



Bundesaamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt

- Wochenbericht KW 02 / 2021

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung.....	3
1	Einleitung.....	7
2	Straßengüterverkehr.....	8
3	Schienengüterverkehr.....	16
4	Kombinierter Verkehr.....	19
5	Binnenschifffahrt.....	21
6	Seeverkehr.....	24
7	Luftverkehr.....	29
8	Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG).....	35
9	Arbeitsmarktsituation.....	39
10	Aktienkursentwicklung ausgewählter deutscher Unternehmen.....	45

0 Zusammenfassung

Der Bericht beschreibt aktuelle Auswirkungen der Corona-Krise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt. Er berücksichtigt Erkenntnisse und Informationen, die bis zum 13.01.2021 vorlagen.¹ Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Straßengüterverkehr tätige Unternehmen berichteten jüngst überwiegend von einer saisonüblichen bis guten Auftragslage – trotz der seit Mitte Dezember 2020 geltenden Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2 und der hiermit verbundenen weitreichenden Einschränkungen im Einzelhandel und Dienstleistungsbereich sowie im Gastronomie-, Tourismus- und Eventbereich. In der KEP-Branche profitieren befragte Unternehmen weiterhin von einer überdurchschnittlich hohen Beförderungsnachfrage im Privatkundenbereich. Ebenfalls berichtete Verschlechterungen der Auftragslage wurden neben den Corona-Maßnahmen teilweise mit fehlenden Nachfrageimpulsen aus dem Weihnachtsgeschäft und saisonalen Nachfragerückgängen in einzelnen Segmenten begründet. Wiederkehrender Kritikpunkt ist gewerbeseitig das anhaltend niedrige Frachtniveau. Die Unsicherheit bezüglich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung ist weiterhin hoch; bemängelt wird zudem eine fehlende Planungssicherheit.
- Im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Großbritannien und dem europäischen Festland kam es vor Weihnachten 2020 zu erheblichen Störungen, da vor dem Hintergrund des Auftauchens einer Mutation des SARS-CoV-2-Virus in Großbritannien zeitweise Fähr-, Eisenbahn- und damit Straßengüterverkehrsverbindungen zwischen Großbritannien und Frankreich gesperrt wurden. In der Folge zogen sich Güterkraftverkehrsunternehmen zum Teil aus dem Selbsteintritt im Großbritannienverkehr zurück; das Laderaumangebot in Richtung Großbritannien verknappte sich und es kam zu einer deutlichen Erhöhung der Frachtraten. Die Kapazitätsreduktionen und Frachtensteigerungen im Großbritannienverkehr hielten zu Beginn des Jahres 2020 an – auch aufgrund von Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem EU-Austritt des Vereinigten Königreichs. Ansonsten wurden im Rahmen der jüngsten Befragungen keine bedeutenden Einschränkungen im grenzüberschreitenden Verkehr aufgrund der geltenden Quarantäneverordnungen benannt. Herausforderungen erwachsen Unternehmen aktuell im Zusammenhang mit Heimreisen von Fahrern sowie mit Erfordernissen der Kinderbetreuung seitens Beschäftigter angesichts aktueller Schließungen von Schulen und Kindergärten.
- Der bereinigte Lkw-Maut-Fahrleistungsindex lag im Zeitraum vom 03.-09.01.2021 im Durchschnitt rund 0,5 Prozent oberhalb des Vorkrisenniveaus (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020). Deutsche Lkw verzeichneten im o.g.

Straßengüterverkehr

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

Betrachtungszeitraum einen Rückgang in Höhe von 1,3 Prozent, gebietsfremde Lkw einen Anstieg von rund 0,8 Prozent. Die Niveauhöhe und -änderung gegenüber dem Vorkrisenniveau werden maßgeblich durch methodische Sondereffekte in den Wochen um Weihnachten und den Jahreswechsel bestimmt.

- 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 Oktober 2020 um rund 6,5 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 rechnen befragte Unternehmen mit großen Herausforderungen in den nächsten Wochen. Schienengüterverkehr
- 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 Oktober 2020 um rund 2,7 Prozent unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums; das Aufkommen an beförderten Sattelanhängern sank im Vergleichszeitraum um rund 3,8 Prozent. Auf fast allen Verbindungen des Kombinierten Verkehrs stehen freie Kapazitäten zur Verfügung. Wesentliche betriebliche Einschränkungen der Terminals des Kombinierten Verkehrs in Deutschland sind nicht bekannt. Kombinierter Verkehr
- In der Binnenschifffahrt tätige Unternehmen berichteten zuletzt bestenfalls von einer saisonüblichen Auftragslage; von einer guten aktuellen Auftragslage sprach kein befragtes Unternehmen. Saisonale Rückgänge der Transportnachfrage ab Mitte Dezember aufgrund der vielen Feiertage und urlaubsbedingter Schließungen von Produktionsstätten würden nach Unternehmensangaben durch die Auswirkungen der SARS-CoV-2-Pandemie zusätzlich verstärkt. Die Trockengüterschifffahrt leide u.a. unter einer geringen Nachfrage nach Beförderungen von Eisenerzen und Importkohle. In der Tankschifffahrt führten mögliche Vorzieheffekte aufgrund der Einführung der CO₂-Abgabe ab 2021 und des Auslaufen der Mehrwertsteuersenkung zum 31.12.2020 zu steigenden Transportmengen von Benzin, Diesel und Heizöl. Die Nachfrage für Flugbenzin, Schweröl und Schmierstoffe blieb schwach. Die Containerbeförderungen wiesen nicht zuletzt aufgrund des Weihnachtsgeschäfts weitere Erholungstendenzen auf. Binnenschifffahrt
- Angesichts der Nachfragerückgänge besteht nach Unternehmensangaben insbesondere in der Trockengüterschifffahrt derzeit im Rhein- und Donaugebiet ein

großer Überhang an Schiffsraum, der eine wirtschaftliche Auslastung der eigenen Binnenschiffe stark erschwere. Einige Unternehmen mussten für ihre Beschäftigten weiterhin Kurzarbeit beantragen. Um das Infektionsrisiko zu reduzieren, wird zumindest für Teile der Beschäftigten weiterhin das Instrumentarium der Heimarbeit genutzt. Generell kritisiert werden die bundesweit uneinheitlichen Regelungen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2 sowie die fehlende Planungssicherheit, etwa bei der Einsatzplanung, die aus den häufigen Änderungen der Regelungen resultiere.

- Nach Hamburg, Rotterdam und Antwerpen haben kürzlich die Bremischen Häfen ihr Umschlagsergebnis für die ersten drei Quartale 2020 veröffentlicht. Insgesamt sank der Seegüterumschlag in Bremen und Bremerhaven im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 9,0 Prozent. Überproportionale Abnahmen waren beim Umschlag von trockenen Massengütern (-21,8 %) und Automobilen (-26,9 %) zu verzeichnen. Der Containerumschlag nahm um rund 6,9 Prozent ab. Das Kreuzfahrtgeschäft in Bremerhaven kam im Jahr 2020 nahezu völlig zum Erliegen. Insgesamt wurden in den ersten drei Quartalen 2020 in den deutschen Seehäfen rund 9,3 Prozent weniger Güter umgeschlagen als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Nach Rückgängen in den Vormonaten legt der Seegüterumschlag seit Juli 2020 in der Tendenz absolut wieder zu. Seeverkehr
- Die Erzeugerpreise für Güterbeförderungen in der See- und Küstenschifffahrt sanken im Vergleich zum jeweiligen Vorquartal im 2. Quartal 2020 insgesamt um rund 8,2 Prozent und im 3. Quartal 2020 noch einmal um rund 3,5 Prozent. Eine deutliche Erholung zeigt sich seit Juli 2020 in Bezug auf die Zeitcharterraten für Containerschiffe. Sie erreichten im Dezember 2020 ihren höchsten Wert seit Jahren. Die Umsätze in der See- und Küstenschifffahrt sanken im Vergleich jeweiligen Vorjahresquartal im 2. Quartal 2020 um rund 20,0 Prozent und im 3. Quartal 2020 um rund 18,8 Prozent. Auf Unternehmensebene variieren die Ergebnisausweisungen. Nach wie vor bleiben Seeleute teils unfreiwillig lange an Bord, da sie nicht an Land gehen dürfen, Rückflüge fehlen oder ihre Heimatstaaten sie nicht einreisen lassen.
- Das Angebot im Flugverkehr für Passagiere bewegt sich immer noch auf sehr niedrigem Niveau. Ein Ende der Entwicklung ist noch nicht abzusehen. Im Luftfrachtverkehr führt die medizinische Versorgung der Bevölkerung weiterhin zu großer Nachfrage auf einzelnen Flughäfen. Luftverkehr
- Die ergriffenen Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2 hinterlassen weiterhin deutliche Spuren am Arbeitsmarkt. 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. Nach vorläufigen Arbeitsmarktlage
- Kurzarbeit

Angaben der Bundesagentur für Arbeit bedeuteten die im Dezember 2020 eingegangenen 1.694 Anzeigen im Wirtschaftsabschnitt „Verkehr und Lagerei“ und die 24.600 hiervon betroffenen Personen die jeweils höchsten Werte der letzten sieben Monate.

- Die Anzahl der Arbeitslosen stieg in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ im Dezember 2020 im Vergleich zum Dezember 2019 um rund 32,5 Prozent auf 49.924, im Vergleich zum Vormonat sank sie um rund 0,6 Prozent; in der Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ stieg die Zahl der Arbeitslosen im Vergleich zum Dezember 2019 um rund 28,9 Prozent auf 105.504, im Vergleich zum November 2020 nahm sie um rund 2,7 Prozent zu. Die Anzahl der gemeldeten offenen Stellen ging im Dezember 2020 in beiden genannten Berufshauptgruppen sowohl im Vorjahres- als auch im Vormonatsvergleich zurück. Unter zusätzlicher Berücksichtigung der in den vorstehenden Zahlen nicht enthaltenen Helfer stieg die Gesamtzahl der Arbeitslosen im Dezember 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat um rund 22,4 Prozent auf 393.066, im Vergleich zum November 2020 um rund 0,5 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 13.01.2021 vorliegen.

2 Straßengüterverkehr

Im Straßengüterverkehr tätige Unternehmen berichteten in den jüngsten Befragungen des Bundesamtes überwiegend von einer saisonüblichen bis guten Auftragslage – trotz der seit Mitte Dezember 2020 geltenden Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2 und der hiermit verbundenen weitreichenden Einschränkungen im Einzelhandel und Dienstleistungsbereich sowie im Gastronomie-, Tourismus- und Eventbereich. Ein Teil der befragten Güterkraftverkehrsunternehmen sprach von einer schlechten Auftragslage, für die neben den Corona-Maßnahmen teilweise fehlende Nachfrageimpulse aus einem erhofften Weihnachtsgeschäft und saisonale Nachfragerückgänge in einzelnen Segmenten, z.B. im Baubereich, angeführt wurden. Kurzfristige Maßnahmen, wie das Verkaufsverbot von Feuerwerksartikeln, führten nach Unternehmensangaben zu logistischen Herausforderungen, u.a. aufgrund von teilweise knappen Kapazitäten für deren unplanmäßige Lagerung. Ihre Geschäftserwartungen für die nächsten drei Monate bewerteten die befragten Unternehmen zwar überwiegend als gleichbleibend; allerdings übertraf der Anteil pessimistischer Unternehmen weiterhin jenen Teil der Unternehmen, die kurzfristig eine Besserung erwarten. Die Unsicherheit bezüglich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung ist unter den befragten Unternehmen weiterhin hoch; bemängelt wird zudem eine fehlende Planungssicherheit.

Aktuelle Lagebeschreibung

In der KEP-Branche profitieren befragte Unternehmen weiterhin von einer überdurchschnittlich hohen Beförderungsnachfrage im Privatkundenbereich. In der Vorweihnachtszeit seien nach Unternehmensangaben besonders hohe Beförderungsvolumina und eine entsprechende Auslastung der Paketzentren zu verzeichnen gewesen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes bewegten sich die jährlichen Wachstumsraten der Online-Transaktionen in den Kalenderwochen 48 bis 53 des Jahres 2020 zwischen rund 23,5 Prozent und rund 50,6 Prozent (siehe Abbildung 2.1).² Die Deutsche Post DHL Group informiert auf ihrer Webseite regelmäßig über etwaige Einschränkungen in internationalen Partnernetzwerken.³ Mit Stand vom 08.01.2021 war im internationalen Versandhandel der Versand von Päckchen, Warenpost- und Paketsendungen von insgesamt 255 ausgewiesenen

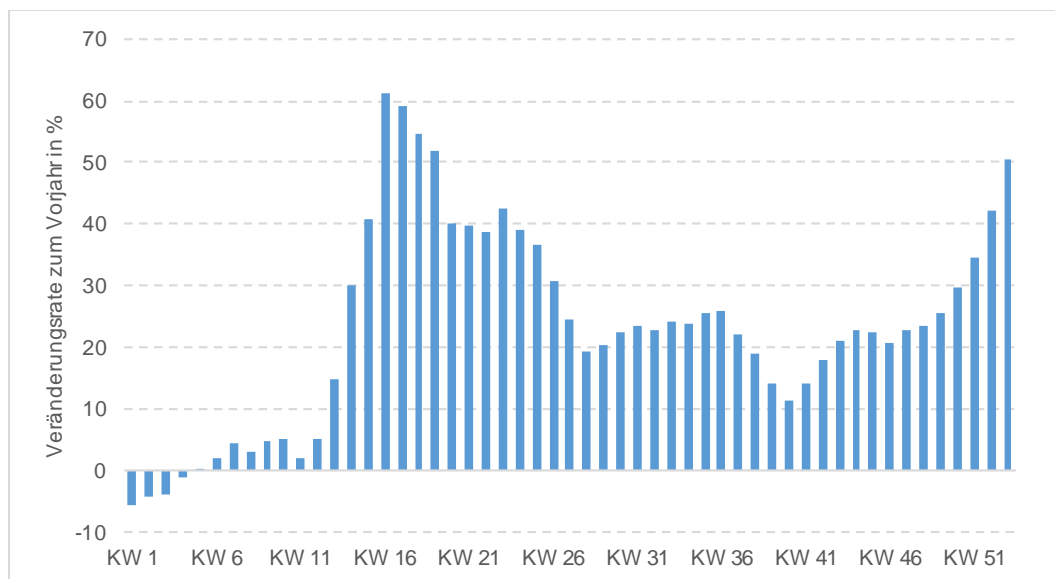
KEP-Branche

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 13.01.2021.

³ Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Post DHL Group: Aktuelle Hinweise zum Coronavirus – Auswirkungen auf Versand und Zustellung durch Deutsche Post DHL, unter: <https://www.dhl.de/de/privatkunden/kampagnenseiten/coronavirus.html>, zuletzt aufgerufen am 13.01.2021.

Ländern bzw. Regionen in 204 Fällen uneingeschränkt, in 28 Fällen nur eingeschränkt und in 23 Fällen grundsätzlich nicht möglich.

Abbildung 2.1: Online-Transaktionen 2020, Veränderungsrate zum Vorjahr in Prozent



Quelle: Statistisches Bundesamt.

Viele befragte Unternehmen berichten infolge der Corona-Krise von finanziellen Einbußen. Im Rahmen der jüngsten Befragungen des Bundesamtes wurden Umsatzrückgänge oftmals auf einen Wert im einstelligen Prozentbereich beziffert; teilweise lagen sie jedoch auch in Größenordnungen von über 20 Prozent. Dies korrespondiert mit Ausweisungen des Statistischen Bundesamtes zur Entwicklung der Quartalsumsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr, Umzugstransporte“, die im 2. und 3. Quartal 2020 im Vergleich zum jeweiligen Vorjahresquartal nach vorläufigen Angaben um rund 6,7 Prozent bzw. rund 3,9 Prozent zurückgingen.⁴ Die Gewinneinbußen fielen nach Auskunft der Befragten nicht selten deutlich höher aus. Vielfach berichten befragte Unternehmen von steigenden Kosten, denen keine entsprechenden Umsatzsteigerungen gegenüberstünden. Erstgenannte resultierten u.a. aus einem höheren administrativen Aufwand und teilweise höheren Leerfahrtenanteilen. Zum Jahreswechsel standen im Transportgewerbe weitere Kostensteigerungen, u.a. durch höhere Mautsätze im europäischen Ausland und die CO₂-Bepreisung von Kraftstoffen, an. Zwar greifen bezüglich letzterer zumeist die vereinbarten Dieselpreisgleitklauseln. Die derzeitige Marktlage, die nicht zuletzt durch die schwache Entwicklung in einzelnen Branchen bestimmt wird, und die hohe Wettbewerbsintensität im Gewerbe erschwere jedoch generell die Durchsetzung höherer Entgelte. Das anhaltend niedrige Frachtniveau ist daher ein wiederkehrender Kritikpunkt seitens der befragten Güterkraftverkehrsunternehmen. Einige Unternehmen wiesen zudem auf eine generelle

Aktuelle Herausforderungen

⁴ Werte für das 4. Quartal 2020 liegen aktuell noch nicht vor. Siehe hierzu auch Tabelle 6.2 auf Seite 27.

