



Bundesaamt  
für Güterverkehr

# Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt

- Wochenbericht KW 49 / 2020

## Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung.....	3
1	Einleitung.....	6
2	Straßengüterverkehr.....	7
3	Schienengüterverkehr.....	15
4	Kombinierter Verkehr.....	17
5	Binnenschifffahrt.....	19
6	Seeverkehr.....	23
7	Luftverkehr.....	27
8	Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG).....	32
9	Arbeitsmarktsituation.....	36
10	Aktienkursentwicklung ausgewählter deutscher Unternehmen.....	42

## 0 Zusammenfassung

Der Bericht beschreibt aktuelle Auswirkungen der Corona-Krise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt. Er berücksichtigt Erkenntnisse und Informationen, die bis zum 03.12.2020 vorlagen.<sup>1</sup> Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Straßengüterverkehr stabilisierte sich die Beförderungsnachfrage jüngst zunehmend, vor allem im Nah- und Regionalverkehr. Angesichts aktueller Einschränkungen im Gastronomie-, Tourismus- und Eventbereich sowie teilweise fehlender Nachfrageimpulse aus einem erhofften Weihnachtsgeschäft befänden sich die insgesamt beförderten Gütermengen nach Unternehmensangaben unter den sonst zu dieser Jahreszeit üblichen Volumina.
- Befragte Transportunternehmen berichteten zuletzt von großen Schwierigkeiten bei der Einsatzplanung ausländischer Beschäftigter bei Heimreisen. Durch neue Regelungen für Reiserückkehrer und mangelnde Testkapazitäten auf eine COVID-19-Infektion seien Beschäftigte nach Heimreisen oftmals von Quarantänemaßnahmen betroffen. Im Gegensatz dazu führten die verabschiedeten Quarantäneverordnungen nach Auskunft befragter Güterkraftverkehrsunternehmen bislang nicht zu bedeutenden Einschränkungen im grenzüberschreitenden Verkehr.
- In der KEP-Branche profitieren Unternehmen weiterhin von überdurchschnittlich vielen Paketsendungen, vor allem im E-Commerce. Mit Blick auf das bevorstehende Weihnachtsgeschäft werden zum Teil neue Auslieferungskonzepte erprobt. Im europäischen Ausland kam es zuletzt zu erheblichen Einschränkungen in den Partnernetzwerken in Irland und der Tschechischen Republik.
- Der bereinigte Lkw-Maut-Fahrleistungsindex lag im Zeitraum vom 15.-21.11.2020 im Durchschnitt rund 2,3 Prozent oberhalb des Vorkrisenniveaus (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020). Deutsche Lkw verzeichneten o.g. Betrachtungszeitraum einen Anstieg in Höhe von 1,0 Prozent, gebietsfremde Lkw von rund 3,9 Prozent.
- Die Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen in Deutschland weist Erholungstendenzen auf, insgesamt liegt sie im bisherigen Jahresverlauf jedoch weiterhin unterhalb des Vorjahresniveaus. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes lag die Verkehrsleistung im Zeitraum von Januar bis September 2020 um rund 7,3 % unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Tendenzen zur einer nachhaltigen Verbesserung der Auftrags-, Ertrags- und Liquiditätssituation zeichnen sich auf Grundlage der Befragungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland nicht ab. Die Gefahr von Insolvenzen in der Branche wird von Befragten eher als gering eingeschätzt. Aufgrund der aktuellen

Straßengüterverkehr

Schienengüterverkehr

---

<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.

Entwicklung der Corona-Lage rechnen befragte Unternehmen weiterhin mit großen Herausforderungen in den nächsten Wochen.

- Im Kombinierten Verkehr bleibt die Nachfrage trotz Erholungseffekten im bisherigen Jahresverlauf ebenfalls hinter dem Vorjahresniveau zurück. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes lag das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Zeitraum von Januar bis September 2020 um rund 3,4 % unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums; das Aufkommen an beförderten Sattelanhängern sank im Vergleichszeitraum um rund 4,4 %. 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 wird das Transportaufkommen in Abhängigkeit von dem regionalen Tätigkeitsschwerpunkt und den bedienten Segmenten der Befragten differenziert bewertet. Insgesamt bleibt es trotz einiger positiver Entwicklungen hinter dem Vorkrisenniveau zurück. Dies ist insbesondere auf die zurückhaltende Nachfrage aus der Stahl- und Automobilindustrie und dem Maschinen- und Anlagenbau sowie hohe Rückgänge bei Importkohle zurückzuführen. In der Tankschifffahrt wird die Nachfrage nach Heizölbeförderung ebenfalls als eher zurückhaltend eingestuft. Allerdings werde vermehrt Ethanol befördert. Die Nachfrage nach Kraftstoffen leidet unter den Restriktionen im Privatverkehr und bei den Geschäftsreisen. Saisonale Anstiege zeigen sich hingegen bei Beförderungen von landwirtschaftlichen Produkten. In der Containerschifffahrt wird vor dem Hintergrund des Weihnachtsgeschäfts ebenfalls von einer Verbesserung der Auftragssituation berichtet. Insbesondere in der Rheinschifffahrt besteht weiterhin ein großes Überangebot an Schiffsraum. Der Abschluss von Neuverträgen bzw. die Verlängerung auslaufender Verträge geht häufig mit Preisnachlässen einher. Binnenschifffahrt
- Generell kritisieren befragte Binnenschiffsunternehmen die uneinheitliche Umsetzung der Quarantäneverordnung des Bundes in den einzelnen Bundesländern. Die darin enthaltene 72-Stunden-Regel im grenzüberschreitenden Verkehr sei für die Binnenschifffahrt grundsätzlich nicht praxismäßig. Mit großer Erleichterung wurden daher jüngere Urteile von Verwaltungsgerichten in für die Binnenschifffahrt wichtigen Bundesländern aufgenommen, nach denen für die Branche Ausnahmeregelungen gewährt werden. Jenseits dessen berichteten Unternehmen, dass es infolge nationaler Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2 zu Verzögerungen bei Personalwechseln komme, da es teilweise nicht gelinge, ausländische Besatzungsmitglieder, insbesondere aus Osteuropa, rechtzeitig zum Standort des jeweiligen Schiffs zu befördern.

- Die großen Seehäfen Hamburg, Rotterdam und Antwerpen verzeichneten in den ersten drei Quartalen 2020 allesamt mehr oder minder deutliche Umschlagsrückgänge. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum sank der Seegüterumschlag in Hamburg um rund 10,7 Prozent, in Rotterdam um rund 8,8 Prozent und in Antwerpen um rund 4,4 Prozent. Hafenübergreifend zeigten sich hohe Rückgänge beim Massengutumschlag, insbesondere von Erzen und Kohle. Der Hafen Hamburg verzeichnete mit einem Minus von rund 9,9 Prozent von allen genannten Häfen den höchsten Rückgang beim Containerumschlag (Basis: TEU); entsprechende Daten für die Bremischen Häfen liegen noch nicht vor. Seeverkehr
- Nach aktuellen Daten aus der amtlichen Seeverkehrsstatistik wurden in den ersten acht Monaten des Jahres 2020 in den deutschen Seehäfen rund 9,8 Prozent weniger Güter umgeschlagen als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Zuletzt wies der Seegüterumschlag jedoch wieder positive Vorzeichen auf. Im Vergleich zum Vormonat stieg der Seegüterumschlag im August 2020 um rund 2,4 Prozent.
- Das Angebot an Linienflügen zeigt nach wie vor keine nachhaltige Wende zum Besseren. Die jüngste Entwicklung weist weiterhin in eine negative Richtung. Eine bessere Entwicklung gilt für den Luftfrachtverkehr mit leichter Erholung in den letzten Monaten. Luftverkehr
- Nach dem hohen Anstieg im März und April 2020 im Vergleich zum jeweiligen Vormonat und den Rückgängen in den Folgemonaten weisen sowohl die Anzahl der eingegangenen Anzeigen über Kurzarbeit als auch die Anzahl der von diesen Anzeigen betroffenen Personen seit Oktober 2020 wieder eine steigende Tendenz auf, die sich im November 2020 verstärkt hat. Nach vorläufigen Angaben der Bundesagentur für Arbeit bedeuteten die im November 2020 eingegangenen 1.108 Anzeigen im Wirtschaftsabschnitt „Verkehr und Lagerei“ und die 15.675 hiervon betroffenen Personen die jeweils höchsten Werte der letzten fünf Monate. Arbeitsmarktlage  
- Kurzarbeit
- Die Anzahl der Arbeitslosen stieg in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ im November 2020 im Vergleich zum November 2019 um rund 36,3 Prozent, im Vergleich zum Vormonat nahm sie um rund 3,7 Prozent ab; in der Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ stieg die Zahl der Arbeitslosen im Vergleich zum November 2019 um rund 31,6 Prozent, im Vergleich zum Oktober 2020 sank sie um rund 0,7 Prozent. Unter zusätzlicher Berücksichtigung der in diesen Zahlen nicht enthaltenen Helfer stieg die Gesamtzahl der Arbeitslosen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat um rund 25,1 Prozent, im Vergleich zum Vormonat sank sie um rund 2,2 Prozent. Die Anzahl der gemeldeten offenen Stellen ging in der erstgenannten Berufshauptgruppe im Vorjahresvergleich um rund 14,0 Prozent zurück, in der letztgenannten Berufshauptgruppe um rund 29,2 Prozent. - 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 03.12.2020 vorliegen.

## 2 Straßengüterverkehr

Im Straßengüterverkehr berichteten befragte Güterkraftverkehrsunternehmen jüngst von einer überwiegend zufriedenstellenden Auftragslage. Die Beförderungsnachfrage stabilisierte sich zunehmend, zuletzt vor allem im Nah- und Regionalverkehr u.a. im Rahmen von Beförderungen für den Lebensmitteleinzelhandel. Die insgesamt beauftragten Gütermengen befänden sich allerdings bei vielen befragten Unternehmen nach wie vor unter den zu dieser Jahreszeit üblichen Volumina. Bei einigen Befragten blieben erhoffte Nachfrageimpulse mit der anlaufenden Vorweihnachtszeit und dem damit verbundenen Saisongeschäft hinter den Erwartungen zurück. Neben den aktuellen Einschränkungen im Gastronomie-, Tourismus- und Eventbereich, angesichts der seit Anfang November 2020 geltenden Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2, verzeichneten befragte Unternehmen jüngst Auftragsrückgänge u.a. im Getränke- und Einzelhandel, in der Luftfahrt sowie saisonbedingt im Baugewerbe. Die zuletzt eingeführten Maßnahmen hätten die Beförderungsvolumina in der Automobilindustrie sowie im Maschinen- und Anlagenbau nach Auskunft befragter Unternehmer nicht zusätzlich beeinträchtigt; sie befänden sich seit mehreren Wochen auf einem insgesamt tendenziell niedrigeren Niveau. Im Rahmen der Befragungen bewerteten befragte Unternehmen ihre Geschäftserwartungen jüngst erneut pessimistischer. Einerseits fielen die kommenden Monate saisonbedingt in der Regel eher schwächer aus, andererseits rechnen Befragte mit einer insgesamt schwächeren Wirtschaftsleistung bis über das 1. Quartal 2021 hinaus.

Aktuelle Lagebeschreibung

In der KEP-Branche profitieren befragte Unternehmen weiterhin von einer überdurchschnittlich hohen Beförderungsnachfrage im Privatkundenbereich. Laut aktuellen Angaben der Deutschen Post DHL Group stieg die Anzahl der von DHL in Deutschland versandten Pakete im 3. Quartal 2020 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um rund 11,6 Prozent auf insgesamt 367 Mio. Paketsendungen.<sup>2</sup> Im Gegensatz dazu entwickelten sich die Sparten Brief- und Werbesendungen zuletzt erneut rückläufig. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes bewegten sich die jährlichen Wachstumsraten der Online-Transaktionen in den Kalenderwochen 44 bis 47 zwischen rund 21 und rund 23 Prozent.<sup>3</sup> Angesichts des

KEP-Branche

---

<sup>2</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Verkehrs-Zeitung (DVZ): E-Commerce sichert Deutscher Post Millionengewinn, Presseartikel vom 10.11.2020, Hamburg.

<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 des Frühindikators werden die Zahl dieser Auskünfte auf Grundlage der Daten von Informationsdienstleistern widergegeben. Siehe hierfür und im Folgenden Statistisches Bundesamt: Experimentelle Daten – Auskünfte für Online-Transaktionen, unter: <https://www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/Datensaetze/kredite-onlinetransaktionen.html>, Link zuletzt aufgerufen am 30.11.2020.

anstehenden Weihnachtsgeschäfts sowie bevorstehender Sonderrabattaktionen, beispielsweise im Rahmen des sogenannten „Black Friday“, erwarten befragte KEP-Unternehmen für die kommenden Wochen sogar noch höhere Beförderungsvolumina. Um die höhere Paketnachfrage zu bewältigen, kündigte die Deutsche Post DHL Group probeweise neue Auslieferungskonzepte an. In der Zeit bis Weihnachten werden beispielsweise im Saarland und in der Pfalz Zustellzeiten von einem bisherigen Zwei-Wellen-System bedarfsweise auf ein Drei-Wellen-System umgestellt, mithin bis in die Abendstunden erweitert.<sup>4</sup> In Berlin können Privatkunden bis Mitte Januar 2021 Paketsendungen an mobilen Pakets-hops, sogenannten Paketbussen, abholen und abgeben.<sup>5</sup> Dadurch sollen zudem Kundenströme entzerrt und ein Infektionsrisiko mit dem SARS-CoV-2-Virus vermindert werden. Bundesweit soll darüber hinaus die Anzahl an DHL-Packstationen von derzeit rund 6.000 auf rund 12.000 in den nächsten drei Jahren steigen.<sup>6</sup> Die Deutsche Post DHL Group informiert auf ihrer Webseite aktuell über erhebliche Einschränkungen in den Partnernetzwerken in Irland und in der Tschechischen Republik.<sup>7</sup> Der in diesen Ländern eingeführte „Lockdown“ habe zu erheblichen Mehrmengen an Paketsendungen geführt, die Paketdienste würden aktuell jenseits ihrer Kapazitätsgrenzen arbeiten. Ab 30.11.2020 können private und geschäftliche Pakete nach Irland und in die Tschechische Republik nur mit einer begrenzten Maximalgröße von 40 cm versandt werden. Im internationalen Versandhandel ist aktuell der Versand von Päckchen, Warenpost- und Paketsendungen von insgesamt 255 ausgewiesenen Ländern bzw. Regionen in 206 Fällen uneingeschränkt, in 28 Fällen nur eingeschränkt und in 21 Fällen grundsätzlich nicht möglich.

Viele befragte Unternehmen verzeichnen infolge der Corona-Krise finanzielle Einbußen. Während Befragte ihre Umsatzrückgänge oftmals auf einen Wert im einstelligen Prozentbereich beziffern, fielen die Gewinneinbußen nach Auskunft der Befragten nicht selten deutlich höher aus. Die Kosten seien in vielen Bereichen gestiegen, beispielsweise aufgrund eines höheren administrativen Aufwands. Zum Jahreswechsel stünden im Transportgewerbe weitere Kostensteigerungen, u.a. durch höhere Mautsätze im europäischen Ausland und die CO<sub>2</sub>-Bepreisung von Kraftstoffen, an. Angesichts des unsicheren Planungshorizonts hielten sich befragte Unternehmen mit Investitionsvorhaben derzeit im Allgemeinen stark zurück. Die Anzahl an Neuausschreibungen von Beförderungsaufträgen am Markt habe jüngst deutlich zugenommen; infolgedessen verlören bisherige Dienstleister teilweise Aufträge an deutlich günstigere Wettbewerber. Befragte sorgen sich, dass die

Aktuelle Herausforderungen

---

<sup>4</sup> Siehe hierzu VerkehrsRundschau: Deutsche Post wird Pakete vor Weihnachten auch abends ausliefern, Presseartikel vom 16.11.2020, München.

