte über dem Wert von Mitte August 2020.<sup>11</sup> Ausschlaggebend war insbesondere die steigende Nachfrage nach größeren Schiffseinheiten. Hier wurden zuletzt die höchsten Zuwachsraten verzeichnet.

Chartermarkt

Im Bereich der Trockenfracht entwickelten sich die Nachfrage nach Transportkapazitäten und die Frachtraten in den vergangenen Wochen ebenfalls positiv. Seit Mitte September 2020 legte der Baltic Dry Index, der die Entwicklung der Raten für Trockenfrachttransporte abbildet, deutlich zu. Besonders positiv wirkte sich die gestiegene Nachfrage Chinas nach Massengütern auf das Marktgeschehen aus. In der Tankschifffahrt seien die Nachfrage

Bulk- und Tankermärkte

<sup>10</sup> <https://www.dvz.de/rubriken/land/detail/news/oecd-kritisiert-reedereien.html>

<sup>11</sup> Siehe hierzu Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V.: New ConTex, unter: <https://www.vhbs.de/index.php?id=28>.

nach Transportkapazitäten und die Frachtraten aufgrund einer weltweit geringeren Nachfrage nach Mineralölprodukten, u.a. Kerosin, nach Angaben von Branchenvertretern zuletzt hingegen deutlich gesunken. Wie bereits in den Vormonaten werde eine große Anzahl an Tankern als schwimmende Lager für Ölprodukte eingesetzt.

Die Auslastung der touristischen Fährschiffe war nach Einschätzung von Branchenvertretern seit Beginn der Sommerferien im Rahmen des Erlaubten hoch. Die Sommersaison sei unter Einhaltung der Hygiene- und Abstandregelungen erfolgreich verlaufen. Die Verkaufshops bzw. gastronomischen Angebote an Bord konnten unter strengen Auflagen betrieben werden, so dass auf diesem Wege zusätzliche Einnahmen generiert werden konnten. Allerdings blieben diese durch hygienebedingte Kapazitätsreduktionen und Einschränkungen hinter dem saisonüblichen Umfang zurück. Mit Beginn der nahenden Herbstferien hoffen Betreiber von Fährschiffen erneut auf eine hohe Nachfrage. Aufgrund der bestehenden Reisewarnungen, beispielsweise bezüglich Teilen der Niederlande, könnten die deutschen Inseln vom Inlandstourismus – wie bereits während der Sommersaison – profitieren.

Passagierschiffahrt

Die Lage in der Kreuzschiffahrt ist nach Einschätzung von Branchenvertretern weiterhin kompliziert. Aufgrund kurzfristiger Änderungen und des zum Teil dynamischen Corona-Infektionsgeschehens seien mittel- bzw. langfristige Planungen kaum möglich. Beispielsweise hatte Aida Cruises Pläne verkündet, nach denen am 1. November 2020 der Betrieb mit einer siebentägigen Reise um die Kanarischen Inseln unter Berücksichtigung eines strengen Hygienekonzepts aufgenommen werden sollte. Am 2. September 2020 wurde allerdings eine Reisewarnung seitens des Auswärtigen Amtes für ganz Spanien ausgesprochen. Nach eigenen Angaben hält AIDA Cruises derzeit an dem Starttermin weiterhin fest.<sup>12</sup> Eine der Maßnahmen des strengen Hygienekonzepts von AIDA Cruises beinhaltet einen kostenfreien COVID-19-PCR-Test, der einige Tage vor dem Check-In durchgeführt werden soll. Hierfür kooperiert AIDA Cruises mit Helios Kliniken.<sup>13</sup> Hapag-Lloyd-Cruises hat seinen Kreuzschiffahrtsbetrieb mit eingeschränkten Kapazitäten wieder aufgenommen. Zunächst hatte es nur Seereisen ohne Ausflüge auf das Festland gegeben. In Phase zwei werden ausgewählte Landgänge für Passagiere angeboten.<sup>14</sup>

Kreuzschiffahrt

<sup>12</sup> <https://www.faz.net/2.1690/aida-plant-langsameres-wachstum-und-keine-emissionen-16977671.html>.

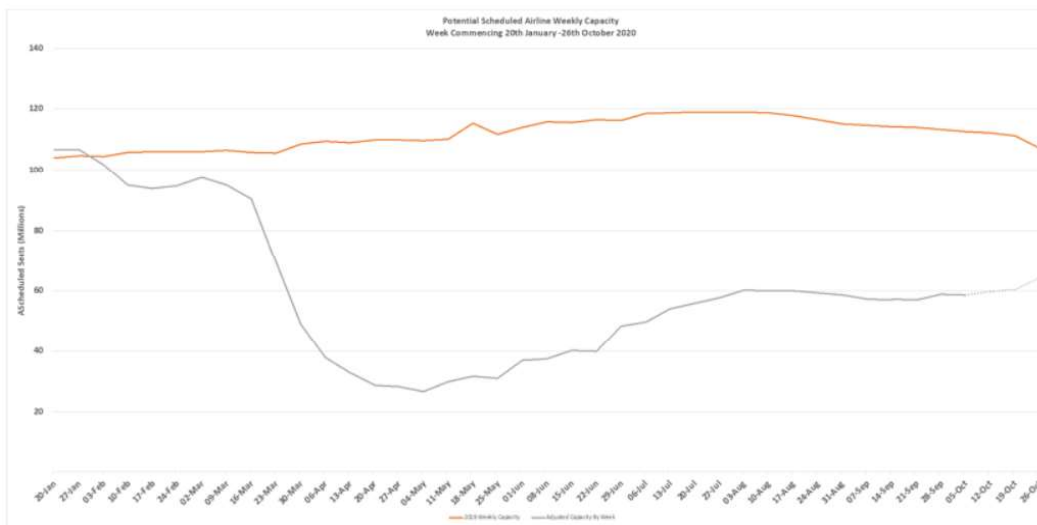
<sup>13</sup> <https://www.aida.de/kreuzfahrt/reisen-mit-aida/mit-sicherheit-der-schoenste-urlaub/test-verfahren.40422.html>.

<sup>14</sup> <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/reisegesellschaft-hapag-lloyd-cruises-bietet-wieder-landgaenge-bei-kreuzfahrten-an/26236028.html?ticket=ST-3352223-uVZ6cwxnZPnQl4Apnzh-ap2>.

