



Bundesaamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt

- Wochenbericht KW 45 / 2020

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung.....	3
1	Einleitung.....	7
2	Straßengüterverkehr.....	8
3	Schienengüterverkehr.....	16
4	Kombinierter Verkehr.....	19
5	Binnenschifffahrt.....	21
6	Seeverkehr.....	25
7	Luftverkehr.....	28
8	Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG).....	34
9	Arbeitsmarktsituation.....	38
10	Aktienkursentwicklung ausgewählter deutscher Unternehmen.....	44

0 Zusammenfassung

Der Bericht beschreibt aktuelle Auswirkungen der Corona-Krise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt. Er berücksichtigt Erkenntnisse und Informationen, die bis zum 05.11.2020 vorlagen.¹ Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Straßengüterverkehr bewerten befragte Unternehmen ihre Auftragslage nach wie vor tendenziell positiv. Allerdings wird mit Blick auf die Entwicklung der Infektionszahlen und die jüngst ergriffenen Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2 eine Verschlechterung der Geschäftslage im Transportsektor befürchtet. Die angespannte Situation zeigte sich zuletzt u.a. in einem schärferen Umgangston und einem erhöhten Konfliktpotential an den Rampen. Straßengüterverkehr
- Aktuell sorgen sich befragte Transportunternehmen zudem um die zu Beginn des Jahres 2021 anstehende CO₂-Bepreisung von Kraftstoffen. Transportunternehmen befürchten, angesichts einer angespannten Finanzlage bei Unternehmen der verladenen Wirtschaft, höhere Energiepreise nicht über Entgeltsteigerungen an Auftraggeber weiterreichen zu können.
- In der KEP-Branche entwickelte sich der Aufschwung im Onlinehandel insbesondere im E-Commerce jüngst erneut dynamischer. Mit dem anstehenden Weihnachtsgeschäft erwarten Branchenvertreter im B2C-Kundengeschäft einen Zuwachs des Sendungsaufkommens im Vorjahresvergleich von bis zu 20 % und das Erreichen eines neuen branchenspezifischen Höchstwerts.
- Der bereinigte Lkw-Maut-Fahrleistungsindex lag im jüngsten Betrachtungszeitraum (25.-31.10.2020) im Durchschnitt rund 2,9 Prozent oberhalb des Vorkrisenniveaus (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020). Allerdings kamen dabei auch Sondereffekte zum Tragen. Deutsche Lkw verzeichneten im aktuellen Betrachtungszeitraum einen Anstieg in Höhe von 2,7 Prozent, gebietsfremde Lkw von rund 4,2 Prozent.
- Die Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen in Deutschland liegt nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen trotz gewisser Erholungstendenzen insgesamt weiterhin unterhalb des Niveaus der Vorpandemiezeit. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes lag die Verkehrsleistung im Zeitraum von Januar bis August 2020 um rund 8,7 Prozent unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Eine nachhaltige Verbesserung der Auftrags-, Ertrags- und Liquiditätssituation zeichnet sich auf Grundlage der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland bislang nicht ab. Die Gefahr von Insolvenzen in der Branche wird von den Befragten im Allgemeinen eher als gering eingeschätzt. Aufgrund der aktuellen Entwicklung der Corona-Lage Schienengüterverkehr

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

rechnen befragte Unternehmen mit großen Herausforderungen in den nächsten Wochen.

- Im Kombinierten Verkehr bleibt die Nachfrage ebenfalls hinter dem Vorkrisenniveau zurück. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes lag das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Zeitraum von Januar bis August 2020 um rund 4,4 Prozent unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums; das Aufkommen an Sattelanhängern um rund 5,5 Prozent darunter. Auf fast allen Verbindungen des Kombinierten Verkehrs stehen freie Kapazitäten zur Verfügung. Wesentliche betriebliche Einschränkungen der Terminals des Kombinierten Verkehrs in Deutschland sind weiterhin nicht bekannt. Kombinierter Verkehr
- In der Binnenschifffahrt hat die Transportnachfrage aufgrund der anziehenden Industrieproduktion gegenüber den letzten Monaten zugenommen. Dies gilt vor allem im Hinblick auf Beförderungen von Containern, Fahrzeugkraftstoffen, landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Sekundärrohstoffen und Baustoffen. Dennoch bleibt das Transportaufkommen insgesamt deutlich hinter dem Vorkrisenniveau zurück. Nach Angaben von Marktteilnehmern bestehe daher weiterhin ein großer Überhang an Schiffsraum, der Preis- und Wettbewerbsdruck bleibe hoch. Nach Auskunft von Befragten wurde teilweise wieder vermehrt Kurzarbeit beantragt. Vielen Partikulierunternehmen falle es zunehmend schwerer, ihren finanziellen Verpflichtungen nachzukommen oder anstehende Investitionen vorzunehmen. Liquiditätsengpässe und Insolvenzen seien daher weiterhin nicht auszuschließen. Binnenschifffahrt
- Angesichts der jüngsten Verschärfung der Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2 befürchten befragte Unternehmen zum einen eine abermalige deutliche Abschwächung der Transportnachfrage, zum anderen erhebliche Beeinträchtigungen im grenzüberschreitenden Verkehr. Gewerbeseitig wurde auf massive Probleme im internationalen Binnenschiffsgüterverkehr und Störungen in den Logistikketten verwiesen, falls die in der Muster-Quarantäneverordnung des Bundes aufgeführten Vorschriften auf Binnenschiffer Anwendung finden sollten. Angesichts typischerweise längerer Umlaufzeiten im grenzüberschreitenden Verkehr, insbesondere mit den ARA-Häfen, wird insbesondere eine Regelung kritisch gesehen, nach der eine Ausnahme von der Quarantänepflicht bei Einreisen aus Risikogebieten für Beschäftigte im Waren- und Gütertransport lediglich für Aufenthalte bis zu 72 Stunden bei Einhaltung angemessener Schutz- und Hygienekonzepte bestehe.
- Im Seeverkehr zeigen sich weiterhin Erholungstendenzen. Zwar vermeldete Rotterdam kürzlich einen Rückgang des Seegüterumschlags in den ersten drei Quartalen 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum in Höhe von rund 8,8 Prozent. Ursächlich waren vor allem Umschlagsrückgänge bei Kohle, Ei- Seeverkehr

senerzen, Rohöl und Mineralölerzeugnissen; der Containerumschlag sank im Vergleichszeitraum um rund 4,7 Prozent (Basis: TEU). Allerdings wiesen im 3. Quartal 2020 viele Segmente in Rotterdam im Vergleich zum Vorquartal deutliche Umschlagssteigerungen auf. Im Hafen Antwerpen sank der Seegüterumschlag in den ersten drei Quartalen 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 4,4. Der Containerumschlag nahm mit rund 0,2 Prozent nur geringfügig ab. Die Anzahl umgeschlagener Kraftfahrzeuge brach hingegen um rund 33,8 Prozent ein. Nach aktuellen Daten aus der amtlichen Seeverkehrsstatistik wurden in den ersten sieben Monaten des Jahres 2020 in den deutschen Seehäfen rund 10,4 Prozent weniger Güter umgeschlagen als im entsprechenden Vorjahreszeitraum; Umschlagsrückgänge zeigten sich dabei in allen großen deutschen Seehäfen, insbesondere in Hamburg, und in allen Fahrtgebieten. Zuletzt wies der Seegüterumschlag jedoch wieder positive Vorzeichen auf: Im Vergleich zum Vormonat stieg er im Juli 2020 um rund 9,8 Prozent. Begleitet wurde die Abnahme des Seegüterumschlags insbesondere im 2. Quartal 2020 von einem starken Umsatzrückgang in der deutschen See- und Küstenschifffahrt. Er belief sich nach vorläufigen Angaben im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal auf rund 19,5 Prozent.

- Das Angebot an Linienflügen zeigt nach wie vor keine nachhaltige Wende zum Besseren. Die jüngste Entwicklung weist, insbesondere bedingt durch die neue Pandemie-Welle, in eine negative Richtung. Eine vergleichbare Entwicklung gilt für den Luftfrachtverkehr. Einzige Ausnahme in Deutschland bildet wiederum der Flughafen Leipzig/Halle mit einem steigenden Frachtaufkommen.
- Nach dem sprunghaften Anstieg im März und April 2020 im Vergleich zum jeweiligen Vormonat nahmen sowohl die Anzahl der eingegangenen Anzeigen als auch die Anzahl der von diesen Anzeigen betroffenen Personen in den Folgemonaten deutlich ab. Nach vorläufigen Angaben der Bundesagentur für Arbeit setzte sich diese Entwicklungstendenz im Oktober 2020 in Bezug auf die Anzahl der eingegangenen Anzeigen fort; die Anzahl der hiervon betroffenen Personen stieg hingegen an. Die höchste Anzahl der Anzeigen stammte im Oktober 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“.
- Die Anzahl der Arbeitslosen stieg in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ im Oktober 2020 im Vergleich zum Oktober 2019 um rund 40,8 Prozent, im Vergleich zum Vormonat nahm sie um rund 4,5 Prozent ab; in der Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ stieg die Zahl der Arbeitslosen im Vergleich zum Oktober 2019 um rund 33,1 Prozent, im Vergleich zum September 2020 sank sie um rund 1,9 Prozent. Unter zusätzlicher Berücksichtigung der in diesen Zahlen nicht enthaltenen Helfer stieg die Gesamtzahl der Arbeitslosen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat um rund

Luftverkehr

Arbeitsmarktlage
- Kurzarbeit- Arbeitslose, offene
Stellen

27,6 Prozent, im Vergleich zum Vormonat sank sie um rund 3,0 Prozent. Die Anzahl der gemeldeten offenen Stellen ging in der erstgenannten Berufshauptgruppe im Vorjahresvergleich um rund 19,7 Prozent zurück, in der letztgenannten Berufshauptgruppe um rund 30,7 Prozent. Wie bereits im September 2020 übertraf in beiden Berufsgruppe im Oktober 2020 allerdings die Anzahl gemeldeter offener Arbeitsstellen den jeweiligen Vormonatswert.

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 05.11.2020 vorliegen.

2 Straßengüterverkehr

Im Straßengüterverkehr setzten sich die Entwicklungstendenzen der vergangenen Wochen zuletzt tendenziell fort. Befragte Güterkraftverkehrsunternehmen berichteten in der Mehrheit von einer guten oder saisonüblichen Auftragslage. Allerdings befänden sich Beförderungsvolumina im Vorjahresvergleich nicht selten auf einem niedrigeren Niveau. Nach wie vor bestünden im Automobilssektor, im Maschinen- und Anlagenbau, in der Chemie- und der Stahlindustrie stellenweise Einschränkungen. Befragte Unternehmen mit Kunden aus dem Gastronomie-, Beherbergungs- und Eventbereich verzeichneten zuletzt hohe Auftragsrückgänge. Andererseits sei die Nachfrage nach Beförderungen im Lebensmitteleinzelhandel und im Bausektor unverändert hoch. Mit Blick auf die Entwicklung der Infektionszahlen in Deutschland und dem europäischen Ausland und die jüngst ergriffenen Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2 befürchteten viele befragte Unternehmen negative Auswirkungen auf Wirtschaft. Die Geschäftserwartungen im Transportsektor bewerteten befragte Unternehmen erstmalig seit langem eher pessimistisch.

Aktuelle Lagebeschreibung

In der KEP-Branche verzeichnen befragte Unternehmen weiterhin überdurchschnittliche Sendungsvolumina. Der Aufschwung im Onlinehandel, vor allem im E-Commerce, entwickelte sich jüngst erneut dynamischer. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes betrugen die jährlichen Wachstumsraten der Online-Transaktionen in den Kalenderwochen 40, 41, 42 und 43 in entsprechender Reihenfolge rund 12 %, rund 14 %, rund 18 % bzw. rund 21 %.² Nach aktuellen Angaben des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik e.V. (BIEK) stieg das beförderte Sendungsvolumen in der KEP-Branche im 1. Halbjahr 2020 im Vorjahresvergleich insgesamt um rund 7,4 %.³ Dabei legte das Aufkommen im Paketsegment um rund 8,9 % zu, während die Express- und Kuriersendungen um rund 0,5 % zurückgingen. Für das Wachstum war vor allem die stark gestiegene Nachfrage im B2C-Bereich ursächlich; im B2B-Kundengeschäft sank das Beförderungsvolumen im 1. Halbjahr 2020 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2019 um rund 7,6 %. Mit dem anstehenden Weihnachtsgeschäft wird nach Angaben des BIEK im Zeitraum von November bis Dezember im B2C-Kundengeschäft ein neuer Rekordwert von rund 420 Mio. Sendungen erwartet. Dies bedeutet ein Wachstum um etwa 60 Mio. Sendungen bzw. rund 15 % bis 20 % im

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 03.11.2020.

³ Siehe hierzu und im Folgenden Bundesverband Paket und Expresslogistik e. V. (BIEK): Rekord-Weihnachten: 420 Millionen Sendungen an Privatpersonen erwartet, Pressemitteilung vom 27.10.2020, Berlin.

Vergleich zum Vorjahr. Um das gestiegene Sendungsaufkommen zu bewältigen, prognostiziert der BIEK einen Beschäftigungszuwachs von etwa 30.000 zusätzlichen Arbeitskräften. Die Unternehmen Hermes und DPD haben ihre Kapazitäten nach eigenen Angaben bereits um rund 3.500 bzw. 4.000 Beschäftigte und rund 3.900 bzw. 2.000 Fahrzeuge erhöht.⁴ Zum Teil erheben KEP-Dienstleister aktuell einen Peak-Zuschlag für E-Commerce-Pakete, der mit einem Mehraufwand bei der Paketzustellung in der Hochsaison begründet wird. Die DHL Deutsche Post Group erwartet durch den weltweit boomenden Onlinehandel zur anstehenden Weihnachtssaison gleichsam einen neuen Rekordwert an Sendungsvolumina im internationalen Expresshandel.⁵ Nach aktuellen Angaben stiegen die Beförderungsmengen im DHL Express-Netzwerk im Verlauf des Jahres 2020 bereits um etwa 35 %; in der Hauptsaison wird ein Anstieg um 50 % im Vorjahresvergleich erwartet. Zur Vorbereitung wurden in diesem Jahr bereits weltweit über 10.000 Beschäftigte eingestellt und vier neue Großraumflugzeuge in Betrieb genommen. Im internationalen Versandhandel wurden nach Angaben der DHL Deutsche Post Group zuletzt regionale Versandeinschränkungen vor allem in abgelegenen Regionen, wie der Karibik, Zentralamerika und Afrika, zunehmend abgebaut.⁶ Von insgesamt 255 ausgewiesenen Ländern bzw. Regionen ist aktuell der Versand von Päckchen, Warenpost- und Paketsendungen in 209 Fällen uneingeschränkt, in 26 Fällen nur eingeschränkt und in 20 Fällen grundsätzlich nicht möglich. Nach Australien und Neuseeland ist der KEP-Versand seit Kurzem mit Einschränkungen möglich. Durch erheblich reduzierte Flugkapazitäten können größere Briefe und KEP-Sendungen aktuell in der Regel nur bis in den mittleren Osten bzw. Südasien per Luftfracht mit einer anschließenden Weiterleitung per Seefracht und mit Laufzeiten von mindestens 25 bis 30 Tagen versandt werden.