<sup>5</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Verkehrs-Zeitung (DVZ): DHL testet Pakets-hops auf Rädern, Presseartikel vom 18.11.2020, Hamburg.

<sup>6</sup> Siehe hierzu VerkehrsRundschau: Deutsche Post DHL will Anzahl ihrer Packstationen bis 2023 verdoppeln, Presseartikel vom 17.11.2020, München.

<sup>7</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 01.12.2020.



Verlängerung der Insolvenzantragspflicht zu einem Rückstau an Unternehmensinsolvenzen sowohl bei Auftraggebern als auch im Transportgewerbe geführt haben könnte. Einige befragte Unternehmen berichteten jüngst, dass ihnen zum Teil spürbar weniger Laderaumkapazitäten zur Verfügung stünden, da einige Subunternehmer aus Deutschland und dem europäischen Ausland bereits aus dem Markt ausgeschieden seien. Insbesondere befragte Speditionen befürchteten künftig einen Mangel an verfügbaren Kapazitäten. Die zuletzt im verstärkten Maße durchgeführten Schwerpunktkontrollen auf Verstöße im Kabotagerecht stieß bei den Befragten auf große Zustimmung. Die Befragten würden weitere Schwerpunktkontrollen als wirkungsvolles Mittel gegen Kabotageverstöße begrüßen.

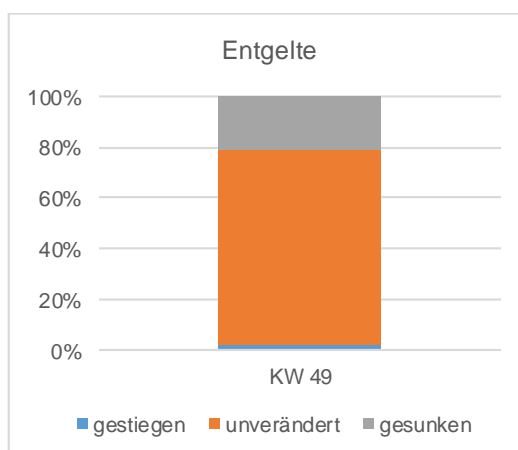
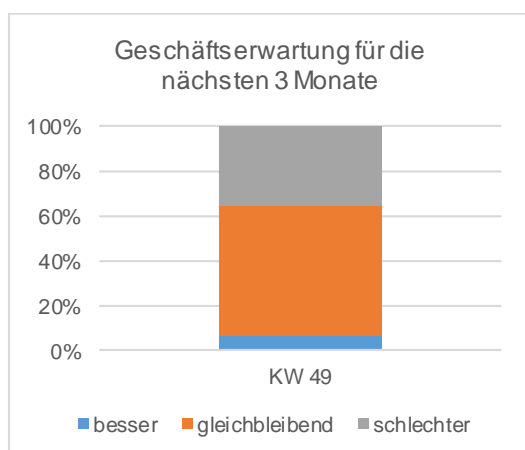
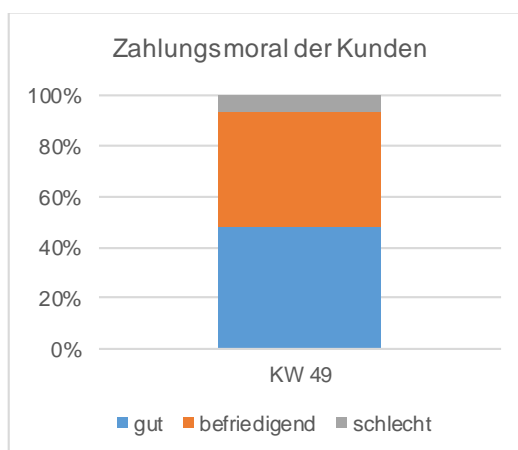
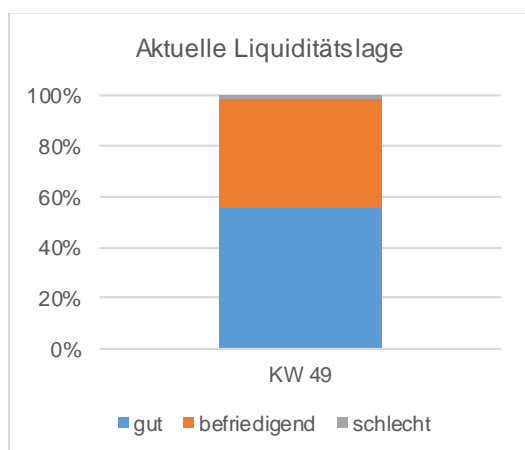
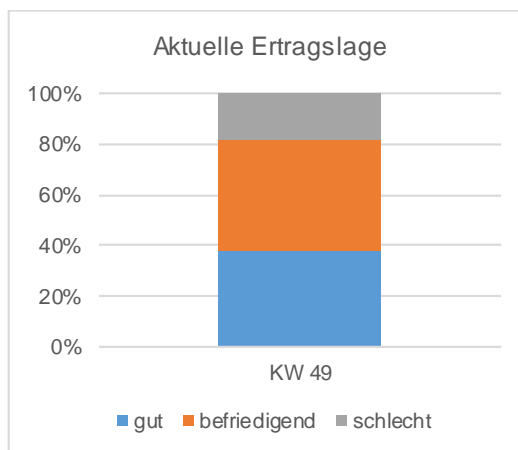
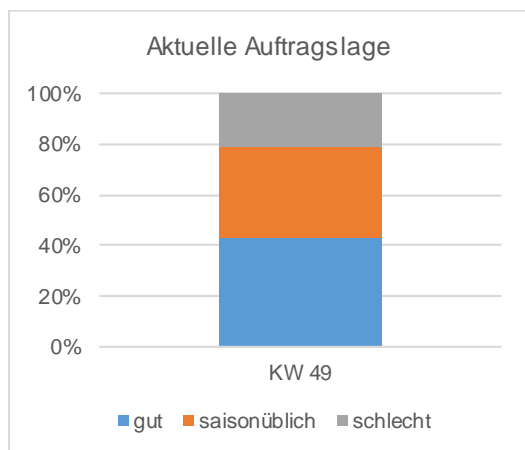
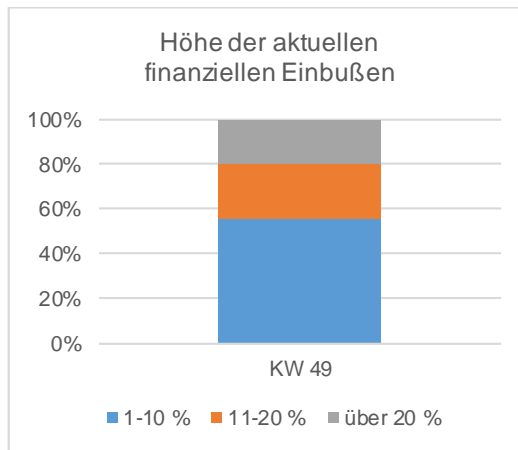
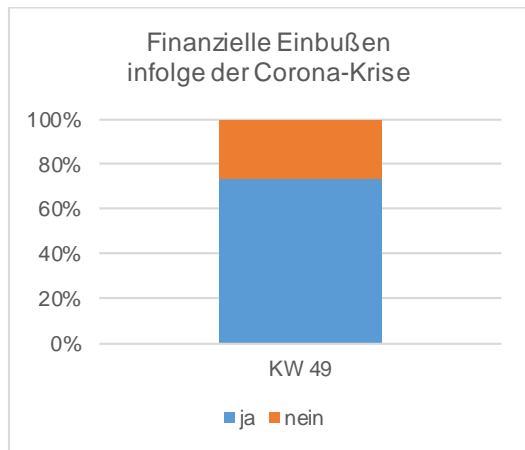
Befragte Straßengüterverkehrsunternehmen mit ausländischem Personal äußerten sich im Rahmen der Befragungen sehr verärgert über die jüngst von den einzelnen Bundesländern verabschiedeten Quarantäneverordnungen für die Ein- und Rückreise aus Risikogebieten. Die aktuellen Regelungen beschränkten die regelmäßigen Heimreisen in besonderem Maße. Viele ausländische Beschäftigte würden nach Auskunft befragter Transportunternehmen in geregelten Arbeitszeitmodellen die Heimreise beispielsweise für eine Woche antreten. Nach den aktuellen Regelungen müssten Beschäftigte in vielen Bundesländern bei einer Reisedauer von mehr als 72 Stunden in ein Risikogebiet bei Rückkehr eine verordnete Quarantänezeit von 10 bzw. 14 Tagen absolvieren. In Bayern müssten Berufspendler sogar ohne zeitliche Vorgabe in Quarantäne. Zwar gäbe es teilweise Ausnahmen bei Nachweis eines negativen Testergebnisses auf eine COVID-19-Infektion, allerdings gestaltete sich eine Testung in der Praxis regional äußerst schwierig, insbesondere da Testkapazitäten knapp, Schnelltests nicht zulässig und Testergebnisse nur auf Deutsch oder Englisch gültig seien. Die Teststationen an den Autobahngrenzübergängen, beispielsweise in Süddeutschland, hätten inzwischen geschlossen. In einigen Regionen würden Arztpraxen angesichts mangelnder Kapazitäten nur bei Symptomen testen. Teilweise öffneten Arztpraxen lediglich zu bestimmten festen Zeiten für Testungen auf eine COVID-19-Infektion, um sie vom Regelbetrieb zu trennen. Darüber hinaus lägen Testergebnisse von Arztpraxen nicht selten erst nach drei Tagen, teilweise sogar erst nach neun Tagen vor. Gesundheitsämter seien schwer zu erreichen, um Termine für Testungen an sonstigen Testzentren zu vereinbaren; zudem könnten Termine nur sehr flexibel vereinbart werden. Die Einsatzplanung des ausländischen Personals gestaltete sich zuletzt als große Herausforderung. Einige befragte Unternehmen hätten ausländische Beschäftigte zwar gebeten, zwischenzeitlich auf Heimreisen zu verzichten. Allerdings sei dies keine langfristige Lösung, vor allem mit Blick auf die Weihnachtszeit.

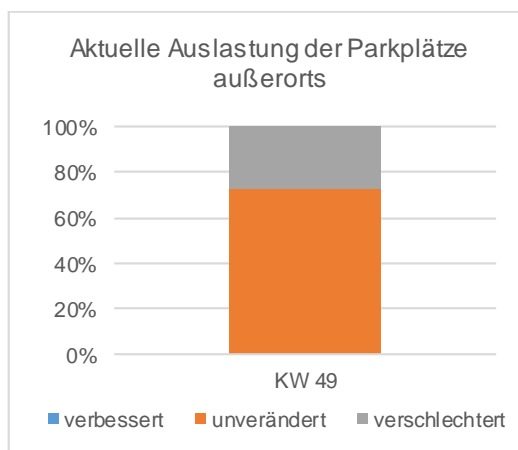
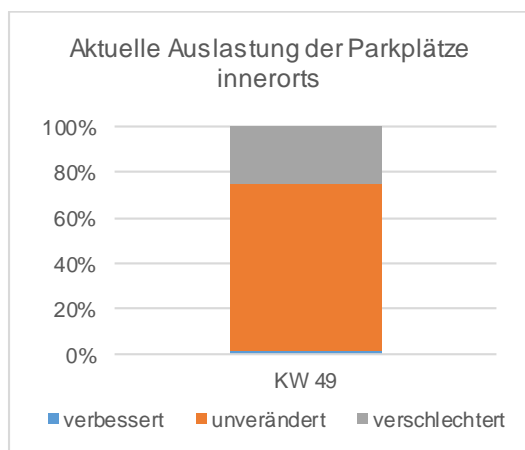
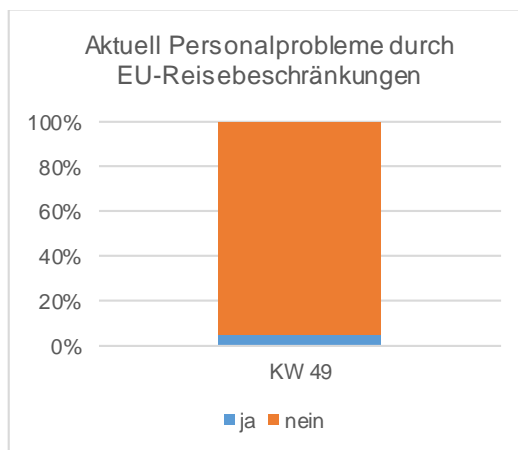
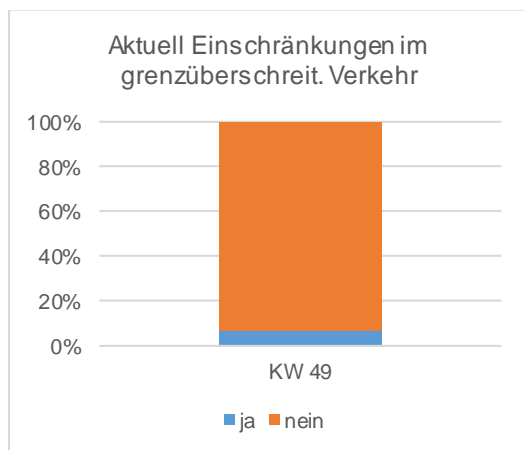
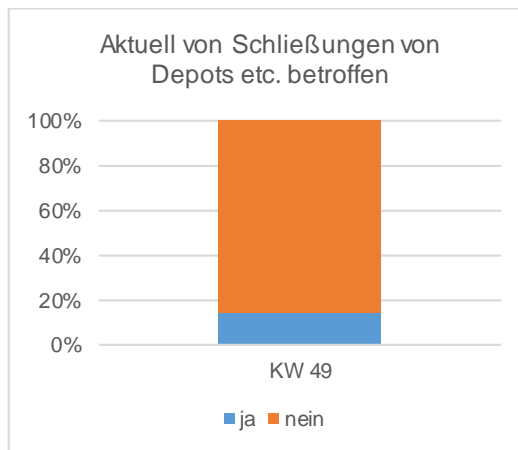
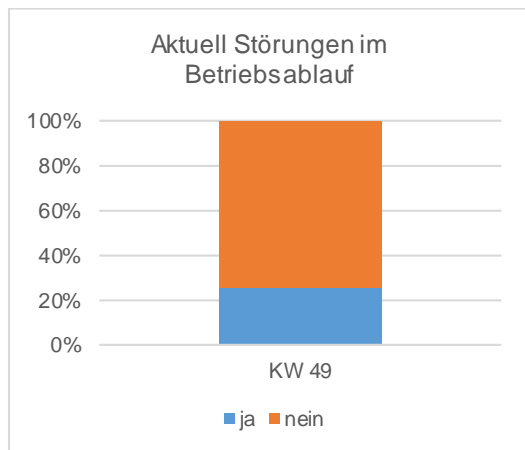
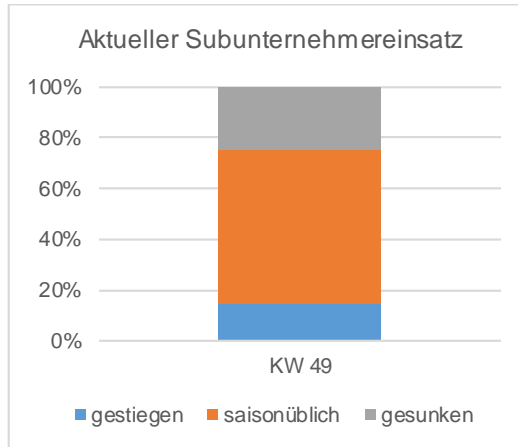
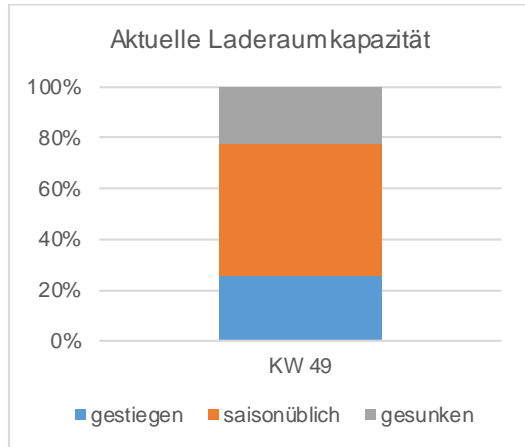
Themen von aktueller Bedeutung  
- Heimreisen