## 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 sinkt 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 in Europa um fast eine halbe Million verzeichnen. In Deutschland betrug der Rückgang der Sitzplatzkapazität 5,2 %.<sup>15</sup>

Angebot an Sitzplätzen



Quelle: OAG.

Region	20-Jan-20	21-Sep-20	28-Sep-20	05-Oct-20	% Change	
					Week on Week	V's 20th Jan
Asia : North East Asia	25,178,594	19,827,378	20,595,011	20,492,620	-0.5%	-18.6%
North America	22,644,121	11,012,467	11,359,253	11,972,946	5.4%	-46.9%
Europe: Western Europe	18,606,424	10,177,428	9,646,508	9,181,144	-4.8%	-51.1%
Asia : South East Asia	10,866,623	4,039,048	4,427,105	4,152,569	-6.2%	-62.0%
Europe: Eastern/Central Europe	3,701,241	2,725,166	2,620,929	2,481,769	-5.3%	-32.8%
Asia : South Asia	5,160,958	2,390,583	2,516,325	2,463,479	-2.1%	-52.7%
MiddleEast	4,930,030	1,761,978	1,908,250	1,870,073	-2.0%	-62.2%
<b>Latin America : Lower South America</b>	4,033,676	1,130,257	1,248,760	1,402,654	12.3%	-65.1%
Latin America : Central America	2,444,383	1,098,136	1,147,430	1,208,929	5.4%	-50.3%
<b>Southwest Pacific</b>	2,835,574	771,817	828,373	835,136	0.8%	-70.3%

Quelle: OAG.

Betrachtet man den europäischen Markt, so ging die Anzahl der Flüge z.B. in Italien um 60,5 % (Vormonat -55,3 %), in Spanien um 64,8 % (Vormonat -54,0 %), in Deutschland um 67,9 % (Vormonat -64,7 %) und in Frankreich um 60,2 % (Vormonat -51,2 %) zurück. Insgesamt pendelt sich das Sitzplatzangebot auf einem niedrigeren Niveau als im Vormonat ein.<sup>16</sup>

Angebot an Linienflügen

<sup>15</sup> Siehe OAG vom 05.10.2020, OAG Coronavirus Update – Week Thirty-Eight – 32,000 Professionals Furloughed As Capacity Stabilises, abgerufen am 07.10.2020.

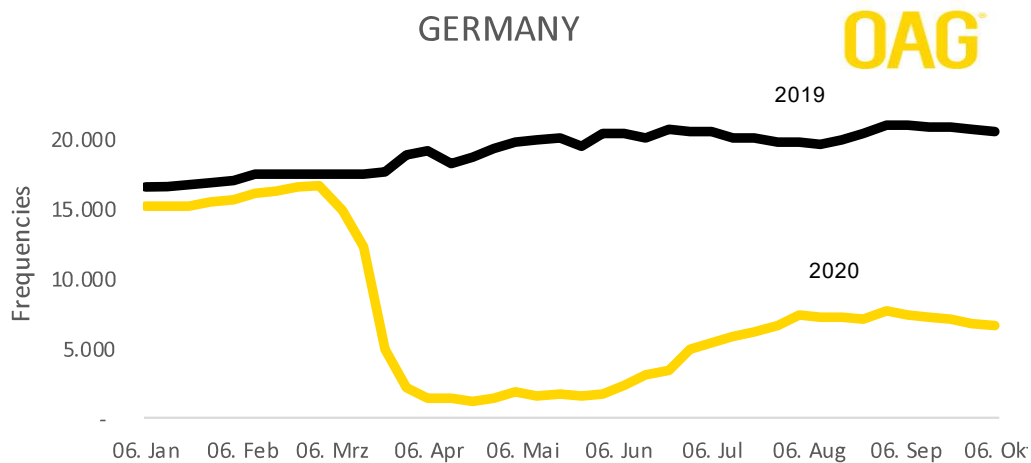
<sup>16</sup> Siehe OAG vom 07.10.2020, Global Scheduled Flight Change year-over-year, abgerufen am 07.10.2020.



Region	January	February	March	April	May	June	July	August	September	5 Oct
ALL	1.5%	-7.8%	-14.5%	-65.9%	-68.9%	-64.1%	-53.8%	-48.3%	-47.5%	-46.3%
Spain	-3.7%	-1.7%	-23.2%	-94.1%	-93.5%	-90.2%	-65.7%	-47.1%	-54.0%	-64.8%
Hong Kong	-10.1%	-46.9%	-77.4%	-93.4%	-90.2%	-89.9%	-91.0%	-91.3%	-89.6%	-89.1%
Germany	-8.5%	-6.8%	-30.6%	-92.9%	-91.5%	-87.2%	-72.6%	-64.1%	-64.7%	-67.9%
Singapore	0.1%	-15.8%	-42.9%	-93.5%	-96.5%	-95.2%	-93.7%	-92.4%	-93.8%	-92.1%
Italy	-3.2%	-4.1%	-48.0%	-85.6%	-83.3%	-88.0%	-66.7%	-52.1%	-55.3%	-60.5%
France	-0.8%	0.3%	-15.5%	-90.9%	-91.9%	-87.5%	-66.0%	-50.2%	-51.2%	-60.2%
UK	-3.7%	-3.2%	-22.7%	-92.6%	-93.6%	-90.2%	-80.2%	-66.8%	-64.9%	-66.5%
Australia	-2.0%	-2.5%	-5.9%	-84.8%	-86.2%	-83.2%	-77.4%	-75.6%	-74.2%	-71.8%
Sweden	-8.0%	-5.4%	-22.9%	-87.9%	-89.7%	-85.0%	-75.7%	-72.2%	-72.1%	-70.1%
UAE	-2.0%	-3.1%	-23.1%	-80.6%	-78.6%	-79.9%	-69.6%	-65.0%	-62.6%	-64.2%
South Korea	2.2%	-11.3%	-49.2%	-56.4%	-49.1%	-49.2%	-48.3%	-41.3%	-46.2%	-40.9%
USA	2.7%	2.1%	-0.4%	-57.8%	-72.6%	-66.7%	-51.1%	-47.7%	-47.4%	-47.4%
India	3.2%	7.0%	8.5%	-82.3%	-59.5%	-65.6%	-52.7%	-60.0%	-55.7%	-50.8%
China	5.1%	-54.2%	-38.7%	-42.3%	-27.9%	-19.6%	-17.2%	-10.1%	-5.1%	2.1%
Japan	2.6%	-2.9%	-15.7%	-39.4%	-46.4%	-44.2%	-37.1%	-29.5%	-37.3%	-37.9%

Quelle: OAG.