Aktuell sorgen sich die in die Befragung einbezogenen Transportunternehmen um die zu Beginn des Jahres 2021 anstehende CO₂-Bepreisung von Kraftstoffen. Im Rahmen des durch die Bundesregierung beschlossenen Klimaschutzprogramms 2030 wurde der Preis für 1 t Kohlendioxid mit 25 Euro angesetzt, infolgedessen wird sich der Liter Diesel um durchschnittlich 8 Cent verteuern.⁷ Der CO₂-Preis soll jährlich angehoben werden und im Jahr 2025 55 Euro betragen; dies bedeutet einen Anstieg der Energiekosten um bis zu 17

Aktuelle
Herausforderungen

⁴ Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Verkehrs-Zeitung (DVZ): Weihnachtsgeschäft: Paketdienste erwarten Rekordmengen, Presseartikel vom 19.10.2020, Hamburg.

⁵ Siehe hierzu und im Folgenden DHL Deutsche Post Group: DHL Express erwartet zur anstehenden Hauptsaison Rekordvolumen durch weltweit boomenden Onlinehandel, Pressemitteilung vom 26.10.2020, Bonn.

⁶ 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 03.11.2020.

⁷ Siehe hierzu und im Folgenden Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC): CO₂-Steuer – warum manche Autos bald mehr kosten, Pressebeitrag vom 20.10.2020, München.

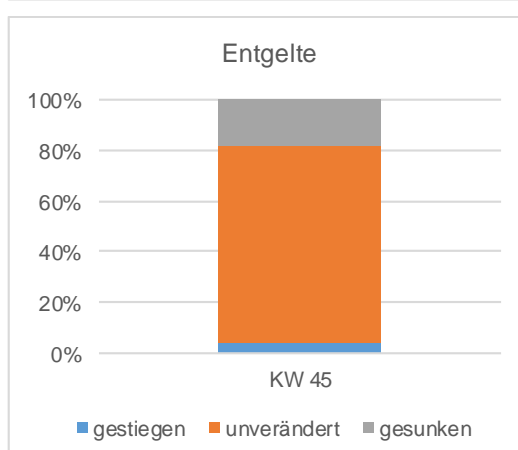
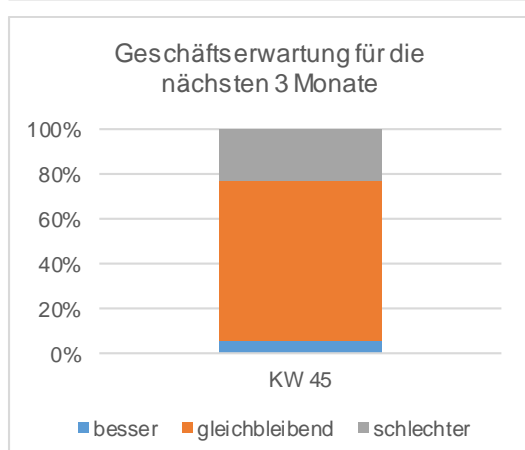
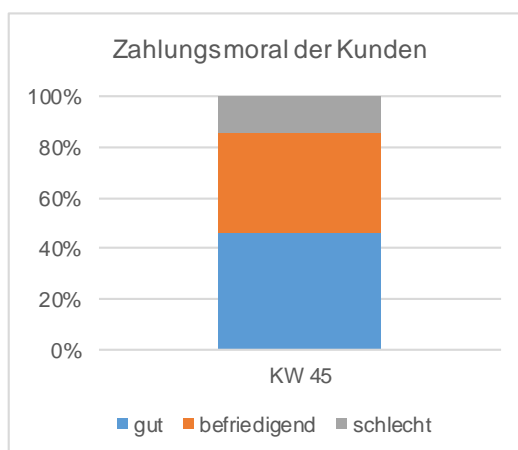
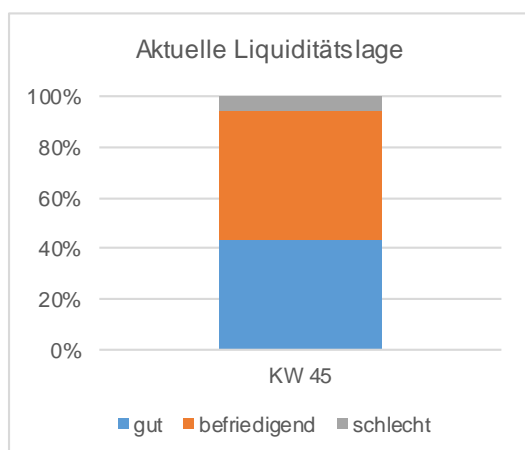
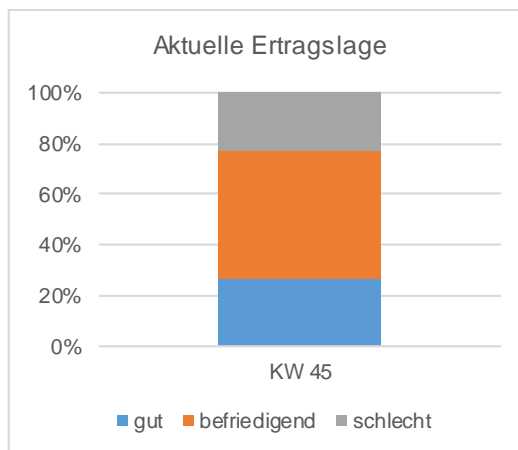
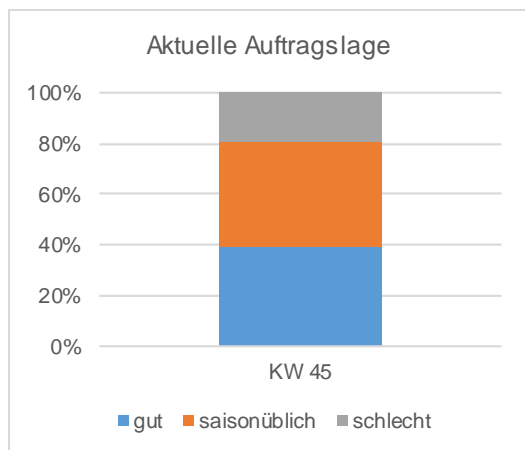
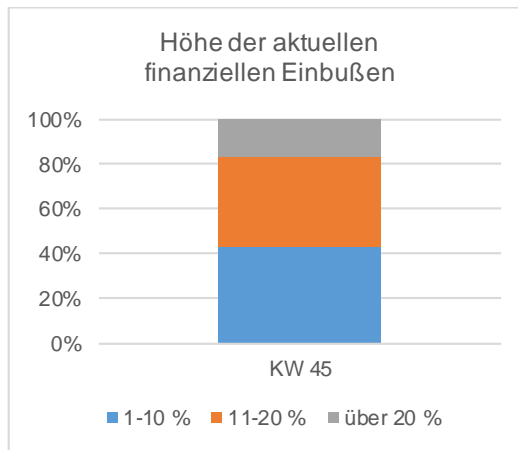
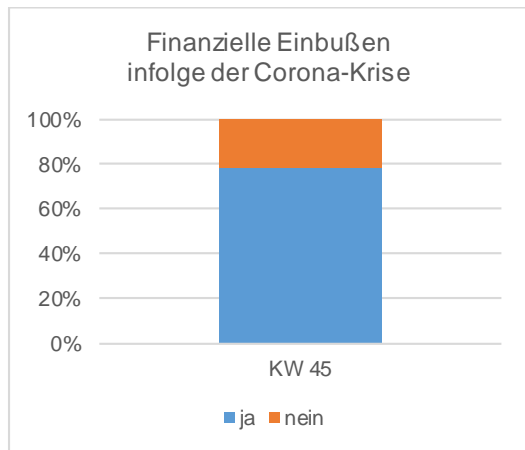
Cent je Liter. Die Weitergabe der CO₂-Preissteigerung sei nach Angaben befragter Unternehmen in der Regel nicht in den Dieselpreisgleitklauseln geregelt. Befragte Güterkraftverkehrsunternehmen befürchten, dass Auftraggeber bei aktuellen Preisverhandlungen eher Entgeltkürzungen durchsetzen und eine Weitergabe der höheren Energiepreise nicht bewilligen werden. Nach Unternehmensaussagen gestalteten sich Verhandlungen mit Vertragspartner zuletzt äußerst schwierig. Nach wie vor herrsche im Straßengüterverkehrssektor eine unverändert hohe Wettbewerbsintensivität und ein spürbarer Preisdruck. Letzterer liege jüngst allerdings vielmehr in einer angespannten Finanz- und Geschäftslage der Auftraggeber als in der Preisentwicklung am Spotmarkt begründet. Zwar sei das Preisniveau am freien Markt insgesamt nach wie vor recht niedrig. Allerdings berichteten befragte Unternehmen zuletzt von eher marktüblichen Tagesfrachtraten auf einzelnen Relationen bzw. zu Zeiten von kurzfristigen Laderaumverknappungen. Im grenzüberschreitenden Verkehr befänden sich die Tagesfrachtraten jüngst sogar auf einem äußerst hohen Niveau. Grund hierfür seien nach Aussagen befragter Unternehmen die oftmals fehlenden Rückladungen aus dem Ausland. Darüber hinaus vermuten befragte Unternehmen vor dem Hintergrund verschiedener Quarantänebestimmungen und Regularien zur Eindämmung des Corona-Virus eine allgemeine Zurückhaltung von Transportunternehmen, länderübergreifende Fernverkehre durchzuführen. Beispielsweise sei nach Unternehmensaussagen in Belgien ein Aufenthalt von 48 Stunden ohne Einschränkungen erlaubt, in Frankreich dagegen nur für 24 Stunden. Die im Rahmen der Befragung einbezogenen Unternehmen setzen für grenzüberschreitende Verkehre in der Regel (gebietsfremde) Subunternehmen ein. Aktuell sei ein Mangel an verfügbaren Subunternehmen insbesondere aus Polen, Frankreich, Belgien und den Niederlanden festzustellen.

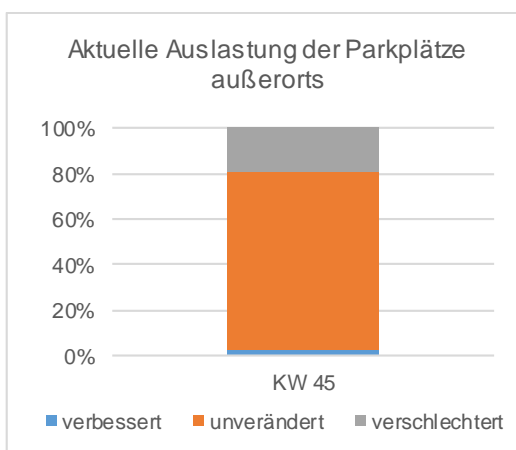
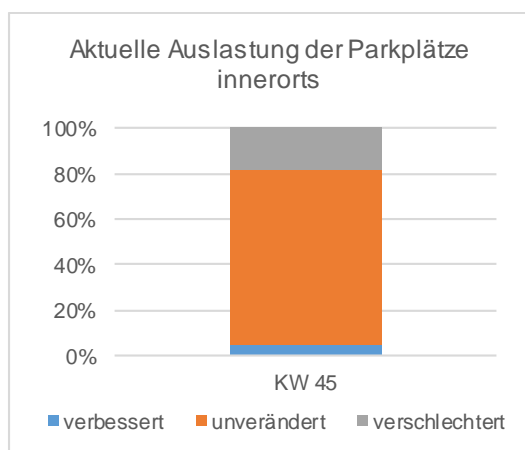
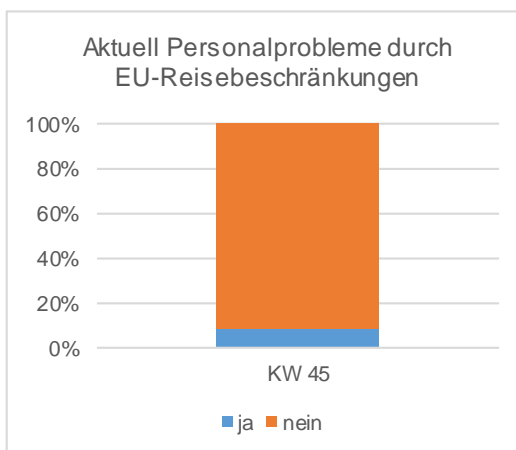
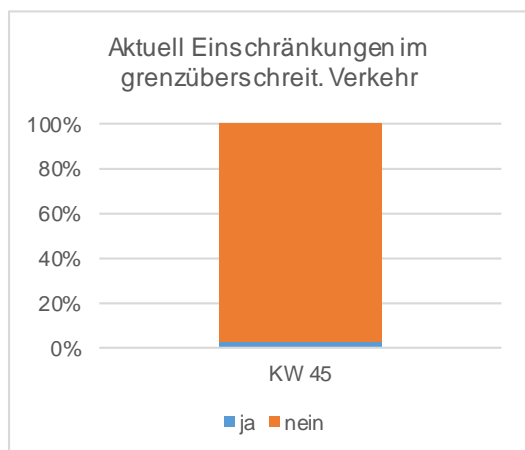
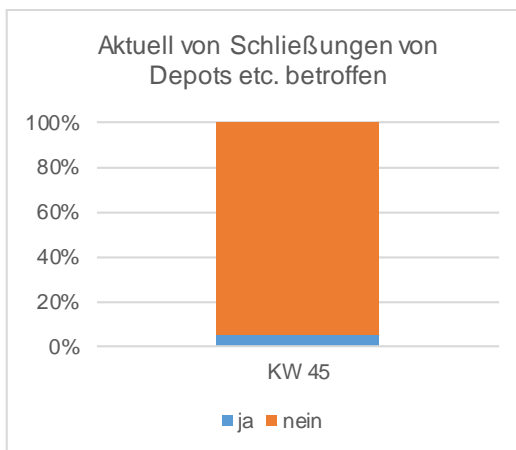
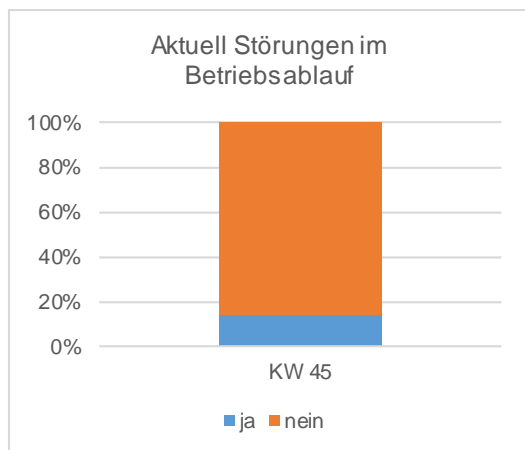
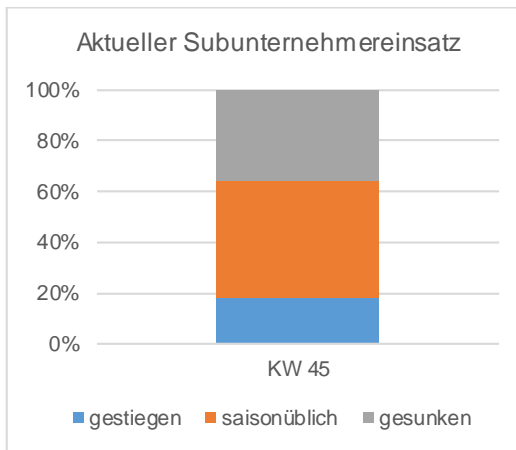
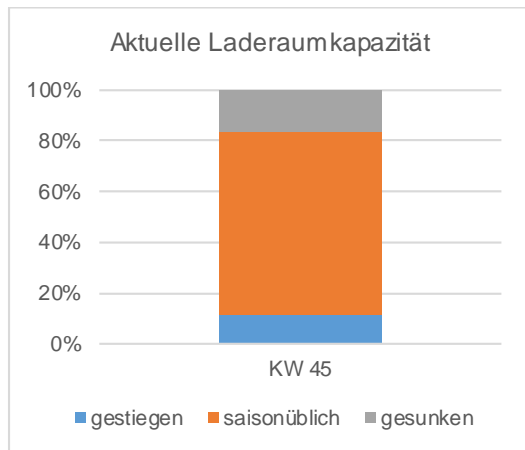
Die Gesprächspartner des Bundesamts berichteten zuletzt von Schwierigkeiten ihres Fahrpersonals. So habe sich die Problematik an den Rampen jüngst verschärft. Zugangsbeschränkungen auf den Betriebshöfen, kundenspezifische Auflagen, lange Wartezeiten an den Terminals und unterbesetztes Lagerpersonal führten danach zu einem erhöhten Konfliktpotential an den Rampen. Örtlich raue Umgangsformen und Störungen in den Abläufen seien zusätzlich belastend; nicht selten leide darunter die Motivation der Beschäftigten. Mit den ab dem 2. November 2020 in Kraft tretenden Corona-Maßnahmen könnte darüber hinaus die flächendeckende Versorgung für Berufskraftfahrer beeinträchtigt werden.⁸ Die Betreiber von Autohöfen kündigten zwar an, ein vergrößertes Angebot an warmen Gerichten zur Abholung anzubieten. Allerdings sind Autohöfe und Restaurants entlang den Bundesautobahnen grundsätzlich von den zuletzt vom Bund und den Ländern gemeinsam beschlossenen Maßnahmen im Gastronomiebereich betroffen. Eine Ausnahme wurde kurzfristig in Baden-Württemberg und Hessen umgesetzt. Hier wurden Au-