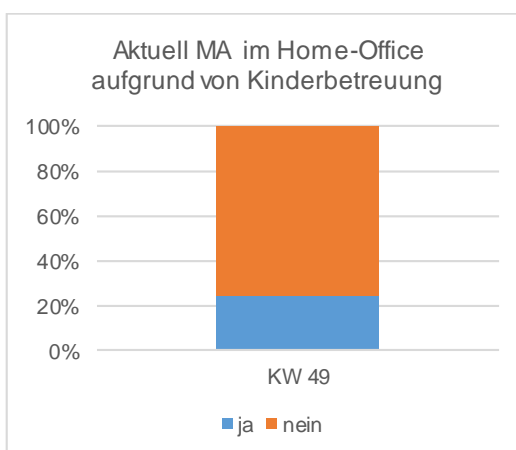
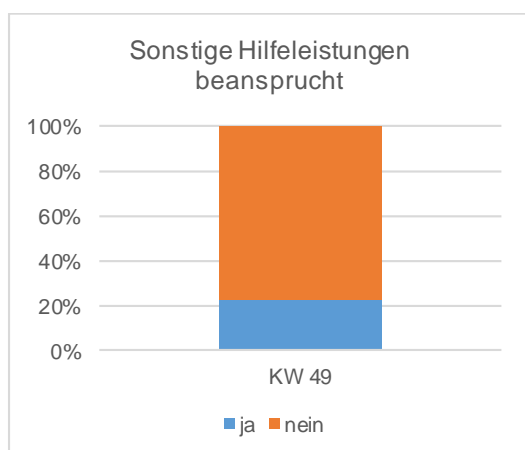
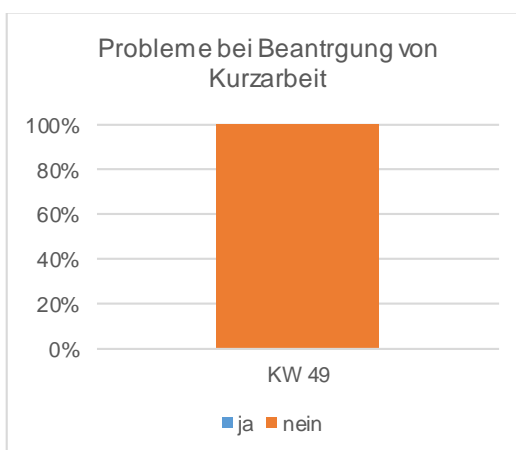
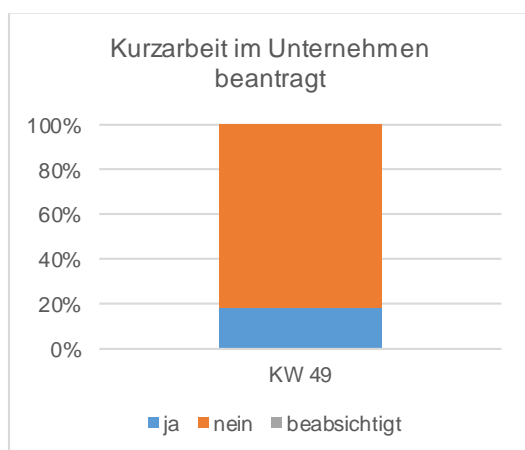
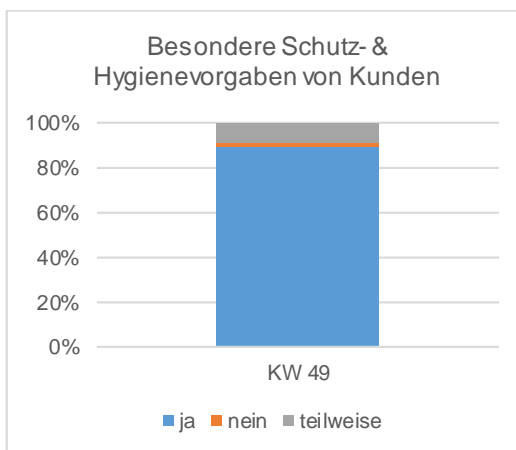
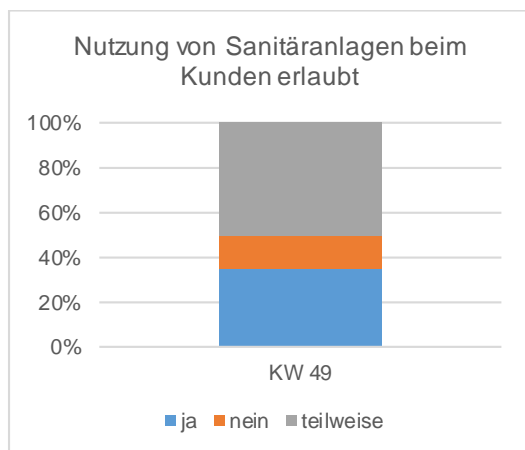
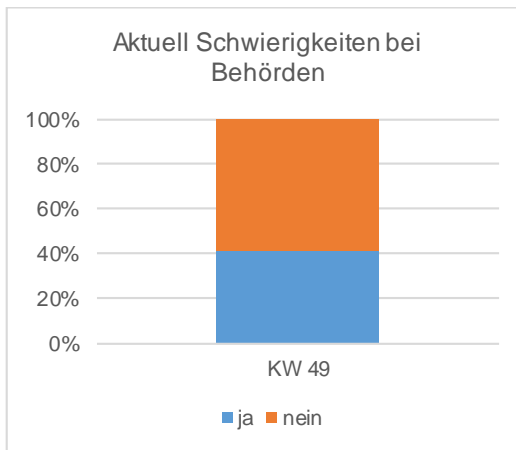
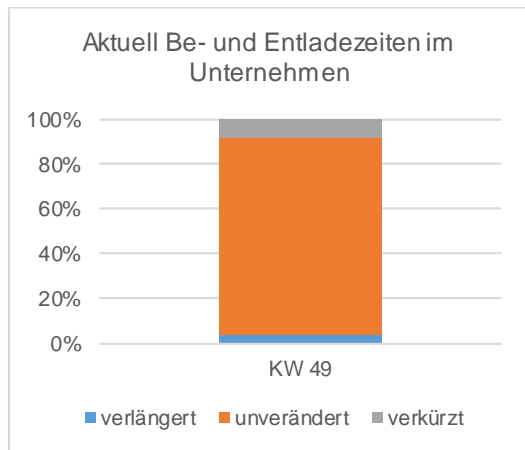
Im Gegensatz dazu führten die verabschiedeten Quarantäneverordnungen nach Auskunft befragter Güterkraftverkehrsunternehmen bislang zu keinen bedeutenden Einschränkungen im grenzüberschreitenden Verkehr. In vielen europäischen Nachbarstaaten betrage die Aufenthaltsdauer im grenzüberschreitenden Verkehr weniger als 72 Stunden. Nach In-

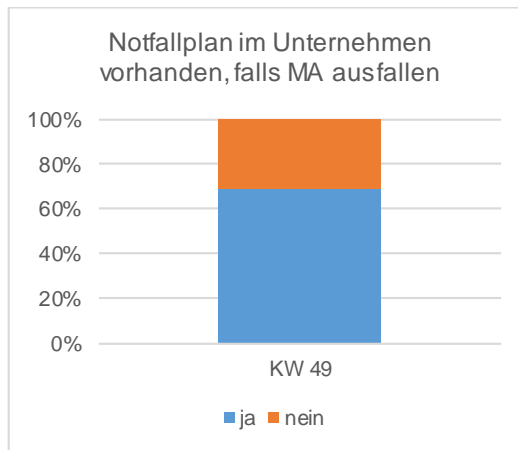
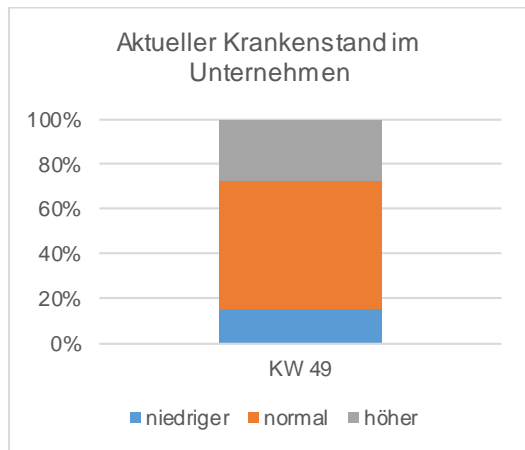
- grenzüberschreitender Verkehr

formation des Bundesamts sind in allen Bundesländern darüber hinaus beruflich veranlasste, zwingend notwendige oder unaufschiebbare Reisen in ein ausländisches Risikogebiet zugelassen; teilweise jedoch nur in Verbindung mit einem negativen Testergebnis auf eine COVID-19-Infektion und teilweise nur bei einer Reisedauer von bis zu fünf Tagen. In allen Bundesländern können Gesundheitsämter oder andere zuständige Behörden in begründeten Fällen Ausnahmen für Reisen in ausländische Risikogebiete bei Vorliegen eines triftigen Grundes genehmigen. Nach Information des Bundesamts werden entsprechende Sondergenehmigungen von betroffenen Transportunternehmen genutzt. In Sachsen ist für Beschäftigte im Güterkraftverkehr der Aufenthalt im ausländischen Risikogebiet zeitlich unbegrenzt ohne Quarantäne- oder Testpflicht zugelassen. In Nordrhein-Westfalen wurde die Corona-Einreiseverordnung kürzlich gänzlich außer Kraft gesetzt; bestehen bleibt lediglich die Meldepflicht für Einreisende nach der bundesweit geltenden Anordnung des Bundesgesundheitsministeriums.







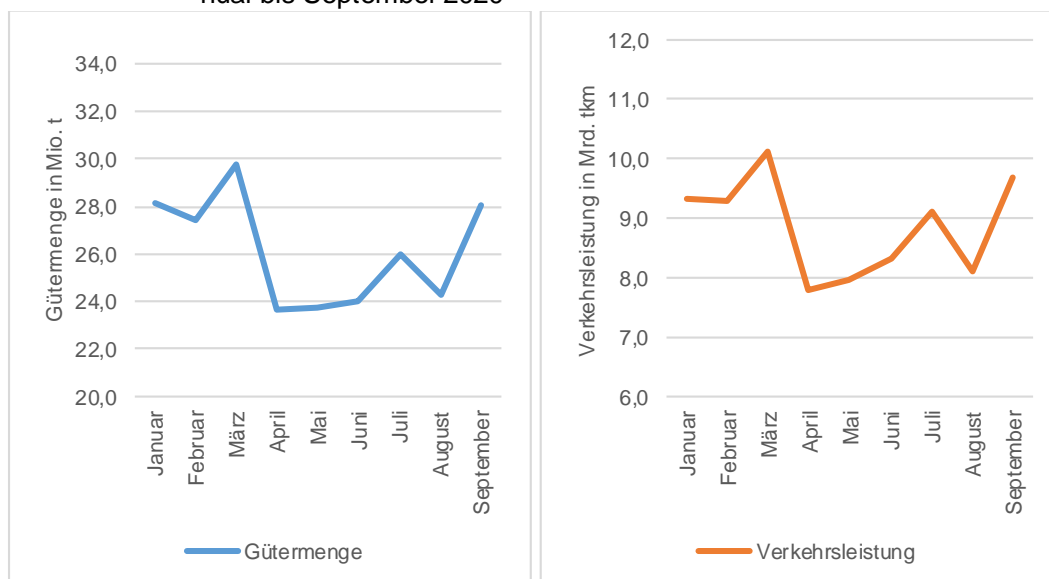


### 3 Schienengüterverkehr

Für den Schienengüterverkehr in Deutschland liegen zwischenzeitlich statistische Daten bis einschließlich September 2020 vor.<sup>8</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 bis Juli 2020 anhielt. Im August 2020 kam es wieder zu einem starken Rückgang, dem ein deutlicher Zuwachs im September 2020 folgte. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes stieg die Beförderungsmenge im September 2020 im Vergleich zum Vormonat um rund 15,3 Prozent; die Verkehrsleistung wuchs um rund 19,5 Prozent. Im Zeitraum von Januar bis September 2020 lag die Verkehrsleistung damit nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes um rund 7,3 Prozent und die Beförderungsmenge um rund 9,0 Prozent unter dem jeweiligen Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums.

Mengen- und Leistungs-  
entwicklung

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



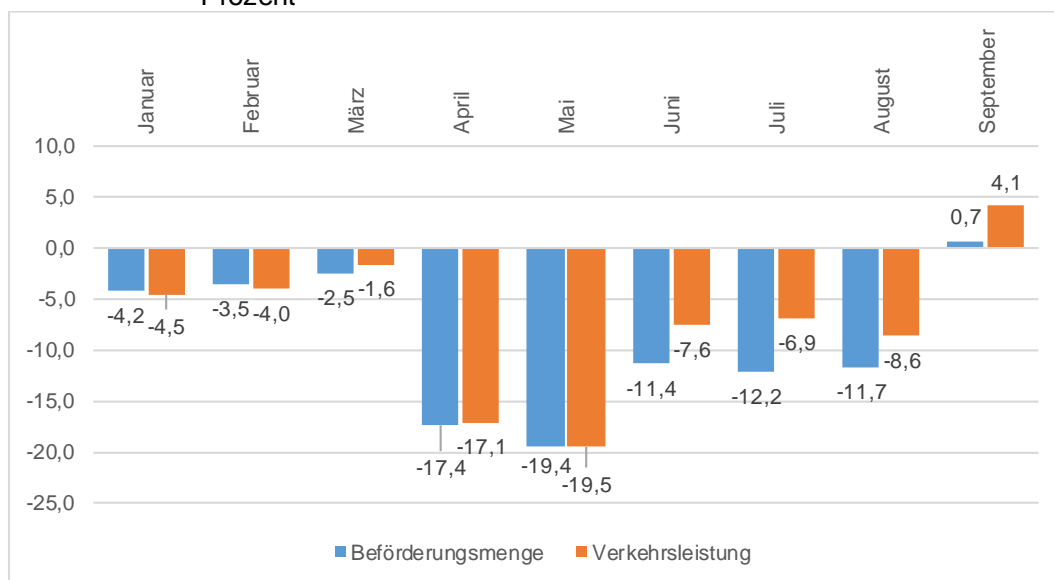
Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS Datenbank). Eigene Darstellung.