Verschlechterung der Zahlungsmoral und die Ausweitung von Zahlungszielen hin. Angesichts des anhaltend hohen Wettbewerbsdrucks durch gebietsfremde Güterkraftverkehrsunternehmen stoßen die durchgeführten Schwerpunktkontrollen auf Verstöße im Kabotagebereich auf große Zustimmung.

Im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Großbritannien und dem europäischen Festland kam es vor Weihnachten 2020 zu erheblichen Störungen, da vor dem Hintergrund des Auftauchens einer Mutation des SARS-CoV-2-Virus in Großbritannien zeitweise Fähr-, Eisenbahn- und damit Straßengüterverkehrsverbindungen zwischen Großbritannien und Frankreich gesperrt wurden. In der Folge kam es auf beiden Seiten des Ärmelkanals zu langen Staus vor den Häfen. Nach Informationen des Bundesamtes wurden in Großbritannien u.a. mehrere Spuren der in Richtung Dover führenden Autobahn in Abstellflächen für in Richtung EU fahrende Lkw umgewandelt. Teilweise warteten Fahrer mehrere Tage auf ein Weiterkommen; die Einhaltung der Hygiene (Duschen, Toiletten usw.) und die Organisation von Lebensmitteln für die betroffenen Kraftfahrer sei nach Unternehmensangaben teilweise problematisch gewesen. Aufgrund der langen Wartezeiten kam es zu einer deutlichen Verlängerung der Laufzeiten; leicht verderbliche Waren wurden teilweise nicht mehr rechtzeitig ausgeliefert und mussten entsorgt werden. Als Reaktion weigerten sich Transportunternehmen aus der EU teilweise, mit eigenem Fahrpersonal und eigenen Fahrzeugen nach Großbritannien einzureisen, da die Rückkehrmöglichkeit nicht ausreichend sichergestellt war. In der Folge verknappte sich das Laderaumangebot in Richtung Großbritannien und es kam zu einer deutlichen Erhöhung der Frachtraten. Die Kapazitätsreduktionen und Frachtensteigerungen im Großbritannienverkehr hielten nach Unternehmensangaben zu Beginn des laufenden Jahres weiter an; aktuell würden viele Ladungen nach England auf dem Markt angeboten. Ursächlich hierfür seien allerdings nicht ausschließlich Corona-Maßnahmen, sondern auch Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem EU-Austritt des Vereinigten Königreichs. Nach Angaben von Befragten würden einige Dienstleister Großbritannienverkehre nach Ablauf der Übergangsphase aus Sorge vor möglichen anfänglichen Schwierigkeiten (Zölle, Formulare, Genehmigungen...) zumindest vorerst nicht mehr anbieten. Ansonsten benannten Güterkraftverkehrsunternehmen im Rahmen der jüngsten Befragungen des Bundesamtes keine bedeutenden Einschränkungen im grenzüberschreitenden Verkehr aufgrund der geltenden Quarantäneverordnungen. Ein wesentlicher Grund hierfür sei, dass in vielen europäischen Nachbarstaaten die Aufenthaltsdauer im grenzüberschreitenden Verkehr weniger als 72 Stunden betrage.

Themen von aktueller Bedeutung
- grenzüberschreitender Verkehr

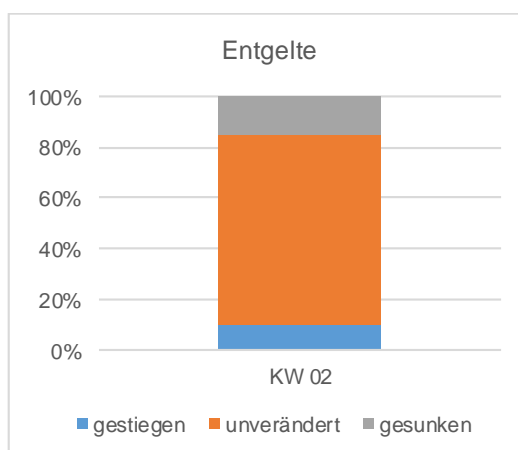
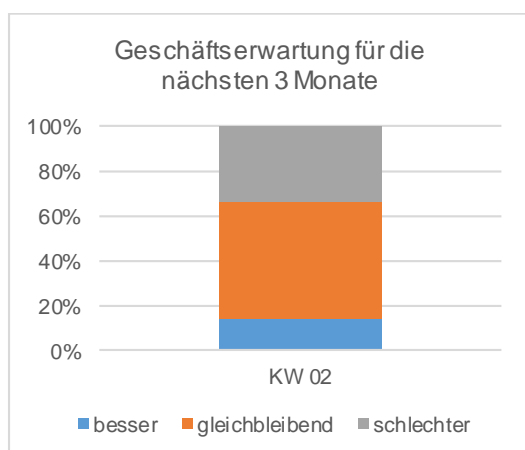
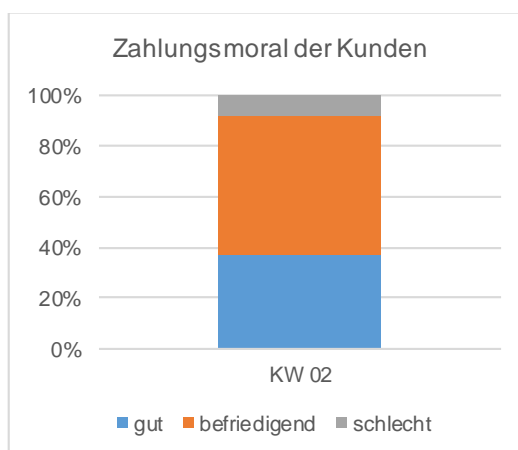
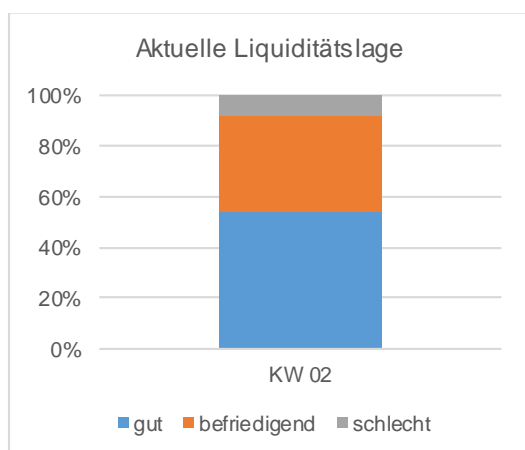
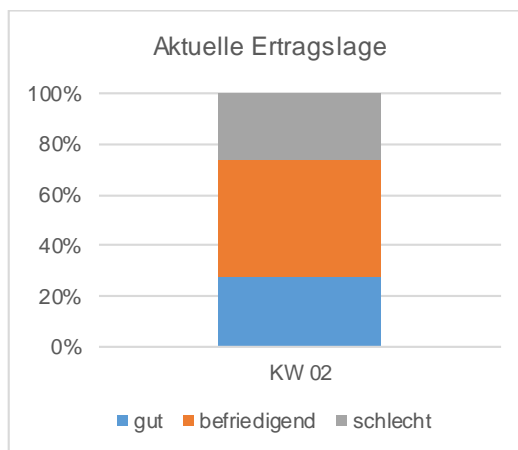
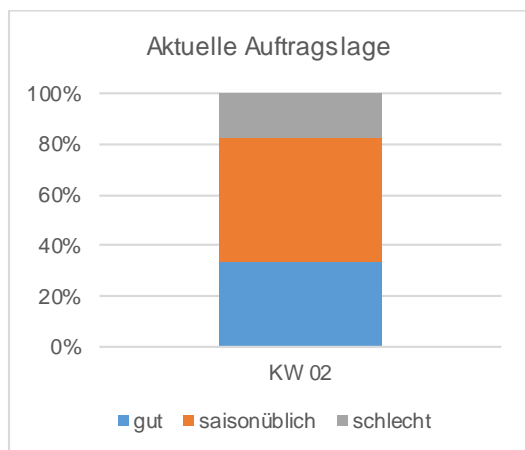
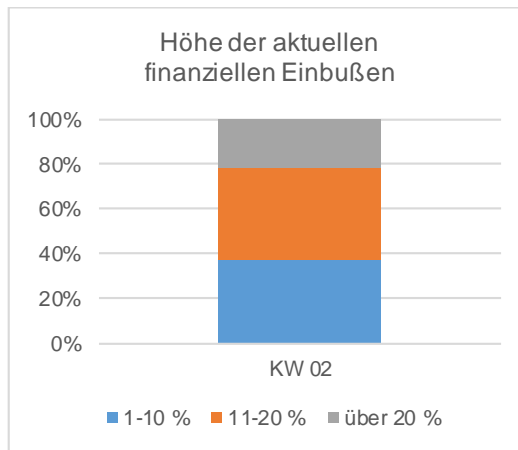
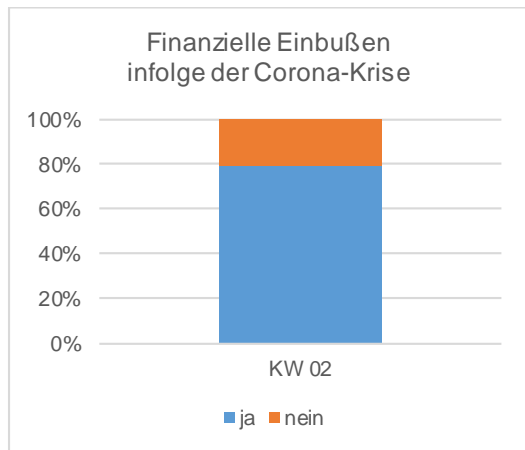
Große Herausforderungen erwachsen einem Teil der befragten Güterkraftverkehrsunternehmen aus der Einsatzplanung des ausländischen Personals. Ausländische Fahrer, beispielsweise aus Polen und Rumänien, müssten im Zusammenhang mit Heimataufenthalten in Quarantäne, sodass vereinbarte Arbeitszeitsysteme kaum noch umsetzbar bzw. stark beeinträchtigt seien. Zur Vermeidung der Quarantäne würden ausländische Fahrer nach Unternehmensangaben daher vielfach Heimreisen unterlassen, selbst Heimaturlaube

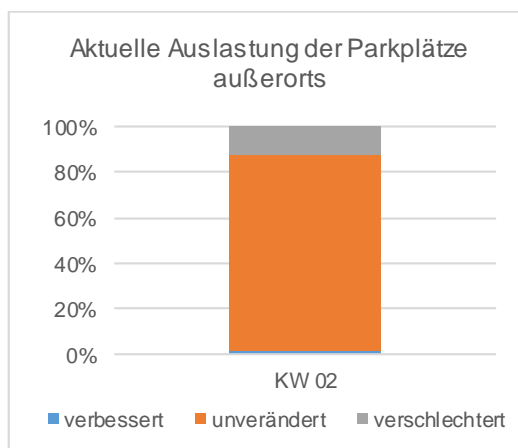
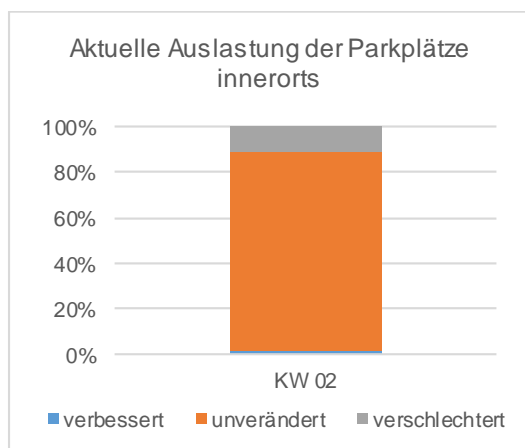
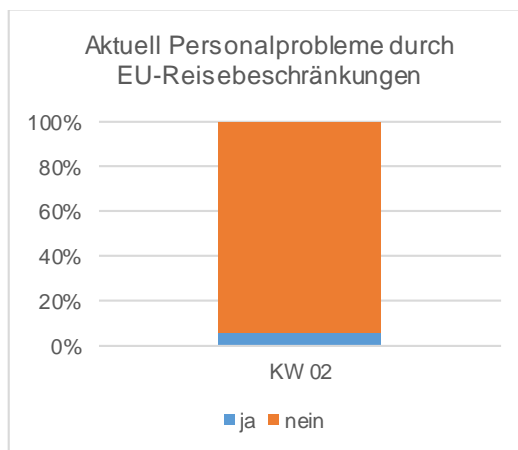
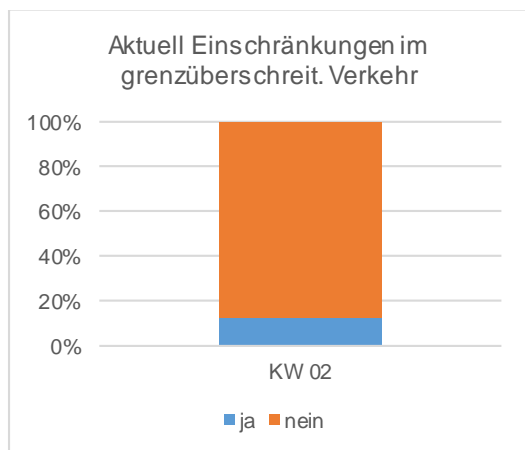
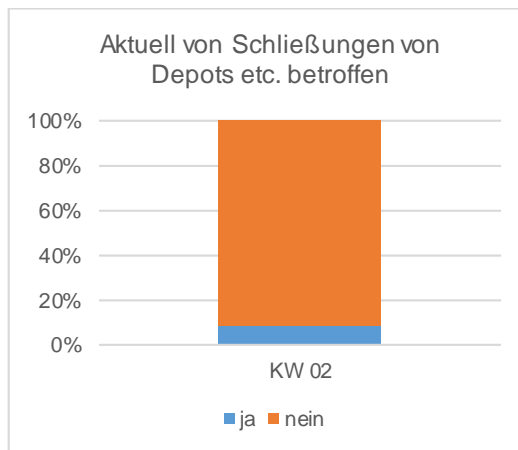
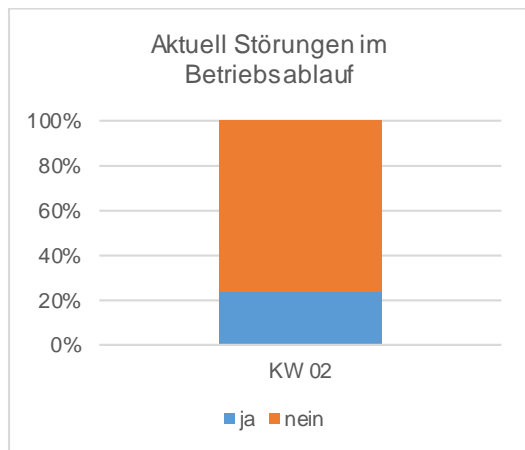
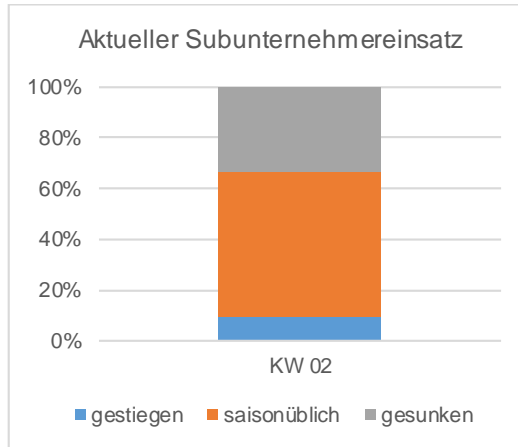
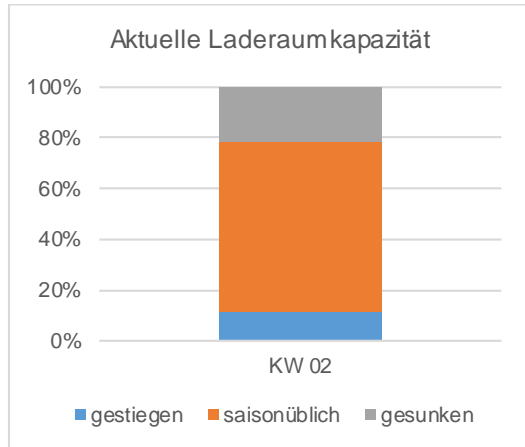
- Heimreisen

