



Bundesaamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt

- Wochenbericht KW 06 / 2021

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung.....	3
1	Einleitung.....	7
2	Straßengüterverkehr.....	8
3	Schienengüterverkehr.....	16
4	Kombinierter Verkehr.....	18
5	Binnenschifffahrt.....	20
6	Seeverkehr.....	24
7	Luftverkehr.....	28
8	Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG).....	33
9	Arbeitsmarktsituation.....	37
10	Aktienkursentwicklung ausgewählter deutscher Unternehmen.....	43

0 Zusammenfassung

Der Bericht beschreibt aktuelle Auswirkungen der Corona-Krise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt. Er berücksichtigt Erkenntnisse und Informationen, die bis zum 10.02.2021 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 mit saisonalen Nachfragerückgängen in einzelnen Segmenten begründet. Wiederkehrender Kritikpunkt sind die häufig wechselnden, nicht bundeseinheitlichen Regelungen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2, in Folge derer es unternehmensseitig zu einem hohen Dispositionsaufwand komme; eine Planungssicherheit fehle.
- Im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen Großbritannien und dem europäischen Festland kam es zu Jahresbeginn aufgrund des Brexit zu größeren Störungen, da nicht alle Verloader auf die neuen Zollvorschriften und Dokumentationspflichten vorbereitet waren. Wegen inkorrektur Papiere wurden zahlreiche Lastkraftwagen an den Kanalübergängen abgewiesen. In der Folge nahmen u.a. einige große Logistikdienstleister vorübergehend keine Sendungen mehr aus der EU nach Großbritannien an. Hauptsächlich aufgrund von Zollformalitäten und -kontrollen stiegen die Laufzeiten im Großbritannien-Verkehr. Ansonsten wurden im Rahmen der jüngsten Befragungen keine nennenswerten Einschränkungen im grenzüberschreitenden Verkehr aufgrund geltender Quarantäneverordnungen und etwaiger Schutzmaßnahmen benannt.
- Zunehmend gibt es unternehmensseitig Hinweise, dass mit fortschreitender Dauer der Pandemie und der Maßnahmen zu deren Eindämmung die Leistungsfähigkeit und Zufriedenheit der Beschäftigten vor dem Hintergrund physischer und psychischer Belastungen am Arbeitsplatz und im privaten Umfeld leide; Ängste und soziale Konflikte unter Beschäftigten nähmen zu.
- Der bereinigte Lkw-Maut-Fahrleistungsindex lag im Zeitraum vom 31.01. bis 06.02.2021 im Durchschnitt rund 2,7 Prozent oberhalb des Vorkrisenniveaus

Straßengüterverkehr

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

(Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020). Deutsche Lkw verzeichneten im o.g. Betrachtungszeitraum einen Anstieg in Höhe von rund 1,1 Prozent, gebietsfremde Lkw von rund 4,3 Prozent.