Abbildung 3.2 stellt die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in den Monaten von Januar bis September 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 September 2020 lagen Aufkommen und Leistung nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes erstmals im Jahr

<sup>8</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).

2020 über dem entsprechenden Vorjahresmonatswert: die Beförderungsmenge lag um rund 0,7 Prozent, die Verkehrsleistung um rund 4,1 Prozent über dem Wert vom September 2019.

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



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

Während die Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen gewisse Erholungstendenzen zeigt, sind Zeichen einer nachhaltigen Verbesserung der Auftrags-, Ertrags- und Liquiditätssituation auf Grundlage der Befragungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen weiterhin nicht erkennbar. Im Allgemeinen wird die Gefahr von Insolvenzen in der Branche dennoch eher als gering eingeschätzt. Engpässe bei der Verfügbarkeit von Triebfahrzeugen, Waggons, Fachkräften, Beladungs-, Abstell- und Zugbildungskapazitäten, Energie und Kraftstoffen aufgrund der Corona-Krise sind dem Bundesamt weiterhin nicht bekannt. 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 nach Informationen des Bundesamtes weiterhin auf einem jahreszeitüblichen Niveau. Betriebsbedingte Zugausfälle infolge der Pandemie wurden nicht bekannt. Die Geschäftserwartungen der befragten Unternehmen für die nächsten Monate bleiben eher neutral. Allerdings erwarten 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 weiterhin große Herausforderungen. Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung und deren Auswirkungen auf das eigene Unternehmen seien mit hohen Unsicherheiten behaftet. Weiterhin im Fokus stehen u.a. Aspekte des Gesundheitsschutzes und der Personal- und Einsatzplanung. Sie beinhalten u.a. die Umsetzung und Einhaltung von unterschiedlichen Vorschriften und Regelungen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2 in den einzelnen Nachbarländern.

Aktuelle Lagebeschreibung

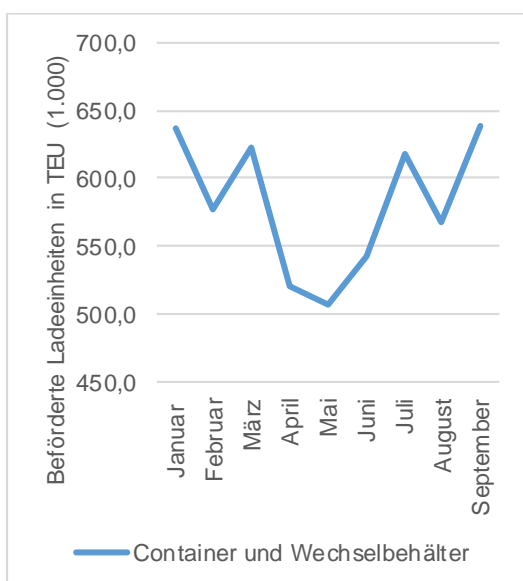


#### 4 Kombiniertes Verkehr

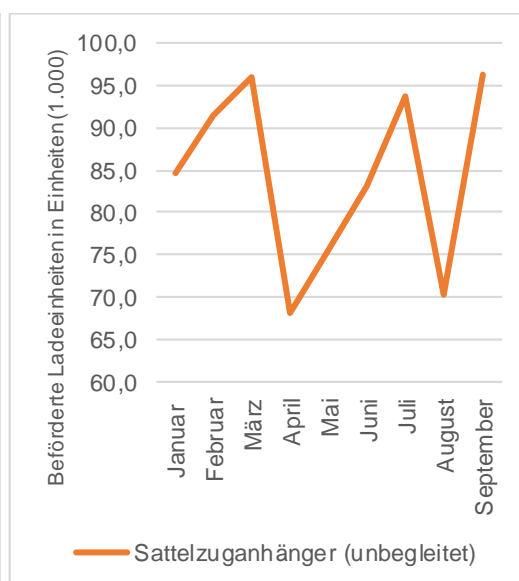
Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes erreichte die Beförderungsmenge an Containern und Wechselbehältern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im September 2020 rund 0,64 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit); sie lag damit rund 12,5 Prozent über dem Wert vom August 2020 (siehe Abbildung 4.1).<sup>9</sup> Im Vergleich zum September 2019 stieg das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern um rund 5,2 Prozent. Im Zeitraum von Januar bis September 2020 sank das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um insgesamt rund 3,4 Prozent. Die Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr beförderten Sattelanhänger verzeichnete im September 2020 ebenfalls einen Zuwachs von rund 37,1 im Vergleich zum Vormonat (siehe Abbildung 4.2), im Vergleich zum Vorjahresmonat allerdings nur um rund 3,8 Prozent. Insgesamt lag das Aufkommen an beförderten Sattelanhängern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Zeitraum von Januar bis September 2020 nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes um rund 4,4 Prozent unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Der begleitete Kombinierte Verkehr verzeichnete im September 2020 im Vergleich zum Vormonat einen Anstieg von rund 97,4 Prozent, im Vergleich zum Vorjahresmonat jedoch einen Einbruch von rund 39 Prozent.

Aktuelle Mengenentwicklung

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



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



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

<sup>9</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).

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>10,11,12</sup> 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.

Terminalsituation

---

<sup>10</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 01.12.2020.

<sup>11</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 01.12.2020.

<sup>12</sup> Siehe Hupac Intermodal SA (2020): <http://webapps.hupac.ch/hupac/orari.nsf/Se-archTerminalPage>, zuletzt abgerufen am 01.12.2020.

## 5 Binnenschifffahrt

In der Binnenschifffahrt bleiben die Transportmengen trotz einiger positiver Entwicklungen hinter dem Vorkrisenniveau zurück. Dies ist insbesondere auf die zurückhaltende Nachfrage aus der Stahl- und Automobilindustrie und dem Maschinen- und Anlagenbau sowie hohe Rückgänge bei Importkohle zurückzuführen.<sup>13</sup> Saisonale Anstiege zeigen sich bei den Beförderungsmengen von landwirtschaftlichen Produkten. Jedoch sind regional große Unterschiede festzustellen. Die Beförderungsvolumina von Baustoffen, Holzwaren sowie Sekundärrohstoffen werden von befragten Unternehmen überwiegend als saisonüblich eingeschätzt. In der Containerschifffahrt wird von einer Verbesserung der Auftragsituation berichtet. Hier seien die Auswirkungen des Weihnachtsgeschäftes (insbesondere E-Commerce) deutlich zu spüren. In der Tankschifffahrt wird die Nachfrage nach Heizölbeförderung weiter als eher zurückhaltend eingestuft. Allerdings werde vermehrt Ethanol befördert.

Entwicklung der  
Beförderungsmenge

Das Transportaufkommen in der Trockengüterschifffahrt wird von den Befragten in Abhängigkeit von dem regionalen Tätigkeitsschwerpunkt und den bedienten Segmenten differenziert bewertet. Aufgrund des guten Wasserstandes der Elbe wurden einige Schwerguttransporte bis nach Tschechien durchgeführt. Jedoch handelte es sich hierbei häufig um Nachholeffekte aus den letzten Monaten, als die Elbe nicht so gut schiffbar war. Im Großraum Brandenburg und Sachsen-Anhalt wird die Auftragslage für den Transport von Getreide und weiteren Agrarprodukten als saisonüblich bis gut eingeschätzt. Vereinzelt wurde berichtet, dass der diesbezüglich zur Verfügung stehende Schiffsraum voll ausgelastet sei. Zurückzuführen sei dies vor allem auf eine starke Binnennachfrage; Fahrten fänden vermehrt zu den großen Viehbetrieben in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen statt und weniger zu den ARA-Häfen. Dagegen wird die Auftragslage im Rheinstromgebiet von befragten Binnenschiffsunternehmen weiterhin als sehr angespannt eingeschätzt. Einem geringen Ladungsaufkommen an Massengütern stehe ein zu großes Angebot an Schiffsraum gegenüber. Die geringe Nachfrage nach Erzeugnissen der Stahlindustrie und der damit verbundene drohende Abbau weiterer Produktionsstandorte bereitet vielen Binnenschiffsunternehmen Sorgen. Hinzu kommen Mengenrückgänge bei Importkohle vor dem Hintergrund der Energiewende. Die saisonübliche Nachfrage für Beförderungen von landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Baustoffen, Sekundärrohstoffen sowie Holzprodukten könne dies nicht ausgleichen. Im Neckargebiet berichteten einige Binnenschiffsunternehmen von einer aktuell guten Auftragslage; insbesondere kleinerer Schiffsraum werde dort stark nachgefragt.

Trockengüterschifffahrt

---

<sup>13</sup> Nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes stieg der nominale Umsatz der gewerblichen Wirtschaft im Oktober 2020 gegenüber dem Vormonat um 1,5 % und fiel um 0,3 % niedriger aus als im Februar 2020, dem Monat vor Beginn der Einschränkungen durch die Corona-Pandemie in Deutschland. Siehe Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes vom 26. November 2020. Abzurufen unter: [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/11/PD20\\_469\\_52.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/11/PD20_469_52.html).

Die Transportnachfrage für Heizöl sei nach Angaben befragter Unternehmen weiterhin verhalten. Zwar sei eine verstärkte Bevorratung der privaten Haushalte und anderer Verbrauchseinrichtung mit Heizöl wahrzunehmen, die Nachfrage bleibe jedoch teilweise hinter den Erwartungen zurück. Einige Tankschiffahrtsunternehmen erhoffen sich für den Monat Dezember angesichts der Einführung der CO<sub>2</sub>-Abgabe ab 2021 und des Auslaufens der Mehrwertsteuersenkung zum 31.12.2020 noch eine etwas erhöhte Nachfrage nach Heizöl. Die Beförderungsnachfrage für Diesel und Benzin sei aufgrund der eingeschränkten Reisetätigkeit rückläufig. Lediglich der Kraftstoffbedarf für den Logistiksektor wird weiterhin als stabil eingeschätzt. Auf konstant niedrigem Niveau bewege sich die Transportnachfrage für Flugbenzin aufgrund der anhaltenden Reduzierung des Luftverkehrs. Stattdessen werde häufiger Ethanol zur Herstellung von Desinfektionsstoffen befördert.

Tankschiffahrt

Nach Aussagen der meisten Befragten habe sich die Transportnachfrage in der Containerschiffahrt weiter verbessert. Allerdings wird die Lage in den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen teilweise als volatil eingeschätzt. Besonders E-Commerce-Artikel aus Fernost für die Konsumgüterindustrie beflügelten den Containerumschlag in den großen Seehäfen. Hier seien bereits die Auswirkungen des Weihnachtsgeschäftes sowie Angebote zum „Black-Friday“ erkennbar. Weiterhin positiv entwickle sich zudem die Transportnachfrage für Rohholzwaren, z.B. Fichtenstämme, die in Containern über die ARA-Häfen nach Asien und Australien verschifft würden. Eher zurückhaltende Impulse kommen nach Angaben von Befragten weiterhin aus der Stahl- und Automotive-Industrie sowie aus dem Maschinen- und Anlagenbau.

Containerschiffahrt

Nach Angaben der meisten befragten Unternehmen bestehe in der Binnenschiffahrt nach wie vor ein deutliches Überangebot an Schiffsraum; die Frachtraten befänden sich weiterhin auf sehr niedrigem Niveau. Insbesondere die Frachtraten am Spotmarkt deckten demnach kaum die Betriebskosten eines Binnenschiffes. Betroffen hiervon ist vor allem die Trockengüterschiffahrt auf dem Rhein. Im Rahmen von Marktgesprächen des Bundesamtes berichteten Befragte, dass Kunden bei der Verhandlung neuer Verträge deutliche Preisnachlässe erwarteten. Insgesamt belastete das niedrige Frachtniveau die Liquiditätssituation. Insbesondere Partikulierbetrieben falle es zunehmend schwerer, ihren finanziellen Verpflichtungen nachzukommen oder anstehende Investitionen in die Schiffe vorzunehmen. Die Insolvenzgefahr besteht fort.

Liquiditäts- und Ertragslage

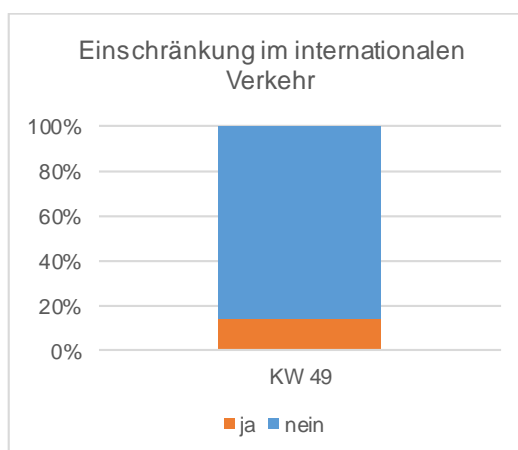
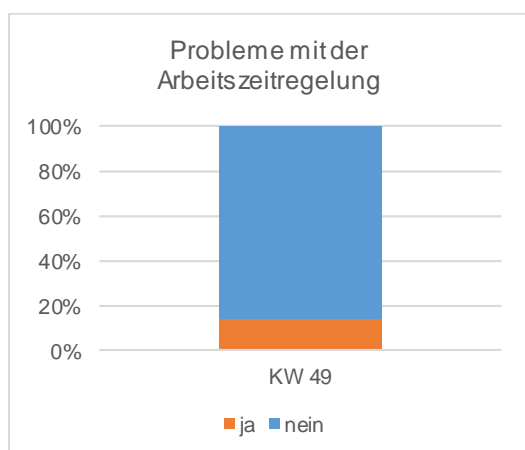
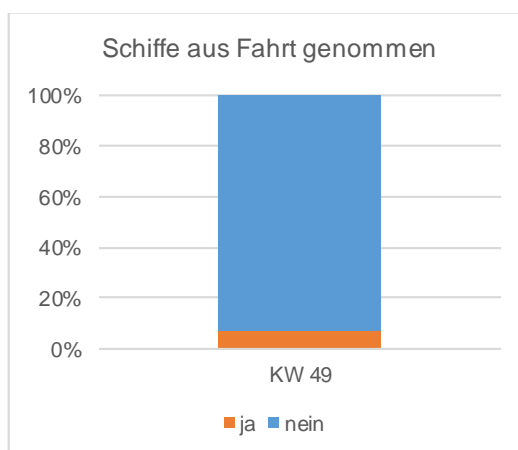
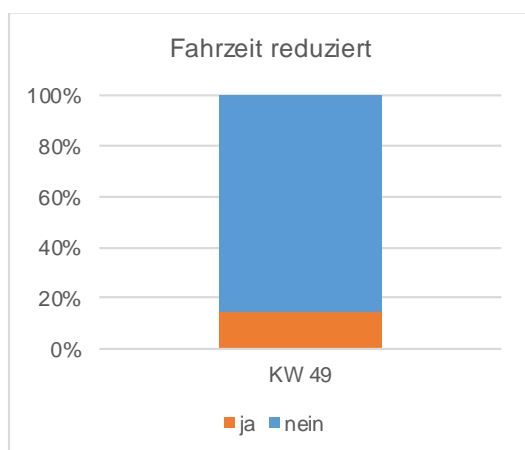
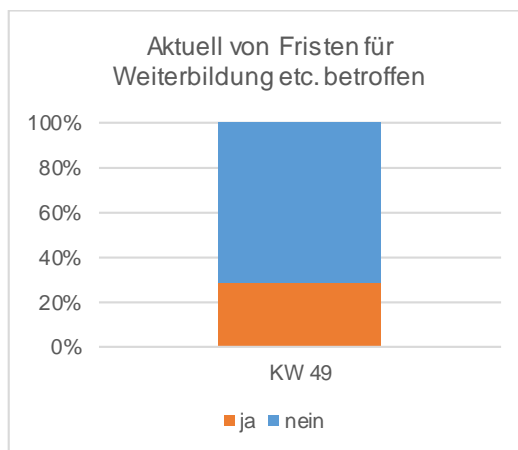
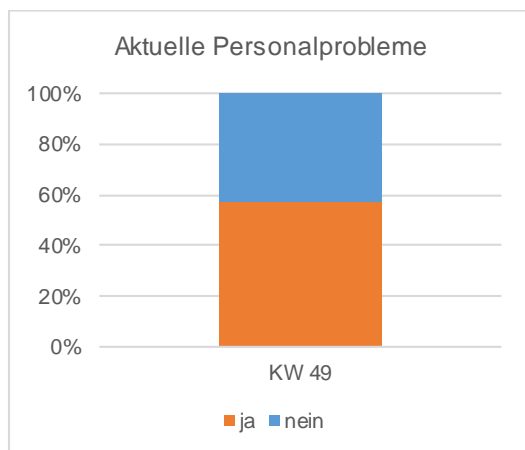
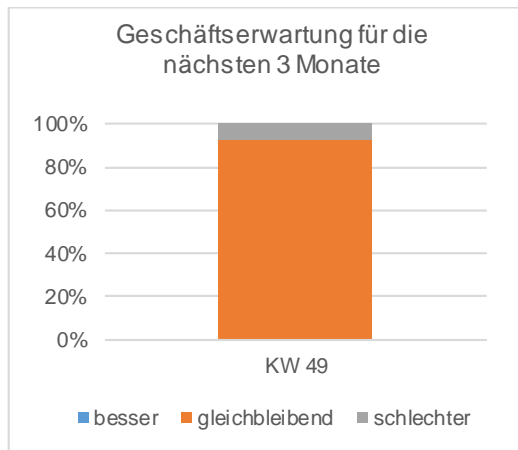
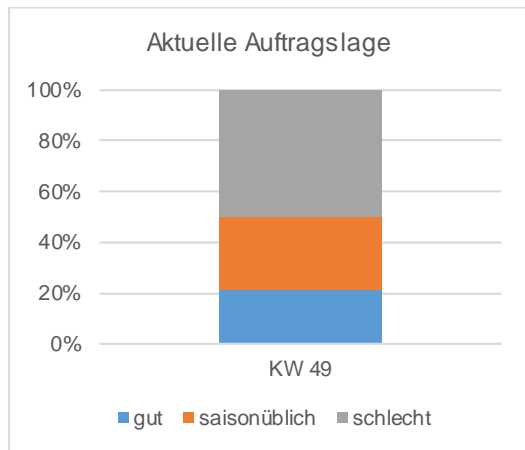
Einige befragte Unternehmen berichteten, dass es oft schwierig sei, insbesondere osteuropäische Besatzungsmitglieder rechtzeitig für den Personalwechsel zum Standort des jeweiligen Schiffs zu befördern. Vereinzelt wurde berichtet, dass Schiffspersonal an den tschechischen und polnischen Grenzen zurückgewiesen worden sei. Problematisch sei des Weiteren, dass dringend notwendige Lehrgänge des fahrenden Personals zum Erwerb verschiedener Patente nicht stattfinden oder auf unbestimmte Zeit verschoben wür-