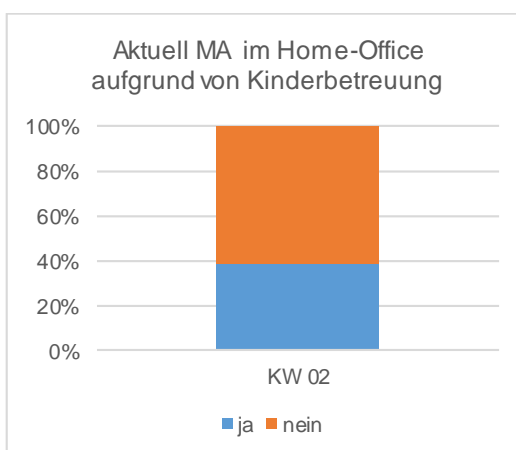
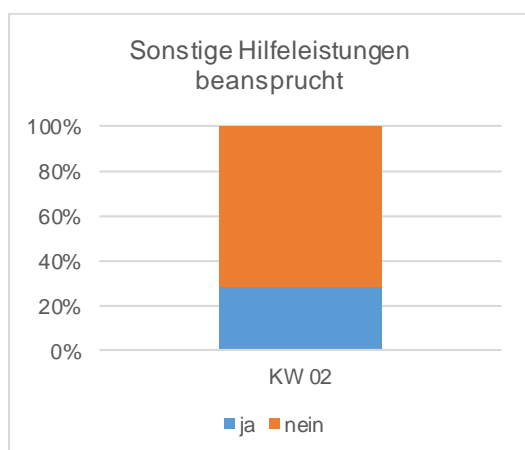
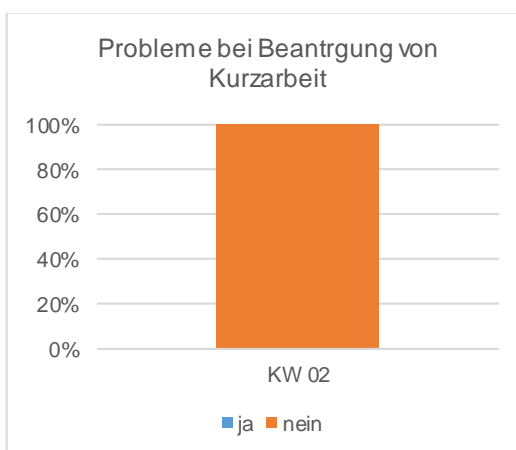
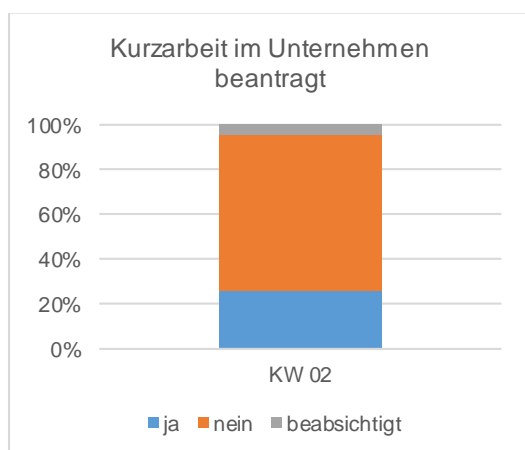
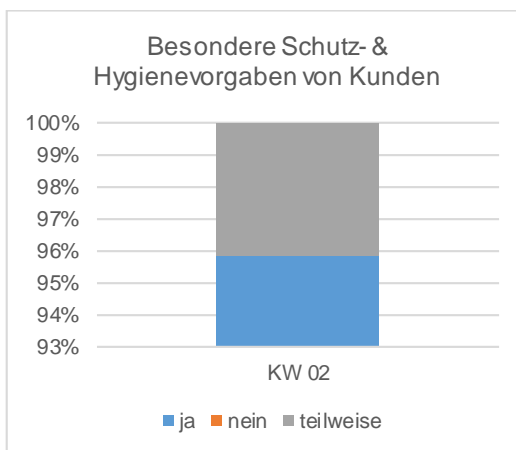
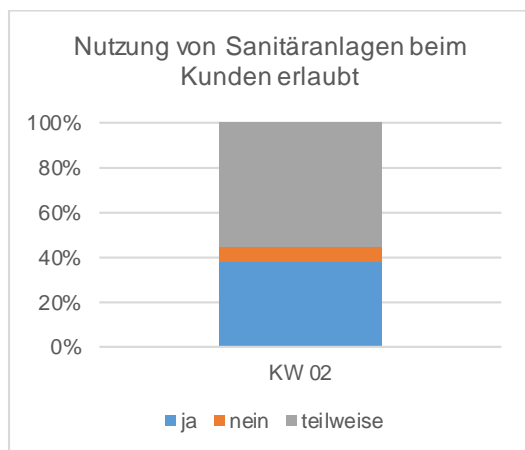
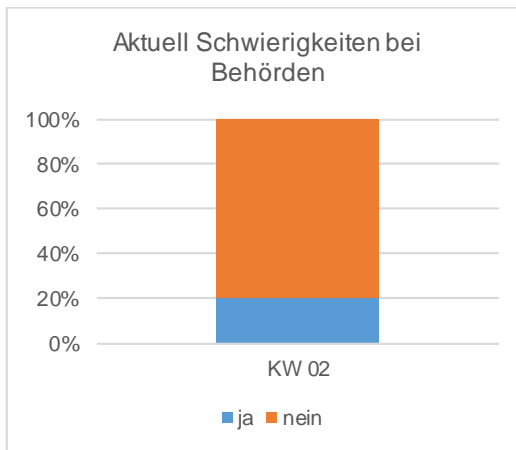
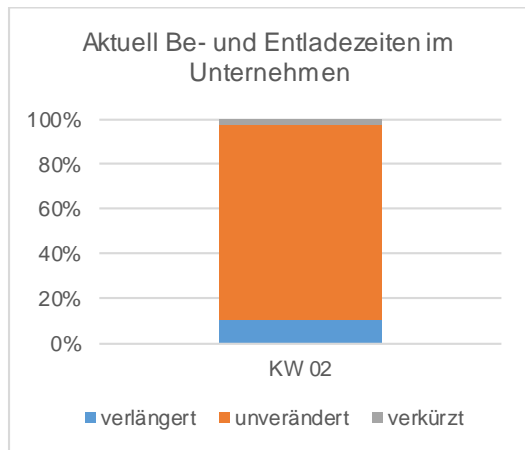
über Weihnachten wurden abgesagt. Teilweise greifen Regelungen, nach denen Zeiten in Quarantäne und Wartezeiten bis zum Vorliegen von Testergebnissen auf eine COVID-19-Infektion auf die Urlaubstage anzurechnen sind.

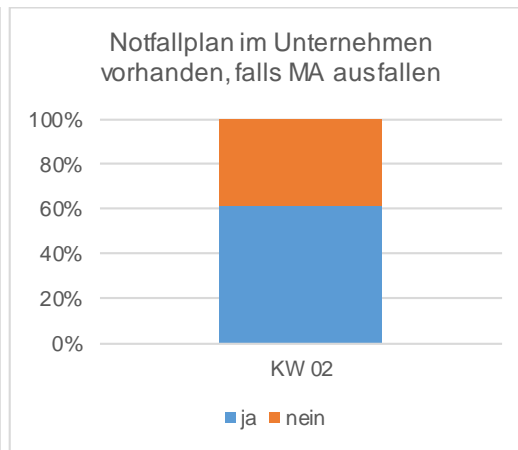
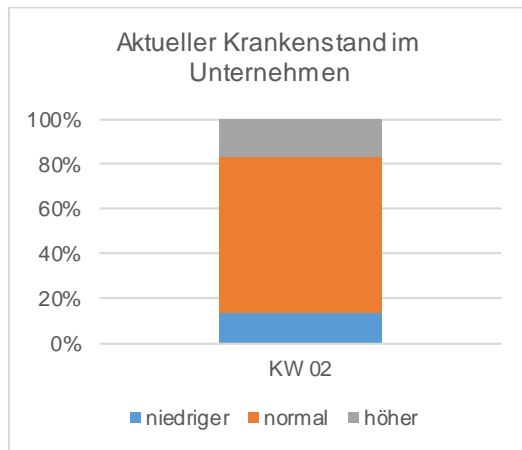
Angesichts aktueller Schließungen von Schulen und Kindergärten wiesen befragte Unternehmen vermehrt auf Probleme bei der Kinderbetreuung seitens alleinerziehender Fahrer und weiterer Beschäftigter hin. In Einzelfällen berichteten Unternehmen, dass Beschäftigten, die anfallende Tätigkeiten nicht in Heimarbeit durchführen könnten, die Möglichkeit gegeben wurde, Kinder zwecks Betreuung mit ins Unternehmen zu bringen. Des Weiteren gab es unternehmensseitig Hinweise, dass mit fortschreitender Dauer der Pandemie und der Maßnahmen zu deren Eindämmung die Leistungsfähigkeit der Beschäftigten leide; Ängste und soziale Konflikte unter Beschäftigten nähmen zu.

- Kinderbetreuung







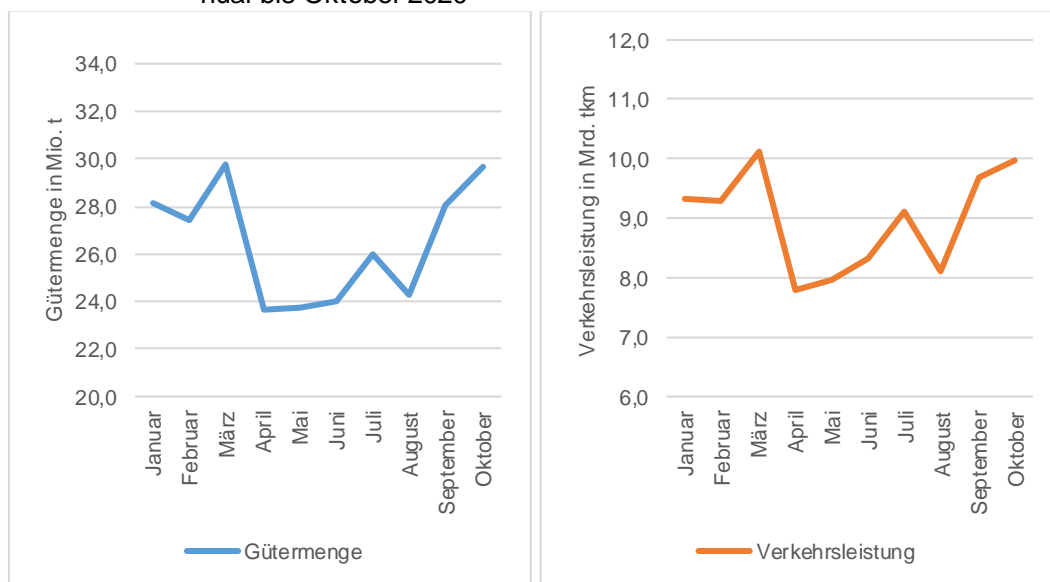


3 Schienengüterverkehr

Für den Schienengüterverkehr in Deutschland liegen zwischenzeitlich statistische Daten bis einschließlich Oktober 2020 vor.⁵ 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 deutliche Zuwächse im September und Oktober 2020 folgten. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhte sich das Aufkommen im Oktober 2020 im Vergleich zum Vormonat um rund 5,7 Prozent; die Verkehrsleistung stieg um rund 2,7 Prozent. Im Zeitraum von Januar bis Oktober 2020 lag die Verkehrsleistung damit nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes um rund 6,5 Prozent und die Beförderungsmenge um rund 8,3 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 Oktober 2020



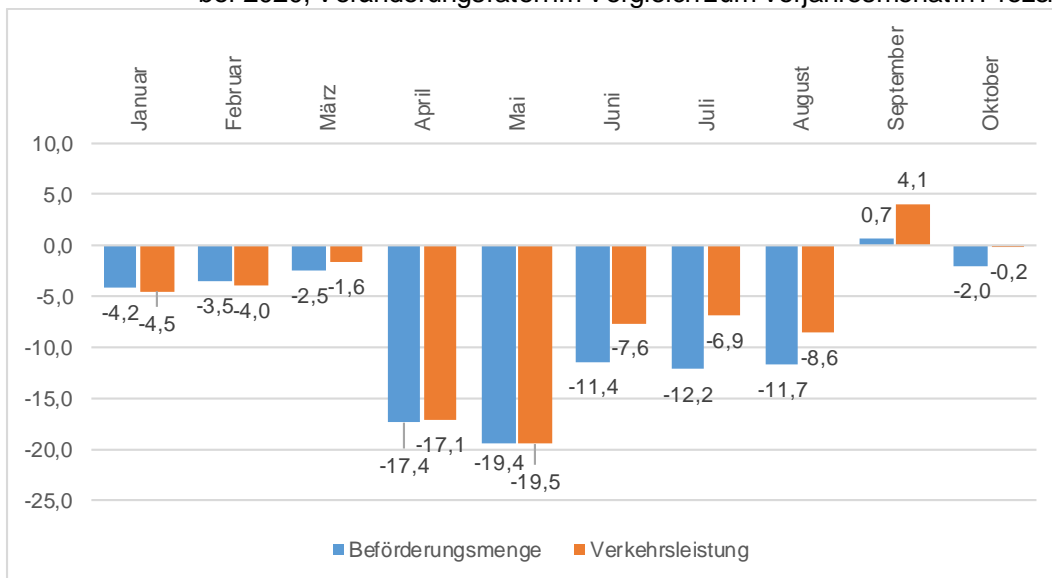
Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS Datenbank). Eigene Darstellung.

Abbildung 3.2 stellt die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in den Monaten von Januar bis Oktober 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

⁵ 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).

Leistung erstmals im Jahr 2020 über dem entsprechenden Vorjahresmonatswert. Im Oktober 2020 wurden nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamts die entsprechenden Vorjahresmonatswert wieder unterschritten: die Beförderungsmenge lag um rund 2,0 Prozent, die Verkehrsleistung um rund 0,2 Prozent unter dem Wert vom Oktober 2019.

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



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

Auf Grundlage der zur Verfügung stehenden Informationen hat sich die Situation der Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland in den letzten Wochen nicht grundlegend verbessert. Die Nachfrage nach Beförderungsleistungen im Schienengüterverkehr lag immer noch nicht wieder auf dem Niveau der Vorpandemiezeit, obwohl gewisse Erholungseffekte in der Branche zu beobachten waren. Bezüglich der betriebswirtschaftlichen Parameter der Eisenbahnverkehrsunternehmen zeigten sich ebenfalls keine nennenswerten Veränderungen im Vergleich zu den Vorwochen: Befragte Unternehmen berichteten von einer eher schlechten bis befriedigenden Auftrags-, Ertrags- und Liquiditätssituation und eher stabilen Umsatz-, Entgelt- und Kostenniveaus. Die Geschäftserwartung der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen für die nächsten Monate ist überwiegend gleichbleibend. Die Insolvenzgefahr in der Branche wird allgemein weiterhin eher als gering eingeschätzt. Die grundsätzliche Verfügbarkeit von Triebfahrzeugen, Waggons, Beladungs-, Abstell- und Zugbildungskapazitäten, Energie und Kraftstoffen sowie Fachkräften wurde von der Mehrheit der befragten Unternehmen im Vergleich zur Vorpandemiezeit weiterhin als weitgehend unverändert bewertet. Aufgrund von freien Kapazitäten kann die Mehrzahl der befragten Unternehmen kurzfristig Schienengüterverkehrsleistung am Markt anbieten. Zu betriebsbedingten Ausfällen kam es nach Aussagen der Befragten nicht. Die Krankenstände in den befragten Unternehmen befinden sich nach wie vor auf jahreszeitüblichen Niveaus. Allerdings erwarten die befragten Unternehmen mit Blick auf die Entwicklung der Infektionszahlen und die jüngst ergriffenen Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von

Aktuelle Lage-
beschreibung

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, die Verfügbarkeit von Übernachtungsmöglichkeiten für Lokomotivführer 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 Oktober 2020 rund 0,64 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit); sie lag damit rund 0,3 Prozent über dem Wert vom September 2020 (siehe Abbildung 4.1)⁶. Im Vergleich zum Oktober 2019 stieg das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern um rund 3,0 Prozent. Im Zeitraum von Januar bis Oktober 2020 sank das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um insgesamt rund 2,7 Prozent. Die Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr beförderten Sattelanhänger verzeichnete im Oktober 2020 ebenfalls einen moderaten Zuwachs von rund 1,3 im Vergleich zum Vormonat (siehe Abbildung 4.2), im Vergleich zum Vorjahresmonat stieg sie um rund 1,3 Prozent. Insgesamt lag das Aufkommen an beförderten Sattelanhängern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Zeitraum von Januar bis Oktober 2020 nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes um rund 3,8 Prozent unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Der begleitete Kombinierte Verkehr verzeichnete im Oktober 2020 im Vergleich zum Vormonat einen Anstieg von rund 40,2 Prozent, im Vergleich zum Vorjahresmonat jedoch einen Einbruch von rund 21 Prozent.