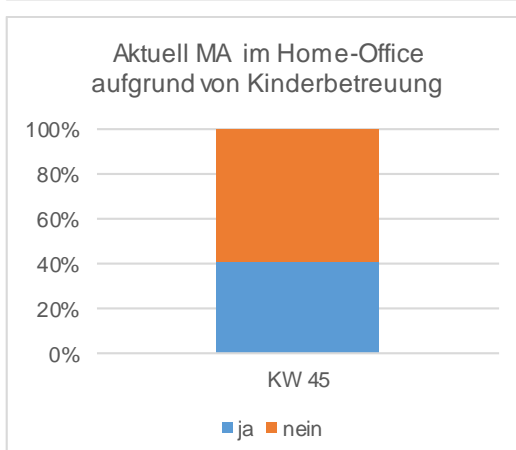
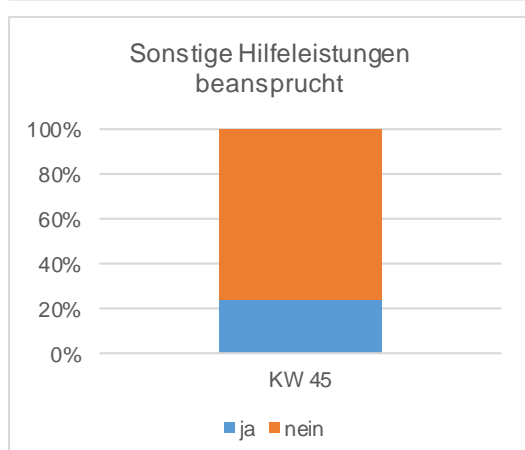
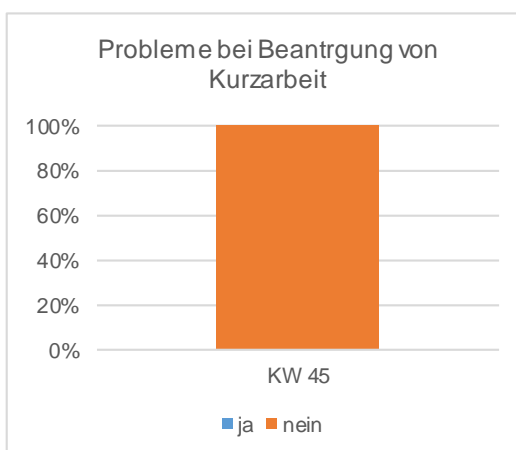
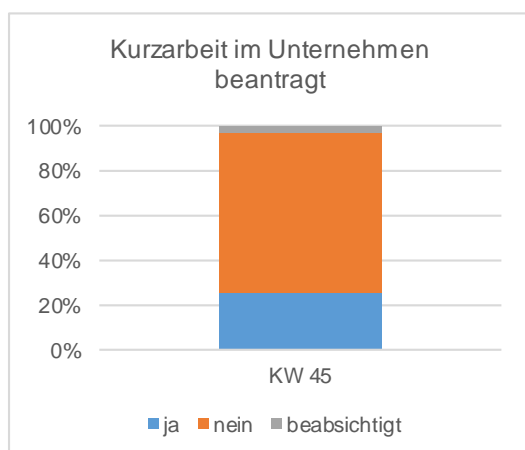
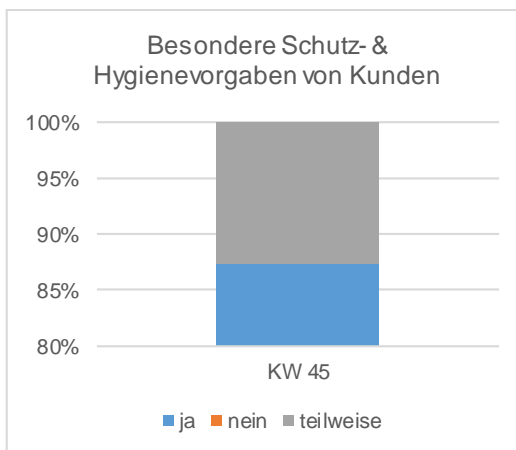
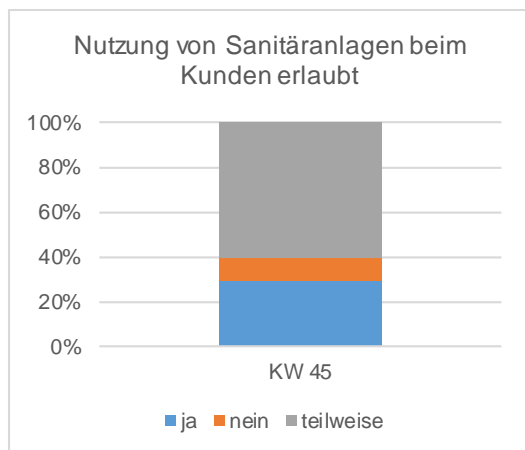
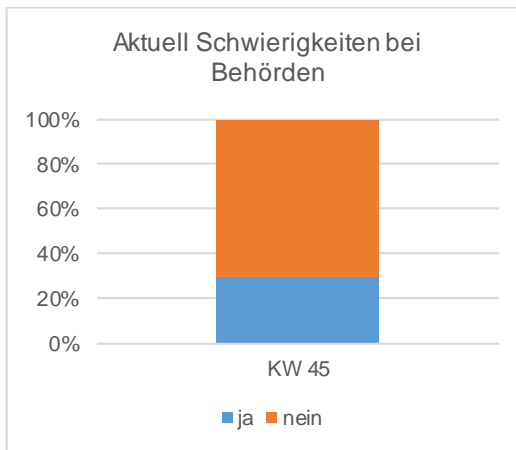
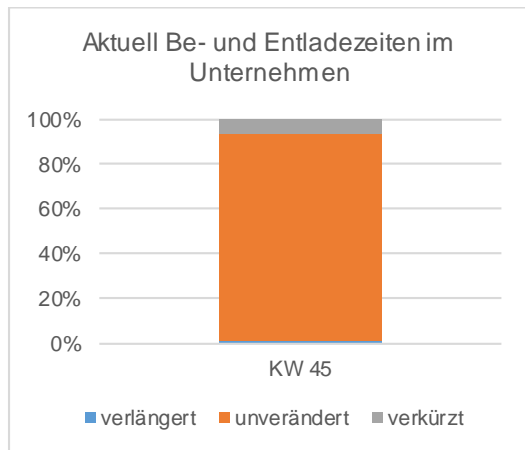
Themen von aktueller Bedeutung

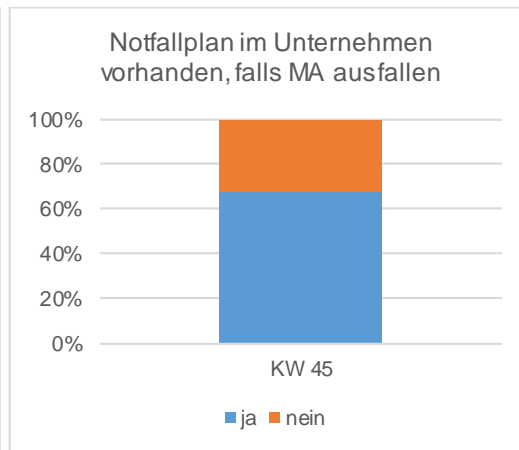
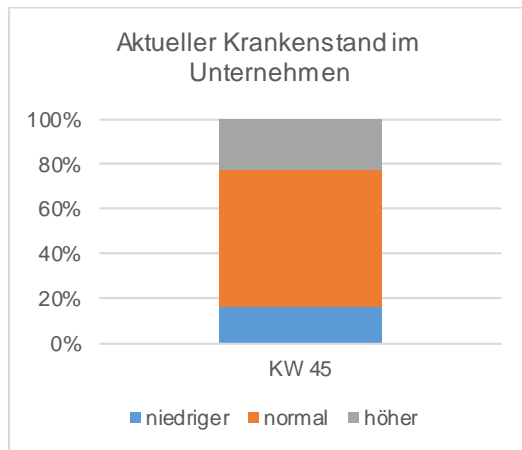
⁸ Siehe hierzu und im Folgenden DEKRA Automobil GmbH: Raststätten: eingeschränkte Versorgung für Lkw-Fahrer, Pressebeitrag vom 02.11.2020, Stuttgart.

tohöfe mit Betriebskantinen gleichgestellt, wodurch eine Verpflegung von Übernachtungsgästen in einem Gastraum erlaubt wird. Betroffene Gastronomiestätten dürfen somit für übernachtende Berufskraftfahrer geöffnet haben. Die sanitären Anlagen bleiben weiterhin uneingeschränkt zugänglich.







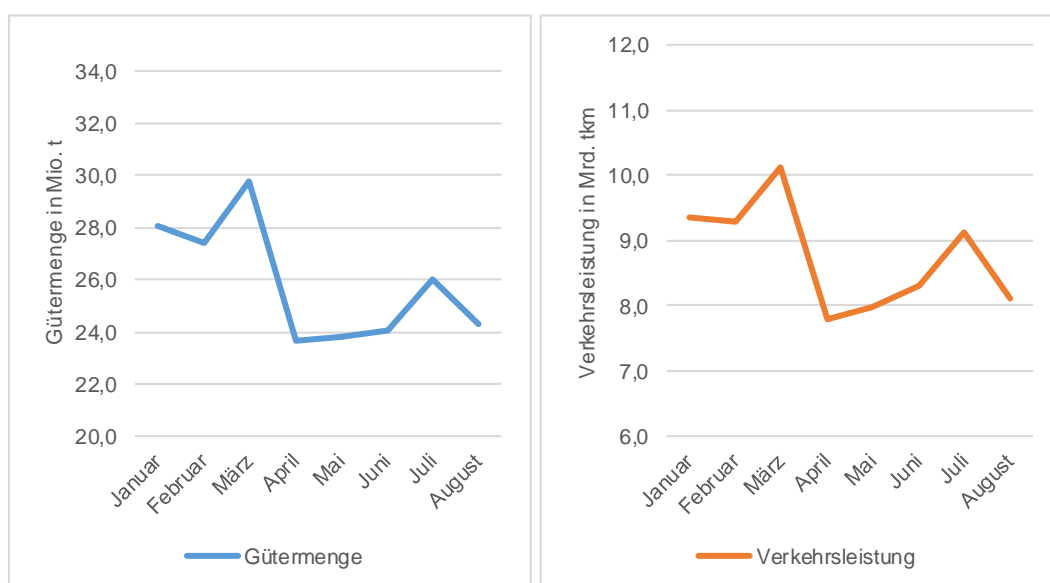


3 Schienengüterverkehr

Für den Schienengüterverkehr in Deutschland liegen zwischenzeitlich statistische Daten bis einschließlich August 2020 vor.⁹ 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 bis Juli 2020 anhielt. Im August 2020 wiederum kam es wieder zu einem erheblichen Einbruch. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes reduzierte sich die Beförderungsmenge im August 2020 im Vergleich zum Vormonat um rund 6,5 Prozent; die Verkehrsleistung sank um rund 11,0 Prozent. Im Zeitraum von Januar bis August 2020 lag die Verkehrsleistung damit nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes um rund 8,7 Prozent und die Beförderungsmenge um rund 10,2 Prozent unter dem jeweiligen Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums.