Personalsituation

den. Dadurch könne es zu Problemen bei der Besetzung der Binnenschiffe kommen. Einzelne Unternehmen gaben an, dass der Besatzungswechsel vorgezogen worden sei, um ausländischen Binnenschiffen die Heimreise zu ihren Familien zu ermöglichen. Des Weiteren bestehe Unsicherheit, wie in anderen Ländern (z.B. Österreich, Schweiz, Südosteuropa) nationale Verordnungen zum Infektionsschutz umgesetzt würden.

Generell kritisieren befragte Binnenschiffsunternehmen die uneinheitliche Umsetzung der Quarantäneverordnung des Bundes in den einzelnen Bundesländern. Die darin enthaltene 72-Stunden-Regel, nach der eine Ausnahme von der Quarantänenpflicht bei Einreisen aus Risikogebieten für Beschäftigte im Waren- und Gütertransport grundsätzlich lediglich für Aufenthalte bis zu 72 Stunden bei Einhaltung angemessener Schutz- und Hygienekonzepte bestehe, sei nicht praxistauglich. Mit großer Erleichterung wurden daher jüngere Urteile von Verwaltungsgerichten in für die Binnenschifffahrt wichtigen Bundesländern aufgenommen, nach denen für die Branche Ausnahmeregelungen gewährt werden. Zudem können in allen Bundesländern Gesundheitsämter oder andere zuständige Behörden in begründeten Fällen Ausnahmen für Reisen in ausländische Risikogebiete bei Vorliegen eines triftigen Grundes genehmigen. Voraussetzung hierfür sei die konsequente Anwendung von Hygienevorschriften. Nach Informationen befragter Binnenschiffsunternehmen sei die Einhaltung von Hygienevorschriften (z.B. Mundschutz, Desinfektionsmittel, kontaktlose Übergabe von Dokumenten) und die Vermeidung von Kontakten in der Binnenschifffahrt sehr gut umsetzbar. Viele Binnenschiffe seien mittlerweile mit Corona-Schnelltests ausgestattet. Bisher liegen dem Bundesamt keine Informationen vor, dass es im grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr aufgrund der 72-Stunden-Regelung zu Transportrückgängen gekommen ist.

Themen von aktueller Bedeutung



## 6 Seeverkehr

Kürzlich hat der Hafen Hamburg sein Umschlagsergebnis für die ersten drei Quartale 2020 veröffentlicht.<sup>14</sup> Danach sank der Seegüterumschlag in Deutschlands größtem Universalhafen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 10,7 Prozent auf rund 93,2 Mio. t (siehe Tabelle 6.1). Betroffen von den Rückgängen waren sowohl der Stückgutumschlag als auch der Massengutumschlag. Der Stückgutumschlag blieb in den ersten drei Quartalen 2020 mit rund 65,2 Mio. t um rund 9,9 Prozent, der Massengutumschlag mit rund 28,0 Mio. t um rund 12,4 Prozent hinter dem entsprechenden Vorjahresergebnis zurück. Dabei verzeichneten die Importe mit einem Minus von rund 14,4 Prozent im Vergleichszeitraum einen stärkeren Rückgang als die Exporte, die um rund 5,5 Prozent abnahmen. Importseitig führte vor allem die gesunkene Stahlproduktion zu geringeren Umschlägen von Erzen und Kohle. Zu der vergleichsweise besseren Entwicklung im Export trugen Umschlagssteigerungen von Getreide und Düngemitteln bei. Der Containerumschlag belief sich in den ersten drei Quartalen 2020 auf insgesamt rund 6,3 Mio. TEU; im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum war dies ein Rückgang von rund 9,9 Prozent. Maßgeblich war insbesondere der starke Rückgang im seeseitigen Containerumschlag mit China, dem wichtigsten Handelspartner Hamburgs. Er sank im Vergleichszeitraum um rund 11,3 Prozent. Rückgänge im seeseitigen Containerumschlag zeigten sich im Vergleichszeitraum zudem mit wichtigen Handelspartnern wie Russland (-15,1 %), Schweden (-11,8 %), Südkorea (-11,8 %), Dänemark (-3,4 %) und Polen (-9,5 %). Zuwächse im seeseitigen Containerumschlag mit den USA (+0,1 %), Singapur (+7,1 %), dem Vereinigten Königreich (+41,0 %) und Malaysia (+5,5 %) konnten die vorgenannten Rückgänge nicht ausgleichen. Nach Angaben des Hamburger Hafens habe sich die Umschlagsentwicklung seit Juli 2020 infolge der Lockerung der Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie und des Auffüllens von Lägern für das Weihnachtsgeschäft stabilisiert. Mit einem Minus von rund 8,0 Prozent fiel der Rückgang beim Seegüterumschlag im dritten Quartal 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal deutlich geringer aus als im zweiten Quartal 2020 (-16,2 %). Das Umschlagsergebnis des Vorjahres sei nach derzeitigem Stand im laufenden Jahr allerdings nicht mehr zu erreichen; mit Blick auf das Gesamtjahr 2020 wird auf einen Umschlagsrückgang im einstelligen Prozentbereich gehofft. Die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen hatten bereits im Oktober 2020 ihre Umschlagsergebnisse für die ersten drei Quartale des Jahres 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.<sup>15</sup> Im Hafen Antwerpen sank der Seegüterumschlag in den ersten drei Quartalen 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund

Seegüterumschlag  
- Hafen Hamburg

<sup>14</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Hafen Hamburg Marketing e.V.: Hamburger Hafen – Die Wende beim Umschlag zeichnet sich ab, Pressemitteilung vom 24.11.2020.

<sup>15</sup> 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.

4,4 Prozent auf rund 171,1 Mio. t.<sup>16</sup> Für die Bremischen Häfen liegen derzeit noch keine Umschlagsergebnisse für die ersten drei Quartale 2020 vor.

**Tabelle 6.1:** Seegüterumschlag in Hamburg, Rotterdam und Antwerpen in den ersten drei Quartalen 2020 nach Umschlagbereichen, Veränderungsraten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum

Umschlagbereich	Einheit	Hamburg		Rotterdam		Antwerpen	
		Jan-Sept 2020	Δ in %	Jan-Sept 2020	Δ in %	Jan-Sept 2020	Δ in %
Gesamt	(in Mio. t)	93,2	-10,7	322,3	-8,8	171,1	-4,4
Empfang	(in Mio. t)	51,8	-14,4	219,9	-10,6	85,2	-6,6
Versand	(in Mio. t)	41,4	-5,5	102,5	-4,7	85,9	-2,1
Massengut	(in Mio. t)	28,0	-12,4	188,4	-12,5	59,7	-7,3
Stückgut	(in Mio. t)	65,2	-9,9	133,9	-3,1	111,4	-2,8
Container	(in Mio. TEU)	6,3	-9,9	10,7	-4,7	8,9	-0,1

Quellen: Hafen Hamburg Marketing e.V., Havenbedrijf Rotterdam N.V., Antwerp Port Authority.

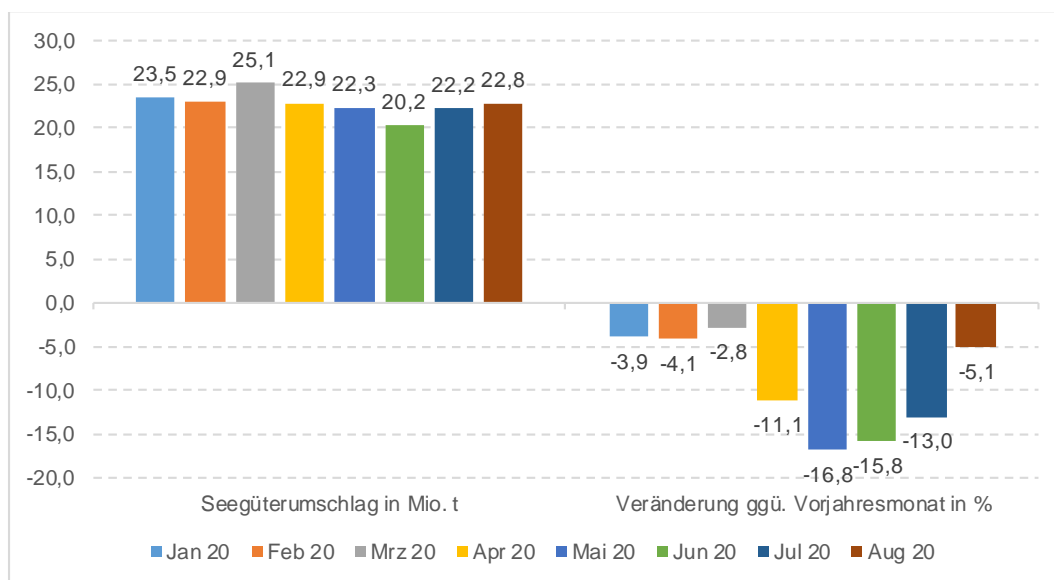
Daten aus der amtlichen Seeverkehrsstatistik des Statistischen Bundesamtes liegen aktuell bis August 2020 vor. Danach wurden in den ersten acht Monaten des Jahres 2020 in den deutschen Seehäfen mit insgesamt rund 180,7 Mio. t rund 9,8 Prozent weniger Güter umgeschlagen als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Im Vergleich zum Vormonat stieg der Seegüterumschlag im August 2020 um rund 2,4 Prozent. Im Vorjahresvergleich zeigten sich in den deutschen Seehäfen überproportionale Rückgänge beim Umschlag trockener Massengüter. Die Abnahmen beliefen sich im Zeitraum von Januar bis August 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum auf rund 15,2 Prozent; der Umschlag flüssiger Massengüter sank um rund 3,2 Prozent. Der Containerumschlag blieb mit knapp 9,2 Mio. TEU um rund 10,5 Prozent hinter dem entsprechenden Vorjahresergebnis zurück. Alle Fahrtgebiete wiesen in den ersten acht 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 11,3 Prozent ab; im Verkehr mit Amerika sanken sie um rund 9,7 Prozent, mit Afrika um rund 8,2 Prozent, mit Asien um rund 8,3 Prozent. Belastet wurden die Asienverkehre insbesondere durch stark rückläufige Empfangsmengen aus China (-19,0 %); die Versandmengen nach China befanden sich hingegen nur vergleichsweise leicht unter dem Vorjahresniveau (-3,5 %). Abbildung 6.1 stellt die Entwicklung des Seegüterumschlags deutscher Häfen in den ersten acht Monaten des Jahres 2020 im Zeitablauf sowie die prozentualen Änderungsraten im Vergleich zum jeweiligen Vorjahresmonat dar. Demnach legte der Seegüterumschlag nach Rückgängen in den Vormonaten in den Monaten Juli und August 2020 absolut wieder zu, er blieb jedoch weiter hinter den jeweiligen Vorjahresniveaus zurück.

- Deutschland

<sup>16</sup> 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.



**Abbildung 9.1:** Entwicklung des Seegüterumschlags deutscher Häfen im Zeitraum von Januar bis August 2020



Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5). Eigene Darstellung.

Kürzlich veröffentlichte die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ihre Quartalsmitteilung für Januar bis September 2020. Danach verzeichnete die Hamburger Hafen und Logistik AG in ersten drei Quartalen 2020 einen Rückgang des Umsatzes und des Betriebsergebnis.<sup>17</sup> Das Betriebsergebnis (EBIT) sank im Vergleich zu den ersten drei Quartalen 2019 um 38,9 Prozent auf insgesamt 107,1 Mio. Euro; der Konzernumsatz ging um 8,1 Prozent zurück. Die Umschlagsmenge an den HHLA-Containerterminals ging im Vergleichszeitraum insgesamt um 11,2 Prozent auf rund 5,1 Mio. TEU zurück. Neben dem Verlust eines Fernostdienstes in Hamburg wurde der Rückgang insbesondere mit ausgefallenen Schiffsabfahrten (Blank Sailings) infolge der Corona-Pandemie und verminderten Zubringerverkehren in den Ostseeraum begründet. Im Segment Intermodal ging der Containertransport in den ersten drei Quartalen 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 4,6 Prozent auf rund 1,1 Mio. TEU zurück. Bei den Straßentransporten waren dabei deutlich stärkere Rückgänge als bei den Bahntransporten zu verzeichnen. Letztere nahmen im Vergleichszeitraum um 3,7 Prozent auf rund 895 Tsd. TEU ab.