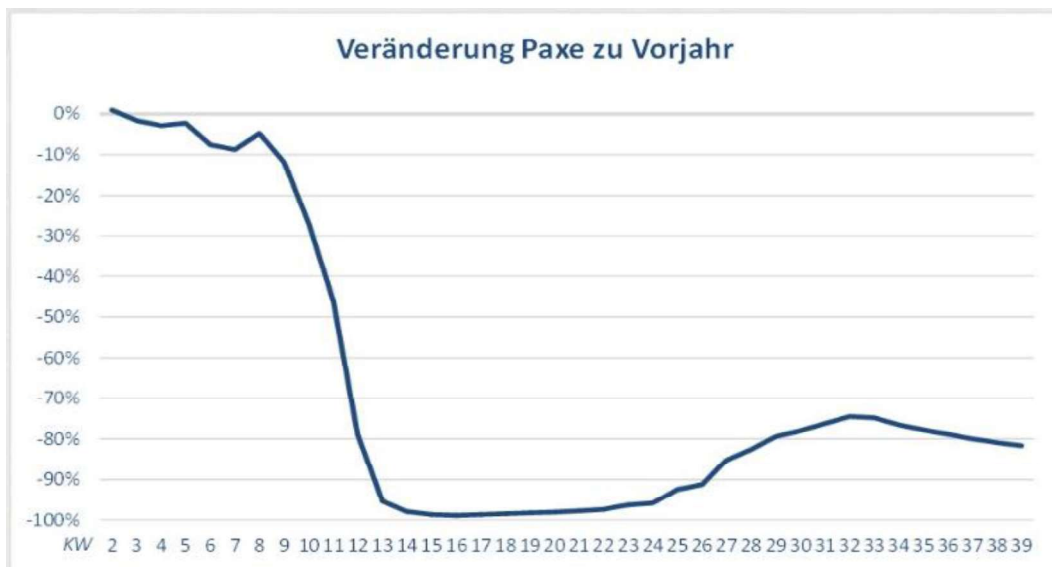
Nachstehendes Schaubild von OAG spiegelt die Entwicklung des Linienangebots in Deutschland seit Jahresbeginn bis Anfang Oktober wider.



Quelle: OAG.

Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst nachstehendes Schaubild über die Entwicklung des Passagierverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 39. Kalenderwoche 2020.

ADV - Flughäfen in Deutschland



Quelle: Flughafenverband ADV.

Die Krise in der Luftfahrt hält weiterhin an. Bei vielen Fluggesellschaften werden Stellen abgebaut und Flugzeuge stillgelegt. Flugpläne für den Winter werden zusammengestrichen. Auf Inlandsverbindungen in China, Brasilien und Russland sind wieder mehr Menschen mit dem Flugzeug unterwegs, jedoch schwächeln die internationalen Verbindungen. Insgesamt vermeldet der Airlineverband IATA für August nur ein knappes Viertel der Nachfrage aus dem Vorjahr und hat auch die Gesamtprognose für das Gesamtjahr 2020 gesenkt.

Die Unternehmen und ihre Beschäftigten leiden vor allem auf der Langstrecke unter den Reisebeschränkungen zur Eindämmung der Pandemie. Lufthansa wollte bis zum Jahresende eigentlich wieder 50 % ihres üblichen Programms fliegen, hat dieses Ziel jedoch aufgrund mangelnder Nachfrage fallen lassen und den Flugplan auf 30 % zusammengestrichen. Die Fernflüge erreichen keine 10 %.

Die Deutsche Flugsicherung erwartet, dass bei den Flugbewegungen im deutschen Luftraum erst im Jahr 2025 das Niveau vor Corona wieder erreicht wird. Air France, British Airways und Lufthansa wollen trotz Staatshilfen in Milliardenhöhe tausende Jobs streichen und rechnen mittelfristig mit deutlich verkleinerten Flotten.<sup>17</sup>

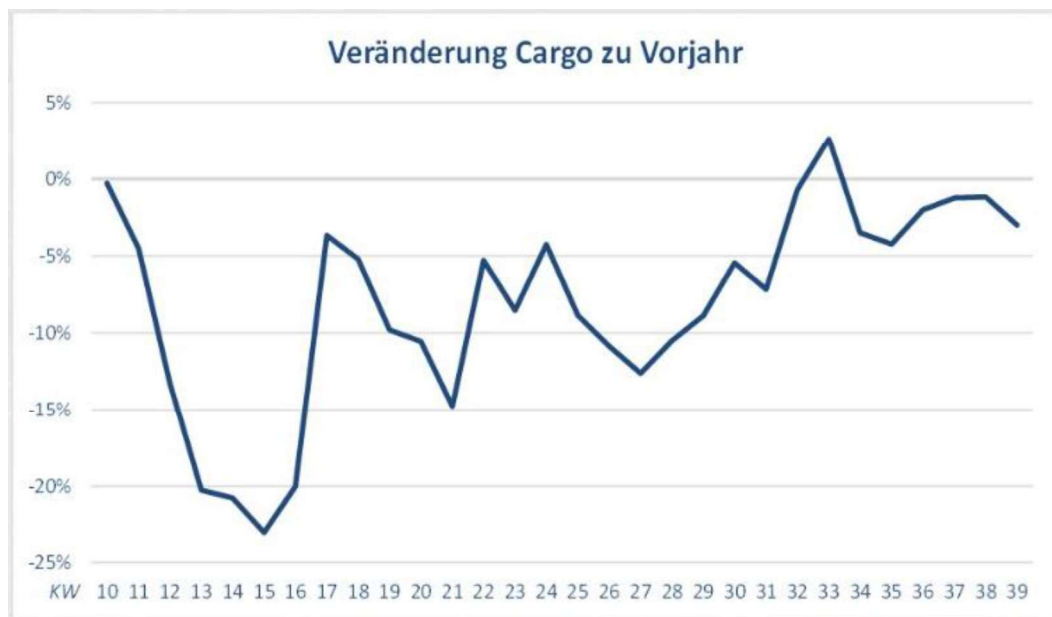
Diese Entwicklung war voraussehbar, da Lufthansa bereits im September in einer Pressemitteilung über den Beschluss des Dritten Pakets ihres Restrukturierungsprogrammes mitteilte, dass sich die Erholung des Luftverkehrs deutlich langsamer als noch im Sommer vermutet erholen wird. Außerdem wurde über tiefere Einschnitte bei Flottengröße und Personal informiert. So soll bis Mitte des Jahrzehnts eine dauerhafte, konzernweite Kapazitätsreduktion von 150 Flugzeugen erfolgen. Zudem wurden bereits im Frühjahr sechs Airbus A380 endgültig außer Dienst gestellt, weitere acht Flugzeuge vom Typ A380 sowie 10 Flugzeuge vom Typ A340-600, die bislang noch für den Flugbetrieb vorgesehen waren, wurden in einen sogenannten Langzeitparkmodus überführt und aus der Planung genommen. Die verbleibenden sieben Airbus A340-600 werden endgültig außer Dienst gestellt.<sup>18</sup>

Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst untenstehendes Schaubild über die Entwicklung des Frachtverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 39. Kalenderwoche 2020.

---

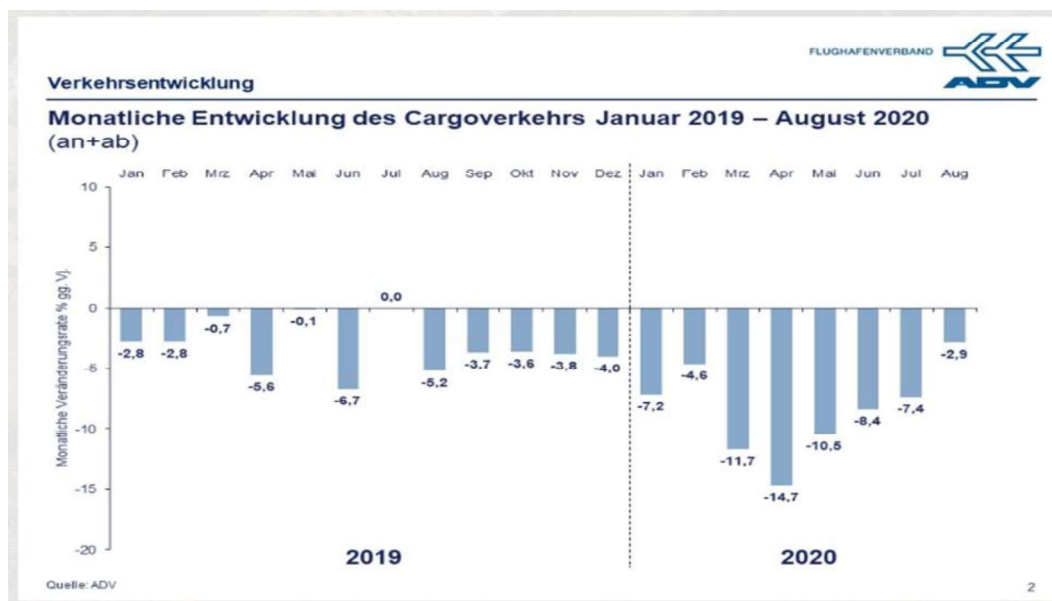
<sup>17</sup> Siehe [aero.de](http://aero.de) vom 01.10.2020, Die Luftfahrt-Misere dauert an, abgerufen am 02.10.2020.

<sup>18</sup> Siehe Pressemitteilung Lufthansa vom 21.09.2020, Lufthansa beschließt drittes Paket ihres Restrukturierungsprogramms, abgerufen am 29.09.2020.



Quelle: Flughafenverband ADV.

In der KW 39 kommt es im Vergleich zur gleichen KW des Vorjahres zu einem Rückgang von 3,0 %.<sup>19</sup>



Quelle: Flughafenverband ADV.

Im August fiel das Cargo-Aufkommen um 2,9 % (Aus- und Einladung: „an+ab“). Im Jahresverlauf fiel die Cargo-Tonnage um -8,6 % (an+ab) auf 2.894.571 Tonnen. Die Ausladungen fielen um -7,6 %, Einladungen um -9,4 %. Es fehlen noch immer die positiven wirtschaftlichen Impulse, um die Cargo-Nachfrage nachhaltig in die positiven Zahlen zurückzuführen.

<sup>19</sup> Siehe adv.aero, Wöchentliche Verkehrszahlen, abgerufen am 07.10.2020.

Da die Belly-Kapazitäten für die Cargo-Nachfrage nach wie vor fehlen, können auch angebotsseitig kaum stimulierende Anreize gesetzt werden.<sup>20</sup>

Am Flughafen Frankfurt entwickelte sich wie bereits in den Vormonaten der Cargo-Verkehr im August von allen Verkehrsarten am besten und verzeichnete einen Rückgang von nur 7,0%.<sup>21</sup>

Flughafen Frankfurt

Gegen den Trend ist der Frachtumschlag an Europas fünftgrößtem Luftfrachtdrehkreuz, dem Flughafen Leipzig/Halle, im August abermals deutlich gewachsen. Gegenüber dem Vorjahresmonat stieg das Luftfrachtaufkommen um 12,7 Prozent auf rund 109.048 Tonnen. Damit erhöhte sich der Cargo-Umschlag in den ersten acht Monaten des laufenden Jahres um 6,8 Prozent auf rund 865.631 Tonnen. Der Flughafen Leipzig/Halle entwickelte sich damit weiter gegen den deutschlandweiten Negativtrend. Die positive Entwicklung des laufenden Jahres wird sowohl vom Linienfracht- als auch vom Frachtcharterverkehr getragen.<sup>22</sup>

Flughafen Leipzig/  
Halle

---

<sup>20</sup> Siehe adv.aero, Aktuelle Verkehrszahlen, abgerufen am 07.10.2020.

<sup>21</sup> Siehe Flughafen Frankfurt Monatsbericht zur Verkehrsentwicklung (August 2020) vom 11.09.2020, abgerufen am 01.10.2020.

<sup>22</sup> Siehe Leipziginfo.de, Cargo-Aufkommen am Leipzig/Halle Airport im August mit deutlichen Zuwächsen vom 29.09.2020, abgerufen am 05.10.2020.