Aktuelle Mengenentwicklung

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

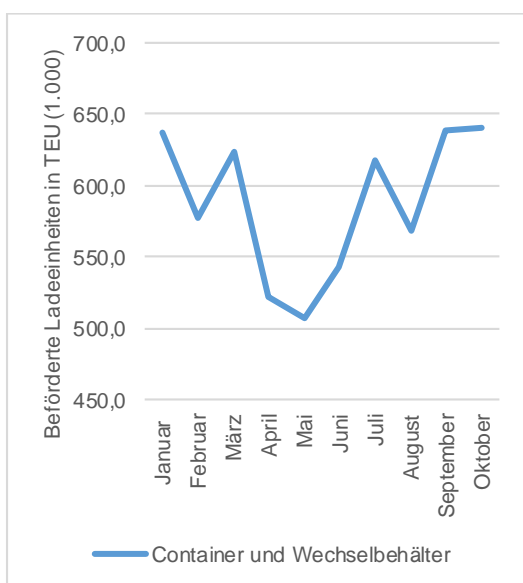
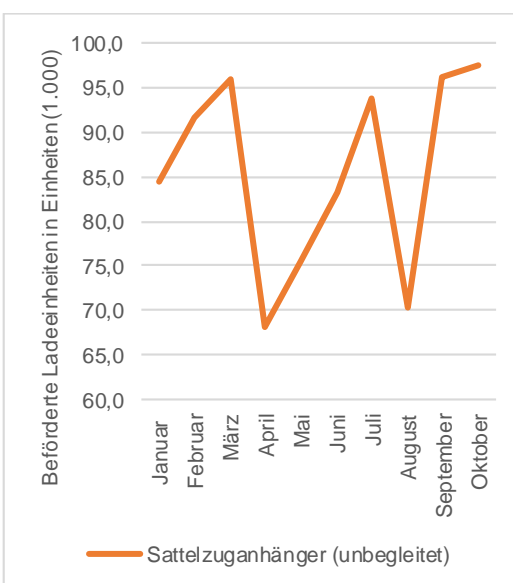


Abbildung 4.2: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Sattelanhänger in Deutschland im Zeitraum von Januar bis Oktober 2020



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

⁶ 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 haben sich nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen im Kombinierten Verkehr in den letzten Wochen keine nennenswerten Veränderungen ergeben. Danach hat sich die Beförderungsnachfrage noch nicht wieder normalisiert; sie bleibt weiter hinter dem Vorkrisenniveau zurück. Nach Angaben von Hafen Hamburg Marketing e.V. wurden von Januar bis September 2020 insgesamt 34,2 Millionen Tonnen Güter per Eisenbahn zwischen dem Hafen Hamburg und Terminals im Binnenland transportiert; das Aufkommen lag damit rund 6,5 Prozent unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums.⁷ Die Terminals des Kombinierten Verkehrs sind 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.^{8,9,10} 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 Lage-
beschreibung

⁷ Siehe Hafen Hamburg Marketing e.V.: "Der schnelle Zugriff auf die Zugverbindungen des Hamburger Hafens ", Mitteilung vom 17.12.2020, abgerufen am 13.01.2021.

⁸ Siehe Deutsche Bahn AG (2020): Nutzungsbedingungen für die DUSS-Terminals, unter: https://www1.deutschebahn.com/ecm2-duss/nutzungsbedingungen/download_fuer_duss_kunden-714582, abgerufen am 13.01.2021.

⁹ Siehe Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG: "13. August 2020: KW 33 – Kapazitäten auf fast allen Verbindungen vorhanden", Mitteilung vom 13.08.2020, abgerufen am 13.01.2021.

¹⁰ Siehe Hupac Intermodal SA (2020): <http://webapps.hupac.ch/hupac/orari.nsf/SearchTerminalPage>, zuletzt abgerufen am 13.01.2021.

5 Binnenschifffahrt

In der Binnenschifffahrt tätige Unternehmen berichteten im Rahmen der jüngsten Befragungen des Bundesamtes bestenfalls von einer saisonüblichen Auftragslage; von einer guten aktuellen Auftragslage sprach kein befragtes Unternehmen. Saisonale Rückgänge der Transportnachfrage, beispielsweise im Bereich des Wasserbaus, ab Mitte Dezember aufgrund der vielen Feiertage und urlaubsbedingter Schließungen von Produktionsstätten, würden nach Unternehmensangaben durch die Auswirkungen der SARS-CoV-2-Pandemie zusätzlich verstärkt.

Entwicklung der
Beförderungsmenge

Von der rückläufigen Transportnachfrage ist besonders die Trockengüterschifffahrt betroffen. Befragte Unternehmen berichteten zuletzt von deutlichen Beförderungsrückgängen bei Eisenerzen, Koks, Metallen, Importkohle sowie Maschinen und Anlagen. Dagegen wurde das Transportaufkommen an landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Düngemitteln – bei regionalen Schwankungen – als saisonüblich bis gut eingestuft. Bei Baustoffen wie Sand und Kies sei die Transportnachfrage weiterhin stabil. Angesichts der Nachfragerückgänge bestehe nach Aussagen befragter Binnenschiffsunternehmen insbesondere im Rhein- und Donaugebiet ein großer Überhang an Schiffsraum, so dass eine wirtschaftliche Auslastung der eigenen Binnenschiffe schwierig sei. Immer weniger Reedereien greifen daher derzeit auf Mietschiffe zurück. Aufgrund aktuell sehr niedriger Pegelstände an einigen Abschnitten entlang der Donau seien zudem Verkehrsverlagerungen auf andere Verkehrsträger nicht auszuschließen.

Trockengüterschifffahrt

Die Tankschifffahrt verzeichnete nach Angaben befragter Unternehmen im Dezember einen Anstieg der Transportmengen von Benzin, Diesel und Heizöl. Begründet wurde dies mit der Einführung der CO₂-Abgabe ab 2021 und dem Auslaufen der Mehrwertsteuersenkung zum 31.12.2020. Es wird daher befürchtet, dass es sich um Vorzieheffekte handelt, die sich negativ auf die Transportnachfrage im 1. Quartal 2021 auswirken werden. Die Verlängerung des Lockdowns könne dies noch verstärken. Die Transportnachfrage für Schweröl, Flugbenzin und Schmierstoffe liegt weiterhin deutlich unter dem Vorjahresniveau.

Tankschifffahrt

Die Containerbeförderungen weisen weiterhin Erholungstendenzen auf.¹¹ Vor allem im Hinblick auf das Weihnachtsgeschäft wurden viele Container aus Fernost mit E-Commerce-Artikeln für die Konsumgüterindustrie in den großen Seehäfen der Nordsee umgeschlagen. Sie wurden bereits Wochen vor der Verschärfung der Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2 in Deutschland und benachbarten Staaten verschifft. In den nächsten Wochen rechnen einige befragte Unternehmen aufgrund des harten Lockdowns jedoch mit rückläufigen Transportmengen, da viele Unternehmen in

Containerschifffahrt

¹¹ Siehe hierzu auch Abschnitt 6 „Seeschifffahrt“.

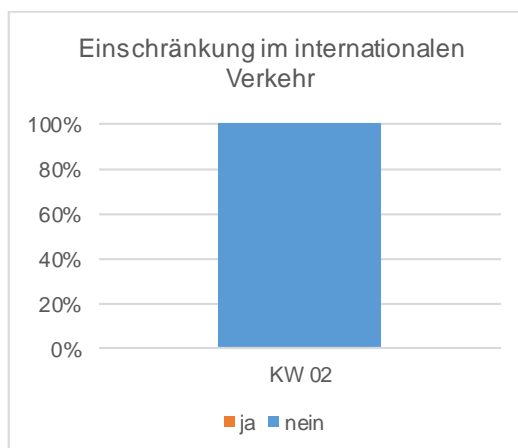
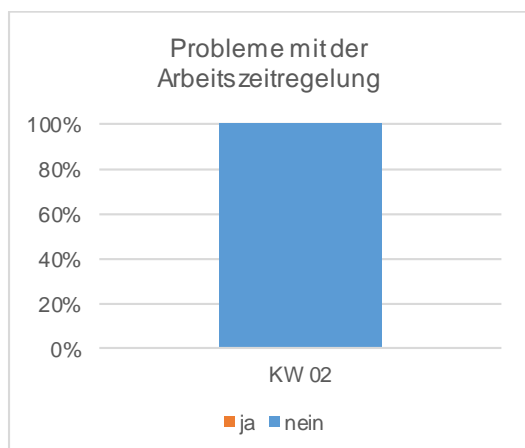
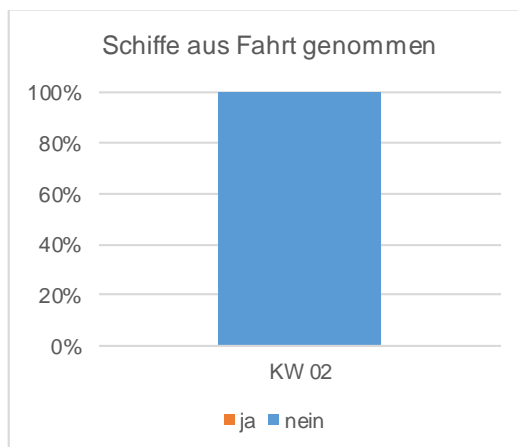
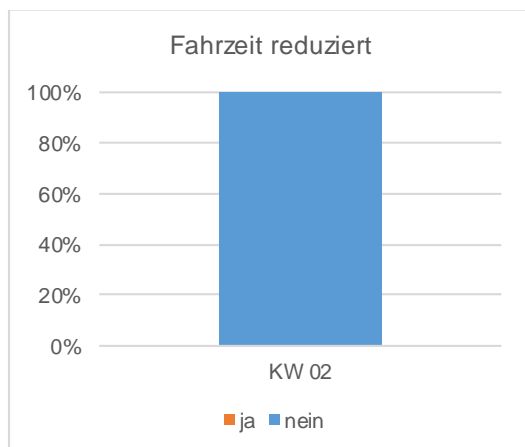
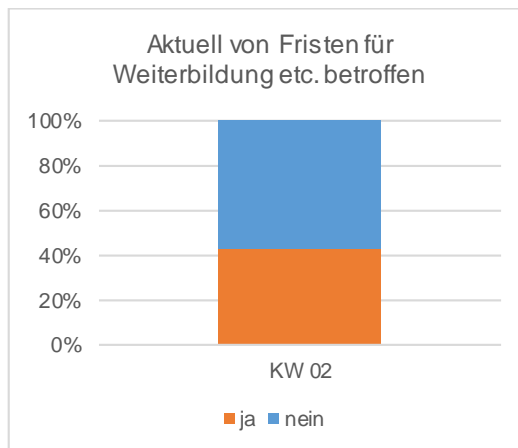
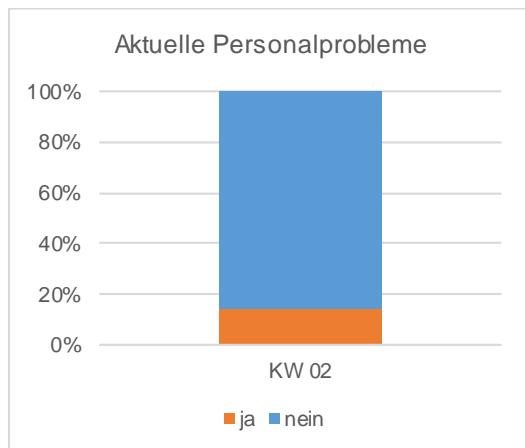
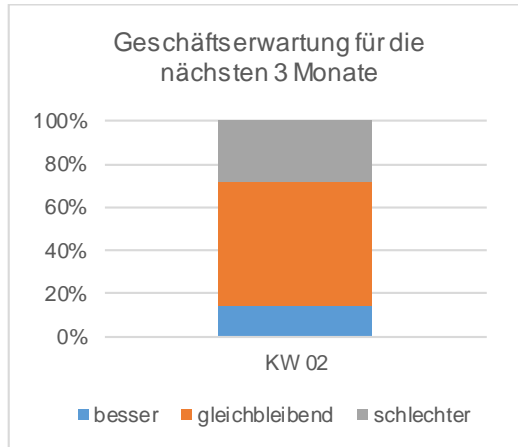
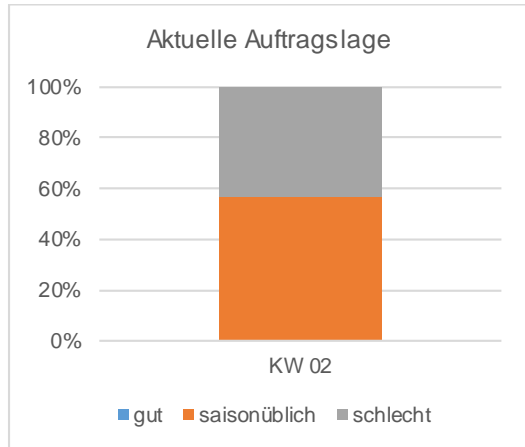
Westeuropa ihre Bestellungen aus Fernost reduzieren würden. Besonders im Fashionbereich blieben viele Läger durch den Lockdown gefüllt. Ende Januar 2021 beginne in China zudem das traditionelle Neujahrsfest, infolgedessen erfahrungsgemäß vorübergehend weniger Containerseeschiffe die ARA-Häfen erreichten.

Angesichts des o.g. Überangebots an Schiffsraum befinden sich sowohl die Vertrags- als auch die Tagesfrachten in der Trockengüterschifffahrt nach Angaben befragter Unternehmen weiterhin auf sehr niedrigem, mitunter nicht kostendeckendem Niveau; auch in der Tankschifffahrt ließen sich kaum höhere Vertragsfrachten aushandeln. Regional konnten zuletzt für einzelne Tage Kleinwasserzuschläge abgerechnet werden. Gewisse Entlastungen auf der Kostenseite resultieren nach wie vor aus den vergleichsweise niedrigen Gasölpreisen. Diese haben sich zwar im Dezember 2020 im Vergleich zum Vormonat erhöht, allerdings befinden sie sich weiterhin auf vergleichsweise niedrigem Niveau. Nach Einschätzung von Marktteilnehmern seien Insolvenzen von Binnenschifffahrtsunternehmen weiterhin nicht auszuschließen.