Quartalsberichte  
- HHLA

Die Hapag-Lloyd AG verzeichnete in den ersten drei Quartalen 2020 einen Rückgang des Transportvolumens im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 3,5 Prozent auf rund 8,7 Mio. TEU.<sup>18</sup> Ursächlich war vor allem ein zweistelliger Nachfrageeinbruch im

- Hapag-Lloyd AG

<sup>17</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Hamburger Hafen und Logistik AG: HHLA stemmt sich erfolgreich gegen Auswirkungen der Corona-Pandemie, Finanzmitteilung vom 12.11.2020, unter: <https://hlla.de/investoren/mitteilungen/finanzmitteilungen/detailansicht/hlla-stemmt-sich-erfolgreich-gegen-auswirkungen-der-corona-pandemie>, abgerufen am 01.12.2020.

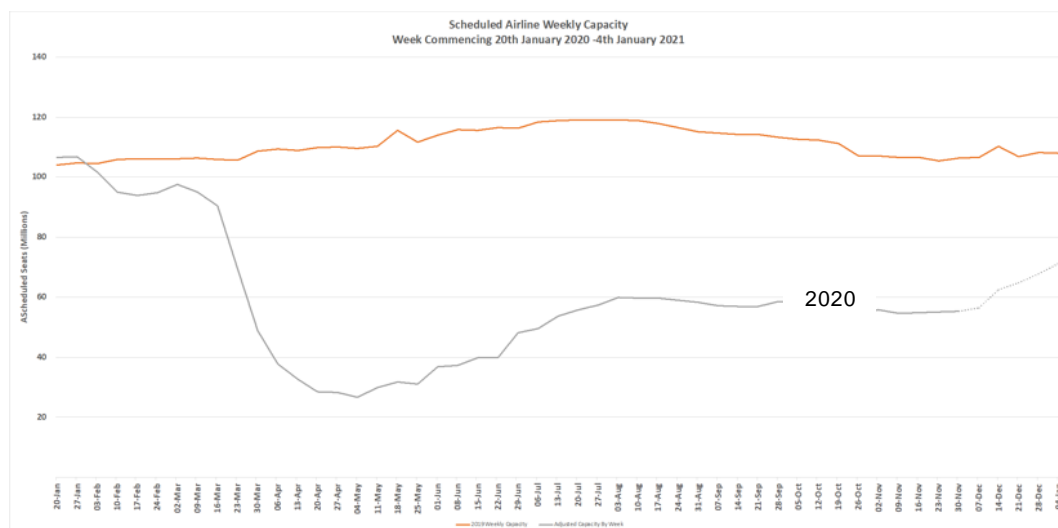
<sup>18</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Hapag-Lloyd AG: Quartalsfinanzbericht 1. Januar bis 30. September 2020, Hamburg 2020.

zweiten Quartal 2020. Hauptsächlich aufgrund der geringeren Transportmengen lagen die Umsatzerlöse in den ersten drei Quartalen 2020 mit rund 9,4 Mrd. EUR um rund 1,3 Prozent unter dem entsprechenden Vorjahreswert. Das Geschäftsergebnis (EBIT) lag mit rund 858,3 Mio. Euro allerdings deutlich über dem Vorjahresniveau (642,8 Mio. Euro). Begründet wurde dies unternehmensseitig mit überproportional gesunkenen Transportaufwendungen, vor allem aufgrund niedrigerer Bunkerpreise.

## 7 Luftverkehr

Nach jüngsten Meldungen ist im Luftverkehr das Angebot an Sitzplätzen im Vergleich zu den letzten Wochen relativ stabil geblieben. Die Kapazität der Sitzplätze verharrt jedoch seit Wochen in der Nähe der 60 %-Marke im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Nach einer kurzen Zunahme der Kapazitäten in den USA zu Thanksgiving ist das Sitzplatzangebot wieder auf das Niveau der Vorwochen zurückgefallen.

Angebot an Sitzplätzen



Quelle: OAG.

Regions	20-Jan	16-Nov	23-Nov	30-Nov	% Change Week on Week	% Change V's 20th Jan
Asia : North East Asia	25,178,594	19,236,553	19,092,938	19,127,481	0.2%	-24.0%
North America	22,644,121	13,085,924	13,550,987	12,469,019	-8.0%	-44.9%
Asia : South East Asia	10,866,623	4,379,915	4,560,947	4,857,489	6.5%	-55.3%
Europe : Western Europe	18,606,424	4,755,269	4,459,276	4,634,532	3.9%	-75.1%
Asia : South Asia	5,160,958	2,840,426	2,957,811	3,048,789	3.1%	-40.9%
Europe : Eastern/Central Europe	3,701,241	1,542,763	1,542,684	1,504,171	-2.5%	-59.4%
MiddleEast	4,930,030	1,997,120	2,006,473	2,062,414	2.8%	-58.2%
<b>Latin America : Lower South America</b>	4,033,676	1,748,486	1,772,059	1,922,615	8.5%	-52.3%
Latin America : Upper South America	1,737,713	744,980	759,784	850,469	11.9%	-51.1%
Latin America : Central America	2,444,383	1,474,415	1,484,363	1,504,158	1.3%	-38.5%

Quelle: OAG.

Betrachtet man den europäischen Markt, so ging die Anzahl der Flüge u.a. in Italien um 81,2 % (Vormonat -60,9 %), in Spanien um 69,1 % (Vormonat -69,2 %), in Deutschland um 82,8 % (Vormonat -72,2 %) und in Frankreich um 77,7 % (Vormonat -73,3 %) zurück. Insgesamt folgt hieraus, dass sich das Linienangebot in Europa im Vergleich zum Vormonat wieder verringert hat.<sup>19</sup>

Angebot an Linienflügen

<sup>19</sup> Siehe OAG vom 01.12.2020, Global Scheduled Flight Change year-over-year, abgerufen am 01.12.2020.

**Global Scheduled Flights Change year-over-year**

Week compared with equivalent week in previous year i.e.  
Monday 6 January 2020 vs. Monday 7 January 2019.

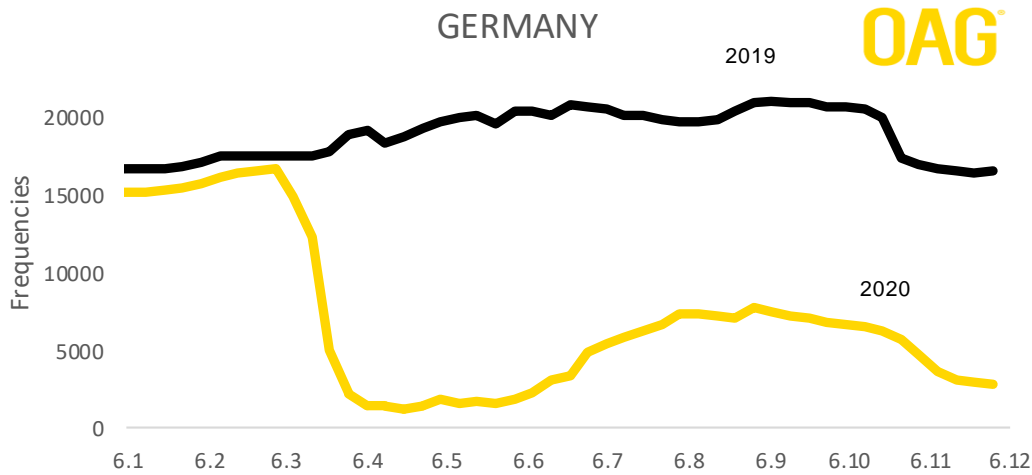


Region	January	February	March	April	May	June	July	August	September	October	November	30 November
ALL	1.5%	-7.8%	-14.5%	-65.9%	-68.9%	-64.1%	-53.8%	-48.3%	-47.5%	-46.4%	-46.0%	-45.8%
Spain	-3.7%	-1.7%	-23.2%	-94.1%	-93.5%	-90.2%	-65.7%	-47.1%	-54.0%	-64.7%	-69.2%	-69.1%
Hong Kong	-10.1%	-46.9%	-77.4%	-93.4%	-90.2%	-89.9%	-91.0%	-91.3%	-89.6%	-88.5%	-86.9%	-87.7%
Germany	-8.5%	-6.8%	-30.6%	-92.9%	-91.5%	-87.2%	-72.6%	-64.1%	-64.7%	-67.8%	-78.6%	-82.8%
Singapore	0.1%	-15.8%	-42.9%	-93.5%	-96.8%	-95.2%	-93.7%	-92.4%	-93.8%	-92.6%	-91.9%	-89.8%
Italy	-3.2%	-4.1%	-48.0%	-85.6%	-83.3%	-88.0%	-66.7%	-52.1%	-55.3%	-60.5%	-72.6%	-81.2%
France	-0.8%	0.3%	-15.5%	-90.9%	-91.9%	-87.5%	-66.0%	-50.2%	-51.2%	-58.1%	-73.3%	-77.7%
UK	-3.7%	-3.2%	-22.7%	-92.6%	-93.6%	-90.2%	-80.2%	-66.8%	-64.9%	-68.0%	-81.8%	-84.9%
Australia	-2.0%	-2.5%	-5.9%	-84.8%	-86.2%	-83.2%	-77.4%	-75.6%	-74.2%	-71.2%	-66.6%	-56.9%
Sweden	-9.0%	-5.4%	-22.9%	-87.9%	-89.7%	-85.0%	-75.7%	-72.2%	-72.1%	-70.0%	-71.3%	-76.9%
UAE	-2.0%	-3.1%	-23.1%	-80.6%	-78.6%	-79.9%	-69.6%	-65.0%	-62.6%	-64.6%	-62.7%	-60.2%
South Korea	2.2%	-11.3%	-49.2%	-56.4%	-49.1%	-49.2%	-48.3%	-41.3%	-46.2%	-39.8%	-41.3%	-43.9%
USA	2.7%	2.1%	-0.4%	-57.8%	-72.6%	-66.7%	-51.1%	-47.7%	-47.4%	-47.4%	-42.5%	-43.3%
India	3.2%	7.0%	8.5%	-82.3%	-59.5%	-65.6%	-52.7%	-60.0%	-55.7%	-46.7%	-43.9%	-39.4%
China	5.1%	-54.2%	-38.7%	-42.3%	-27.9%	-19.6%	-17.2%	-10.1%	-5.1%	-0.4%	-2.6%	-2.2%
Japan	2.6%	-2.9%	-15.7%	-39.4%	-46.4%	-44.2%	-37.1%	-29.5%	-37.3%	-37.6%	-36.0%	-33.4%

Source: Schedules Analyser

Quelle: OAG.

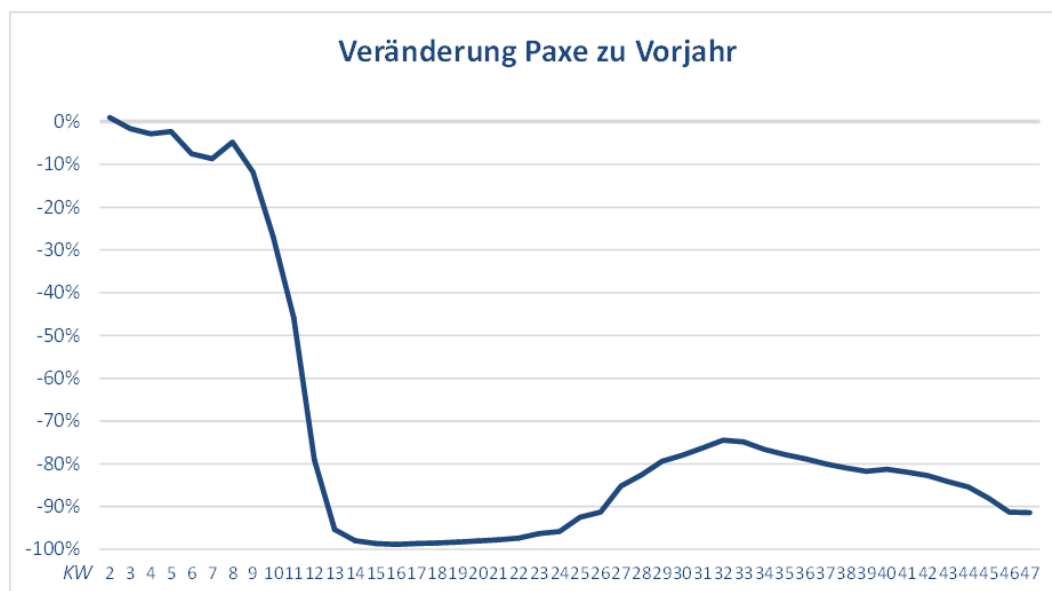
Nachstehendes Schaubild von OAG spiegelt die Entwicklung des Linienangebots in Deutschland seit Jahresbeginn bis Anfang Dezember wider.



Quelle: OAG.

Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst nachstehendes Schaubild über die Entwicklung des Passagierverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 47. Kalenderwoche 2020.

ADV - Flughäfen in Deutschland



Quelle: Flughafenverband ADV.

Mit fortwährender Dauer der Corona-Krise werden die Aussichten für die Airlines immer düsterer. So befürchtet der Dachverband der Luftfahrtunternehmen IATA ein branchenweites Minus von 157 Milliarden Dollar für die Jahre 2020 und 2021. Im Juni 2020 lagen die Schätzungen noch bei minus 100 Milliarden Dollar. Aktuell liegen sie bei minus 118,5 Milliarden Dollar für 2020 und minus 38,7 für 2021. Die IATA geht davon aus, dass sich die Erholung des Geschäfts durch die Verfügbarkeit von Corona-Impfstoffen erst Mitte 2021 bemerkbar machen wird. Weltweit müssten die Fluggesellschaften mit einem Einbruch der Passagierzahl gegenüber der Zeit vor der Pandemie um 60 % auf 1,8 Milliarden Passagiere rechnen. Die Umsätze werden den Prognosen zufolge um 69 % auf 191 Milliarden Dollar absacken. Nach IATA könnte der Umsatz im Jahr 2020 mit 459 Milliarden Dollar die zuvor erwarteten 328 Milliarden übertreffen, das ist jedoch weit entfernt von den 838 Milliarden Dollar aus dem Vorkrisenjahr 2019. Die Krise wird vielen Fluggesellschaften in Europa noch schwerer und länger zu schaffen machen als in anderen Teilen der Welt, da viele Airlines vom Auslandsgeschäft abhängig sind. Auch werde das Geschäft durch die zweite Infektionswelle gebremst.<sup>20</sup>

Angaben der IATA zu den Umsätzen im Luftverkehr

Von der aktuellen Situation betroffen ist auch die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie. Nach Jahren des Wachstums erlebt diese in der Corona-Krise einen heftigen Rückschlag. Der Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI) geht von einem Umsatzrückgang von rund 40 % für die zivile Luftfahrtindustrie aus. Nach Angaben des Verbands seien die Auftragsbücher zwar gut gefüllt, jedoch fehle den Airlines das Geld,

BDLI – Bundesverband der Luft- und Raumfahrtindustrie

<sup>20</sup> Siehe Manager Magazin vom 24.11.2020, „Airlines befürchten mehr als 150 Milliarden Dollar Corona-Verlust“, abgerufen am 25.11.2020.