## 8 Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG)<sup>23</sup>

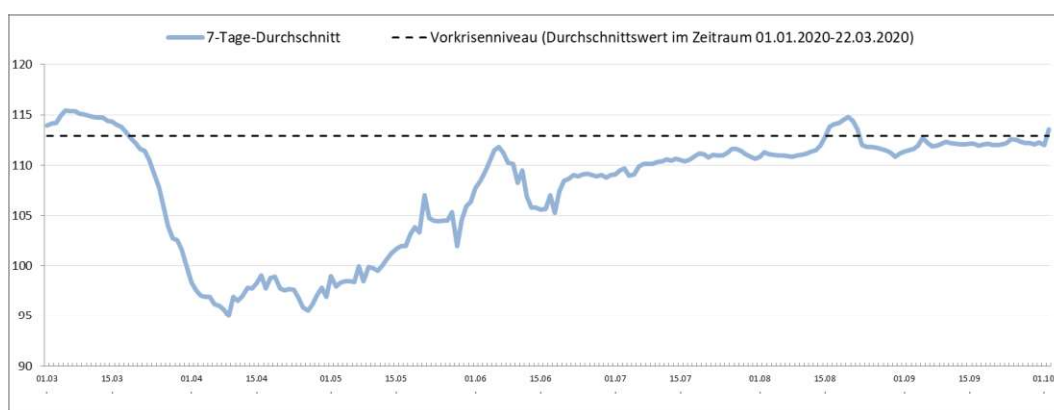
Wocheninformation KW 40 - 07.10.2020

### 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)

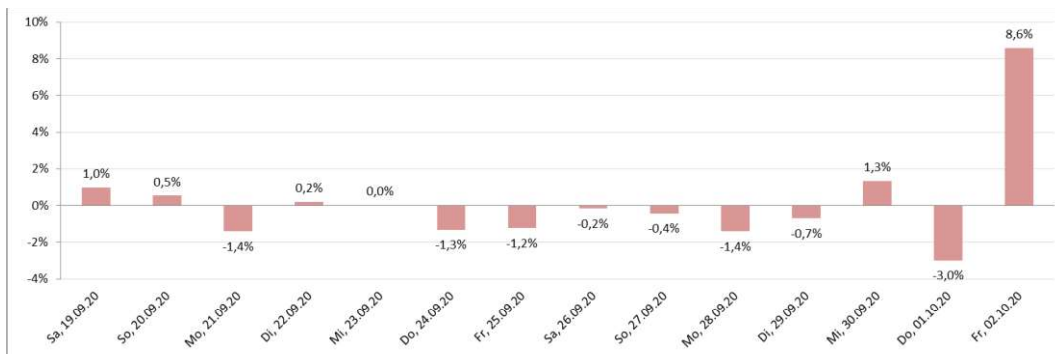
Die folgende Abbildung zeigt den 7-Tage-Durchschnitt des Indexwerts (Basisjahr 2015 = 100) sowie zum Vergleich das Vorkrisenniveau (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020). Der 7-Tage-Durchschnitt des täglichen Lkw-Maut-Fahrleistungsindex liegt am letzten Tag (02.10.2020) des betrachteten Zeitraums leicht über dem Vorkrisenniveau. Dies deutet darauf hin, dass hier Sondereffekte aufgrund des nachfolgenden Feiertages (Tag der dt. Einheit) in besonderem Maße zum Tragen kommen. Der Ausreißer sollte nicht überinterpretiert werden. Der Trend der Vorwochen zur Annäherung an das Vorkrisenniveau setzt sich weiter fort.



<sup>23</sup> Originalwerte durch BAG. Bereinigungsverfahren durch Deutsche Bundesbank. Veröffentlichung durch StBA.

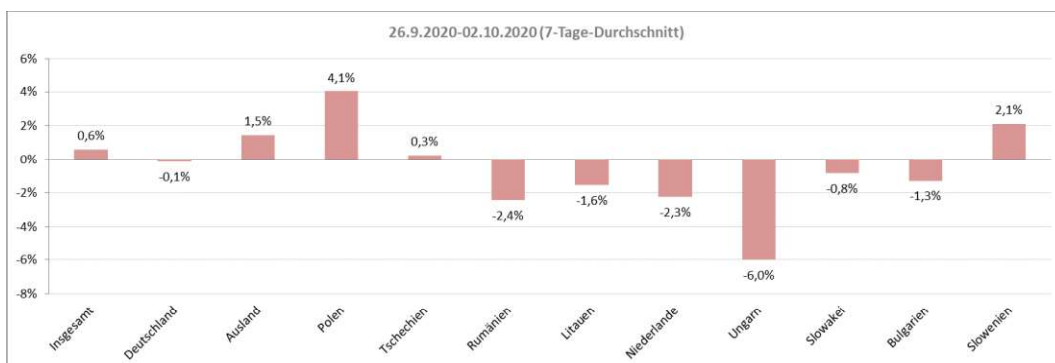
### Kurzfristige Entwicklung (bereinigte Werte)

In der Abbildung sind die Veränderungen am aktuellen Rand gegenüber dem Vorkrisenniveau (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020) dargestellt. An zwei der letzten sieben Tagen lag der Indexwert 1,3 % und 8,6 % über dem Vorkrisenniveau. An den anderen fünf Tagen sind Rückgänge zwischen 0,2 % und 3,0 % zu beobachten. Im Durchschnitt liegt der Indexwert an den letzten sieben betrachteten Tagen rund 0,6 % über 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 (26.09.-02.10.2020) weist der Index für deutsche Lkw einen Rückgang in Höhe von 0,1 % auf, während der Index für ausländische Lkw mit 1,5 % über dem Vorkrisenniveau liegt. 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](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-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 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 Kurzarbeit<sup>24</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 September 2020 deutlich unter den Vormonatswerten (siehe Tabelle 9.1). Die Anzahl der eingegangenen Anzeigen belief sich im Wirtschaftsabschnitt „Verkehr und Lagerei“ im September 2020 auf 229, die Anzahl der hiervon betroffenen Personen auf 2.192. Im August 2020 hatte die Anzahl der eingegangenen Anzeigen 378, die Anzahl betroffener Personen 5.153 betragen. Die höchste Anzahl der Anzeigen stammte im September 2020 mit 124 wie in den Vormonaten aus der Wirtschaftsabteilung „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“, die höchste Anzahl neuer Betroffener mit 1.145 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 September 2020

	Jan. 2020	Feb. 2020	März 2020	April 2020	Mai 2020	Juni 2020	Juli 2020	Aug. 2020	Sept. <sup>1</sup> 2020
Anzahl eingegangen. Anzeigen	52	70	7.050	26.279	3.256	1.242	633	378	229
Personenzahl in den Anzeigen	1.864	1.391	182.794	455.326	56.084	20.054	9.622	5.153	2.192

<sup>1</sup> Vorläufige Daten.