Liquiditäts- und Ertragslage

Um das Infektionsrisiko zu reduzieren, nutzenbefragte Binnenschifffahrtsunternehmen zumindest für Teile der Beschäftigten in der Verwaltung weiterhin das Instrumentarium der Heimarbeit. Einige befragte Unternehmen haben für Beschäftigte Kurzarbeit beantragt. Aufgrund unterschiedlicher nationaler Regelungen ist die Beantragung von Kurzarbeit für fahrendes Personal, das mit ausländischen, beispielsweise luxemburgischen, Verträgen ausgestattet ist, dabei in der Regel vergleichsweise aufwendiger als für Beschäftigte mit deutschen Arbeitsverträgen. Personalwechsel finden nach Unternehmensangaben nach Möglichkeit in Deutschland statt. Das Schiffspersonal hat regelmäßig die Anweisung, die ganze Zeit an Bord zu bleiben. Der Dokumentenaustausch in den Häfen erfolgt in der Regel ohne größere Probleme, zumeist kontaktlos. Kritisiert wird daher, dass die Abgabe von Dokumenten an den Schleusenwart häufig nur unter Verlassen des Schiffs möglich sei. Generell kritisiert werden die bundesweit uneinheitlichen Regelungen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2 sowie die fehlende Planungssicherheit, etwa bei der Einsatzplanung, die aus den häufigen Änderungen der Regelungen resultiere. Einige Binnenschiffsunternehmen kritisierten zuletzt zudem, dass das Ausstellen der Dokumente zum Erhalt der Schiffsklasse des Öfteren zu lange dauere.

Personalsituation



6 Seeverkehr

Nach Hamburg, Rotterdam und Antwerpen haben kürzlich die Bremischen Häfen ihr Umschlagsergebnis für die ersten drei Quartale 2020 veröffentlicht.¹² Danach sank der Seegüterumschlag in Bremen und Bremerhaven im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum insgesamt um rund 9,0 Prozent auf rund 48,6 Mio. t (siehe Tabelle 6.1). Maßgeblich waren insbesondere Umschlagsrückgänge im Europa- und Amerikaverkehr in Höhe von rund 8,0 bzw. 26,4 Prozent. Sie konnten durch höhere Umschläge im Verkehr mit China (+ 10,7 %) nicht aufgefangen werden. Betroffen von den Rückgängen waren sowohl der Stückgut- als auch der Massengutumschlag. Während der Umschlag flüssiger Massengüter mit einem Plus von rund 1,2 Prozent im Vergleichszeitraum leicht zulegte, brach der Umschlag trockener Massengüter um rund 21,8 Prozent ein. Eine überproportionale Abnahme verzeichnete ebenfalls der Automobilumschlag mit einem Minus von rund 26,9 Prozent. Der Containerumschlag belief sich in den ersten drei Quartalen 2020 auf insgesamt rund 3,5 Mio. TEU; im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum war dies ein Rückgang von rund 6,9 Prozent. Als Gründe für die Rückgänge im Containerumschlag benennt die Senatorin für Wissenschaft und Häfen neben den Auswirkungen der Coronapandemie Terminalüberkapazitäten in der Nordrange. Das Kreuzfahrtgeschäft in Bremerhaven kam im Jahr 2020 nahezu völlig zum Erliegen. Nach 115 Abfertigungen im Jahr 2019 mit 246.995 Passagieren wurden im Jahr 2020 lediglich 6 Schiffsabfertigungen mit 2.596 Passagieren durchgeführt.

Seegüterumschlag
- Bremische Häfen

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

Umschlagbereich	Einheit	Hamburg		Bremische Häfen		Rotterdam		Antwerpen	
		Jan-Sept 2020	Δ in %	Jan-Sept 2020	Δ in %	Jan-Sept 2020	Δ in %	Jan-Sept 2020	Δ in %
Gesamt	(in Mio. t)	93,2	-10,7	48,6	-9,0	322,3	-8,8	171,1	-4,4
Empfang	(in Mio. t)	51,8	-14,4	24,5	k.A.	219,9	-10,6	85,2	-6,6
Versand	(in Mio. t)	41,4	-5,5	24,1	k.A.	102,5	-4,7	85,9	-2,1
Massengut	(in Mio. t)	28,0	-12,4	6,1	-16,8	188,4	-12,5	59,7	-7,3
Stückgut	(in Mio. t)	65,2	-9,9	42,7	k.A.	133,9	-3,1	111,4	-2,8
Container	(in Mio. TEU)	6,3	-9,9	3,5	-6,9	10,7	-4,7	8,9	-0,1

k.A. – keine Angabe.

Quellen: Hafen Hamburg Marketing e.V., Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Havenbedrijf Rotterdam N.V., Antwerp Port Authority.

Im November 2020 hat der Containerumschlag in den Häfen der Nordrange (Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Antwerpen, Zeebrügge, Le Havre) wieder sein Vorkrisenniveau

- Nordrange

¹² Siehe hierzu und im Folgenden Senatorin für Wissenschaft und Häfen: Umschlag in den ersten drei Quartalen rückläufig, Pressemitteilung vom 21.12.2020, unter: <https://bremenports.de/licht-und-schatten-in-den-bremischen-haefen/>, abgerufen am 06.01.2021.

erreicht.¹³ Der vom RWI - Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung und Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) erstellte Containerumschlag-Index, hier der Nordrange-Index, der Hinweise auf die wirtschaftliche Entwicklung im nördlichen Euroraum und Deutschland gibt, erreichte im November 2020 saisonbereinigt einen Wert von 113 Punkten, nach 111,6 Punkten im Vormonat. Ein ähnlich hohes Niveau hatte das Containeraufkommen zuletzt im Januar 2020 mit 112,1 Punkten erreicht.

Nach aktuellen Presseberichten lagen die Umschlagsmengen der Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) einschließlich des Umschlags an den vermieteten Terminals im Gesamtjahr 2020 mit rund 21,8 Mio. t um rund zwei Prozent unter dem Vorjahreswert.¹⁴ Der vergleichsweise moderate Rückgang wurde mit Mengensteigerungen in den letzten vier Monaten des Jahres 2020 begründet. Während das Automobilgeschäft und der Containerumschlag im Vorjahresvergleich zulegten, zeigten sich u.a. beim aufkommensstarken RoRo-Umschlag Rückgänge.

- Lübeck

Daten aus der amtlichen Seeverkehrsstatistik des Statistischen Bundesamtes liegen aktuell ebenfalls bis September 2020 vor. Danach wurden in den ersten drei Quartalen 2020 in den deutschen Seehäfen mit insgesamt rund 203,3 Mio. t rund 9,3 Prozent weniger Güter umgeschlagen als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Im Vergleich zum Vormonat sank der Seegüterumschlag im September 2020 um rund 0,7 Prozent. Im Vorjahresvergleich zeigten sich in den deutschen Seehäfen überproportionale Rückgänge beim Umschlag trockener Massengüter. Die Abnahmen beliefen sich in den ersten drei Quartalen 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum auf rund 13,9 Prozent; der Umschlag flüssiger Massengüter sank um rund 4,1 Prozent. Der Containerumschlag blieb mit rund 10,3 Mio. TEU um rund 9,8 Prozent hinter dem entsprechenden Vorjahresergebnis zurück. Alle Fahrtgebiete wiesen in den ersten drei Quartalen 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum insgesamt rückläufige Umschlagsvolumina auf. Die Güterumschläge deutscher Häfen im innereuropäischen Seeverkehr nahmen im Vergleichszeitraum um rund 11,2 Prozent ab; im Verkehr mit Amerika sanken sie um rund 6,6 Prozent, mit Afrika um rund 8,0 Prozent, mit Asien um rund 8,2 Prozent. Belastet wurden die Asienverkehre im Vergleichszeitraum vor allem durch stark rückläufige Empfangsmengen aus China (-19,1 %); die Versandmengen nach China wiesen mit einem Minus von 3,7 Prozent vergleichsweise geringere Rückgänge auf. Abbildung 6.1 stellt die Entwicklung des Seegüterumschlags deutscher Häfen in den ersten neun Monaten des Jahres 2020 im

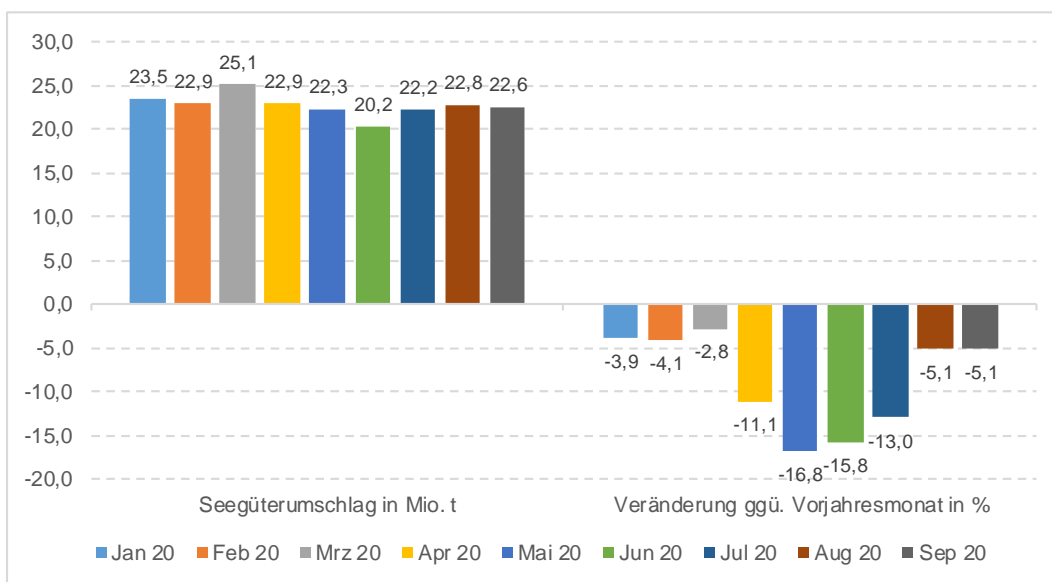
- Deutschland

¹³ Siehe hierzu und im Folgenden RWI / ISL: RWI/ISL-Containerumschlag-Index: Erholung des Welthandels schwächt sich ab, Pressemitteilung vom 21.12.2020, unter: <https://www.rwi-essen.de/containerindex>, abgerufen am 11.01.2021.

¹⁴ Siehe hierzu und im Folgenden Täglicher Hafenbericht: Umschlag bei der LHG 2020 auf stabilem Niveau, Artikel vom 07.01.2021, unter: <https://www.thb.info/rubriken/single-view/news/umschlag-bei-der-lhg-2020-auf-stabilem-niveau.html>, abgerufen am 13.01.2021.

Zeitablauf sowie die prozentualen Veränderungsraten im Vergleich zum jeweiligen Vorjahresmonat dar. Demnach legte der Seegüterumschlag nach Rückgängen in Vormonaten ab Juli 2020 in der Tendenz absolut wieder zu, er blieb jedoch weiter hinter den jeweiligen Vorjahresniveaus zurück.

Abbildung 6.1: Entwicklung des Seegüterumschlags deutscher Häfen im Zeitraum von Januar bis September 2020



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

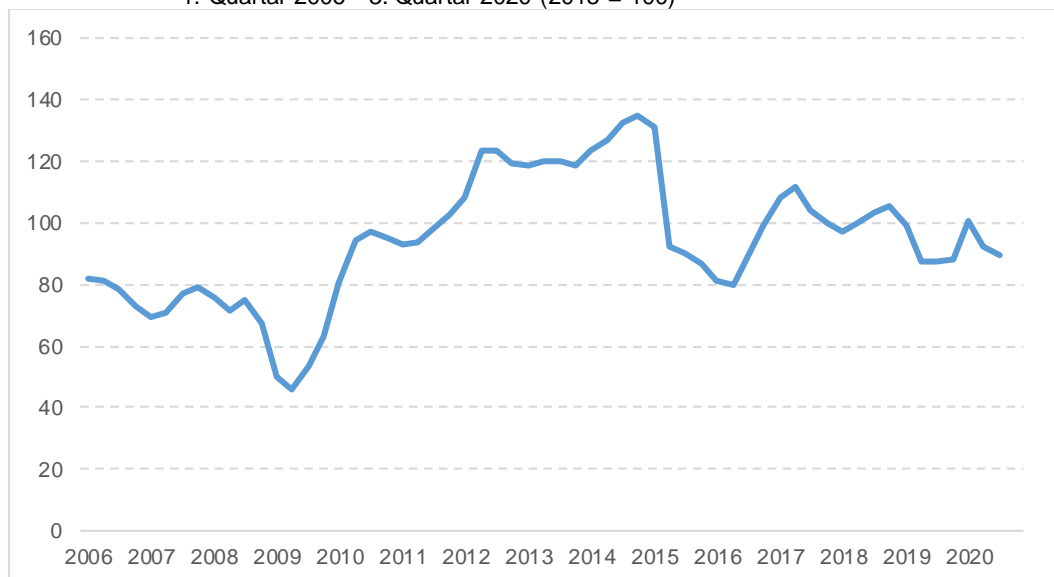
Begleitet wurde die Abnahme des Seegüterumschlags im 2. und 3. Quartal 2020 von einem Rückgang der Erzeugerpreise für Güterbeförderungen in der See- und Küstenschifffahrt. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes sanken sie im Vergleich zum jeweiligen Vorquartal im 2. Quartal 2020 insgesamt um rund 8,2 Prozent und im 3. Quartal 2020 noch einmal um rund 3,5 Prozent (siehe Abbildung 6.2). Allerdings lagen die Erzeugerpreise damit im 3. Quartal 2020 immer noch um rund 1,9 Prozent über dem Niveau des 3. Quartals 2019. Überdurchschnittliche Rückgänge der Erzeugerpreise zeigten sich im 3. Quartal 2020 im Vorquartalsvergleich auf den Relationen mit Afrika (-10,6 %) und Amerika (-9,8 %). Auf den Linien mit Asien/Australien (-0,8 %) sowie im Europa- (-0,5 %) und im RoRo-Fährverkehr (-2,0 %) fielen die Rückgänge der Erzeugerpreise im 3. Quartal 2020 im Vergleich zum 2. Quartal 2020 hingegen unterdurchschnittlich aus. Eine deutliche Erholung zeigt sich seit Juli 2020 in Bezug auf die Zeitcharterraten für Containerschiffe. Der vom Verband für Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. (VHBS) herausgegebene New ConTex, ein unternehmensunabhängiger Index für Zeitcharterraten für Containerschiffe, legte in der zweiten Jahreshälfte 2020 angesichts einer steigenden Nachfrage kräftig zu und erreichte Ende November 2020 seinen höchsten Wert seit Juli 2011.¹⁵ Der Zuwachs

Erzeugerpreisindex für Güterbeförderungen in der See- und Küstenschifffahrt

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

erfasste alle Größenklassen, allerdings in unterschiedlichem Ausmaß. Vor dem Hintergrund des Anstiegs der Volumina im Containerverkehr in den letzten Wochen trotz einsetzenden Lockdowns stiegen die Frachtraten nach Presseangaben jüngst auf nahezu allen Routen auf neue Rekordstände.¹⁶

Abbildung 6.2: Erzeugerpreisindex für Güterbeförderungen in der See- und Küstenschifffahrt, 1. Quartal 2006 - 3. Quartal 2020 (2015 = 100)



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

Die Abnahme des Seegüterumschlags bedingte in Verbindung mit der Entwicklung der Frachtraten in der See- und Küstenschifffahrt einen starken Umsatzrückgang. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes ging der Umsatz im 2. Quartal 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal um rund 20,0 Prozent zurück, im 3. Quartal 2020 sank er um rund 18,8 Prozent. Wie Tabelle 6.2 veranschaulicht, fielen die Umsatzrückgänge in der See- und Küstenschifffahrt damit im 2. und 3. Quartal 2020 prozentual höher aus als in anderen Wirtschaftszweigen des Güterverkehrs. Auf Unternehmensebene variieren die Ergebnisausweisungen. Bei der Hapag-Lloyd AG lagen die Umsatzerlöse in den ersten drei Quartalen 2020 mit rund 9,4 Mrd. EUR um rund 1,3 Prozent unter dem entsprechenden Vorjahreswert – hauptsächlich aufgrund geringerer Transportmengen¹⁷ 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.

Umsatzentwicklung

¹⁶ Siehe Deutsche Verkehrs-Zeitung: Seefrachten-Flash: Starker Jahresauftakt am Frachtenmarkt, Artikel vom 11.01.2021, unter: <https://www.dvz.de/rubriken/see/de-tail/news/starker-jahresauftakt-am-frachtenmarkt.html>, abgerufen am 13.01.2020.

¹⁷ Siehe hierzu und im Folgenden Hapag-Lloyd AG: Quartalsfinanzbericht 1. Januar bis 30. September 2020, Hamburg 2020.