- Die Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen in Deutschland weist weiter Erholungstendenzen auf. Nach jüngsten vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes lag die Verkehrsleistung im November 2020 um rund 6,1 Prozent über dem entsprechenden Vorjahreswert; bezogen auf den Zeitraum von Januar bis November 2020 blieb sie noch um rund 5,4 Prozent hinter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums zurück. 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. Schienengüterverkehr
- Im Kombinierten Verkehr wurden im November 2020 ebenfalls die Ergebnisse des Vorjahresmonats übertroffen. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes stieg das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Vergleich zum November 2019 um rund 6,7 Prozent. Bezogen auf den Zeitraum von Januar bis November 2020 lag es noch um rund 1,9 Prozent unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Das Aufkommen an beförderten Sattelanhängern stieg im November 2020 im Vergleich zum Vorjahresmonat um rund 13,8 Prozent, insgesamt lag es in den ersten elf Monaten des Jahres 2020 noch um rund 2,2 Prozent unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums. 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. Kombiniertes Verkehr
- Die Binnenschifffahrt stand zuletzt stark unter dem Einfluss der Hochwasserlage auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen, die zu starken Einschränkungen beim Gütertransport führte. Zeitweise wurde der Rhein abschnittsweise für die Binnenschifffahrt gesperrt. In der Folge reduzierten mehrere Binnenschiffsunternehmen die Fahrzeit ihrer Schiffe oder nahmen einen Teil ihrer Schiffe aus der Fahrt. Dies führte zu deutlichen Einnahmeverlusten. Jenseits dessen berichteten befragte Unternehmen zuletzt von einer heterogenen Nachfrageentwicklung in der Trockengüterschifffahrt (Zuwächse u.a. bei Getreide, Rückgänge u.a. bei Erzen und Metallen) und einer schwachen Beförderungsnachfrage für fossile Brennstoffe in der Tankschifffahrt. Die Auftragsmengen in der Containerschifffahrt im Hinterlandverkehr der ARA-Häfen fielen zuletzt insgesamt saisonüblich aus, seien jedoch volatil. Binnenschifffahrt
- Die neue Einreiseverordnung der Bundesregierung vom 14. Januar 2021 hat bei vielen der befragten Binnenschiffsunternehmen zu Unsicherheiten bei der

Personaleinsatzplanung geführt, da die zeitlichen Vorgaben zur Nachweispflicht, nicht mit dem Coronavirus SARS-CoV-2 infiziert zu sein, für das fahrende Personal nach Unternehmensangaben kaum einzuhalten seien. Aufgrund der Überlastung vieler Gesundheitseinrichtungen könnten die Nachweise meist nicht fristgerecht vorgelegt werden. Nennenswerte Einschränkungen im grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr, die im Zusammenhang mit Corona-Schutzmaßnahmen standen, wurden bislang nicht bekannt.

- Zwischenzeitlich haben die ersten Seehäfen ihre Umschlagsergebnisse für das Gesamtjahr 2020 veröffentlicht. Insgesamt sank der Seegüterumschlag in Rostock und Lübeck im Vergleich zum Jahr 2019 jeweils um rund 2 Prozent, in Kiel um rund 1,2 Prozent. Im belgischen Antwerpen nahm der Seegüterumschlag im Vergleichszeitraum um rund 3,1 Prozent ab. Überproportionale Rückgänge wiesen dort die RoRo-Verkehre und die Umschläge von Fahrzeugen sowie trockenen und flüssigen Massengütern auf; der Containerumschlag erhöhte sich hingegen um rund 1,4 Prozent. Hafenübergreifend bewegte sich der Containerumschlag in der Nordrange zum Jahresende 2020 insgesamt annähernd auf Vorkrisenniveau. Das Kreuzfahrtgeschäft kam im Jahr 2020 nach den bislang vorliegenden Hafenausweisungen weitgehend zum Erliegen. Seeverkehr
- In den ersten zehn Monaten des Jahres 2020 wurden in den deutschen Seehäfen insgesamt rund 8,4 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 und erreichte im Oktober 2020 den bis dato zweithöchsten Wert im Jahresverlauf 2020.
- Das Angebot im Flugverkehr für Passagiere bewegt sich immer noch auf sehr niedrigem Niveau. Ein Ende der Entwicklung ist nicht abzusehen. Im Luftfrachtverkehr haben Passagierairlines auf die Nachfrage reagiert und verstärkt Fracht transportiert. Luftverkehr
- Die ergriffenen Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2 hinterlassen weiterhin 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 Angaben der Bundesagentur für Arbeit bedeuteten die im Januar 2021 eingegangenen 2.225 Anzeigen im Wirtschaftsabschnitt „Verkehr und Lagerei“ und die 34.608 hiervon betroffenen Personen die jeweils höchsten Werte der letzten acht Monate. Arbeitsmarktlage
- Kurzarbeit
- Die Anzahl der Arbeitslosen stieg in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ im Januar 2021 im Vergleich zum Januar 2020 um rund 26,7 Prozent auf 53.179, im Vergleich zum Vormonat nahm sie um rund 6,5 Prozent zu; in der Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ - Arbeitslose, offene Stellen