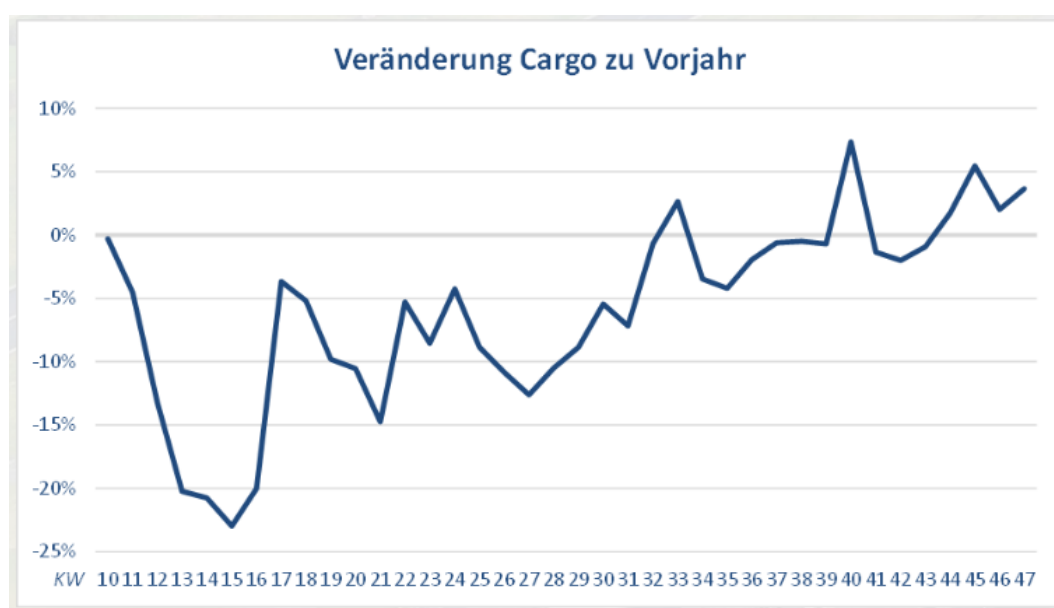
um bestellte Flugzeuge abzunehmen. Für das kommende Jahr werde mit einem deutlichen Umsatzminus gerechnet.<sup>21</sup>

Der internationale Luftverkehrsverband (IATA) hat im September Daten für die globalen Luftfrachtmärkte veröffentlicht. Sie zeigen, dass die Luftfrachtnachfrage zwar zunimmt, aber im Vergleich zu 2019 weiterhin gedrückt bleibt. Die weltweite Nachfrage, gemessen in Tonnenkilometern, lag im September bei acht Prozent unter dem Vorjahresniveau (minus 9,9 Prozent für internationale Flüge). Dies sei eine Verbesserung im Vergleich zum Rückgang von 12,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr im August.<sup>22</sup>

IATA-Zahlen zur Luftfracht weltweit

Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst untenstehendes Schaubild über die Entwicklung des Frachtverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 47. Kalenderwoche 2020.

ADV - Luftfracht in Deutschland



Quelle: Flughafenverband ADV.

Nachdem in der KW 42 noch ein Rückgang von 2,5 % im Vergleich zur gleichen KW des Vorjahres zu verzeichnen war, hat sich die Luftfracht in Deutschland etwas erholt und verzeichnet in den folgenden Kalenderwochen eine leichte Steigung mit meist positiven Werten: KW43 -0,9 %, KW44 +1,7 %, KW 45 +5,5 %, KW 46 2,0 %, KW 47 +3,7 %.<sup>23</sup>

<sup>21</sup> Siehe WirtschaftsWoche vom 24.11.2020, Luftfahrt erwartet 40 % weniger Umsätze, abgerufen am 25.11.2020.

<sup>22</sup> Siehe Verkehrsrundschau vom 05.11.2020, IATA: Luftfracht hat weiterhin mit Corona-Krise zu kämpfen, abgerufen am 20.11.2020.

<sup>23</sup> Siehe adv.aero, Wöchentliche Verkehrszahlen, abgerufen am 01.12.2020.

Trotz der aktuell schwierigen wirtschaftlichen Situation an den deutschen Flughäfen wächst die Luftfracht in der Monatsbetrachtung leicht, und zwar den zweiten Monat in Folge (September: +0,4 %, Oktober: +0,6 %).<sup>24</sup>

Das Frachtaufkommen am Flughafen Leipzig/ Halle (LEJ) wächst weiter zweistellig. Im Oktober verzeichnete LEJ, Europas fünftgrößter Cargo-Airport, einen neuen Höchstwert beim Luftfrachtaufkommen. Bezogen auf den Vorjahresmonat erhöhte sich der Frachtumschlag um 10,9 Prozent auf 124.881 Tonnen. Die Zahl der Flüge im Frachtverkehr in LEJ stieg gegenüber dem Oktober des Vorjahres um 8,7 Prozent auf 4.501. In den ersten zehn Monaten des Jahres erhöhte sich das Luftfrachtaufkommen um 8,4 Prozent auf über 1,11 Millionen Tonnen. Der Luftfrachtumschlag am LEJ wächst damit weiter überproportional und entgegen dem bundesweiten Negativtrend.<sup>25</sup>

Flughafen  
Leipzig/Halle

Am Flughafen Frankfurt verzeichnete der Luftfrachtverkehr im Oktober trotz der weiterhin fehlenden Beiladekapazitäten aus dem Passagierverkehr ein Wachstum von 1,6 % auf ein Aufkommen von etwa 182.000 Tonnen.<sup>26</sup>

Flughafen Frankfurt

Die Vorbereitungen in der Luftfahrt auf das Beliefern der Welt mit den sehnlichst erwarteten Impfstoffen gegen Corona laufen schon seit Monaten auf Hochtouren. Neben dem Flughafen Leipzig/ Halle<sup>27</sup> spielt der Flughafen Frankfurt dabei eine zentrale Rolle, dem größten Umschlagplatz für Luftfracht von temperaturregeführten, sensiblen Pharmaprodukten in Europa. Insgesamt stehen 13.500 Quadratmeter genau temperierbarer Fläche zur Verfügung, von denen 8.800 das Unternehmen Lufthansa nutzt. Da innerhalb Europas die meisten Impfstoffkontingente nicht mit dem Flugzeug, sondern per Lkw ausgeliefert werden, geht man davon aus, dass hauptsächlich Exporte aus Europa heraus, etwa nach Afrika, abzufertigen sein werden. Auch können Impfstoffe aus Indien und China in Frankfurt umgeschlagen werden. Das Konzept für die Abläufe sehe vor, dass bis zu fünf Flugzeuge gleichzeitig be- und entladen werden. Durch die kurzen Transportwege werden so Temperaturschäden vermieden.

Beförderung von  
Impfstoffen gegen  
Corona

Schätzungen, wie viele Flüge für eine globale Versorgung mit Covid-Impfstoffe abheben müssen, reichen von 8.000 seitens des internationalen Luftfahrtverbandes IATA bis hin zu rund 15.000 seitens DHL.<sup>28</sup>

<sup>24</sup> Siehe adv.aero, Aktuelle Verkehrszahlen, abgerufen am 01.12.2020.

<sup>25</sup> Siehe Pressemitteilung von Mitteldeutschen Flughäfen vom 17.11.2020, Leipzig/Halle Airport: Frachtaufkommen wächst weiter zweistellig – Oktober mit neuem Rekordwert, abgerufen am 30.11.2020.

<sup>26</sup> Siehe Flughafen Frankfurt Monatsbericht September 2020, abgerufen am 25.11.2020.

<sup>27</sup> Siehe Pressemitteilung von Mitteldeutschen Flughäfen vom 17.11.2020, Leipzig/Halle Airport: Frachtaufkommen wächst weiter zweistellig – Oktober mit neuem Rekordwert, abgerufen am 30.11.2020.

<sup>28</sup> Siehe Deutsche Welle vom 12.11.2020, Luftfahrt auf Corona-Impfstoff-Transporte vorbereitet, abgerufen am 25.11.2020.

## 8 Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG)<sup>29</sup>

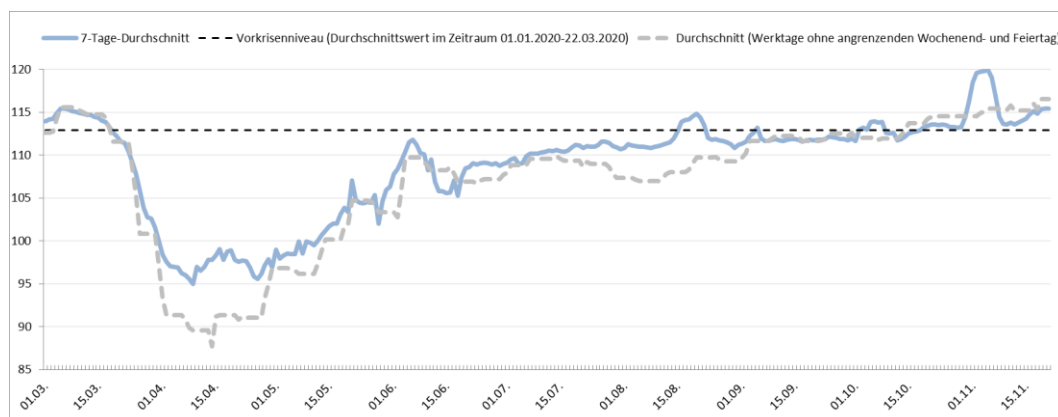
Wocheninformation KW 47 – 26.11.2020

### 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.

### 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). Die Durchschnittswerte des täglichen Lkw-Maut-Fahrleistungsindex liegen am aktuellen Rand über dem Vorkrisenniveau.

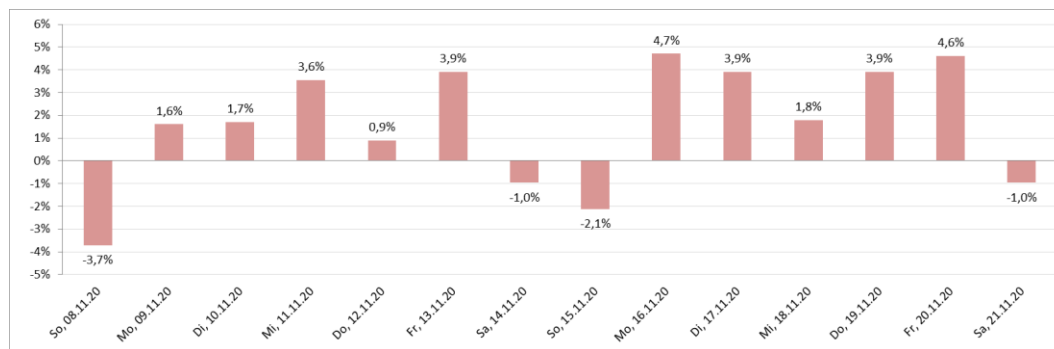


### Kurzfristige Entwicklung (bereinigte Werte)

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 Tage lag der Indexwert 1,8 % bis 4,7 % über dem Vorkrisenniveau. An zwei Tagen ist ein Rückgang von 1,0 % bzw. 2,1 % zu beobachten. Im Durchschnitt liegt der Indexwert an den letzten sieben betrachteten Tagen über dem Vorkrisenniveau (2,3 %).

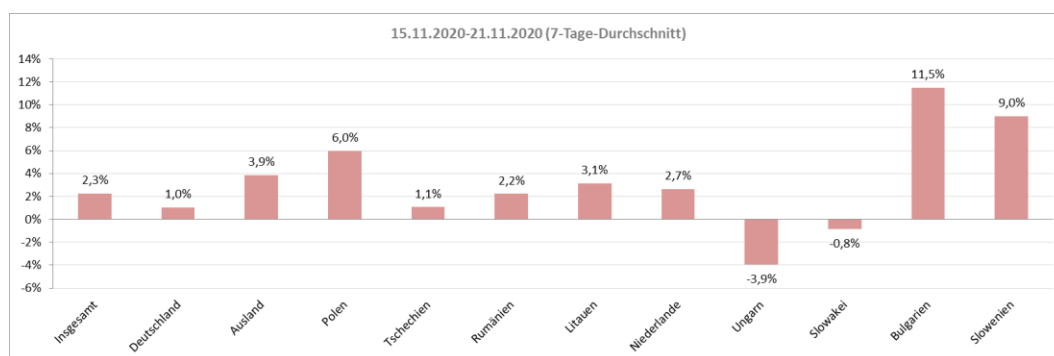
<sup>29</sup> Originalwerte durch BAG. Bereinigungsverfahren durch Deutsche Bundesbank. Veröffentlichung durch StBA.





### 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 (15.11.-21.11.2020) weist der Index für deutsche Lkw einen leichten Anstieg in Höhe von 1,0 % gegenüber dem Vorkrisenniveau auf, während der Index für ausländische Lkw 3,9 % 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/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 Kurzarbeit<sup>30</sup> 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. Seit Oktober 2020 weisen beide Werte wieder eine steigende Tendenz auf, die sich im November 2020 verstärkt hat (siehe Tabelle 9.1). Nach vorläufigen Angaben der Bundesagentur für Arbeit belief sich die Anzahl der eingegangenen Anzeigen im Wirtschaftsabschnitt „Verkehr und Lagerei“ im November 2020 auf 1.108, die Anzahl der hiervon betroffenen Personen auf 15.675. Dies waren jeweils die höchsten Werte in den letzten fünf Monaten. Im Oktober 2020 hatte die Anzahl der eingegangenen Anzeigen 407, die Anzahl betroffener Personen 5.433 betragen. Die höchste Anzahl der Anzeigen stammte im November 2020 mit 733 wie in den Vormonaten aus der Wirtschaftsabteilung „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“, die höchste Anzahl neuer Betroffener mit 7.585 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 November 2020

	Feb. 2020	März 2020	April 2020	Mai 2020	Juni 2020	Juli 2020	Aug. 2020	Sept. 2020	Okt. 2020	Nov. 2020 <sup>1</sup>
Anz. eingegang. Anzeigen	70	7.050	26.279	3.256	1.242	633	378	308	407	1.108
Personenzahl i. d. Anzeigen	1.391	182.794	455.326	56.084	20.054	9.622	5.153	3.459	5.433	15.675

<sup>1</sup> Vorläufige Daten.

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

<sup>30</sup> Hinweis der Bundesagentur für Arbeit: Betriebe müssen vor Beginn von Kurzarbeit eine schriftliche Anzeige bei der zuständigen Agentur für Arbeit (Betriebssitz) erstatten; dies hat spätestens bis zum Ende des Monats zu erfolgen, für den erstmalig Leistungen bezogen werden sollen. Die Statistik über angezeigte Kurzarbeit berichtet über elektronisch erfasste und geprüfte Anzeigen von Kurzarbeit sowie die in den Anzeigen enthaltene Anzahl der Beschäftigten, welche voraussichtlich von einem Arbeitsausfall betroffen sind. Seit März 2020 sind aufgrund erhöhtem Aufkommen („Corona-Krise“) Anzeigen zur Kurzarbeit in den IT-Systemen der BA häufig erst mit Verzug erfasst worden. Die zeitliche Zuordnung in der Statistik erfolgt zum Erfassungsmonat, so dass die operativen Nacherfassungen erst in den Folgemonaten in den statistischen Ergebnissen ausgewiesen werden.

**Tabelle 9.2:** Anzeigen zur Kurzarbeit und Anzahl Personen nach Anspruchsgrundlage und wirtschaftsfachlicher Gliederung im November 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	733	733	-	6.452	6.452	-
50 Schifffahrt	49	49	-	779	779	-
51 Luftfahrt	6	6	-	63	63	-
52 Lagerei u. Erbr. v. sonst. DL f. d. Verkehr	270	267	3	7.630	7.585	45
53 Post-, Kurier- und Expressdienste	53	53	-	796	796	-

\*) 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. November 2020).