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 August 2020



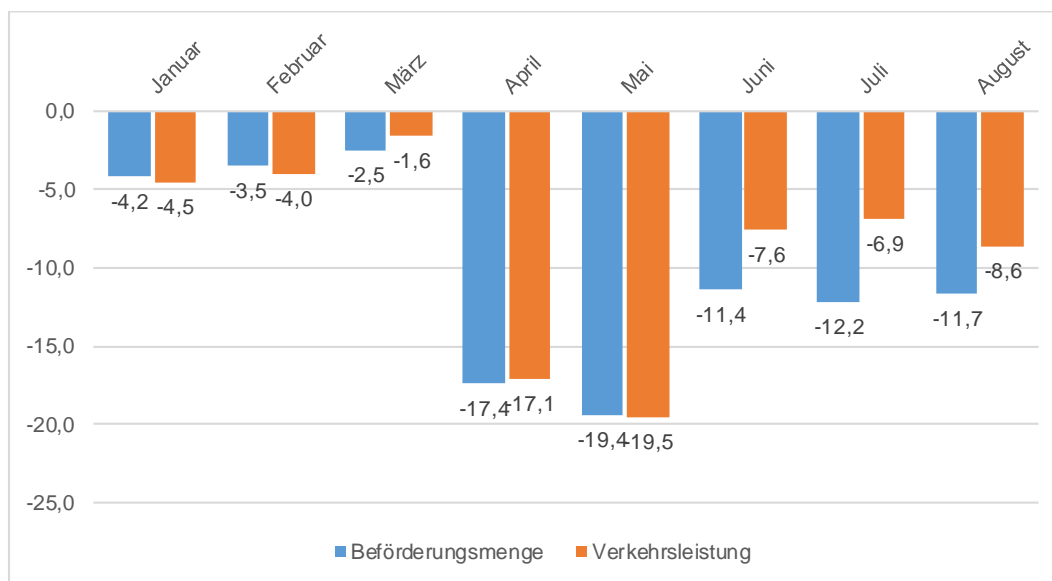
Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS Datenbank). Eigene Darstellung

Abbildung 3.2 stellt die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in den Monaten von Januar bis August 2020 im Vergleich zu den jeweiligen Vorjahresmonaten dar. Danach verzeichnete der Schienengüterverkehr in jedem der ersten acht Monate dieses Jahres Mengen- und Leistungsrückgänge im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat. Besonders hoch fielen sie im April und Mai 2020 aus. Im August 2020 lag die Beförderungsmenge nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamts rund 11,7 Prozent unter dem

⁹Bei 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).

Wert vom August 2019, die Verkehrsleistung blieb um rund 8,6 Prozent hinter dem Vergleichswert des Vorjahres zurück.

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



Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS Datenbank). Eigene Darstellung

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen setzte sich die Erholung der Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen in der jüngeren Vergangenheit zwar fort, dennoch blieb sie weiter hinter dem Niveau der Vorpandemiezeit zurück. Eine nachhaltige Verbesserung der Auftrags-, Ertrags- und Liquiditätssituation zeichnet sich auf Grundlage der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen bislang nicht ab. Im Allgemeinen wird die Gefahr von Insolvenzen in der Branche 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. Allerdings rechnen befragte Unternehmen mit Blick auf die Entwicklung der Infektionszahlen und die jüngst ergriffenen Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2 in den kommenden Wochen mit großen Herausforderungen. Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung und deren Auswirkungen auf das eigene Unternehmen seien mit hohen Unsicherheiten behaftet. Aktuell im Fokus stehen u.a. Aspekte des Gesundheitsschutzes und der Personal- und Einsatzplanung. Diese beziehen sich beispielsweise auf mögliche negative Auswirkungen auf den eigenen Betrieb im Falle steigender Krankenstände, die

Aktuelle Lagebeschreibung

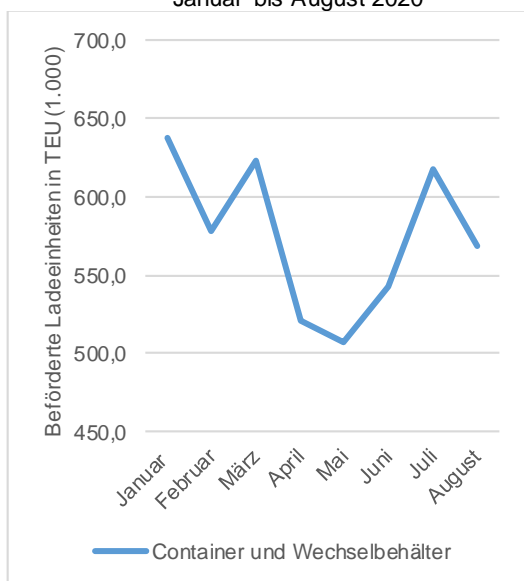
Verfügbarkeit von Übernachtungsmöglichkeiten für Lokomotivführer und die Umsetzung und Einhaltung von Maßnahmen zum Gesundheitsschutz sowie von unterschiedlichen Vorschriften und Regelungen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2 in den einzelnen Nachbarländern.

4 Kombiniertes Verkehr

Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes erreichte die Beförderungsmenge an Containern und Wechselbehältern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im August 2020 rund 0,57 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit); sie lag damit rund 8,1 Prozent unter dem Wert vom Juli 2020 (siehe Abbildung 4.1).¹⁰ Im Vergleich zum August 2019 sank das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern um rund 5,7 Prozent. Im Zeitraum von Januar bis August 2020 reduzierte sich das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um insgesamt rund 4,4 Prozent. Die Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr beförderten Sattelanhänger verzeichnete im August 2020 nach einer Erholungsphase in den Monaten Mai, Juni und Juli einen saisonalen Rückgang. Sie sank im Vergleich zum Vormonat um rund 25,2 Prozent (siehe Abbildung 4.2), im Vergleich zum Vorjahresmonat allerdings nur um rund 2,9 Prozent. Insgesamt lag das Beförderungsaufkommen an Sattelanhängern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Zeitraum von Januar bis August 2020 nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes um rund 5,5 Prozent unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Der begleitete Kombinierte Verkehr verzeichnete im August 2020 im Vergleich zum Vormonat einen Rückgang von knapp 60 Prozent, im Vergleich zum Vorjahresmonat von knapp 64 Prozent.

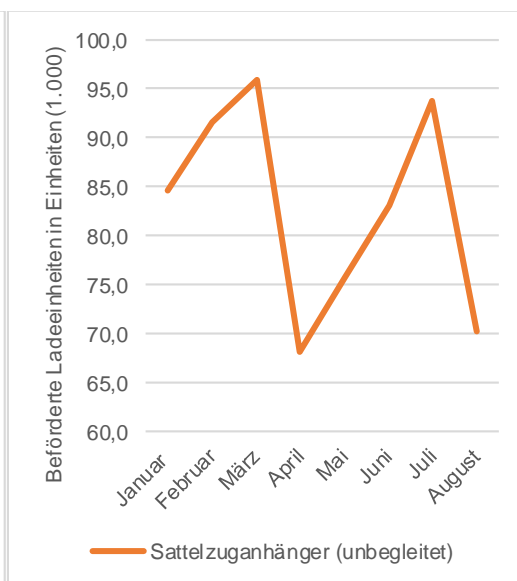
Container und Wechselbehälter

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



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

Abbildung 4.2: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Sattelanhänger in Deutschland im Zeitraum von Januar bis August 2020



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

¹⁰ 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).

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.^{11,12,13} Örtlich kann es weiterhin von den Regelöffnungszeiten abweichende Sonderöffnungszeiten geben. Die in den KV-Terminals umgesetzten Schutz- und Hygienekonzepte bestehen nach Informationen des Bundesamtes weiterhin fort und werden entsprechend eingehalten.

Aktuelle Lagebeschreibung

¹¹ 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 03.11.2020.

¹² 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 03.11.2020.

¹³ Siehe Hupac Intermodal SA (2020): <http://webapps.hupac.ch/hupac/orari.nsf/Se-archTerminalPage>, zuletzt abgerufen am 03.11.2020.

5 Binnenschifffahrt

In der Binnenschifffahrt wird die Transportnachfrage in einigen Segmenten (Containerverkehre, Fahrzeugkraftstoffe, landwirtschaftliche Erzeugnisse, Sekundärstoffe sowie Baustoffe) von den meisten Gesprächspartnern als saisonüblich eingeschätzt. Die wieder anziehende Industrieproduktion habe zu einer steigenden Transportnachfrage in der Binnenschifffahrt geführt. Dennoch bleibe das Transportaufkommen insgesamt deutlich hinter dem Vorkrisenniveau zurück.¹⁴

Entwicklung der
Beförderungsmenge

Die Transportnachfrage in der Trockengüterschifffahrt wird von den meisten befragten Binnenschiffsunternehmen weiterhin als angespannt bezeichnet. Die recht stabile Auftragslage bei Sekundärrohstoffen und Baustoffen könne die geminderte Nachfrage aus den Segmenten Automotive und Stahl nicht kompensieren. Der Transportnachfrage für landwirtschaftliche Erzeugnisse (insbesondere Getreide) wird von den meisten befragten Binnenschiffsunternehmen als saisonüblich eingeschätzt. In den kommenden Wochen rechnen Marktteilnehmer angesichts eines erwarteten Preisanstiegs am Weltmarkt mit einer zunehmenden Transportnachfrage für Weizen in Richtung der großen Seehäfen. Vereinzelt wurde berichtet, dass die Ausbreitung der afrikanischen Schweinepest in Brandenburg negative Auswirkungen auf die heimische Schweineproduktion habe. Perspektivisch könne sich dies negativ auf die Beförderungsnachfrage für Futtermittel auswirken. Unternehmen mit Schwerpunkt im Wasserbau bemängeln, dass es sich bei aktuellen Ausschreibungen fast ausschließlich um kleine Bauabschnitte handele, die innerhalb von ein paar Wochen oder Monaten erledigt werden könnten. Ausschreibungen von größeren Projekten, die mehrere Jahre in Anspruch nähmen und den Unternehmen mehr Planungssicherheit böten, würden derzeit nicht mehr ausgeschrieben.

Trockengüterschifffahrt

Die meisten befragten Unternehmen in der Tankschifffahrt sprachen zuletzt von einer saisonüblichen Transportnachfrage für Fahrzeugkraftstoffe (Diesel, Benzin, Bio-Diesel). Begründet wurde dies ebenfalls mit der anziehenden Industrieproduktion in den letzten Monaten. Die Transportnachfrage für Kerosin sei hingegen weiter gering. Einige Unternehmen erhoffen für das 4. Quartal 2020 eine stärkere Nachfrage nach Heizöl, da im kommenden Jahr die Mehrwertsteuer wieder ansteige und zusätzlich eine CO₂-Steuer erhoben werde. Erfahrungsgemäß füllten auch die Landwirte ihre Vorräte an Heizöl und Diesel nach Beendigung der Ernteabfuhr wieder auf.

Tankschifffahrt

¹⁴ Nach Informationen des Statistischen Bundesamtes legte das Bruttoinlandsprodukt im 3. Quartal 2020 um 8,2 % (preis-, saison- und kalenderbereinigt) gegenüber dem Vorquartal zu. Im Vergleich zum Vorjahresquartal fiel es jedoch saison- und kalenderbereinigt um 4,3 % niedriger aus. Als Gründe für das Wachstum wurden erhöhte private Konsumausgaben, mehr Investitionen in Ausrüstungen und stark gestiegene Exporte angegeben. Siehe hierzu Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes vom 30. Oktober 2020. Aufzurufen unter: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/10/PD20_432_811.html.

Unternehmen aus der Containerschifffahrt berichteten jüngst von einem Anstieg der Containerbeförderungen im Vergleich zu den Vormonaten. Allerdings sei das Vorkrisenniveau noch nicht wieder erreicht worden. Aktuell wird von einer weit über das übliche Niveau hinausgehenden Transportnachfrage für Rohholzwaren, z.B. Fichtenstämme, in Containern zu den ARA-Häfen berichtet, durch die Rückgänge in anderen Segmenten (Automotive, Maschinen- und Anlagenbau) teilweise kompensiert werden könnten. Als mögliche Gründe werden die langanhaltende Trockenheit sowie die durch den Borkenkäfer verursachten Waldschäden angegeben, die zu einer „Zwangsabholzung“ in Deutschland geführt hätten.

Containerschifffahrt

Nach Angaben von Marktteilnehmern bestehe in der Binnenschifffahrt weiterhin ein großer Überhang an Schiffsraum. Dieser spiegele sich in der Trockengüterschifffahrt in längeren Liegezeiten sowie Leerfahrten wider. Der hohe Preis- und Wettbewerbsdruck halte entsprechend an. So ließen sich beim Abschluss von Neuverträgen regelmäßig keine Preiserhöhungen durchsetzen, teilweise müssten Abschläge gegenüber ausgelaufenen Altverträgen akzeptiert werden. Mit Blick auf den Spotmarkt berichteten Marktteilnehmer von Frachtraten, die kaum ausreichend seien, um die Betriebskosten zu decken. Zwar verzeichneten die Gasölpreise jüngst einen neuerlichen Rückgang und trugen so zu einer gewissen Entlastung der Kostenseite bei. Dennoch falle es nach Auskunft von Befragten vielen Partikulierunternehmen angesichts der niedrigen Frachtraten zunehmend schwerer, ihren finanziellen Verpflichtungen nachzukommen oder anstehende Investitionen vorzunehmen. Insolvenzen seien daher weiterhin nicht auszuschließen.