stieg die Zahl der Arbeitslosen im Vergleich zum Januar 2020 um rund 24,2 Prozent auf 117.367, im Vergleich zum Dezember 2020 nahm sie um rund 11,2 Prozent zu. Die Anzahl der gemeldeten offenen Stellen ging im Januar 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 Januar 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat um rund 20,1 Prozent auf 424.520, im Vergleich zum Dezember 2020 um rund 8,0 Prozent.

1 Einleitung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat das Bundesamt gebeten, im Rahmen der Marktbeobachtung über die Auswirkungen der Corona-Krise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt zu berichten. Ab Juni 2020 wurde die zuvor wöchentliche Berichterstattung auf einen 2-Wochen-Turnus umgestellt, ab August 2020 auf einen 4-Wochen-Turnus. Die Berichte geben die Ergebnisse umfangreicher Befragungen durch die fachkundigen Außendienstmitarbeiter/-innen des Bundesamtes von Marktteilnehmern sowie der Auswertung verschiedener anderer vorliegender Quellen wieder. Aufgrund der zeitlich bedingt beschränkten Anzahl der befragten Unternehmen sind die Befragungsergebnisse im wissenschaftlichen Sinne nicht repräsentativ. Sie stellen aufgrund der Auswahl der Unternehmen und Gesprächspartner jedoch eine qualifizierte Momentaufnahme der aktuellen Wirkungen der Krise auf die Unternehmen der Transport- und Logistikwirtschaft dar.

Der Bericht berücksichtigt Erkenntnisse und Informationen, die bis zum 10.02.2021 vorliegen.

2 Straßengüterverkehr

Im Straßengüterverkehr tätige Unternehmen berichteten in den jüngsten Befragungen des Bundesamtes überwiegend von einer saisonüblichen 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 Messe- und Eventbereich. Ein Teil der befragten Güterkraftverkehrsunternehmen sprach von einer schlechten Auftragslage, für die neben den Corona-Maßnahmen teilweise saisonale Nachfragerückgänge in einzelnen Segmenten, z.B. im Baubereich, angeführt wurden. Ihre Geschäftserwartungen für die nächsten drei Monate bewerteten die befragten Unternehmen überwiegend als gleichbleibend; im Gegensatz zu den vorherigen Befragungen übertraf zuletzt allerdings der Anteil optimistischer Unternehmen jenen Teil der Unternehmen, die kurzfristig keine Besserung erwarten. Die Unsicherheit bezüglich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung ist unter den befragten Unternehmen weiterhin hoch; bemängelt werden zudem die häufig wechselnden, nicht bundeseinheitlichen Regelungen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2, infolge derer es unternehmensseitig zu einem hohen Dispositionsaufwand komme; eine Planungssicherheit fehle.