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

<sup>24</sup> Hinweis der Bundesagentur für Arbeit: Betriebe müssen vor Beginn von Kurzarbeit eine schriftliche Anzeige bei der zuständigen Agentur für Arbeit (Betriebsitz) 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 September 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	124	124	-	896	896	-
50 Schifffahrt	3	3	-	28	28	-
51 Luftfahrt	-	-	-	-	-	-
52 Lagerei u. Erbr. v. sonst. DL f. d. Verkehr	*	76	*	*	1.145	*
53 Post-, Kurier- und Expressdienste	26	26	-	123	123	-

\*) Aus Gründen des Datenschutzes und der statistischen Geheimhaltung werden die Zahlenwerte 1 oder 2 und Daten, aus denen rechnerisch auf einen solchen Zahlenwert geschlossen werden kann, anonymisiert.

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

Die Anzahl der Kurzarbeiter und kurzarbeitenden Betriebe im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ können für den Zeitraum von März bis Juni 2020 der Tabelle 9.3 entnommen werden (konjunkturelles Kurzarbeitergeld). Nach aktuellen Hochrechnungen der Bundesagentur für Arbeit belief sich die Anzahl kurzarbeitender Unternehmen in o.g. Wirtschaftszweig im Juni 2020 auf insgesamt 21.851. Dies waren weniger Unternehmen als in den beiden Vormonaten, jedoch immer noch mehr als im März 2020 mit 13.791 Unternehmen. Die Anzahl der Kurzarbeiter im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ lag im Juni 2020 nach aktuellen Hochrechnungen der Bundesagentur für Arbeit bei insgesamt 283.333. Im Vergleich zum Mai 2020 entsprach dies einem Rückgang um rund 14,1 Prozent, im Vergleich zum März 2020 einer Zunahme um rund 110,9 Prozent.

**Tabelle 9.3:** Kurzarbeiter und kurzarbeitende Betriebe im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ im Zeitraum von März 2020 bis Juni 2020 (konjunkturelles Kurzarbeitergeld); grau hinterlegte Zahlen entsprechen den aktuellen Hochrechnungen

Betriebe				Kurzarbeiter			
Juni 2020 (HR2)	Mai 2020 (HR3)	April 2020 (HR4)	März 2020	Juni 2020 (HR2)	Mai 2020 (HR3)	April 2020 (HR4)	März 2020
21.851	24.827	24.993	13.791	283.333	329.909	332.006	134.317

HR2: Erste verfügbare Hochrechnung der Wirtschaftszweige zu diesem Monat. Diese wird monatlich auf den aktuellen Stand gebracht. (Die Daten haben eine Wartezeit von 2 Monaten.)

HR3: Die HR2, die im Vormonat berechnet wurde, wird durch eine zweite Hochrechnung ersetzt. Die aktuell gültige Hochrechnung zu diesem Monat ist die HR3. (Die Daten haben eine Wartezeit von 3 Monaten.)

HR4: Die HR3, die im Vormonat berechnet wurde, wird durch eine dritte Hochrechnung ersetzt. Die aktuell gültige Hochrechnung zu diesem Monat ist die HR4. (Die Daten haben eine Wartezeit von 4 Monaten.)

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Datenstand: September 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 September 2020 im Vergleich zum September 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 45,1 Prozent auf 54.629. Dabei zeigte sich der höchste absolute Anstieg der Arbeitslosen bei den Berufen der Lagerwirtschaft (5131), gefolgt von Speditions- und Logistikkauleuten (5162) und Servicefachkräften im Luftverkehr (5142). In letztgenannter Gruppe lag die Anzahl der Arbeitslosen im September 2020 mit insgesamt 1.457 um rund 83,7 Prozent über dem entsprechenden Vorjahreswert. Die Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ verzeichnete im September 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat einen Anstieg der Arbeitslosenzahl um rund 36,2 Prozent auf insgesamt 105.491; die Anzahl der gemeldeten offenen Arbeitsstellen sank um rund 35,1 Prozent auf 21.279.