Liquiditäts- und Ertragslage

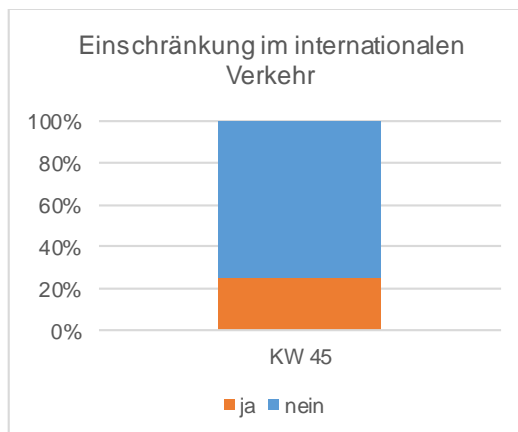
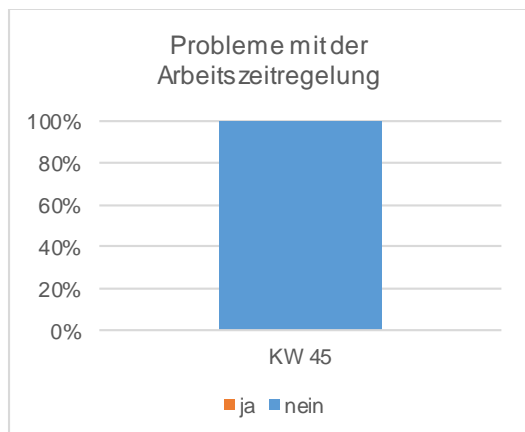
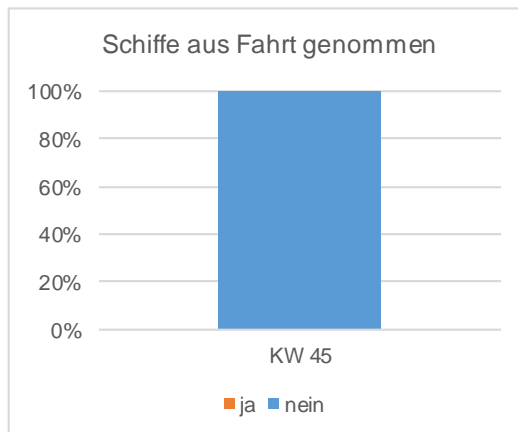
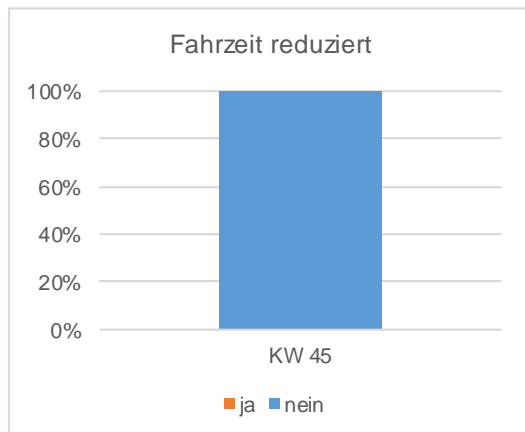
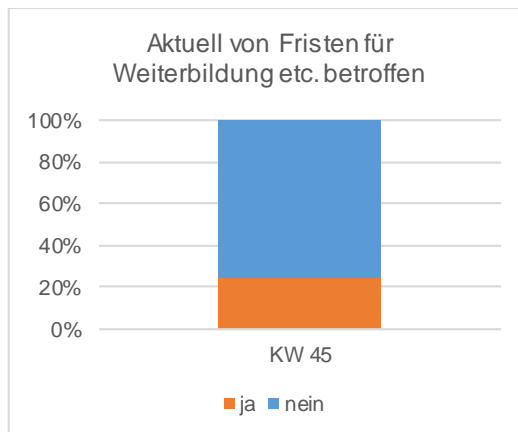
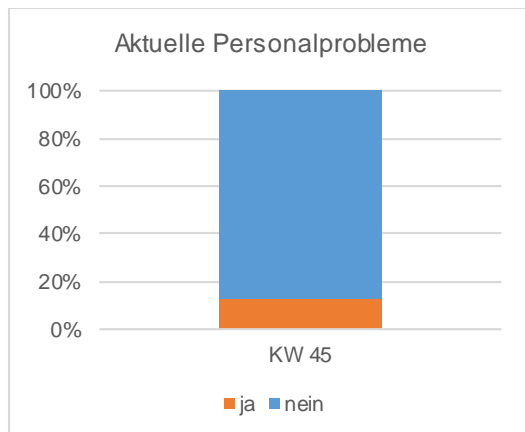
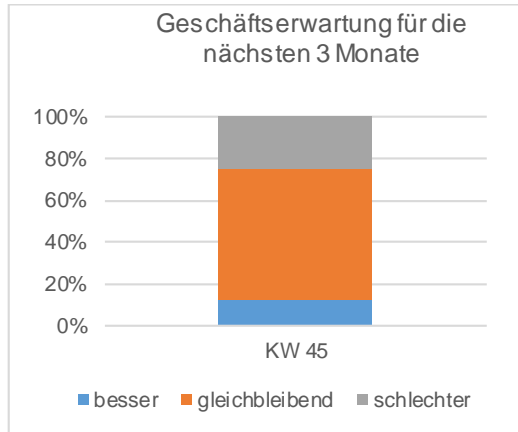
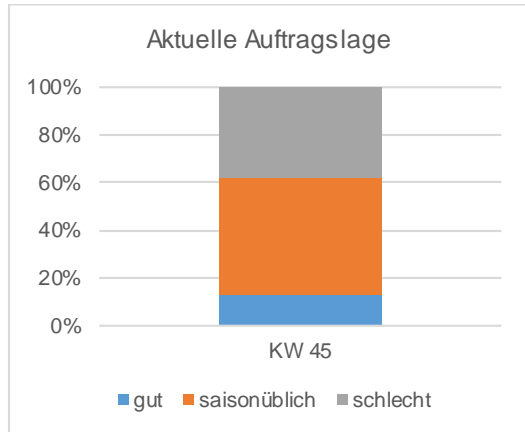
Angesichts der jüngsten Verschärfung der Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2 befürchten befragte Unternehmen zum einen eine abermalige deutliche Abschwächung der Transportnachfrage, zum anderen erhebliche Beeinträchtigungen im grenzüberschreitenden Verkehr. Gewerbeseitig wurde auf massive Probleme im internationalen Binnenschiffsgüterverkehr und Störungen in den Logistikketten verwiesen, falls die in der Muster-Quarantäneverordnung des Bundes aufgeführten Vorschriften auf Binnenschiffer Anwendung finden sollten.¹⁵ Kritisch wird insbesondere eine Regelung gesehen, nach der eine Ausnahme von der Quarantänepflicht bei Einreisen aus Risikogebieten für Beschäftigte im Waren- und Gütertransport lediglich für Aufenthalte bis zu 72 Stunden bei Einhaltung angemessener Schutz- und Hygienekonzepte bestehe. In der Praxis nehmen Gütertransporte von und zu den ARA-Häfen häufig länger als 3 Tage in Anspruch. Nach Angaben von Binnenschiffsunternehmen müssten insbesondere an den Seehafen-Terminals in Antwerpen und Rotterdam oft Wartezeiten von drei bis vier Tagen eingeplant werden.

Verschärfung der Corona-Maßnahmen

¹⁵ Siehe hierzu die neue Muster-Quarantäneverordnung der Bundesregierung. Abzurufen unter: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/musterquarantaeneverordnung-1798178>

Nach Unternehmensangaben befänden sich aufgrund der aktuellen Corona-Situation viele Büroangestellte im Home-Office und arbeiteten nur an bestimmten Tagen im Unternehmen vor Ort. Vermehrt würden Binnenschiffsunternehmen für Beschäftigte wieder Kurzarbeit beantragen. Für das nautische Personal könne sich die Beantragung dabei etwas komplizierter gestalten, falls dieses einen niederländischen oder luxemburgischen Arbeitsvertrag besäße. Einige Gesprächspartner kritisieren die unterschiedlichen Corona-Bestimmungen bei der Ein- und Ausreise. Dies erschwere die Einsatzplanung des Personals. Bezüglich der Verlängerung von Klasse-Attesten (Schiffsklassifizierungen) berichten einige Binnenschiffsunternehmen gegenüber dem Bundesamt von Personalproblemen seitens der WSV. Die Verlängerung von Zertifikaten (z.B. Gefahrgutbescheinigung) verlaufe aktuell nur sehr zögerlich. Des Weiteren würden zu wenige Prüfungstermine für das fahrende Personal angeboten.

Personalsituation



6 Seeverkehr

Kürzlich haben die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen ihre Umschlagsresultate für die ersten drei Quartale 2020 veröffentlicht. Danach vermeldete Rotterdam einen Rückgang des Seegüterumschlags im Vergleich zu den ersten drei Quartalen 2019 in Höhe von rund 8,8 Prozent auf rund 322,3 Mio. t (siehe auch Tabelle 6.1).¹⁶ Ursächlich waren vor allem Umschlagsrückgänge bei Kohle, Eisenerzen, Rohöl und Mineralölerzeugnissen. Insgesamt zeigte sich beim trockenen Massengut im Vergleichszeitraum ein Umschlagsrückgang von rund 18,6 Prozent. Ein Grund war die rückläufige Stahlproduktion, vor allem in Deutschland, in deren Folge der Umschlag von Eisenerz und Koksabfall abnahm. Bei Agrarmassengut zeigten sich aufgrund höherer Importe hingegen Umschlagssteigerungen. Der Umschlag flüssiger Massengüter sank in Rotterdam in den ersten drei Quartalen 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 10,4 Prozent, hauptsächlich aufgrund eines geringeren Verbrauchs von Rohöl in den Raffinerien, der auf die krisenbedingte geringe Nachfrage für raffinierte Produkte, insbesondere Benzin und Kerosin, zurückzuführen war. Leichtere Umschlagsrückgänge zeigten sich im Vergleichszeitraum bei chemischen Erzeugnissen angesichts geringerer Anlandungen von Basisrohstoffen. Der Containerumschlag in Rotterdam sank in den ersten drei Quartalen 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 4,7 Prozent auf knapp 10,7 Mio. TEU; gemessen in Tonnen nahm er lediglich um rund 2,1 Prozent ab. Begründet wurde der rückläufige Containerumschlag insbesondere mit rückläufigen Importen aus Asien. Im Vergleich zum Vorquartal verbuchten viele Segmente im 3. Quartal 2020 deutliche Umschlagssteigerungen. Nach Angaben des Hafens Rotterdam kehrten die Umschlagszahlen von Agrarmassengut, Eisenerz und Schrott, Biomasse sowie RoRo-Verkehren am Ende des 3. Quartals 2020 zu ihrem Vorkrisenniveau zurück. Die RoRo-Verkehre zählten in den ersten drei Quartalen angesichts rückläufiger Personen- und Frachtverkehre von und nach Großbritannien zu den am stärksten von der Corona-Krise betroffenen Segmenten.

Seegüterumschlag
- Rotterdam

Tabelle 6.1: Seegüterumschlag in Rotterdam und Antwerpen in den ersten drei Quartalen 2020 nach Umschlagsbereichen, Veränderungsrate im Vergleich zum Vorjahreszeitraum

Umschlagsbereich	Einheit	Rotterdam		Antwerpen	
		Jan-Sept 2020	in %	Jan-Sept 2020	in %
Gesamt	(in Mio. t)	322,3	-8,8	171,1	-4,4
Empfang	(in Mio. t)	219,9	-10,6	85,2	-6,6
Versand	(in Mio. t)	102,5	-4,7	85,9	-2,1
Massengut	(in Mio. t)	188,4	-12,5	59,7	-7,3
Stückgut	(in Mio. t)	133,9	-3,1	111,4	-2,8
Container	(in Mio. TEU)	10,7	-4,7	8,9	-0,1

Quellen: Havenbedrijf Rotterdam N.V., Antwerp Port Authority.

¹⁶ Siehe hierzu und im Folgenden Havenbedrijf Rotterdam N.V.: Umschlagsmenge für die ersten drei Quartale 2020 8,8 % niedriger als 2019, Pressemitteilung vom 21. Oktober 2020.

Im Hafen Antwerpen sank der Seegüterumschlag in den ersten drei Quartalen 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 4,4 Prozent auf rund 171,1 Mio. t.¹⁷ Überproportionale Rückgänge wiesen u.a. die Umschläge von trockenen und flüssigen Massengütern sowie die RoRo-Verkehre auf. Der Umschlag trockener Massengüter sank im Vergleichszeitraum um rund 15,5 Prozent, der Umschlag flüssiger Massengüter um rund 5,7 Prozent. Der Containerumschlag, der nach deutlichen Rückgängen im Mai und Juni seit Juli 2020 wieder angezogen hat, sank im Vergleichszeitraum insgesamt nur um rund 0,1 Prozent auf knapp 8,9 Mio. TEU, gemessen in Tonnen um rund 1,0 Prozent. Die Anzahl der sogenannten „blank sailings“ ist nach Hafenangaben seit August 2020 rückläufig. Die Anzahl umgeschlagener Kraftfahrzeuge sank in den ersten drei Quartalen 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 33,8 Prozent auf rund 0,6 Mio. Einheiten.

- Antwerpen

Daten aus der amtlichen Seeverkehrsstatistik des Statistischen Bundesamtes liegen aktuell bis Juli 2020 vor. Danach wurden in den ersten sieben Monaten des Jahres 2020 in den deutschen Seehäfen mit insgesamt knapp 158,0 Mio. t rund 10,4 Prozent weniger Güter umgeschlagen als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Im Vergleich zum Vormonat stieg der Seegüterumschlag im Juli 2020 um rund 9,8 Prozent. Alle großen deutschen Seehäfen verzeichneten in den ersten sieben Monaten des laufenden Jahres im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum Umschlagsrückgänge. Mit einem Minus von rund 8,2 Mio. t bzw. 11,7 Prozent verbuchte Hamburg von allen Häfen mit Abstand den höchsten absoluten Rückgang. In Bremen und Bremerhaven sanken die Güterumschläge im Vergleichszeitraum um rund 25,0 Prozent bzw. 5,0 Prozent, kumuliert nahm dort das Umschlagsvolumen um über 3,3 Mio. t ab. Wie in Rotterdam und Antwerpen zeigten sich in den deutschen Seehäfen überproportionale Rückgänge beim Umschlag trockener Massengüter. Die Abnahmen beliefen sich im Zeitraum von Januar bis Juli 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum auf rund 15,6 Prozent; der Umschlag flüssiger Massengüter sank um rund 5,1 Prozent. Der Containerumschlag blieb mit rund 8,0 Mio. TEU um rund 10,7 Prozent hinter dem entsprechenden Vorjahresergebnis zurück. Alle Fahrtgebiete wiesen in den ersten sieben Monaten des laufenden Jahres im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum insgesamt rückläufige Umschlagsvolumina auf. Die Güterumschläge deutscher Häfen im innereuropäischen Seeverkehr nahmen im Vergleichszeitraum um rund 12,5 Prozent ab; im Verkehr mit Amerika sanken sie um rund 10,3 Prozent, mit Afrika um rund 9,1 Prozent, mit Asien um rund 7,3 Prozent. Belastet wurden die Asienverkehre insbesondere durch stark rückläufige Empfangsmengen aus China (-17,9 %); die Versandmengen nach China befanden sich hingegen nur leicht unter dem Vorjahresniveau (-2,2 %).

- Deutschland

¹⁷ Siehe hierzu und im Folgenden Antwerp Port Authority: Maritime cargo turnover, January – September 2020, unter: <https://www.portofantwerp.com/sites/portofantwerp/files/Kwartaalbericht%202020%20-%20Q1-3-20.pdf>, abgerufen am 02.11.2020.