Die Anzahl der Kurzarbeiter und kurzarbeitenden Betriebe im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ können für den Zeitraum von März bis August 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 August 2020 auf insgesamt 15.880. 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 August 2020 nach aktuellen Hochrechnungen der Bundesagentur für Arbeit bei insgesamt 181.979. Im Vergleich zum Juli 2020 entsprach dies einem Rückgang um rund 10,8 Prozent, im Vergleich zum März 2020 einer Zunahme um rund 35,5 Prozent.

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

	August 2020 (HR4)	Juli 2020 (HR3)	Juni 2020 (HR4)	Mai 2020	April 2020	März 2020
Betriebe	15.880	17.874	21.099	24.524	24.945	13.791
Kurzarbeiter	181.979	204.061	255.524	319.738	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: November 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 November 2020 im Vergleich zum November 2019 weiterhin 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 36,3 Prozent auf 50.243. Dabei zeigte sich der höchste absolute Anstieg der Arbeitslosen bei den Berufen der Lagerwirtschaft (5131), gefolgt von Speditions- und Logistikkaufleuten (5162) und Servicefachkräften im Luftverkehr (5142). Die Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ verzeichnete im November 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat einen Anstieg der Arbeitslosenzahl um rund 31,6 Prozent auf insgesamt 102.765; die Anzahl der gemeldeten offenen Arbeitsstellen sank um rund 29,2 Prozent auf 21.640.

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 Berufgruppe Berufuntergruppe		Arbeitslose			Arbeitsuchende <sup>1)</sup>			Gemeldete Arbeitsstellen		
		November		Δ in %	November		Δ in %	November		Δ in %
		2020	2019		2020	2019		2020	2019	
51	Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführ.)	50.243	36.856	36,3	82.901	69.036	20,1	22.802	26.519	-14,0
511	Tech.Betrieb Eisenb.,Luft,Schiffsverkehr	1.183	716	65,2	2.143	1.547	38,5	236	428	-44,9
5111	Berufe im technischen Eisenbahnbetrieb	96	57	68,4	164	109	50,5	70	119	-41,2
5112	Berufe technischer Luftverkehrsbetrieb	709	348	103,7	1.338	819	63,4	111	205	-45,9
5113	Berufe technisch. Schiffsverkehrsbetrieb	369	303	21,8	623	604	3,1	54	92	-41,3
5118	TechBetriebEisenb.Luft,Schiffsverk.(ssT)	8	6	x	17	12	x	-	*	x
512	Überwachung, Wartung Verkehrsinfrastruktur	847	542	56,3	1.424	1.159	22,9	992	1.190	-16,6
5121	Straßen- und Tunnelwärter/innen	210	112	87,5	488	413	18,2	370	323	14,6
5122	Überwach.,Wartung Eisenbahninfrastruktur	596	404	47,5	873	695	25,6	616	855	-28,0
5123	Berufe in der Flugsicherungstechnik	12	8	x	15	18	x	*	4	x
5124	Wasserstraßen- und Brückenwärter/innen	29	16	x	48	31	x	-	*	x
513	Lagerwirt.,Post,Zustellung,Güterumschlag	35.586	26.985	31,9	57.812	50.137	15,3	16.933	18.828	-10,1
5131	Berufe in der Lagerwirtschaft	32.019	24.151	32,6	51.751	44.746	15,7	15.952	17.192	-7,2
5132	Berufe für Post- und Zustelldienste	2.233	1.874	19,2	3.983	3.702	7,6	729	1.370	-46,8
5133	Berufe im Güter- und Warenumschlag	205	156	31,4	305	272	12,1	29	35	x
5139	Aufsicht,Führung-Lagew.Zustell.Güterum.	1.129	804	40,4	1.773	1.417	25,1	223	231	-3,5
514	Servicekräfte im Personenverkehr	1.920	1.303	47,4	3.821	2.532	50,9	526	975	-46,1
5141	Servicefachkräfte Straßen-,Schienenverk.	437	372	17,5	802	707	13,4	426	440	-3,2
5142	Servicefachkräfte im Luftverkehr	1.416	880	60,9	2.874	1.717	67,4	50	494	-89,9
5143	Servicefachkräfte im Schiffsverkehr	29	24	x	47	47	x	*	5	x
5149	Aufsicht-Personenverkehr(Servicebereich)	38	27	x	98	61	60,7	49	36	x
515	Überwachung u. Steuerung Verkehrsbetrieb	922	665	38,6	1.535	1.165	31,8	705	471	49,7
5150	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (oS)	97	73	32,9	182	137	32,8	128	147	-12,9
5151	Berufe Überwachung Straßenverkehrsbetr.	11	6	x	19	14	x	-	15	x
5152	Berufe Überwachung Eisenbahnverkehrsbetr	113	92	22,8	210	173	21,4	392	169	132,0
5153	Berufe Überwachung Luftverkehrsbetrieb	196	128	53,1	349	220	58,6	53	44	x
5154	Berufe Überwachung Schiffsverkehrsbetr.	17	23	x	48	42	x	3	*	x
5158	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (ssT)	23	6	x	28	21	x	*	4	x
5159	Aufsicht,Führung-Überwach. Verkehrsbetr.	465	337	38,0	699	558	25,3	127	90	41,1
516	Kaufleute - Verkehr und Logistik	9.785	6.645	47,3	16.166	12.496	29,4	3.410	4.627	-26,3
5161	Verkehrskaufleute	97	66	47,0	159	127	25,2	20	46	x
5162	Speditions- und Logistikaufleute	6.991	4.641	50,6	11.818	8.994	31,4	2.604	3.684	-29,3
5163	Straßen- und Schienenverkehrskaufleute	1.049	774	35,5	1.589	1.307	21,6	553	685	-19,3
5164	Luftverkehrskaufleute	167	86	94,2	274	193	42,0	69	17	x
5165	Schiffahrtkaufleute	176	137	28,5	232	209	11,0	19	25	x
5166	Kurier-Express-Postdienstleistungskaufl.	232	178	30,3	425	386	10,1	68	59	15,3
5169	Führung-Verkehr,Logistik (kaufm.Bereich)	1.073	763	40,6	1.669	1.280	30,4	77	111	-30,6

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 Berufgruppe Berufsuntergruppe		Arbeitslose			Arbeitsuchende <sup>1)</sup>			Gemeldete Arbeitsstellen		
		November		in %	November		in %	November		in %
		2020	2019		2020	2019		2020	2019	
52	Führer von Fahrzeug- u. Transportgeräten	102.765	78.079	31,6	176.681	150.809	17,2	21.640	30.575	-29,2
521	Fahrzeufführung im Straßenverkehr	96.883	73.743	31,4	165.985	141.657	17,2	18.000	26.303	-31,6
5211	Berufskraftfahrer(Personentransport/PKW)	9.170	4.851	89,0	19.499	12.665	54,0	763	1.388	-45,0
5212	Berufskraftfahrer(Güterverkehr/LKW)	20.652	14.801	39,5	35.471	30.094	17,9	11.180	16.129	-30,7
5213	Bus-, Straßenbahnfahrer/innen	5.441	3.621	50,3	10.560	8.130	29,9	1.827	3.487	-47,6
5218	Fahrzeufführer im Straßenverkehr(s.s.T.)	61.620	50.470	22,1	100.455	90.768	10,7	4.230	5.299	-20,2
522	Fahrzeufführung im Eisenbahnverkehr	493	344	43,3	1.049	785	33,6	1.097	1.227	-10,6
523	Fahrzeufführung im Flugverkehr	687	269	155,4	1.079	381	183,2	8	23	x
5231	Piloten und Verkehrsflugzeufführer	655	254	157,9	1.024	355	188,5	6	21	x
5238	Fahrzeufführer im Flugverkehr (s.s.T.)	32	15	x	55	26	x	*	*	x
524	Fahrzeufführung im Schiffsverkehr	495	424	16,7	969	918	5,6	99	147	-32,7
5241	Nautische Schiffsoffiziere und Kapitäne	269	238	13,0	489	463	5,6	51	66	-22,7
5242	Schiffsführer Binnen-,Hafenverkehr	226	186	21,5	480	455	5,5	48	81	x
525	Bau- und Transportgeräteführung	4.207	3.299	27,5	7.599	7.068	7,5	2.436	2.875	-15,3
5251	Führer land-,forstwirtschaftl. Maschinen	301	288	4,5	796	846	-5,9	127	219	-42,0
5252	Führer Erdbewegungs-,verwandte Maschinen	2.769	2.123	30,4	4.959	4.555	8,9	1.863	2.088	-10,8
5253	Kranführer, Bediener Hebeeinrichtungen	1.083	849	27,6	1.764	1.586	11,2	430	552	-22,1
5259	Aufsicht - Bau-, Transportgeräteführung	54	39	x	80	81	-1,2	16	16	x

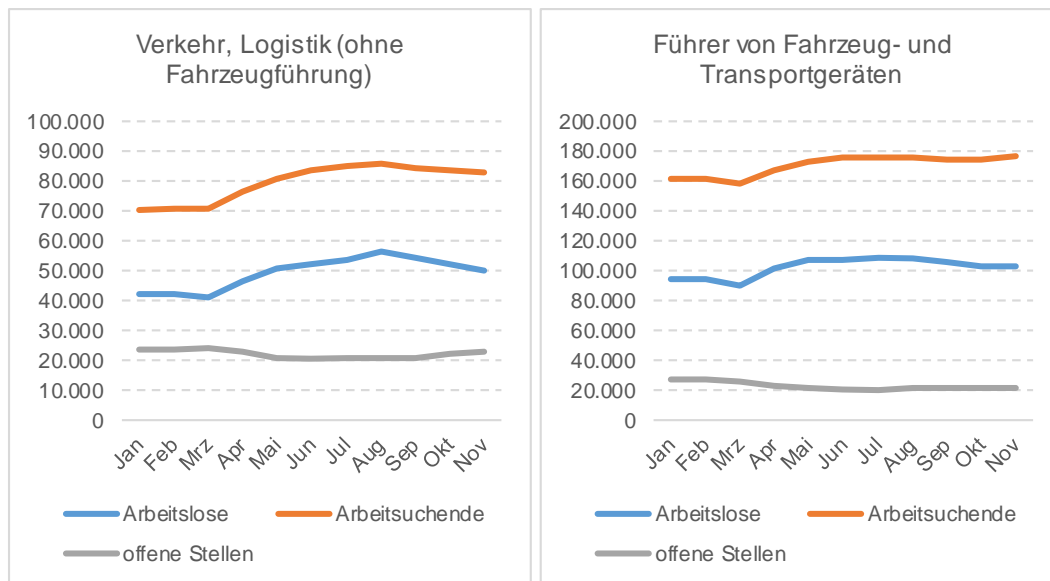
1) Arbeitsuchende sind arbeitslose Arbeitsuchende und nicht-arbeitslose Arbeitsuchende.

Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

Im Vergleich zum Oktober 2020 sank die Zahl der Arbeitslosen in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeufführung)“ im November 2020 um 1.916 bzw. rund 3,7 Prozent, in der Berufsgruppe „Führung von Fahrzeug- u. Transportgeräten“ um 765 bzw. rund 0,7 Prozent. Während in der erstgenannten Berufsgruppe im November 2020 die Anzahl gemeldeter offener Arbeitsstellen jene des Vormonats übertraf, blieb sie in letztgenannter Berufsgruppe dahinter zurück (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 Fahrzeufführung)“ und „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ im November 2020 kumuliert 390.760. Dies entsprach einem Rückgang im Vergleich zum Vormonat von rund 2,2 Prozent und einem Plus im Vergleich zum Vorjahresmonat von rund 25,1 Prozent.

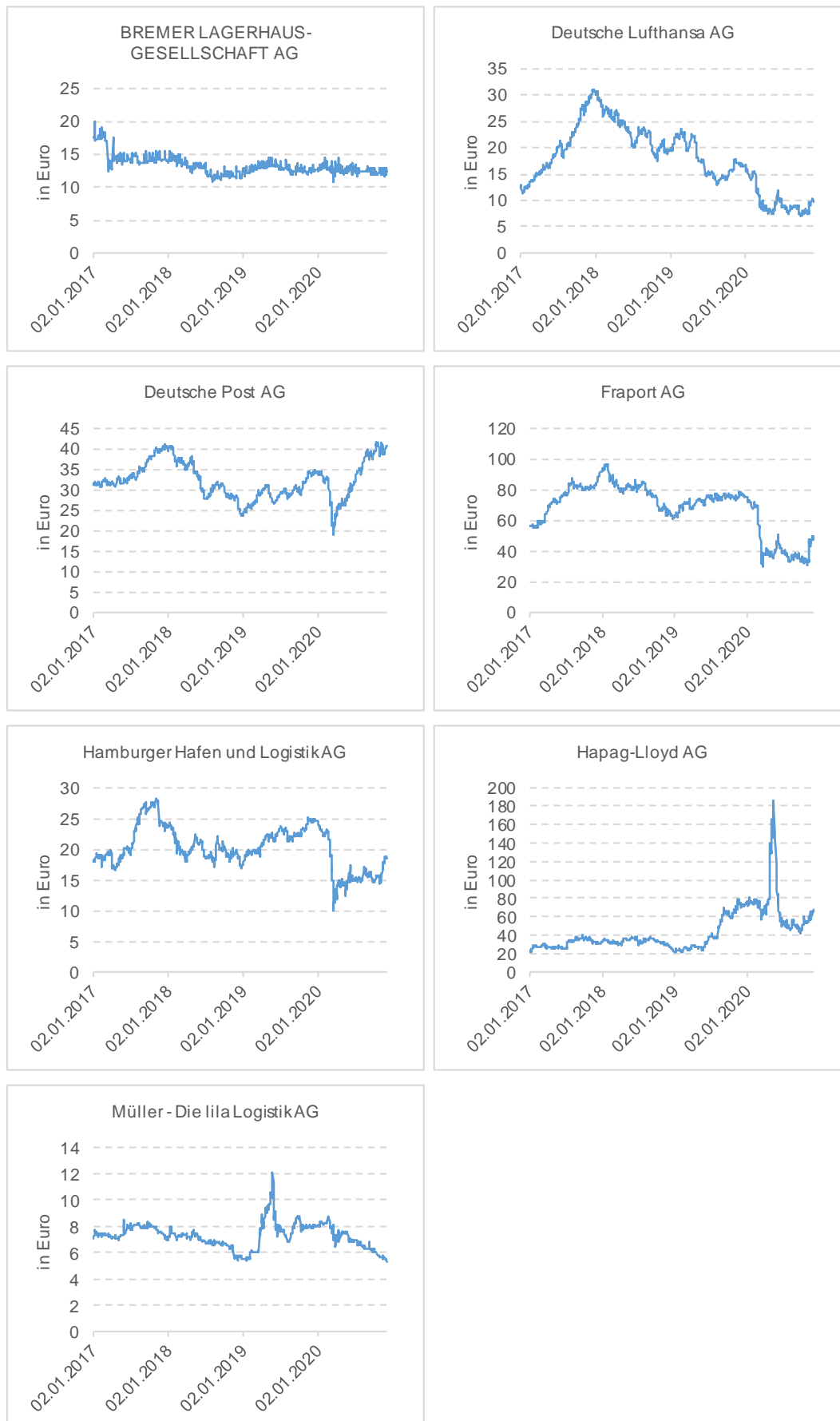


**Abbildung 9.1:** Offene Stellen, Arbeitslose und Arbeitsuchende in den Berufshauptgruppen „Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführung)“ (linke Abb.) und „Führer von Fahrzeug- und Transportgeräten“ (rechte Abb.) im Zeitraum von Januar bis November 2020; ausgewiesenes Anforderungsniveau: Fachkraft, Spezialist, 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: 04. Dezember 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**

---