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		
		September		in %	September		in %	September		in %
		2020	2019		2020	2019		2020	2019	
51	Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführ.)	54.629	37.652	45,1	84.342	67.059	25,8	21.091	28.366	-25,6
511	Tech.Betrieb Eisenb.,Luft,Schiffsverkehr	1.221	678	80,1	2.197	1.477	48,7	255	472	-46,0
5111	Berufe im technischen Eisenbahnbetrieb	93	45	x	150	99	51,5	67	101	-33,7
5112	Berufe technischer Luftverkehrsbetrieb	780	355	119,7	1.421	811	75,2	134	256	-47,7
5113	Berufe technisch. Schiffsverkehrsbetrieb	337	271	24,4	607	554	9,6	53	103	-48,5
5118	TechBetriebEisenb.Luft,Schiffsverk.(ssT)	10	6	x	18	12	x	-	-	x
512	Überwachung,WartungVerkehrsinfrastruktur	844	575	46,8	1.318	1.061	24,2	1.129	1.294	-12,8
5121	Straßen- und Tunnelwärter/innen	224	150	49,3	427	352	21,3	395	303	30,4
5122	Überwach.,Wartung Eisenbahninfrastruktur	585	395	48,1	840	660	27,3	726	980	-25,9
5123	Berufe in der Flugsicherungstechnik	10	9	x	14	21	x	3	6	x
5124	Wasserstraßen- und Brückenwärter/innen	23	19	x	35	26	x	*	*	x
513	Lagerwirt.,Post,Zustellung,Güterumschlag	38.829	27.696	40,2	59.297	48.901	21,3	15.557	19.867	-21,7
5131	Berufe in der Lagerwirtschaft	35.058	24.753	41,6	53.149	43.598	21,9	14.716	18.430	-20,2
5132	Berufe für Post- und Zustelldienste	2.396	1.972	21,5	4.071	3.668	11,0	590	1.134	-48,0
5133	Berufe im Güter- und Warenumschlag	221	145	52,4	308	246	25,2	22	37	x
5139	Aufsicht,Führung-Lagerw.Zustell.Güterum.	1.154	826	39,7	1.769	1.389	27,4	229	266	-13,9
514	Servicekräfte im Personenverkehr	1.992	1.196	66,6	3.629	2.405	50,9	531	1.082	-50,9
5141	Servicefachkräfte Straßen-,Schienerverk.	467	352	32,7	799	640	24,8	446	522	-14,6
5142	Servicefachkräfte im Luftverkehr	1.457	793	83,7	2.702	1.654	63,4	49	518	x
5143	Servicefachkräfte im Schiffsverkehr	24	21	x	40	52	x	*	5	x
5149	Aufsicht-Personenverkehr(Servicebereich)	44	30	x	88	59	49,2	35	37	x
515	Überwachung u. Steuerung Verkehrsbetrieb	971	658	47,6	1.522	1.146	32,8	413	537	-23,1
5150	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (oS)	107	80	33,8	169	144	17,4	112	157	-28,7
5151	Berufe Überwachung Straßenverkehrsbetr.	11	3	x	14	12	x	-	16	x
5152	Berufe Überwachung Eisenbahnverkehrsbetr	125	89	40,4	220	164	34,1	159	227	-30,0
5153	Berufe Überwachung Luftverkehrsbetrieb	207	119	73,9	362	220	64,5	60	47	x
5154	Berufe Überwachung Schiffsverkehrsbetr.	15	18	x	35	45	x	*	*	x
5158	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (ssT)	20	17	x	30	28	x	-	5	x
5159	Aufsicht,Führung-Überwach. Verkehrsbetr.	486	332	46,4	692	533	29,8	80	83	-3,6
516	Kaufleute - Verkehr und Logistik	10.772	6.849	57,3	16.379	12.069	35,7	3.206	5.114	-37,3
5161	Verkehrskaufleute	118	72	63,9	178	127	40,2	25	53	x
5162	Speditions- und Logistikaufleute	7.795	4.861	60,4	12.014	8.732	37,6	2.551	4.039	-36,8
5163	Straßen- und Schienenverkehrskaufleute	1.125	772	45,7	1.612	1.236	30,4	465	762	-39,0
5164	Luftverkehrskaufleute	172	101	70,3	271	199	36,2	13	34	x
5165	Schiffahrtkaufleute	193	155	24,5	252	223	13,0	15	16	x
5166	Kurier-Express-Postdienstleistungskaufl.	255	173	47,4	440	350	25,7	66	69	-4,3
5169	Führung-Verkehr,Logistik(kaufm.Bereich)	1.114	715	55,8	1.612	1.202	34,1	71	141	-49,6

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))

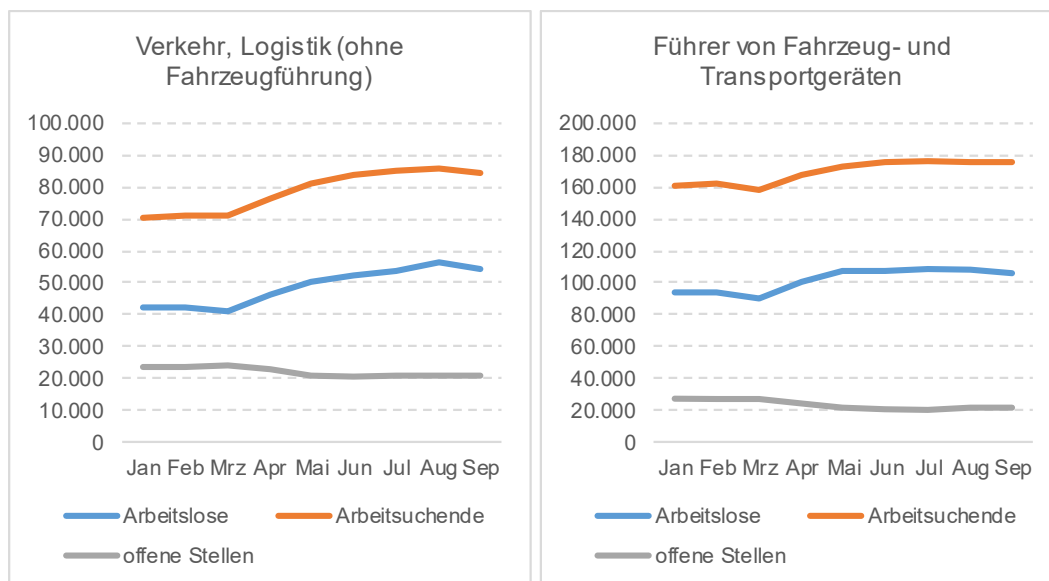
Berufshauptgruppe Berufsgruppe Berufsuntergruppe		Arbeitslose			Arbeitsuchende <sup>1)</sup>			Gemeldete Arbeitsstellen		
		Bestand						Bestand		
		September			September			September		
		2020	2019	in %	2020	2019	in %	2020	2019	in %
52	Führer von Fahrzeug- u. Transportgeräten	105.491	77.474	36,2	175.068	146.331	19,6	21.279	32.792	-35,1
521	Fahrzeugführung im Straßenverkehr	99.665	73.387	35,8	165.466	138.362	19,6	17.744	28.184	-37,0
5211	Berufskraftfahrer(Personentransport/PKW)	9.361	4.863	92,5	19.968	12.668	57,6	775	1.402	-44,7
5212	Berufskraftfahrer (Güterverkehr/LKW)	21.452	14.521	47,7	34.507	27.787	24,2	11.280	17.508	-35,6
5213	Bus-, Straßenbahnfahrer/innen	5.655	3.398	66,4	10.401	7.728	34,6	1.921	3.796	-49,4
5218	Fahrzeugführer im Straßenverkehr(s.s.T.)	63.197	50.605	24,9	100.590	90.179	11,5	3.768	5.478	-31,2
522	Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr	492	320	53,8	1.011	751	34,6	852	1.373	-37,9
523	Fahrzeugführung im Flugverkehr	641	277	131,4	903	398	126,9	6	43	x
5231	Piloten und Verkehrsflugzeugführer	612	264	131,8	857	374	129,1	3	40	x
5238	Fahrzeugführer im Flugverkehr (s.s.T.)	29	13	x	46	24	x	3	3	x
524	Fahrzeugführung im Schiffsverkehr	480	360	33,3	912	818	11,5	108	139	-22,3
5241	Nautische Schiffs-offiziere und Kapitäne	278	230	20,9	501	458	9,4	62	52	19,2
5242	Schiffsführer Binnen-,Hafenverkehr	202	130	55,4	411	360	14,2	46	87	x
525	Bau- und Transportgeräteführung	4.213	3.130	34,6	6.776	6.002	12,9	2.569	3.053	-15,9
5251	Führer land-, forstwirtschaftl. Maschinen	228	204	11,8	532	544	-2,2	145	227	-36,1
5252	Führer Erdbewegungs-,verwandte Maschinen	2.832	2.071	36,7	4.444	3.906	13,8	1.973	2.262	-12,8
5253	Kranführer, Bediener Hebeeinrichtungen	1.097	807	35,9	1.719	1.470	16,9	435	553	-21,3
5259	Aufsicht- Bau-, Transportgeräteführung	56	48	x	81	82	-1,2	16	11	x