Die Abnahme des Seegüterumschlags bedingte in Verbindung mit einem deutlichen Absinken der Frachtraten insbesondere im 2. Quartal 2020 einen starken Umsatzrückgang in der See- und Küstenschifffahrt. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes ging der Umsatz im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal um rund 19,5 Prozent zurück. Wie Tabelle 6.2 veranschaulicht, fiel der Umsatzrückgang in der See- und Küstenschifffahrt damit im 2. Quartal 2020 prozentual höher aus als in anderen Wirtschaftszweigen des Güterverkehrs. Angesichts der jüngeren Erholung der Nachfrage zeigte sich in Bezug auf die Zeitcharraten 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 Zeitcharraten für Containerschiffe, lag am 05.11.2020 mit 574 Punkten nochmals deutlich über dem Wert von Anfang Oktober 2020.¹⁸

Umsatzentwicklung

Tabelle 6.2: Umsatzentwicklung in ausgewählten Wirtschaftszweigen – Veränderung zum Vorjahresquartal in %

Wirtschaftszweige (WZ 2008)	2019				2020	
	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 1*	Q 2*
Güterbef. im Eisenbahnverkehr	5,5	3,5	3,3	-3,8	-0,9	-17,5
Güterbef. im Straßenverkehr, Umzugstransporte	5,3	2,8	4	-0,3	1,6	-7,9
Güterbef. in der See- und Küstenschifffahrt	13,9	8,2	4,4	-5,5	-5,8	-19,5
Güterbef. in der Binnenschifffahrt	-0,1	-8,9	-15,7	-20,2	-13,2	-9,1
Güterbef. in der Luftfahrt u. Raumtransport	-0,9	0,3	-4,6	-7,1	1,9	9,5

* Vorläufige Werte.

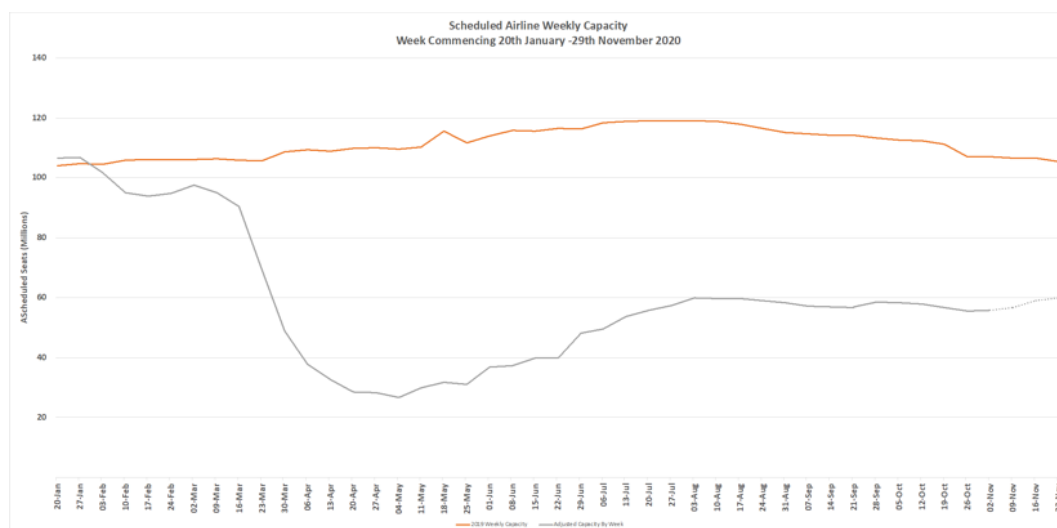
Quelle: Statistisches Bundesamt (Stand 02.11.2020).

¹⁸ Siehe hierzu Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V.: New ConTex, unter: <https://www.vhbs.de/index.php?id=28>.

7 Luftverkehr

Nach jüngsten Meldungen von OAG ist das Angebot an Sitzplätzen im Vergleich zu den letzten Wochen relativ stabil geblieben. Die Kapazität der Sitzplätze verharrt seit Wochen in der Nähe der 60 %-Marke im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Jedoch werden nun die Folgen der zweiten Covid-19-Welle sichtbar. Konkret bedeutet dies, dass auf dem europäischen Markt rund 12 % der wöchentlichen Kapazität, d.h. rund 1.000.000 Sitzplätze, weggefallen sind. Auf dem osteuropäischen fallen rund 130.000 Sitzplätze weg.¹⁹

Angebot an Sitzplätzen



Quelle: OAG.

Row Labels	20-Jan	19-Oct	26-Oct	02-Nov	% Change Week on Week	% Change V's 20th Jan
Asia : North East Asia	25,178,594	19,455,187	19,064,714	19,155,416	0.5%	-23.9%
North America	22,644,121	11,926,939	11,394,383	12,013,024	5.4%	-46.9%
Europe: Western Europe	18,606,424	8,503,754	7,954,992	6,957,369	-12.5%	-62.6%
Asia : South East Asia	10,866,623	4,065,882	4,297,549	4,210,355	-2.0%	-61.3%
Asia : South Asia	5,160,958	2,687,751	2,981,320	2,724,700	-8.6%	-47.2%
Middle East	4,930,030	1,883,931	1,902,046	1,997,963	5.0%	-59.5%
Europe: Eastern/Central Europe	3,701,241	2,192,353	1,967,036	1,832,168	-6.9%	-50.5%
Latin America : Lower South America	4,033,676	1,510,899	1,525,724	1,763,872	15.6%	-56.3%
Latin America : Central America	2,444,383	1,240,740	1,254,551	1,416,578	12.9%	-42.0%
Southwest Pacific	2,835,574	822,110	847,341	863,399	1.9%	-69.6%

Quelle: OAG.

Betrachtet man den europäischen Markt, so ging die Anzahl der Flüge u.a. in Italien um 60,9 % (Vormonat -60,5 %), in Spanien um 64,2 % (Vormonat -64,7 %), in Deutschland um 72,2 % (Vormonat -67,8 %) und in Frankreich um 61,1 % (Vormonat -58,1 %) zurück. Insgesamt lässt sich sagen, dass sich das Angebot wiederholt auf einem niedrigeren Niveau als im Vormonat bewegt. Dieser Trend könnte sich fortzusetzen.²⁰

Angebot an Linienflügen

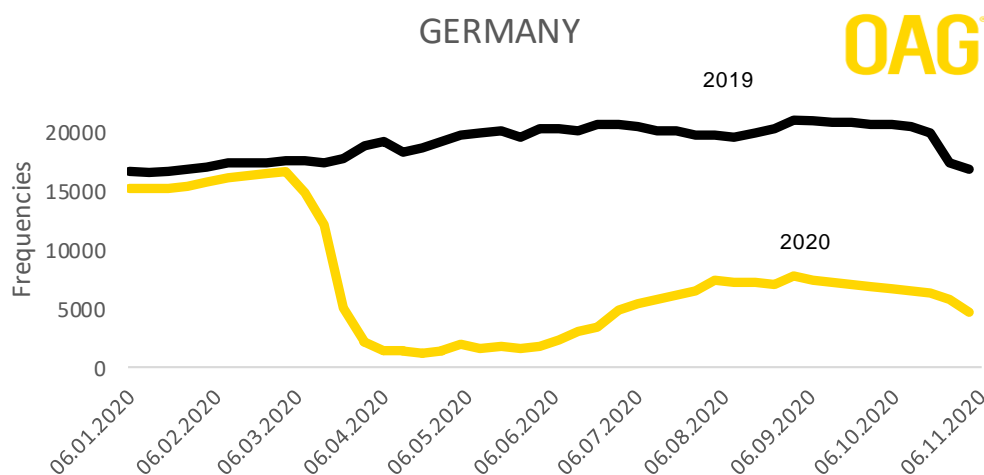
¹⁹ Siehe oag.com vom 02.11.2020: UK Aviation's Three Wise Men Come To The Rescue, abgerufen am 03.11.2020.

²⁰ Siehe OAG vom 03.11.2020, Global Scheduled Flight Change year-over-year, abgerufen am 03.11.2020.

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	-9.0%	-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.

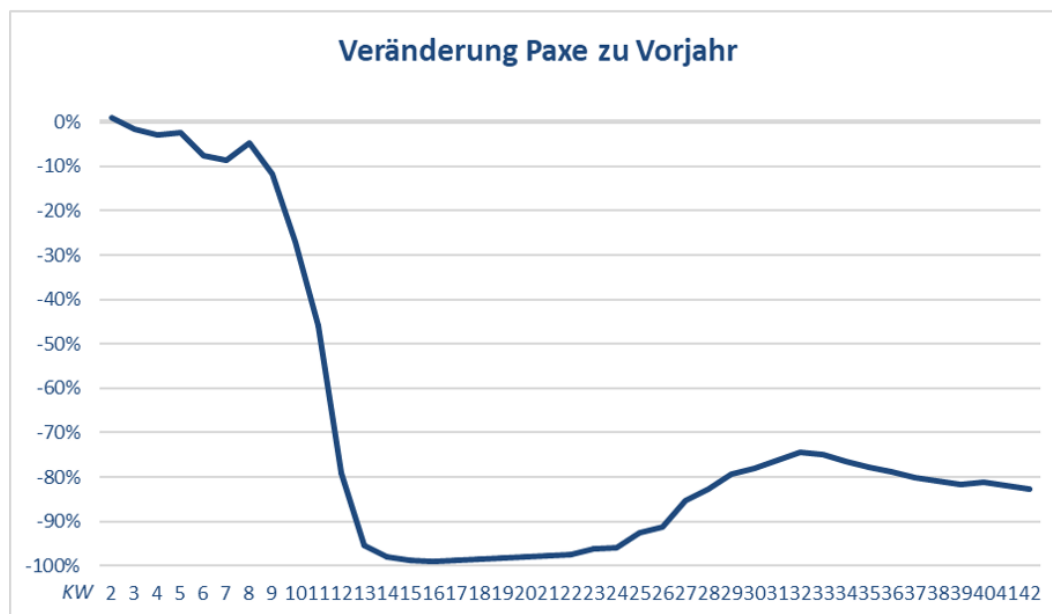
Nachstehendes Schaubild von OAG spiegelt die Entwicklung des Linienangebots in Deutschland seit Jahresbeginn bis Anfang November wider.



Quelle: OAG.

Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst nachstehendes Schaubild über die Entwicklung des Passagierverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 42. Kalenderwoche 2020.

ADV - Flughäfen in Deutschland



Quelle: Flughafenverband ADV.

Die Krise in der Luftfahrt hält weiterhin an. Die Pandemie belastet die Luftfahrtunternehmen weiterhin schwer. So vermeldet die Lufthansa für das dritte Quartal 2020 einen Verlust von -1.262 Mio. Euro (Vorjahr: +1.297 Mio. Euro). Für die ersten drei Quartale des Jahres 2020 beträgt der Verlust kumuliert -4.161 Mio. Euro (Vorjahr: +1.715 Mio. Euro). Lufthansa rechnet derzeit damit, dass die niedrige Nachfrage auch im 4. Quartal des Jahres anhalten wird und plant aktuell nur 25 % der Vorjahreskapazitäten anzubieten.²¹

Lufthansa

Auch die viertgrößte deutsche Fluggesellschaft, Sundair, gerät durch die Corona-Krise in Turbulenzen. So begibt sich die Fluggesellschaft in ein Schutzschirmverfahren und plant die Sanierung in Eigenverantwortung bei weiter laufendem Flugbetrieb. Derzeit fliegt Sundair mit zwei Airbus A 319 und fünf A 320 Urlaubsdestinationen ab sechs deutschen Flughäfen an. Basen befinden sich in Kassel, Berlin, Dresden und Bremen.²²

Sundair

Neben den Luftfahrtunternehmen sind auch die Flughäfen von der Krise betroffen. So hat der Flughafen Düsseldorf angekündigt, ab dem 03. November keine Flüge mehr über das Terminal B abzufertigen. Das Passagieraufkommen bewege sich dort derzeit auf rund einem Fünftel des für diese Jahreszeit üblichen Volumens. In den kommenden Wochen rechnet der größte Airport Nordrhein-Westfalens mit insgesamt 100 bis 150 Starts und Landungen pro Tag. An normalen Tagen außerhalb der Pandemie wären es täglich rund 600 Flugbewegungen. Die Terminals A und C sollen vorerst geöffnet bleiben, um den verbliebenen Luftverkehr abfertigen zu können. Möglich wäre aber auch, dass das

Flughafen Düsseldorf

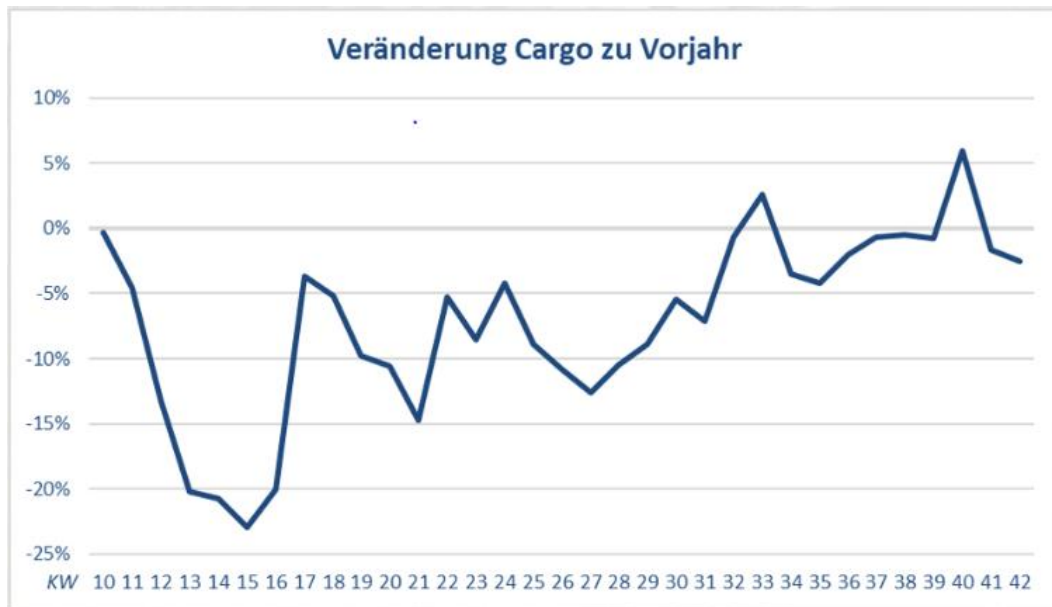
²¹ Siehe Pressemitteilung Lufthansa vom 20.10.2020, Lufthansa Group berichtet vorläufige Ergebnisse für das dritte Quartal – Kostensenkungen verringern operativen Verlust im Vergleich zum Vorquartal, abgerufen am 02.11.2020.

²² Siehe airlines.de vom 30.10.2020, Sundair begibt sich in ein Schutzschirmverfahren, abgerufen am 02.11.2020.

Terminal C kurzfristig wieder schließt. Es war auch im Frühjahr während der ersten Corona-Welle vorübergehend außer Betrieb genommen worden.²³

Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst untenstehendes Schaubild über die Entwicklung des Frachtverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 42. Kalenderwoche 2020.