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*	Q 3*
Güterbef. im Eisenbahnverkehr	5,5	3,5	3,3	-3,8	-0,9	-17,5	-6,6
Güterbef. im Straßenverkehr, Umzugstransporte	5,3	2,8	4,0	-0,3	2,1	-6,7	-3,9
Güterbef. in der See- und Küstenschifffahrt	13,9	8,2	4,4	-5,5	-6,3	-20,0	-18,8
Güterbef. in der Binnenschifffahrt	-0,1	-8,9	-15,7	-20,2	-14,5	-2,1	-14,8
Güterbef. in der Luftfahrt u. Raumtransport	-0,9	0,3	-4,6	-7,1	1,1	7,7	-0,4

* Vorläufige Werte.

Quelle: Statistisches Bundesamt (Stand 06.01.2021).

Wie der Verband Deutscher Reeder in einer Pressemitteilung vom 10.12.2020 mitteilte, warteten im Dezember 2020 weltweit schätzungsweise rund 400.000 Seefahrer auf Schiffen darauf, nach Ende ihres Einsatzes abgelöst zu werden.¹⁸ Da sie nicht an Land gehen dürften, Rückflüge fehlten oder ihre Heimatstaaten sie nicht einreisen ließen, blieben Seeleute teils mehr als ein Jahr lang unfreiwillig an Bord.

Seeleute

¹⁸ Siehe hierzu und im Folgenden Verband Deutscher Reeder: Verband Deutscher Reeder fordert mehr Unterstützung für Seeleute, Pressemeldung vom 10.12.2020, Hamburg 2020.

7 Luftverkehr

Auch nach dem Jahreswechsel bleibt die Situation im Luftverkehr angespannt. Pandemiebedingt lag am 11. Januar das Angebot an verfügbaren Sitzplätzen weltweit um 48 % unter dem Wert vor einem Jahr.¹⁹ Für Deutschland betrug er -82 %, Frankreich -66 %, Spanien -71 % und Vereinigtes Königreich -83 %. Während es vor Weihnachten zu leichten Kapazitätssteigerungen kam, scheint sich dieser Trend nun umzukehren. Hauptgrund dafür sind die aufgetretenen Varianten des Coronavirus und die damit einhergehenden zusätzlichen Reisebeschränkungen.

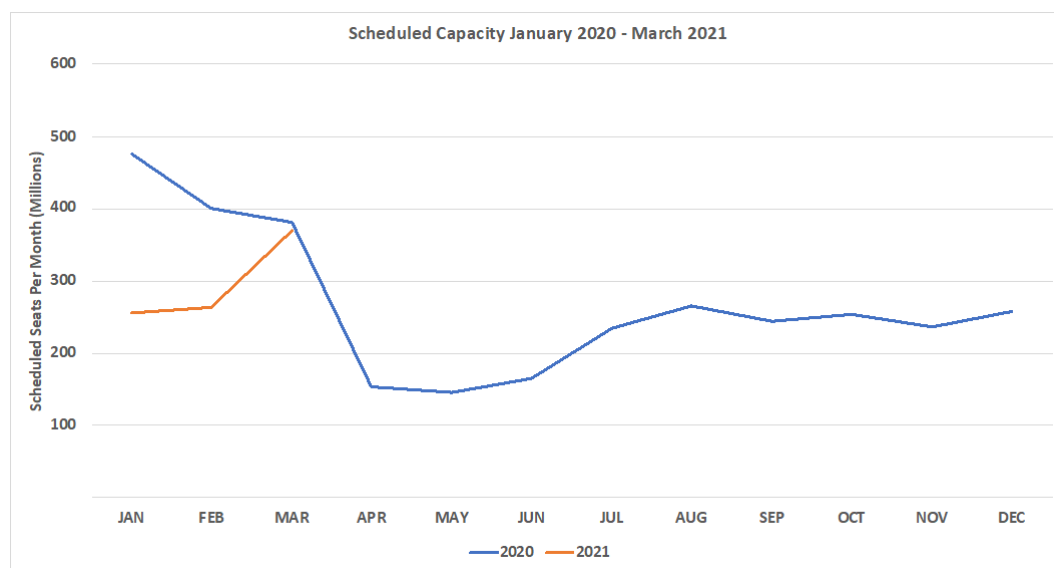
Angebot an Sitzplätzen

Seats for selected countries vs. the same month last year

	23. Nov	30. Nov	07. Dez	14. Dez	21. Dez	28. Dez	04. Jan	11. Jan
Global	-48%	-48%	-48%	-46%	-43%	-43%	-45%	-48%
Australia	-72%	-64%	-57%	-52%	-47%	-57%	-57%	-55%
Brazil	-45%	-43%	-41%	-38%	-35%	-35%	-31%	-34%
China	-4%	-4%	-4%	-5%	-5%	-3%	-11%	-15%
France	-80%	-79%	-79%	-63%	-53%	-55%	-61%	-66%
Germany	-83%	-84%	-83%	-78%	-74%	-77%	-78%	-82%
India	-42%	-40%	-39%	-37%	-34%	-34%	-33%	-33%
Japan	-43%	-42%	-44%	-45%	-42%	-41%	-45%	-49%
Mexico	-32%	-31%	-32%	-28%	-26%	-27%	-23%	-26%
Singapore	-91%	-89%	-88%	-88%	-88%	-87%	-87%	-87%
South Africa	-60%	-50%	-43%	-41%	-45%	-46%	-51%	-50%
South Korea	-44%	-48%	-52%	-54%	-52%	-53%	-57%	-56%
Spain	-76%	-72%	-71%	-64%	-64%	-62%	-61%	-71%
UAE	-65%	-64%	-63%	-65%	-61%	-62%	-61%	-61%
United Kingdom	-87%	-84%	-80%	-72%	-67%	-73%	-75%	-83%
USA	-38%	-44%	-47%	-43%	-38%	-37%	-43%	-45%

Quelle: OAG.

Die bisherigen Sitzplatzplanungen für die ersten drei Monate im Neuen Jahr sowie im Vergleich dazu im vergangenen Jahr lassen sich wie folgt darstellen.



Quelle: OAG.

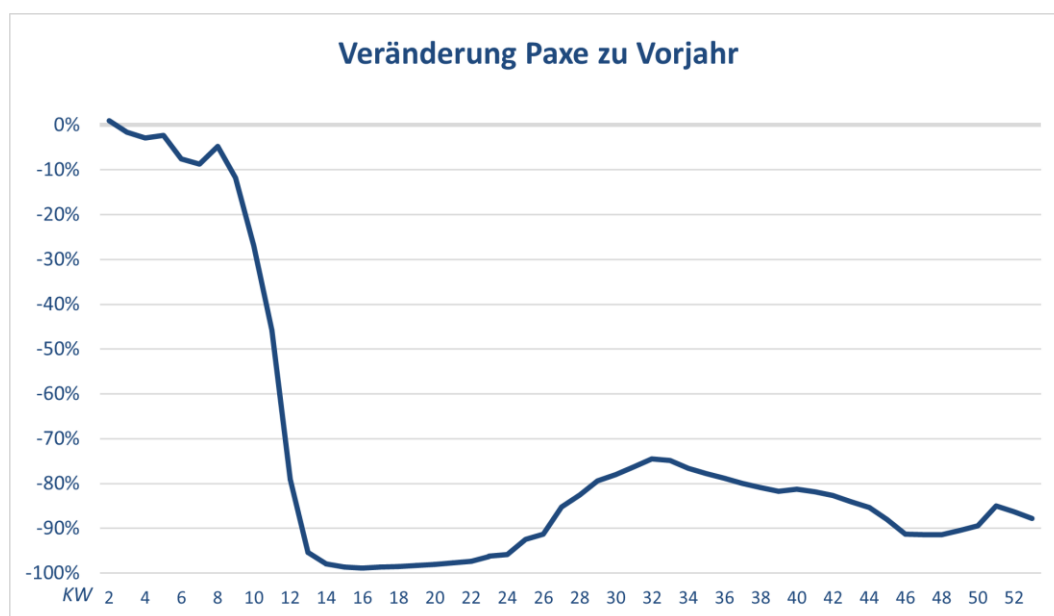
¹⁹ Siehe OAG vom 13.01.2021, Global Scheduled Flights Change year-over-year, abgerufen am 11.01.2021.

Für das Jahr 2021 wird von OAG erwartet, dass das zweite Halbjahr für die Luftfahrtunternehmen betriebswirtschaftlich besser verlaufen wird als das erste. So sind in den ersten zwei Januarwochen die Planungen für Sitzplatzkapazitäten weltweit um 4 Millionen Sitzplätze pro Woche gesunken. Dies entspricht derzeit 7 % der globalen Kapazität. Dies liegt hauptsächlich daran, dass in ganz Europa eine Reihe von Reisebeschränkungen (s.o.) eingeführt wurden.²⁰

Einschätzungen von OAG

Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst nachstehendes Schaubild über die Entwicklung des Passagierverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 52. Kalenderwoche 2020.

ADV - Flughäfen in Deutschland



Quelle: Flughafenverband ADV.

Der Flughafenverband ADV vermeldete in seinen Verkehrszahlen für November 2020, dass das Verkehrsaufkommen an den deutschen Flughäfen weiter rückläufig ist. So nutzten 1.690.022 Passagiere die deutschen Flughäfen, dies entspricht einem Minus von 90,3 % (An- und Abflüge) im Vergleich zum November 2019. Im innerdeutschen Verkehr beträgt das Minus 91,0 %. Der Europaverkehr ging um 89,6 % zurück, der Interkontinentalverkehr fiel um 91,8 %.²¹

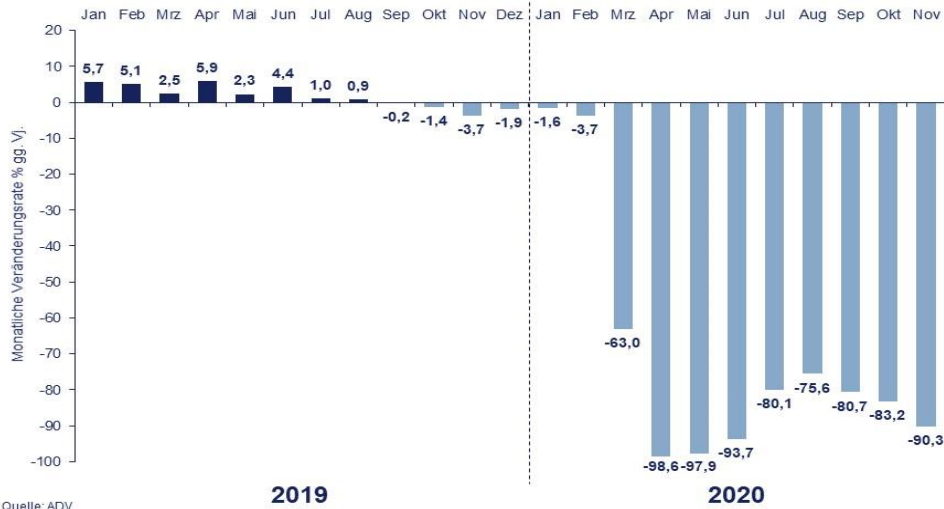
²⁰ Siehe OAG vom 11.01.2021, Global Capacity Likely To Be Cut By Around 350 Million In Next Few Weeks, abgerufen am 12.01.2020.

²¹ Siehe ADV-Monatsstatistik 11/2020 vom 18.12.2020, abgerufen am 11.01.2021.



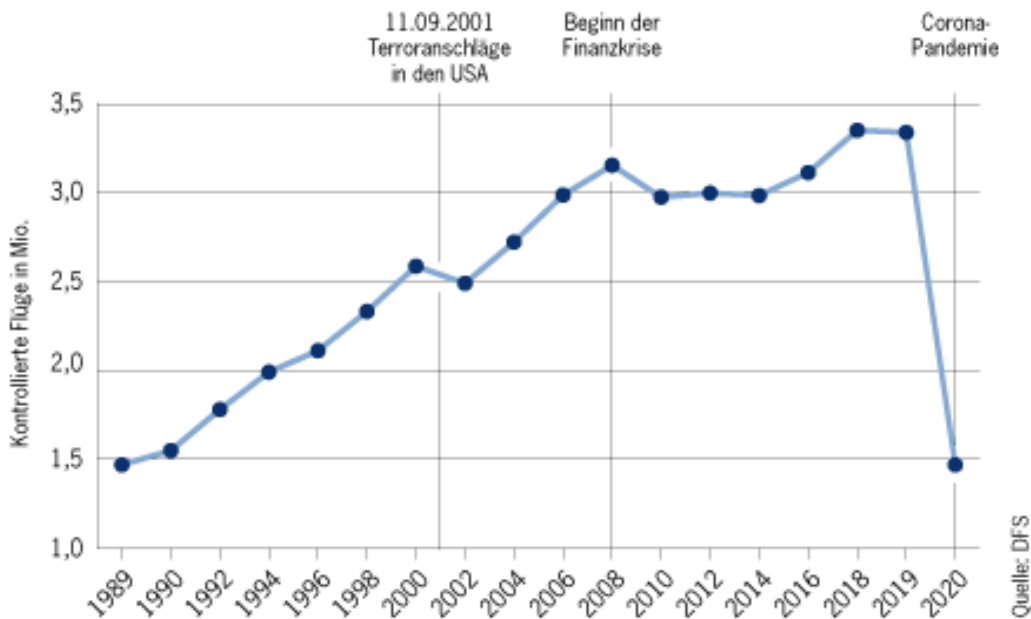
Verkehrsentwicklung

Monatliche Entwicklung des Passagierverkehrs Januar 2019 – November 2020 (an+ab)



Die Deutsche Flugsicherung (DFS) vermeldete, dass es im Jahr 2020 so wenige Flüge gegeben habe, wie zuletzt Ende der 1980er Jahre. So gab es rund 1,46 Millionen Starts, Landungen und Überflüge. Zum Vergleich: Im Jahr 1989 betrug die Zahl der Flugbewegungen im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland 1,47 Millionen. Im Jahr 2019 wurden noch 3,33 Millionen Flugbewegungen gezählt. 2020 haben also 56,2 % weniger Flugbewegungen stattgefunden als im Vorjahr.²²

DFS

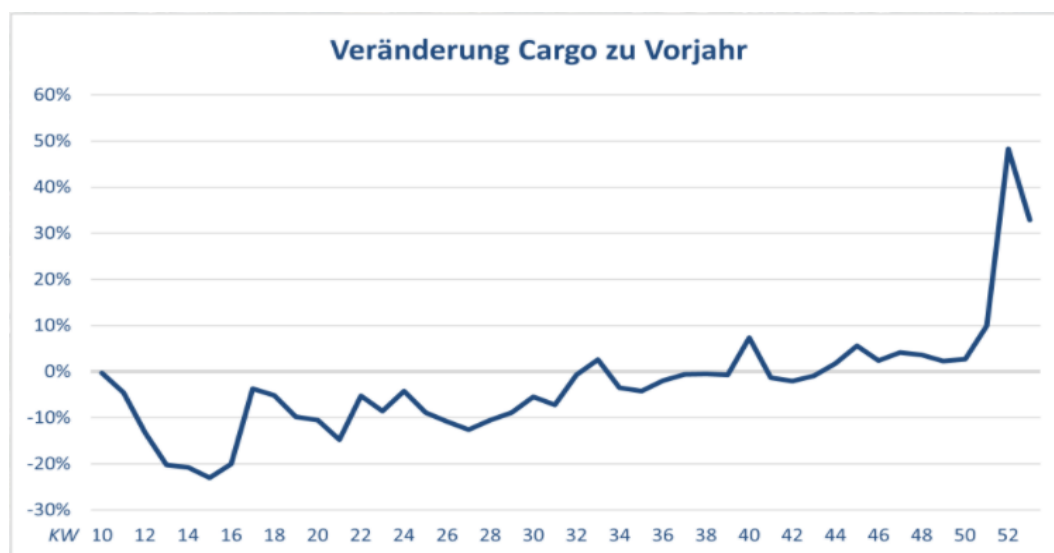


²² Siehe Pressemitteilung DFS vom 07.01.2021, Flugverkehr sinkt auf Niveau der 80er-Jahre, abgerufen am 11.01.2021.

Bislang hat der Brexit keinen großen Effekt auf den Luftverkehr (Passagiere/ Fracht). Durch das abgeschlossene Handelsabkommen zwischen der EU und Großbritannien verläuft der Flugverkehr erst einmal wie gewohnt weiter. Welche Auswirkungen der Brexit tatsächlich auf den Luftverkehr haben wird, lässt sich mit Sicherheit erst einschätzen, wenn die Corona-Pandemie überwunden ist.

Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst untenstehendes Schaubild über die Entwicklung des Frachtverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 52. Kalenderwoche 2020.

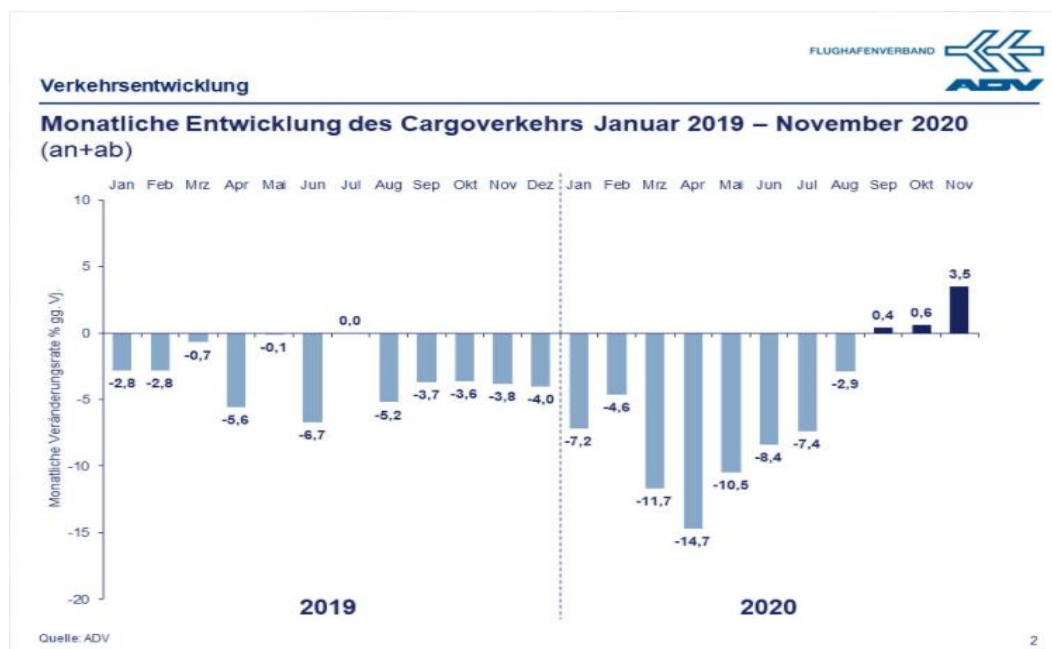
ADV - Luftfracht in Deutschland



Quelle: Flughafenverband ADV.

Der Flughafenverband ADV meldete in seinen Verkehrszahlen bei der Luftfracht für November einen Zuwachs von 3,5 %. Dieser positive Trend setzt sich nun schon den dritten Monat in Folge fort. Somit liegt die Cargo-Tonnage nur noch um -5,7 % (An- und Abflug) unter dem Vorjahr.²³

²³ Siehe ADV-Monatsstatistik 11/2020 vom 07.01.2021, abgerufen am 11.01.2021.



Am Flughafen Köln/Bonn wächst der Frachtverkehr. Die Zunahme der Tonnage lag während der Corona-Krise im Schnitt 13 Prozentpunkte über dem Wert für den deutschen Markt. Infolge der geringen Anzahl an Passagierflügen fehlten die damit verbundenen Zuladefracht-Kapazitäten auf Passagiermaschinen. Dies führte zu einer erhöhten Marktnachfrage nach Vollfrachtern, die das Geschäft in Köln/Bonn dominieren. So wurde mit 87.000 Tonnen Luftfracht im Dezember ein neuer Höchstwert erreicht.²⁴

Flughafen Köln/
Bonn

Neben dem Flughafen Leipzig/ Halle soll auch der Flughafen in Frankfurt ein Drehkreuz der EU für humanitäre Hilfe werden. Im Kern geht es um die Bevorratung und den Versand von medizinischen Gütern für EU-Länder. An beiden Standorten sollen dazu Logistik-Zentren für Schutzausrüstungen wie Schutzkittel und FFP2-Masken entstehen. Im Katastrophenfall soll solches Material möglichst schnell in die betroffenen Regionen gebracht werden.²⁵

Flughafen Leipzig/
Halle

Die Luftfracht am Frankfurter Flughafen erzielte im November ein kräftiges Wachstum von 6,1 %. Im Jahresverlauf (Jan-Nov) kommt es zu einem Minus von 8,8 % im Vergleich zum Vorjahr. Die wirtschaftlichen Frühindikatoren entwickeln sich im November unterschiedlich. Während sie in den größten Luftfrachtmärkten USA (u.a. Black Friday, Weihnachtsgeschäft) und China (weiterhin hohe Nachfrage nach Schutzausrüstung) kräftig anstiegen, schwächte sich das Wachstum in der Euro-Zone (u.a. aufgrund von Lockdowns) ab. Die

Flughafen Frankfurt

²⁴ Siehe Pressemitteilung Köln/Bonn Flughafen vom 11.01.2021, Verkehrszahlen 2020, abgerufen am 12.01.2021.

²⁵ Siehe mdr.de vom 13.01.2021, Flughafen Leipzig/Halle wird Drehkreuz für humanitäre Einsätze, abgerufen am 13.01.2021.

meisten zusätzlichen Frachtverbindungen gab es somit in die USA nach China und Südkorea.²⁶

²⁶ Siehe Flughafen Frankfurt Monatsbericht November 2020 vom 11.12.2020, abgerufen am 04.01.2021.

8 Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG)²⁷

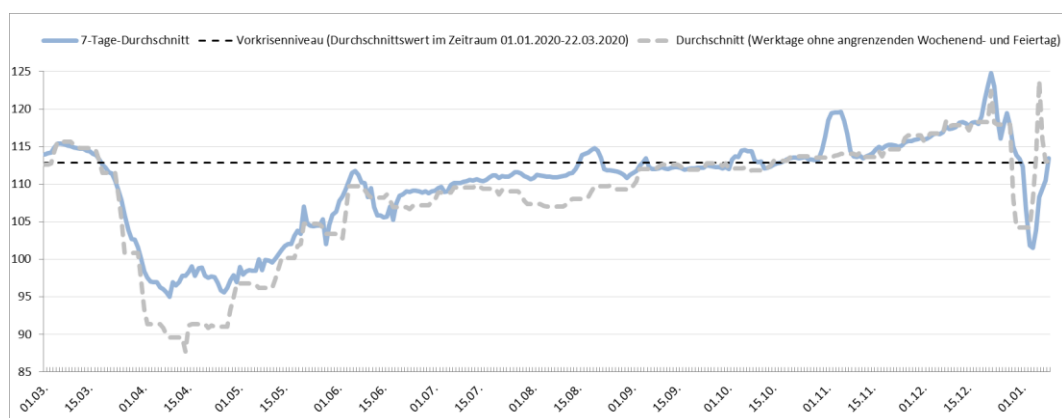
Wocheninformation KW 2 – 14.01.2021

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 2020 wurden ungewöhnlich starke Rückgänge verzeichnet, die auf deutliche Effekte der Corona-Krise auf den Lkw-Verkehr hindeuten. Seit Mai 2020 wurde eine stetige Erholung beobachtet.

Langfristige Entwicklung seit März 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 des Betrachtungsraumes (01.03.2020 bis 09.01.2021) leicht über dem Vorkrisenniveau. Die Niveauhöhe und -änderung gegenüber dem Vorkrisenniveau werden weiterhin maßgeblich durch methodische Sondereffekte in den Wochen um Weihnachten und den Jahreswechsel bestimmt. Dies wird auch an dem gegenläufigen Verlauf des Durchschnitts ohne Wochenend- und Feiertage deutlich.

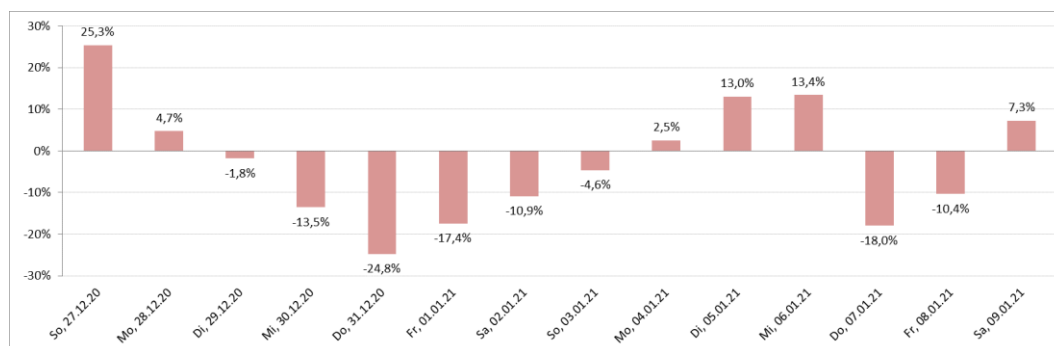


Kurzfristige Entwicklung (bereinigte Werte)

In der Abbildung sind die Veränderungen am aktuellen Rand gegenüber dem Vorkrisenniveau (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020) dargestellt. An vier der letzten sieben Tagen lag der Indexwert 2,5 % bis 13,4 % über dem Vorkrisenniveau. An den

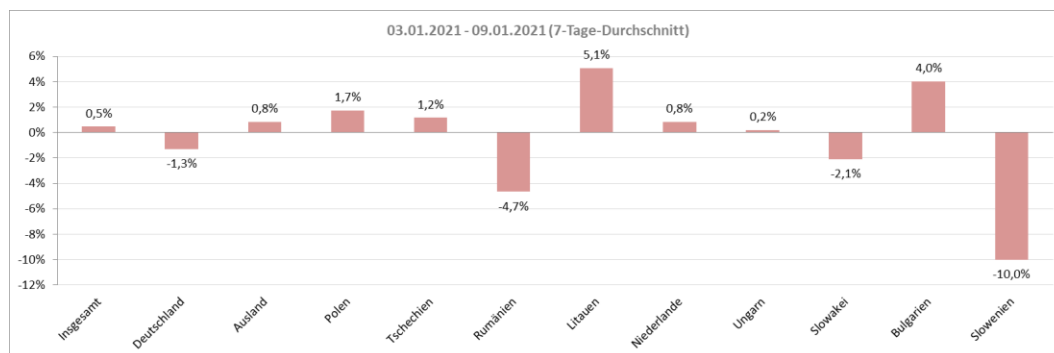
²⁷ Originalwerte durch BAG. Bereinigungsverfahren durch Deutsche Bundesbank. Veröffentlichung durch StBA.

anderen drei Tagen lag der Indexwert zwischen 4,6 % und 18,0 % unter dem Vorkrisenniveau. Im Durchschnitt liegt der Indexwert an den letzten sieben betrachteten Tagen 0,5 % über dem Vorkrisenniveau. Die Niveauhöhe und -änderung gegenüber dem Vorkrisenniveau werden weiterhin maßgeblich durch methodische Sondereffekte in den Wochen um Weihnachten und den Jahreswechsel bestimmt.



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 (03.01.2021 - 09.01.2021) weist der Index für deutsche Lkw einen Rückgang in Höhe von 1,3 % gegenüber dem Vorkrisenniveau auf, während der Index für ausländische Lkw 0,8 % über dem Vorkrisenniveau liegt. Unterschiede zwischen einzelnen ausländischen Herkunftsländern bestehen. Die Niveauhöhe und -änderung gegenüber dem Vorkrisenniveau werden weiterhin maßgeblich durch methodische Sondereffekte in den Wochen um Weihnachten und den Jahreswechsel bestimmt.



Lkw-Maut-Fahrleistungsindex - Methodische Erläuterungen / Hintergrundinformationen

Unbereinigter Lkw-Maut-Fahrleistungsindex - Eigenentwicklung des BAG

Das BAG hat sein im Jahr 2017 entwickelte Verfahren zur Erstellung eines monatlichen Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (LMF-Index) aus digitalen Mautdaten jetzt um tagesbezogene Analysen ergänzt. Hiermit wird ein Monitoring der Entwicklung des Lkw-Verkehrs während der Corona-Krise mit einer Verzögerung von nur fünf Tagen möglich. Beim unbereinigten LMF-Index handelt es sich um einen Indexwert (Basisjahr 2015), der auf den Fahrleistungen von Lkw mit mindestens vier Achsen auf Bundesautobahnen basiert. Hierdurch können durch Erweiterung der Mautpflicht (Straßennetz und Fahrzeuge) verursachte Änderungen ausgeblendet werden. Aktuell bildet der Index rd. 75 % der mautpflichtigen Fahrleistungen ab.

- Bei der Interpretation des unbereinigten LMF-Index ist insbesondere zu beachten, dass die Fahrleistungen für jeden Tag unverändert in den Index eingehen. Dadurch sind Schwankungen bedingt durch Wochenenden, Feiertage, Ferien usw. deutlich sichtbar. Der unbereinigte Indexwert für den Freitag der 15. KW 2019 (12.04.2019 = normaler Arbeitstag) ist daher aber nur sehr eingeschränkt mit dem Freitag der 15. KW 2020 (10.04.2020 = Karfreitag) vergleichbar.

Bereinigter Lkw-Maut-Fahrleistungsindex - Kooperation zwischen Statistischem Bundesamt, Bundesbank und BAG

Schon der monatliche LMF-Index ist aktueller als alle Konjunkturdaten der amtlichen Statistik. Bereits im Jahr 2017 entstand eine Kooperation zwischen BAG und dem Statistischen Bundesamt (StBA), um Kalender- und Saisoneffekte zu berücksichtigen und die so bereinigten Daten für die Konjunkturbeobachtung besser verwertbar zu machen. Seit Dezember 2019 werden die unbereinigten und bereinigten Indizes vom StBA veröffentlicht. Das Projekt gilt in der amtlichen Statistik als ein Musterprojekt der Verwaltungsdatennutzung und überbehördlichen Zusammenarbeit. Weitere Hintergrundinformationen finden sich im gemeinsam vom StBA und BAG verfassten Aufsatz „Digitale Prozessdaten aus der Lkw-Mauterhebung – neuer Baustein der amtlichen Konjunkturstatistiken“ in der Ausgabe 6/2018 des Wissenschaftsmagazins WISTA des Statistischen Bundesamtes:

https://www.destatis.de/GPStatistik/servlets/MCRFileNodeServlet/DEAusgabe_derivate_00001641/Wista_6_2018.pdf

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

<https://www.bundesbank.de/resource/blob/831064/25d02c60b2df31825c0661b215735fc5/mL/kw-maut-fahrleistungsin-dex-data.pdf>

- Bei der Interpretation des_bereinigten LMF-Index ist zu berücksichtigen, dass durch Wochenenden, Feiertage, Ferien usw. verursachte Effekte herausgerechnet werden. Damit sind die Niveauunterschiede der Fahrleistungen an einzelnen Wochentagen nicht mehr erkennbar, also z.B. dass an einem Sonntag regelmäßig viel weniger gefahren wird als an Arbeitstagen. Vereinfacht ausgedrückt bedeutet dies, dass z.B. ein Sonntag im März mit den entsprechenden Sonntagen im März der Vorjahre verglichen wird.

9 Arbeitsmarktsituation

Die nachstehenden Tabellen erhalten aktuelle Angaben der Bundesagentur für Arbeit zur Kurzarbeit²⁸ 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 (siehe Tabelle 9.1). Nach vorläufigen Angaben der Bundesagentur für Arbeit belief sich die Anzahl der eingegangenen Anzeigen im Wirtschaftsabschnitt „Verkehr und Lagerei“ im Dezember 2020 auf 1.694, die Anzahl der hiervon betroffenen Personen auf 24.600. Dies waren jeweils die höchsten Werte in den letzten sieben Monaten. Im November 2020 hatte die Anzahl der eingegangenen Anzeigen 1.357, die Anzahl betroffener Personen 18.271 betragen. Die höchste Anzahl der Anzeigen stammte im Dezember 2020 mit 1.236 wie in den Vormonaten aus der Wirtschaftsabteilung „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“, abweichend von den Vormonaten galt dies mit 14.779 gleichsam für die Anzahl neuer Betroffener (siehe Tabelle 9.2). In den Monaten zuvor wurde die höchste Anzahl neuer Betroffener noch in der Wirtschaftsabteilung „Lagerei und Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr“ ausgewiesen.