Aktuelle Lagebeschreibung

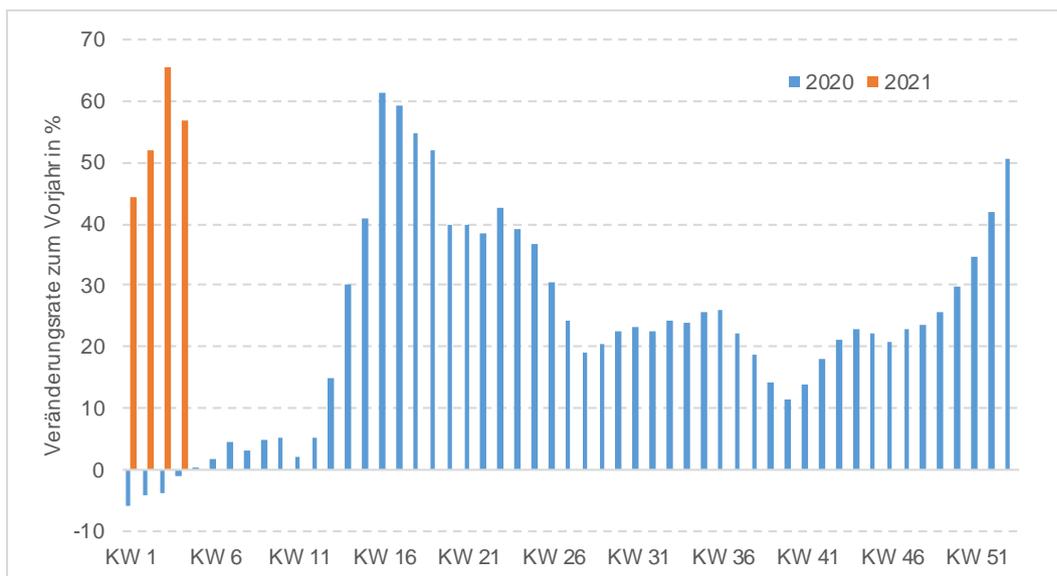
In der KEP-Branche profitieren befragte Unternehmen weiterhin von einer überdurchschnittlich hohen Beförderungsnachfrage im Privatkundenbereich. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes bewegten sich die Wachstumsraten der Online-Transaktionen in den ersten vier Kalenderwochen des Jahres 2021 im Vorjahresvergleich zwischen rund 44,4 Prozent und rund 65,6 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 04.02.2021 war im internationalen Versandhandel der Versand von Päckchen, Warenpost- und Paketsendungen von insgesamt 255 ausgewiesenen Ländern bzw. Regionen in 222 Fällen uneingeschränkt, in 26 Fällen nur eingeschränkt und in 7 Fällen grundsätzlich nicht möglich. Von den Einschränkungen war kein Land auf dem europäischen Kontinent betroffen.

KEP-Branche

² Anhaltspunkte über die Entwicklung von B2C-Online-Geschäften in Deutschland bietet ein neuer wöchentlicher Frühindikator des Statistischen Bundesamtes. Das Informationsangebot des Statistischen Bundesamtes basiert auf Daten zur wöchentlichen Veränderungen von Online-Geschäften. Vor der Freigabe eines Kaufs auf Rechnung durch einen Versandhändler wird die Identität und Bonität einer Privatperson überprüft. Im Rahmen des Frühindikators werden die Zahl dieser Auskünfte auf Grundlage der Daten von Informationsdienstleistern wiedergegeben. Siehe hierfür und im Folgenden Statistisches Bundesamt: Experimentelle Daten – Auskünfte für Online-Transaktionen, unter: <https://www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/Datensaetze/kredite-onlinetransaktionen.html>, Link zuletzt aufgerufen am 09.02.2021.

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 09.02.2021.

Abbildung 2.1: Online-Transaktionen 2020 und 2021, 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. 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. Von einer schlechten Zahlungsmoral auf Seiten der Auftraggeber sprach zuletzt lediglich ein kleinerer Teil der befragten Güterkraftverkehrsunternehmen. Angesichts des anhaltend hohen Wettbewerbs- und Preisdrucks durch gebietsfremde Güterkraftverkehrsunternehmen stoßen die durchgeführten Schwerpunktkontrollen auf Verstöße im Kabotagerecht auf große Zustimmung.