ADV - Luftfracht in
Deutschland

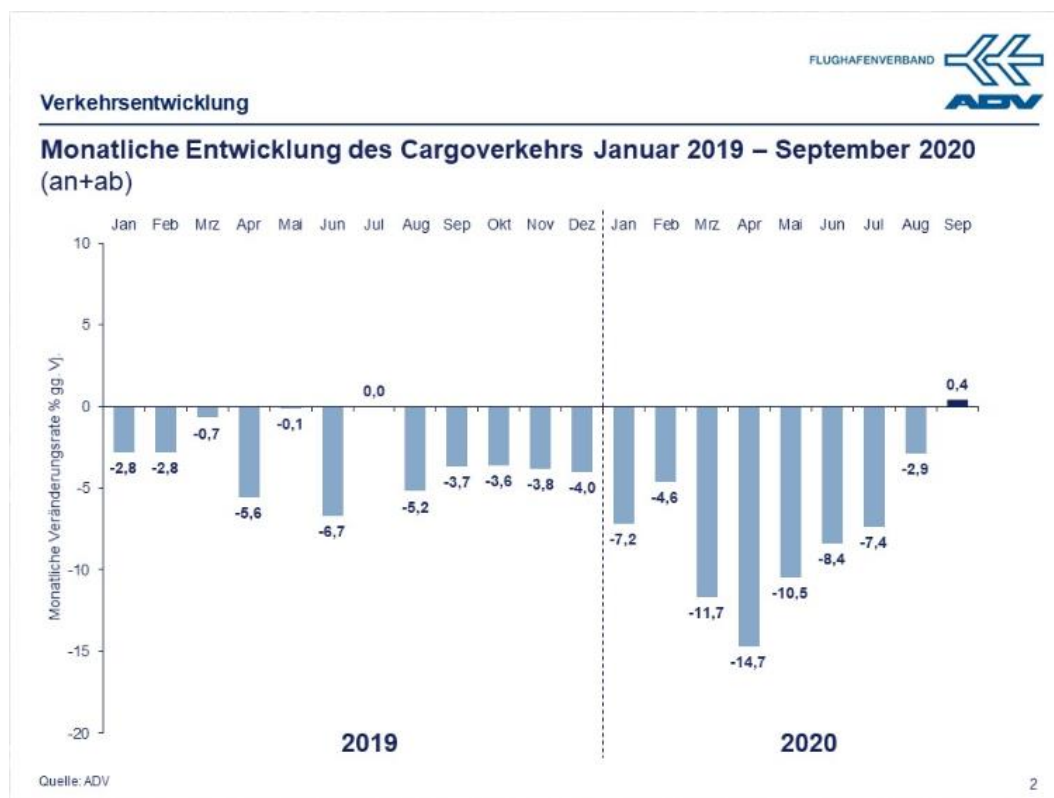


Quelle: Flughafenverband ADV.

In der KW 42 kommt es im Vergleich zur gleichen KW des Vorjahres zu einem Rückgang von 2,5 %.²⁴

²³ Siehe inside-digital.de vom 31.10.2020, Luftverkehr in der Krise: Coronavirus schlägt erbarmungslos zurück, abgerufen am 03.11.2020.

²⁴ Siehe adv.aero, Wöchentliche Verkehrszahlen, abgerufen am 02.11.2020.



Quelle: Flughafenverband ADV.

Im September stieg das Cargo-Aufkommen an den deutschen Flughäfen um +0,4 % (Aus- und Einladung: an+ab). Der seit über zwei Jahren anhaltende Rückgang im Cargo-Aufkommen wurde im September 2020 erstmals gestoppt. Zurückzuführen ist dies auf eine hohe Importnachfrage und die positive Entwicklung der Ausladungen. Dennoch fällt im Jahresverlauf die Cargo-Tonnage um -7,6 % (an+ab) auf 3.290.036 t. Die Ausladungen fallen um -6,4 %, die Einladungen um -8,7 %. Die vorsichtigen positiven wirtschaftlichen Impulse im Spätsommer spiegeln sich sofort in der Cargo-Nachfrage wider.²⁵

Am Flughafen Frankfurt ging der Air Cargo Verkehr von Januar bis September 2020 um 12,7 % auf ein Aufkommen von rund 1,4 Mio. Tonnen zurück. Die Luftfracht war um 11,9 % rückläufig und erreichte ein Volumen von rund 1,35 Mio. Tonnen, wohingegen die anteilmäßig kleinere Luftpost aufgrund des Wegfalls der Beiladepkapazitäten deutlich überproportionale Rückgänge von - 31,7 % verzeichnen musste und auf eine Tonnage von rund 43.000 zurückfiel.²⁶

Flughafen Frankfurt

Der Flughafen Leipzig/ Halle verzeichnete im September mit einem Plus von 18,6 Prozent die stärksten Zuwächse beim Luftfrachtaufkommen seit acht Jahren. Insgesamt wurden rund 120.758 Tonnen umgeschlagen. In den ersten neun Monaten des Jahres stieg der

Flughafen Leipzig/
Halle

²⁵ Siehe adv.aero, Aktuelle Verkehrszahlen, abgerufen am 02.11.2020.

²⁶ Flughafen Frankfurt Monatsbericht September 2020, abgerufen am 23.10.2020.

Luftfrachtumschlag um 8,1 Prozent auf rund 986.389 t. Damit setzt sich das deutliche Wachstum an Europas fünftgrößtem Cargo-Airport auch in der Corona-Pandemie weiter fort. Getragen wird die Entwicklung sowohl vom Linienfracht- als auch vom Frachtcharterverkehr.²⁷

²⁷ Mitteldeutsche Flughäfen, Leipzig/Halle Airport (LEJ): Frachtaufkommen an Europas fünftgrößtem Cargo-Airport wächst erneut zweistellig, abgerufen am 23.10.2020.

8 Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG)²⁸

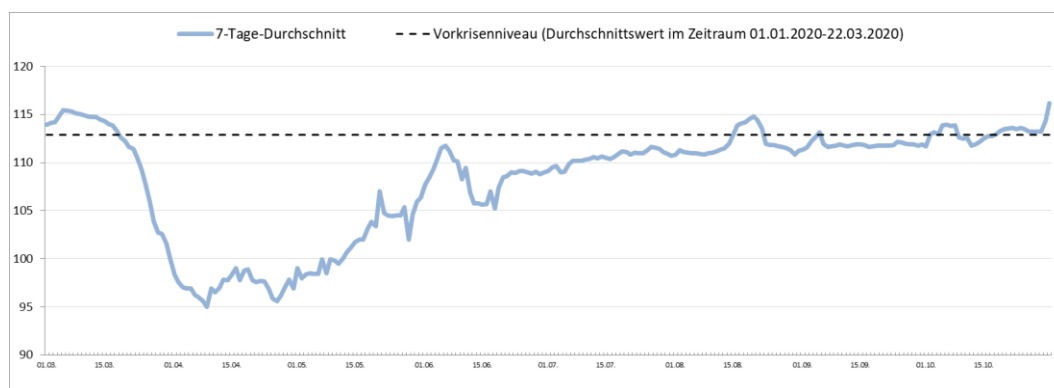
Wocheninformation KW 44 – 05.11.2020

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 wurden ungewöhnlich starke Rückgänge verzeichnet, die auf deutliche Effekte der Corona-Krise auf den Lkw-Verkehr hindeuten. Diese Effekte fielen an Werktagen in der Regel stärker aus als an Sonn- und Feiertagen. Dies konnte mit den Lockerungen der Fahrverbote an Sonn- und Feiertagen begründet werden. Durch die Aufhebung der Lockerungen zum 31.08.2020 sind diese Unterschiede weniger ausgeprägt.

Langfristige Entwicklung im Jahr 2020 (bereinigte Werte)

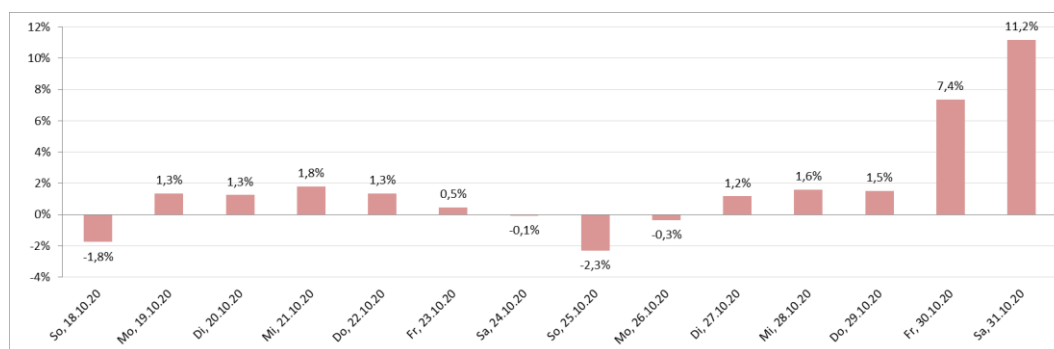
Die folgende Abbildung zeigt den 7-Tage-Durchschnitt des Indexwerts (Basisjahr 2015 = 100) sowie zum Vergleich das Vorkrisenniveau (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020). Der 7-Tage-Durchschnitt des täglichen Lkw-Maut-Fahrleistungsindex liegt am aktuellen Rand über dem Vorkrisenniveau. Die vergleichsweise starke Abweichung vom Vorkrisenniveau ist vermutlich durch die Feiertage und die Sonderregelung für den Reformationstag und Allerheiligen in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen, die im Bereinigungsverfahren keine Berücksichtigung findet, beeinflusst. In den zurückliegenden Wochen sind beim 7-Tage-Durchschnitt lediglich geringfügige Bewegungen zu beobachten.



²⁸ Originalwerte durch BAG. Bereinigungsverfahren durch Deutsche Bundesbank. Veröffentlichung durch StBA.

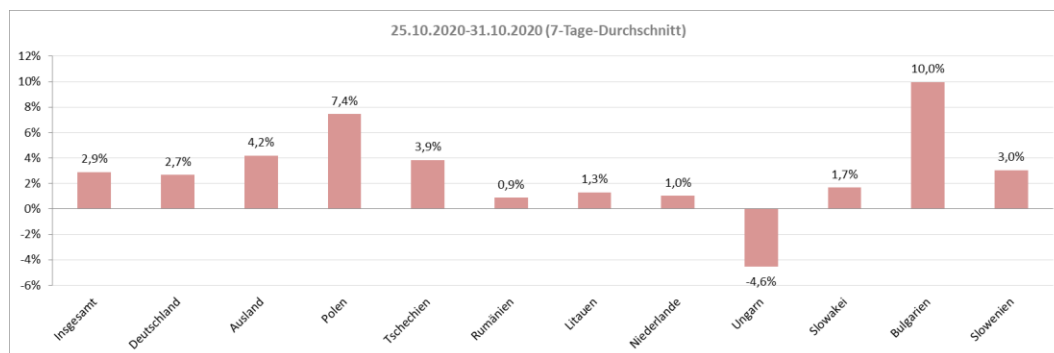
Kurzfristige Entwicklung (bereinigte Werte)

In der Abbildung sind die Veränderungen am aktuellen Rand gegenüber dem Vorkrisenniveau (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020) dargestellt. An fünf der letzten sieben Tagen lag der Indexwert 1,2 % bis 11,2 % über dem Vorkrisenniveau. An den anderen zwei Tagen sind Rückgänge zwischen 0,3 % und 2,3 % zu beobachten. Im Durchschnitt liegt der Indexwert an den letzten sieben betrachteten Tagen etwas über dem Vorkrisenniveau (2,9 %).



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. Im aktuellen Betrachtungszeitraum (25.10.-31.10.2020) weist der Index für deutsche Lkw einen Anstieg in Höhe von 2,7 % auf, während der Index für ausländische Lkw mit 4,2 % 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

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

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

- Bei der Interpretation des bereinigten LMF-Index ist zu berücksichtigen, dass durch Wochenenden, Feiertage, Ferien usw. verursachte Effekte herausgerechnet werden. Damit sind die Niveauunterschiede der Fahrleistungen an einzelnen 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 Kurzarbeit²⁹ im Bereich Verkehr und Lagerei. Nach dem sprunghaften Anstieg im März und April 2020 im Vergleich zum jeweiligen Vormonat nahmen sowohl die Anzahl der eingegangenen Anzeigen als auch die Anzahl der von diesen Anzeigen betroffenen Personen in den Folgemonaten deutlich ab. Nach vorläufigen Angaben der Bundesagentur für Arbeit setzte sich diese Entwicklungstendenz im Oktober 2020 in Bezug auf die Anzahl der eingegangenen Anzeigen fort, bezogen auf die Anzahl der hiervon betroffenen Personen hingegen nicht (siehe Tabelle 9.1). Die Anzahl der eingegangenen Anzeigen belief sich im Wirtschaftsabschnitt „Verkehr und Lagerei“ im Oktober 2020 auf 269, die Anzahl der hiervon betroffenen Personen auf 3.646. Im September 2020 hatte die Anzahl der eingegangenen Anzeigen 308, die Anzahl betroffener Personen 3.459 betragen. Die höchste Anzahl der Anzeigen stammte im September 2020 mit 159 wie in den Vormonaten aus der Wirtschaftsabteilung „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“, die höchste Anzahl neuer Betroffener mit 2.149 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 Februar bis Oktober 2020

	Feb. 2020	März 2020	April 2020	Mai 2020	Juni 2020	Juli 2020	Aug. 2020	Sept. 2020	Okt. 2020 ¹
Anzahl eingegang. Anzeigen	70	7.050	26.279	3.256	1.242	633	378	308	269
Personenzahl in den Anzeigen	1.391	182.794	455.326	56.084	20.054	9.622	5.153	3.459	3.646

¹ Vorläufige Daten.

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Datenstand 26. Oktober 2020).

²⁹ 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 Oktober 2020 (vorläufige Daten)

Wirtschaftsabteilungen WZ 2008	geprüfte Anzeigen über Kurzarbeit			in den Anzeigen genannte Personenzahl		
	Insgesamt	davon	Transfer-Kug (§ 111 SGB III)	Insgesamt	davon	Transfer-Kug (§ 111 SGB III)
		konjunkturelles Kug (§ 96 SGB III)			konjunkturelles Kug (§ 96 SGB III)	
49 Landverkehr u. Transp. i. Rohrfernleitungen	159	159	-	1.237	1.237	-
50 Schifffahrt	8	8	-	64	64	-
51 Luftfahrt	3	3	-	125	125	-
52 Lagerei u. Erbr. v. sonst. DL f. d. Verkehr	*	84	*	*	2.149	*
53 Post-, Kurier- und Expressdienste	15	15	-	71	71	-

*) 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 26. Oktober 2020).

Die Anzahl der Kurzarbeiter und kurzarbeitenden Betriebe im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ können für den Zeitraum von März bis Juli 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 Juli 2020 auf insgesamt 17.950. Dies waren weniger Unternehmen als in den Vormonaten, jedoch immer noch mehr als im März 2020 mit 13.791 Unternehmen. Die Anzahl der Kurzarbeiter im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ lag im Juli 2020 nach aktuellen Hochrechnungen der Bundesagentur für Arbeit bei insgesamt 211.095. Im Vergleich zum Juni 2020 entsprach dies einem Rückgang um rund 17,9 Prozent, im Vergleich zum März 2020 einer Zunahme um rund 57,2 Prozent.