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 Dezember 2020

	Feb. 2020	März 2020	April 2020	Mai 2020	Juni 2020	Juli 2020	Aug. 2020	Sept. 2020	Okt. 2020	Nov. 2020	Dez. 2020 ¹
Anz. eingegang. Anzeigen	70	7.050	26.279	3.256	1.242	633	378	308	407	1.357	1.694
Personenzahl i. d. Anzeigen	1.391	182.794	455.326	56.084	20.054	9.622	5.153	3.459	5.433	18.271	24.600

¹ Vorläufige Daten.

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Datenstand 29. Dezember 2020).

²⁸ 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 Dezember 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	1.236	1.236	-	14.779	14.779	-
50 Schifffahrt	18	18	-	216	216	-
51 Luftfahrt	*	11	*	*	182	*
52 Lagerei u. Erbr. v. sonst. DL f. d. Verkehr	364	359	5	8.906	8.722	184
53 Post-, Kurier- und Expressdienste	70	70	-	701	701	-

*) 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 29. Dezember 2020).

Die Anzahl der Kurzarbeiter und kurzarbeitenden Betriebe im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ können für den Zeitraum von März bis September 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 September 2020 auf insgesamt 13.819. Dies waren weniger Unternehmen als in den Vormonaten, jedoch immer noch einige mehr als im März 2020 mit 13.791 Unternehmen. Die Anzahl der Kurzarbeiter im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ lag im September 2020 nach aktuellen Hochrechnungen der Bundesagentur für Arbeit bei insgesamt 158.899. Im Vergleich zum August 2020 entsprach dies einem Rückgang um rund 8,8 Prozent, im Vergleich zum März 2020 einer Zunahme um rund 18,3 Prozent.

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

	Sept. 2020 (HR4)	Aug. 2020 (HR3)	Juli 2020 (HR4)	Juni 2020	Mai 2020	April 2020	März 2020
Betriebe	13.819	15.840	17.827	21.128	24.524	24.945	13.791
Kurzarbeiter	158.899	174.265	200.875	256.269	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: Dezember 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 Dezember 2020 im Vergleich zum Dezember 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 32,5 Prozent auf 49.924. 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 Dezember 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat einen Anstieg der Arbeitslosenzahl um rund 28,9 Prozent auf insgesamt 105.504; die Anzahl der gemeldeten offenen Arbeitsstellen sank um rund 26,3 Prozent auf 20.640.

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 Berufsgruppe Berufsuntergruppe		Arbeitslose			Arbeitsuchende ¹⁾			Gemeldete Arbeitsstellen		
		Dezember		Δ in %	Dezember		Δ in %	Dezember		Δ in %
		2020	2019		2020	2019		2020	2019	
51	Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführ.)	49.924	37.677	32,5	83.165	70.196	18,5	22.486	24.319	-7,5
511	Tech.Betrieb Eisenb.,Luft,Schiffsverkehr	1.238	789	56,9	2.280	1.580	44,3	205	446	-54,0
5111	Berufe im technischen Eisenbahnbetrieb	98	61	60,7	166	117	41,9	64	101	-36,6
5112	Berufe technischer Luftverkehrsbetrieb	689	347	98,6	1.439	818	75,9	88	250	-64,8
5113	Berufe technisch. Schiffsverkehrsbetrieb	444	371	19,7	657	628	4,6	52	84	-38,1
5118	TechBetriebEisenb.Luft,Schiffsverk.(ssT)	6	8	x	17	14	x	-	-	x
512	Überwachung, Wartung Verkehrsinfrastruktur	970	684	41,8	1.682	1.356	24,0	754	1.059	-28,8
5121	Straßen- und Tunnelwärter/innen	318	226	40,7	740	588	25,9	253	274	-7,7
5122	Überwach.,Wartung Eisenbahninfrastruktur	612	432	41,7	878	714	23,0	492	768	-35,9
5123	Berufe in der Flugsicherungstechnik	11	8	x	17	22	x	*	7	x
5124	Wasserstraßen- und Brückenwärter/innen	29	17	x	46	30	x	3	*	x
513	Lagerwirt.,Post,Zustellung,Güterumschlag	35.093	27.511	27,6	57.393	50.596	13,4	16.713	17.186	-2,8
5131	Berufe in der Lagerwirtschaft	31.533	24.659	27,9	51.289	45.185	13,5	15.781	15.677	0,7
5132	Berufe für Post- und Zustelldienste	2.226	1.882	18,3	4.019	3.688	9,0	651	1.248	-47,8
5133	Berufe im Güter- und Warenumschlag	205	154	33,1	303	266	13,9	40	23	x
5139	Aufsicht,Führung-Lagerw.Zustell.Güterum.	1.129	816	38,4	1.782	1.457	22,3	241	238	1,3
514	Servicekräfte im Personenverkehr	2.056	1.238	66,1	3.998	2.542	57,3	483	889	-45,7
5141	Servicefachkräfte Straßen-,Schienenverk.	460	346	32,9	807	703	14,8	419	389	7,7
5142	Servicefachkräfte im Luftverkehr	1.518	838	81,1	3.039	1.728	75,9	25	476	x
5143	Servicefachkräfte im Schiffsverkehr	30	27	x	48	51	x	*	5	x
5149	Aufsicht-Personenverkehr(Servicebereich)	48	27	x	104	60	73,3	38	19	x
515	Überwachung u. Steuerung Verkehrsbetrieb	925	691	33,9	1.565	1.199	30,5	793	470	68,7
5150	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (oS)	106	83	27,7	190	146	30,1	128	136	-5,9
5151	Berufe Überwachung Straßenverkehrsbetr.	8	7	x	17	15	x	-	14	x
5152	Berufe Überwachung Eisenbahnverkehrsbetr	102	92	10,9	209	180	16,1	455	186	144,6
5153	Berufe Überwachung Luftverkehrsbetrieb	194	117	65,8	342	218	56,9	49	38	x
5154	Berufe Überwachung Schiffsverkehrsbetr.	27	33	x	48	46	x	3	6	x
5158	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (ssT)	22	12	x	30	23	x	14	3	x
5159	Aufsicht,Führung-Überwach. Verkehrsbetr.	466	347	34,3	729	571	27,7	144	87	65,5
516	Kaufleute - Verkehr und Logistik	9.642	6.764	42,5	16.247	12.923	25,7	3.538	4.269	-17,1
5161	Verkehrskaufleute	103	66	56,1	168	135	24,4	27	42	x
5162	Speditions- und Logistikaufleute	6.851	4.737	44,6	11.833	9.278	27,5	2.739	3.350	-18,2
5163	Straßen- und Schienenverkehrskaufleute	1.047	796	31,5	1.598	1.370	16,6	533	677	-21,3
5164	Luftverkehrskaufleute	160	92	73,9	281	201	39,8	82	15	x
5165	Schiffahrtkaufleute	175	138	26,8	244	216	13,0	20	25	x
5166	Kurier-Express-Postdienstleistungskaufl.	227	176	29,0	430	386	11,4	61	62	-1,6
5169	Führung-Verkehr,Logistik (kaufm.Bereich)	1.079	759	42,2	1.693	1.337	26,6	76	98	-22,4

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))

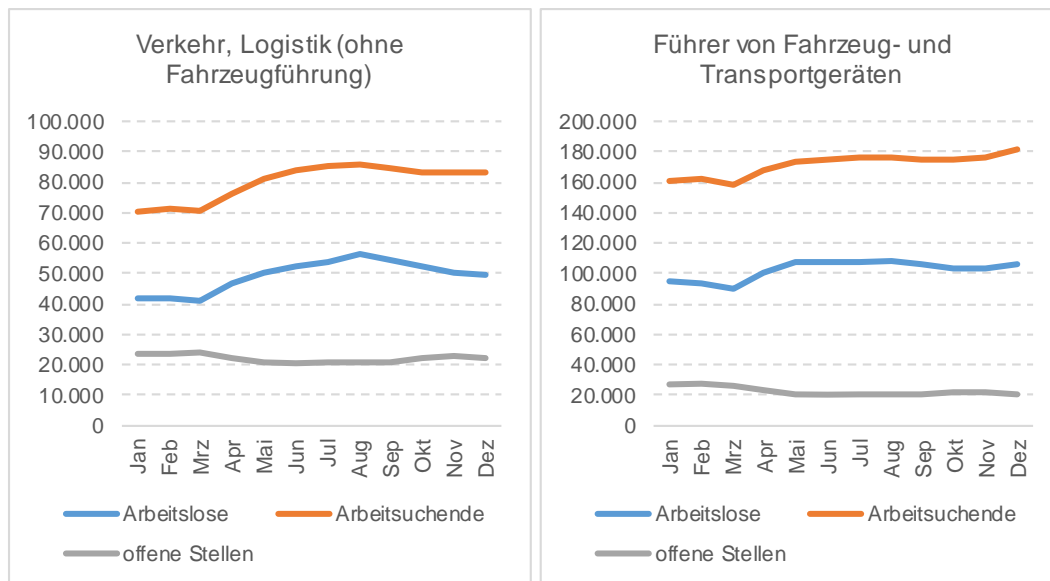
Berufshauptgruppe Berufssgruppe Berufsuntergruppe		Arbeitslose			Arbeitsuchende ¹⁾			Gemeldete Arbeitsstellen		
		Dezember		Δ in %	Dezember		Δ in %	Dezember		Δ in %
		2020	2019		2020	2019		2020	2019	
52	Führer von Fahrzeug- u. Transportgeräten	105.504	81.873	28,9	181.595	157.216	15,5	20.640	28.021	-26,3
521	Fahrzeufführung im Straßenverkehr	98.684	76.480	29,0	169.678	146.756	15,6	17.122	24.116	-29,0
5211	Berufskraftfahrer(Personentransport/PKW)	9.322	4.896	90,4	19.704	12.663	55,6	688	1.289	-46,6
5212	Berufskraftfahrer(Güterverkehr/LKW)	21.664	16.478	31,5	38.424	34.115	12,6	10.768	14.592	-26,2
5213	Bus-, Straßenbahnfahrer/innen	5.486	3.847	42,6	10.628	8.437	26,0	1.708	3.367	-49,3
5218	Fahrzeufführer im Straßenverkehr(s.s.T.)	62.212	51.259	21,4	100.922	91.541	10,2	3.958	4.868	-18,7
522	Fahrzeufführung im Eisenbahnverkehr	494	349	41,5	1.051	805	30,6	1.069	1.138	-6,1
523	Fahrzeufführung im Flugverkehr	730	264	176,5	1.210	380	218,4	7	20	x
5231	Piloten und Verkehrsflugzeufführer	696	248	180,6	1.150	350	228,6	5	18	x
5238	Fahrzeufführer im Flugverkehr (s.s.T.)	34	16	x	60	30	x	*	*	x
524	Fahrzeufführung im Schiffsverkehr	603	583	3,4	999	969	3,1	101	134	-24,6
5241	Nautische Schiffsoffiziere und Kapitäne	279	265	5,3	498	469	6,2	58	55	5,5
5242	Schiffsführer Binnen-,Hafenverkehr	324	318	1,9	501	500	0,2	43	79	x
525	Bau- und Transportgeräteführung	4.993	4.197	19,0	8.657	8.306	4,2	2.341	2.613	-10,4
5251	Führer land-,forstwirtschaftl. Maschinen	685	679	0,9	1.039	1.114	-6,7	134	205	-34,6
5252	Führer Erdbewegungs-,verwandte Maschinen	3.133	2.554	22,7	5.678	5.404	5,1	1.748	1.871	-6,6
5253	Kranführer, Bediener Hebeeinrichtungen	1.119	919	21,8	1.862	1.710	8,9	442	521	-15,2
5259	Aufsicht - Bau-, Transportgeräteführung	56	45	x	78	78	0,0	17	16	x

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

Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

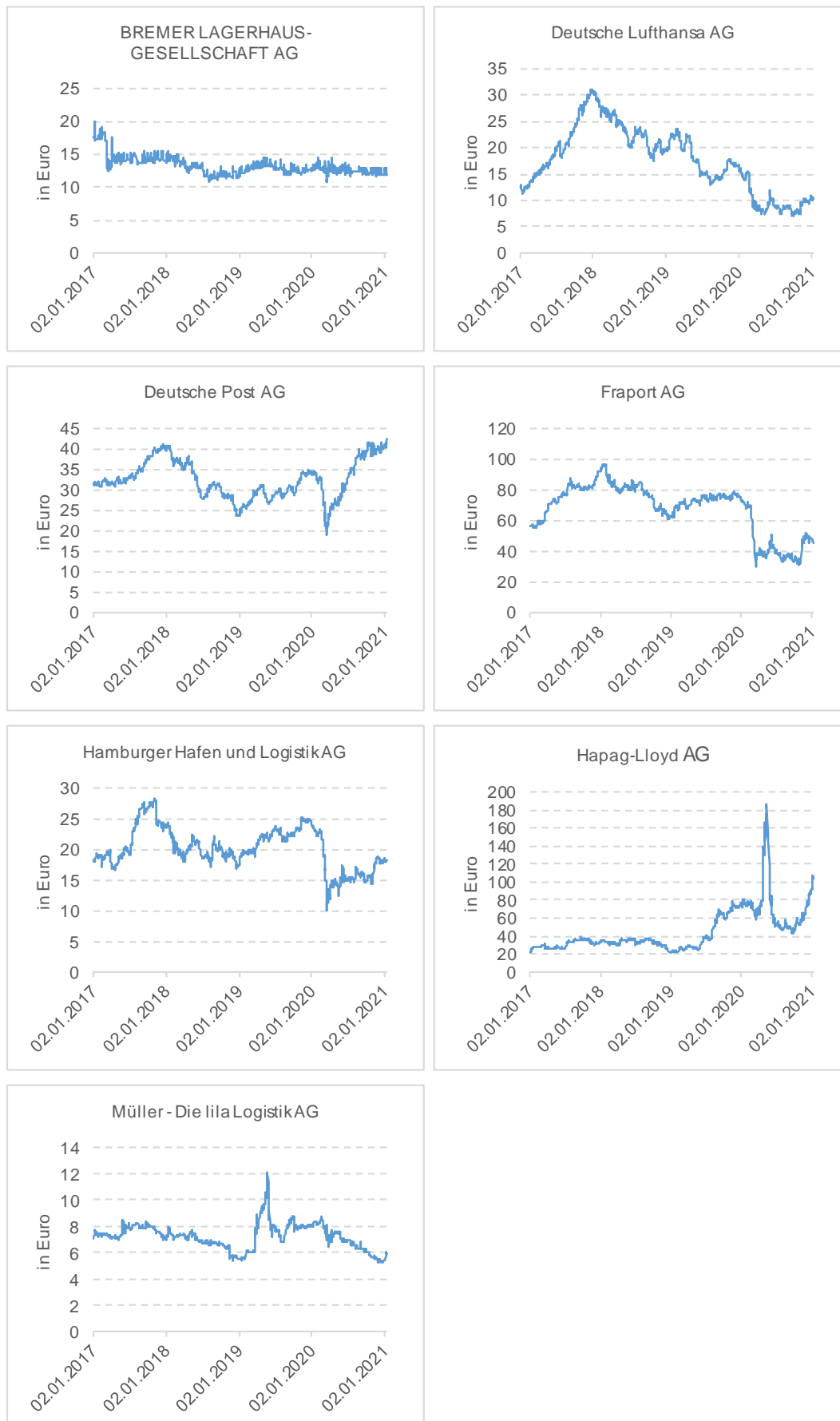
Im Vergleich zum November 2020 sank die Zahl der Arbeitslosen in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeufführung)“ im Dezember 2020 um 319 bzw. rund 0,6 Prozent, in der Berufsgruppe „Führung von Fahrzeug- u. Transportgeräten“ stieg sie um 2.739 bzw. rund 2,7 Prozent. In beiden Berufsgruppen blieb im Dezember 2020 die Anzahl gemeldeter offener Arbeitsstellen hinter dem Vormonatswert 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 Dezember 2020 kumuliert 393.066. Dies entsprach einem Zuwachs im Vergleich zum Vormonat von rund 0,5 Prozent und einem Plus im Vergleich zum Vorjahresmonat von rund 22,4 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 Dezember 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. Eigene Darstellung.

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: 15. Januar 2021

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