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

Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

Im Vergleich zum August 2020 sank die Zahl der Arbeitslosen in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ im September 2020 um 1.803 bzw. rund 3,2 Prozent, in der Berufsgruppe „Führung von Fahrzeug- u. Transportgeräten“ um 2.773 bzw. rund 2,6 Prozent. In beiden Berufsgruppe übertraf im September 2020 zudem die Anzahl gemeldeter offener Arbeitsstellen den jeweiligen Vormonatswert (siehe hierzu auch Abbildung 9.1). Die vorstehenden Zahlenangaben beziehen sich auf die Anforderungsniveaus Fachkräfte, Spezialisten, Experten (ohne Helfer). Unter zusätzlicher Berücksichtigung der Helfer, die in hohem Maße in der Berufsgruppe „Lagerwirtschaft, Post, Zustellung, Güterumschlag“ (513) sowie in der Berufsgruppe „Bau- und Transportgeräteführung“ (525) ausgewiesen werden, betrug die Anzahl der Arbeitslosen in den Berufshauptgruppen „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ und „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ im September 2020 kumuliert 411.923. Dies entsprach einem Rückgang im Vergleich zum Vormonat von rund 3,1 Prozent und einem Plus im Vergleich zum Vorjahresmonat von rund 31,0 Prozent.

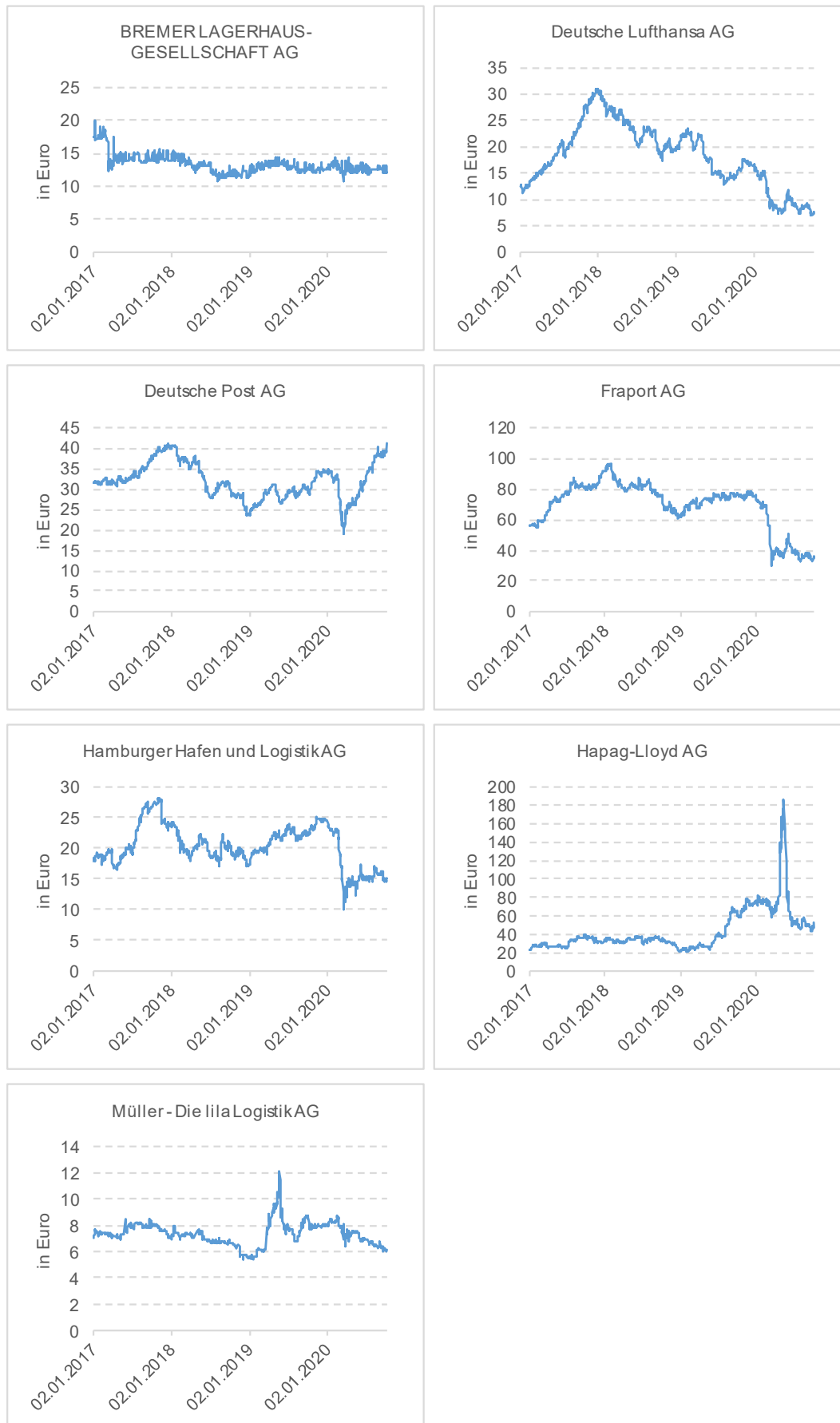
**Abbildung 9.1:** Offene Stellen, Arbeitslose und Arbeitsuchende in den Berufshauptgruppen „Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführung)“ (linke Abb.) und „Führer von Fahrzeug- und Transportgeräten“ (rechte Abb.) im Zeitraum von Januar bis September 2020; ausgewiesenes Anforderungsniveau: Fachkraft, Spezialist, Experte (ohne Helfer) (Berufe nach der Klassifikation der Berufe 2010 (KldB 2010))



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: 09. Oktober 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**

---