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

	Juli 2020 (HR4)	Juni 2020 (HR3)	Mai 2020 (HR4)	April 2020	März 2020
Betriebe	17.950	21.172	24.549	24.945	13.791
Kurzarbeiter	211.095	256.991	316.669	331.524	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: Oktober 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 Oktober 2020 im Vergleich zum Oktober 2019 hohe Zunahmen bei den Arbeitslosen und Arbeitssuchenden 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 40,8 Prozent auf 52.159. 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). Die Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ verzeichnete im Oktober 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat einen Anstieg der Arbeitslosenzahl um rund 33,1 Prozent auf insgesamt 103.530; die Anzahl der gemeldeten offenen Arbeitsstellen sank um rund 30,7 Prozent auf 21.950.

Arbeitslose, Arbeitssuchende, gemeldete Stellen

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

Berufshauptgruppe Berufsgruppe Berufsuntergruppe		Arbeitslose			Arbeitsuchende ¹⁾			Gemeldete Arbeitsstellen		
		Bestand						Bestand		
		Oktober		Δ in %	Oktober		Δ in %	Oktober		Δ in %
		2020	2019		2020	2019		2020	2019	
51	Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführ.)	52.159	37.047	40,8	83.345	68.361	21,9	22.068	27.499	-19,7
511	Tech.Betrieb Eisenb.,Luft,Schiffsverkehr	1.190	684	74,0	2.200	1.523	44,5	233	436	-46,6
5111	Berufe im technischen Eisenbahnbetrieb	99	49	x	157	98	60,2	72	105	-31,4
5112	Berufe technischer Luftverkehrsbetrieb	747	347	115,3	1.408	836	68,4	103	219	-53,0
5113	Berufe technisch. Schiffsverkehrsbetrieb	333	281	18,5	616	575	7,1	57	100	-43,0
5118	TechBetriebEisenb.Luft,Schiffsverk.(ssT)	10	6	x	17	12	x	-	*	x
512	Überwachung,WartungVerkehrsinfrastruktur	844	576	46,5	1.351	1.147	17,8	1.128	1.231	-8,4
5121	Straßen- und Tunnelwärter/innen	233	151	54,3	450	392	14,8	411	310	32,6
5122	Überwach.,Wartung Eisenbahninfrastruktur	576	398	44,7	845	706	19,7	710	908	-21,8
5123	Berufe in der Flugsicherungstechnik	11	7	x	12	19	x	*	5	x
5124	Wasserstraßen- und Brückenwärter/innen	23	18	x	43	27	x	*	3	x
513	Lagerwirt.,Post,Zustellung,Güterumschlag	36.997	27.189	36,1	58.503	49.768	17,6	16.208	19.497	-16,9
5131	Berufe in der Lagerwirtschaft	33.362	24.313	37,2	52.398	44.381	18,1	15.228	18.128	-16,0
5132	Berufe für Post- und Zustelldienste	2.303	1.919	20,0	4.029	3.688	9,2	739	1.090	-32,2
5133	Berufe im Güter- und Warenumschlag	219	153	43,1	308	275	12,0	24	35	x
5139	Aufsicht,Führung-Lagew.Zustell.Güterum.	1.113	804	38,4	1.768	1.424	24,2	217	244	-11,1
514	Servicekräfte im Personenverkehr	1.891	1.207	56,7	3.604	2.498	44,3	590	1.010	-41,6
5141	Servicefachkräfte Straßen-,Schienenverk.	450	347	29,7	808	662	22,1	495	460	7,6
5142	Servicefachkräfte im Luftverkehr	1.372	812	69,0	2.656	1.725	54,0	45	509	x
5143	Servicefachkräfte im Schiffsverkehr	28	20	x	47	50	x	*	6	x
5149	Aufsicht-Personenverkehr(Servicebereich)	41	28	x	93	61	52,5	49	35	x
515	Überwachung u. Steuerung Verkehrsbetrieb	920	643	43,1	1.516	1.147	32,2	626	506	23,7
5150	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (oS)	100	80	25,0	171	148	15,5	129	152	-15,1
5151	Berufe Überwachung Straßenverkehrsbetr.	15	7	x	20	15	x	-	14	x
5152	Berufe Überwachung Eisenbahnverkehrsbetr	111	80	38,8	210	162	29,6	346	186	86,0
5153	Berufe Überwachung Luftverkehrsbetrieb	197	123	60,2	364	216	68,5	54	50	8,0
5154	Berufe Überwachung Schiffsverkehrsbetr.	14	13	x	42	42	x	4	*	x
5158	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (ssT)	21	10	x	26	20	x	-	5	x
5159	Aufsicht,Führung-Überwach. Verkehrsbetr.	462	330	40,0	683	544	25,6	93	98	-5,1
516	Kaufleute - Verkehr und Logistik	10.317	6.748	52,9	16.171	12.278	31,7	3.283	4.819	-31,9
5161	Verkehrskaufleute	124	66	87,9	180	126	42,9	27	50	x
5162	Speditions- und Logistikaufleute	7.407	4.760	55,6	11.846	8.833	34,1	2.509	3.820	-34,3
5163	Straßen- und Schienenverkehrskaufleute	1.091	771	41,5	1.585	1.292	22,7	515	725	-29,0
5164	Luftverkehrskaufleute	170	91	86,8	268	206	30,1	77	21	x
5165	Schiffahrtkaufleute	180	134	34,3	241	202	19,3	16	17	x
5166	Kurier-Express-Postdienstleistungskaufl.	242	181	33,7	417	381	9,4	60	61	-1,6
5169	Führung-Verkehr,Logistik (kaufm.Bereich)	1.103	745	48,1	1.634	1.238	32,0	79	125	-36,8

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

Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

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

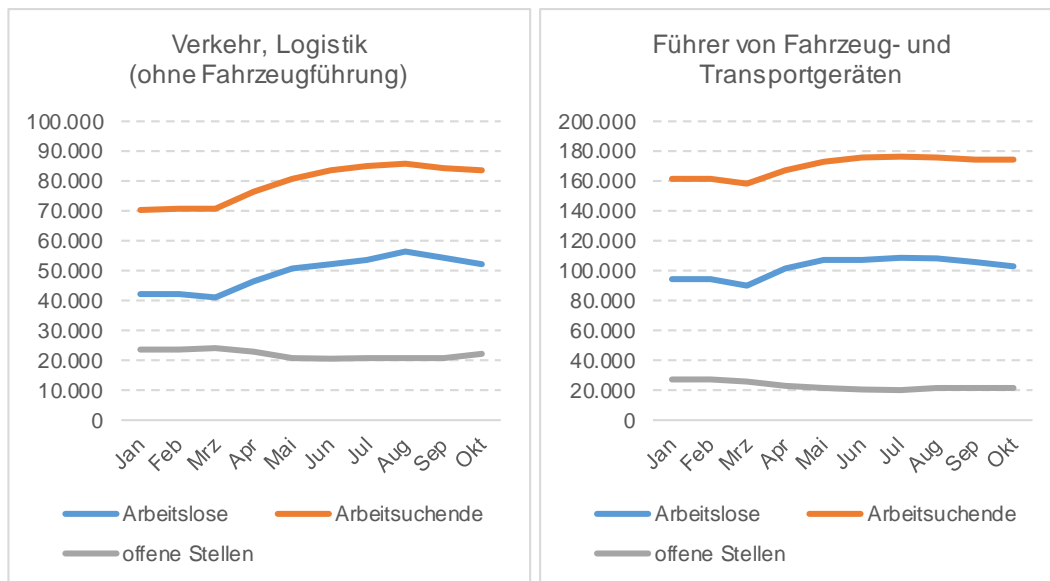
Berufshauptgruppe Berufsgruppe Berufsuntergruppe		Arbeitslose			Arbeitsuchende ¹⁾			Gemeldete Arbeitsstellen		
		Bestand						Bestand		
		Oktober		Δ in %	Oktober		Δ in %	Oktober		Δ in %
		2020	2019		2020	2019		2020	2019	
52	Führer von Fahrzeug- u. Transportgeräten	103.530	77.800	33,1	175.022	148.530	17,8	21.950	31.676	-30,7
521	Fahrzeugführung im Straßenverkehr	97.829	73.676	32,8	165.051	139.972	17,9	18.314	27.214	-32,7
5211	Berufskraftfahrer(Personentransport/PKW)	9.153	4.898	86,9	19.671	12.730	54,5	835	1.363	-38,7
5212	Berufskraftfahrer (Güterverkehr/LKW)	20.923	14.714	42,2	34.663	28.804	20,3	11.298	16.907	-33,2
5213	Bus-, Straßenbahrfahrer/innen	5.519	3.453	59,8	10.397	7.962	30,6	1.935	3.595	-46,2
5218	Fahrzeugführer im Straßenverkehr(s.s.T.)	62.234	50.611	23,0	100.320	90.476	10,9	4.246	5.349	-20,6
522	Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr	495	331	49,5	1.033	773	33,6	993	1.295	-23,3
523	Fahrzeugführung im Flugverkehr	633	268	136,2	961	400	140,3	8	44	x
5231	Piloten und Verkehrsflugzeugführer	604	255	136,9	912	375	143,2	6	41	x
5238	Fahrzeugführer im Flugverkehr (s.s.T.)	29	13	x	49	25	x	*	3	x
524	Fahrzeugführung im Schiffsverkehr	448	339	32,2	941	880	6,9	94	153	-38,6
5241	Nautische Schiffs-offiziere und Kapitäne	270	217	24,4	481	452	6,4	50	75	-33,3
5242	Schiffsführer Binnen-,Hafenverkehr	178	122	45,9	460	428	7,5	44	78	x
525	Bau- und Transportgeräteführung	4.125	3.186	29,5	7.036	6.505	8,2	2.541	2.970	-14,4
5251	Führer land-,forstwirtschaftl. Maschinen	242	204	18,6	597	623	-4,2	148	216	-31,5
5252	Führer Erdbewegungs-,verwandte Maschinen	2.749	2.086	31,8	4.631	4.233	9,4	1.921	2.205	-12,9
5253	Kranführer, Bediener Hebeeinrichtungen	1.076	844	27,5	1.725	1.566	10,2	455	535	-15,0
5259	Aufsicht- Bau-, Transportgeräteführung	58	52	11,5	83	83	0,0	17	14	x

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

Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

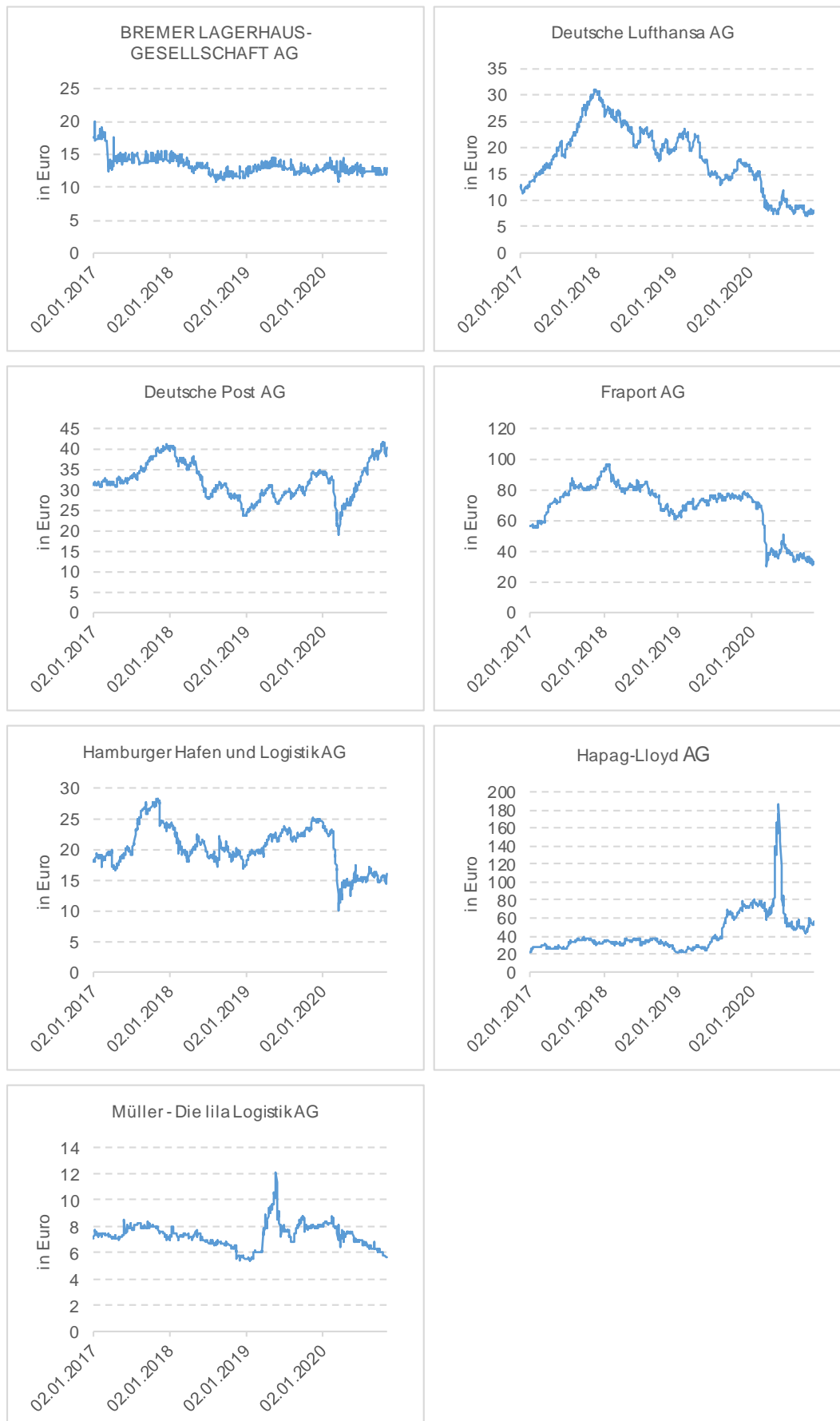
Im Vergleich zum September 2020 sank die Zahl der Arbeitslosen in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ im Oktober 2020 um 2.470 bzw. rund 4,5 Prozent, in der Berufsgruppe „Führung von Fahrzeug- u. Transportgeräten“ um 1.961 bzw. rund 1,9 Prozent. In beiden Berufsgruppe übertraf im Oktober 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 Oktober 2020 kumuliert 399.483. Dies entsprach einem Rückgang im Vergleich zum Vormonat von rund 3,0 Prozent und einem Plus im Vergleich zum Vorjahresmonat von rund 27,6 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 Oktober 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
Internet: www.bag.bund.de

Druck: Druckerei des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
Bundesamt für Güterverkehr

Stand des Berichtes: 06. November 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