Aktuelle Herausforderungen

Von Störungen im internationalen Straßengüterverkehr wurde zu Jahresbeginn hauptsächlich im Zusammenhang mit Beförderungen zwischen Großbritannien und dem europäischen Festland berichtet. Diese standen jedoch regelmäßig nicht in Bezug zu Corona-Maßnahmen, sondern hatten ihre Ursache im Brexit. Auf die seit Jahresbeginn geltenden neuen Zollvorschriften und weiteren Dokumentationspflichten waren offenkundig nicht alle

Themen von aktueller Bedeutung
- Großbritannien

Verlader vorbereitet. Aufgrund falsch deklarerter Sendungen, fehlender Ursprungszeugnisse und Bescheinigungen o.ä. wurden in den ersten Wochen des laufenden Jahres zahlreiche Lastkraftwagen an den Kanalübergängen in Calais, Dunkerque und Dover abgewiesen. In der Folge nahm ein Teil der Transport- und Speditionsunternehmen – darunter große Logistikdienstleister – vorübergehend keine Sendungen mehr aus der EU nach Großbritannien an. Einige Unternehmen stiegen – zumindest vorerst – komplett aus dem Großbritannien-Geschäft aus. Nach wie vor werden nach Angaben von Marktteilnehmern viele Sendungen ins Vereinigte Königreich aus Sorge abgelehnt, an der Grenze hängen zu bleiben. Im Rahmen der Befragungen des Bundesamtes sprachen Güterkraftverkehrsunternehmen zuletzt von einer Erhöhung der Laufzeiten im Verkehr von bzw. nach Großbritannien von etwa 1 bis 2 Tagen, in Extremfällen von bis zu 4 Tagen – hauptsächlich aufgrund von Zollformalitäten und -kontrollen. Das Verkehrsaufkommen im Großbritannienverkehr war nach Angaben von Marktteilnehmern zu Jahresbeginn vergleichsweise niedrig, da mit Blick auf den Brexit viele Güter bereits im November und Dezember 2020 über den Ärmelkanal transportiert wurden. Nach Branchenangaben blieben viele Lastkraftwagen auf der Rückfahrt auf das europäische Festland leer, da ein Teil der britischen Unternehmen ihre Ausfahrten in die EU zeitweise oder vollständig ausgesetzt habe. Fahrer und Besatzung von schweren und leichten Lkw sowie Kleintransportern, die von Großbritannien nach Frankreich einreisen, müssen aktuell einen Nachweis über einen autorisierten negativen Corona-Test vorlegen.

Bedeutende Einschränkungen im grenzüberschreitenden Verkehr, die im Zusammenhang mit den bestehenden Quarantäneverordnungen und etwaigen Corona-Schutzmaßnahmen stehen, wurden von Güterkraftverkehrsunternehmen im Rahmen der jüngsten Befragungen des Bundesamtes ansonsten nicht benannt. Vereinzelt berichteten befragte Unternehmen von verstärkten Pkw-Kontrollen an den Grenzen zu Österreich, Rumänien, Bulgarien und Ungarn, die zu Staus und Wartezeiten führten und damit mittelbar auf den Straßengüterverkehr wirkten. Von besonderen Vorkommnissen bzw. unmittelbaren Eingriffen in den Straßengüterverkehr an den deutschen Grenzen, die im Zusammenhang mit Corona-Schutzmaßnahmen standen, wurde nicht berichtet. Kritisiert wurden allerdings die durch erforderliche Beibringungen von Corona-Tests entstehenden bürokratischen und zeitlichen Aufwände und die hiermit verbundenen Kosten.

- Situation an den Grenzen

Herausforderungen erwachsen einem Teil der befragten Güterkraftverkehrsunternehmen weiterhin im Zusammenhang mit der Einsatzplanung ausländischer Urlaubsheimkehrer. Ausländische Fahrer, beispielsweise aus Polen und Rumänien, mussten im Zusammenhang mit Heimataufenthalten in Quarantäne, sodass vereinbarte Arbeitszeitsysteme kaum noch umsetzbar bzw. stark beeinträchtigt seien. Aus diesem Grund unterließen viele osteuropäische Fahrer nach Unternehmensangaben derzeit ihre Heimreisen und verblieben vor Ort. Vielfach seien die nächsten Heimreisen erst für Ostern geplant.

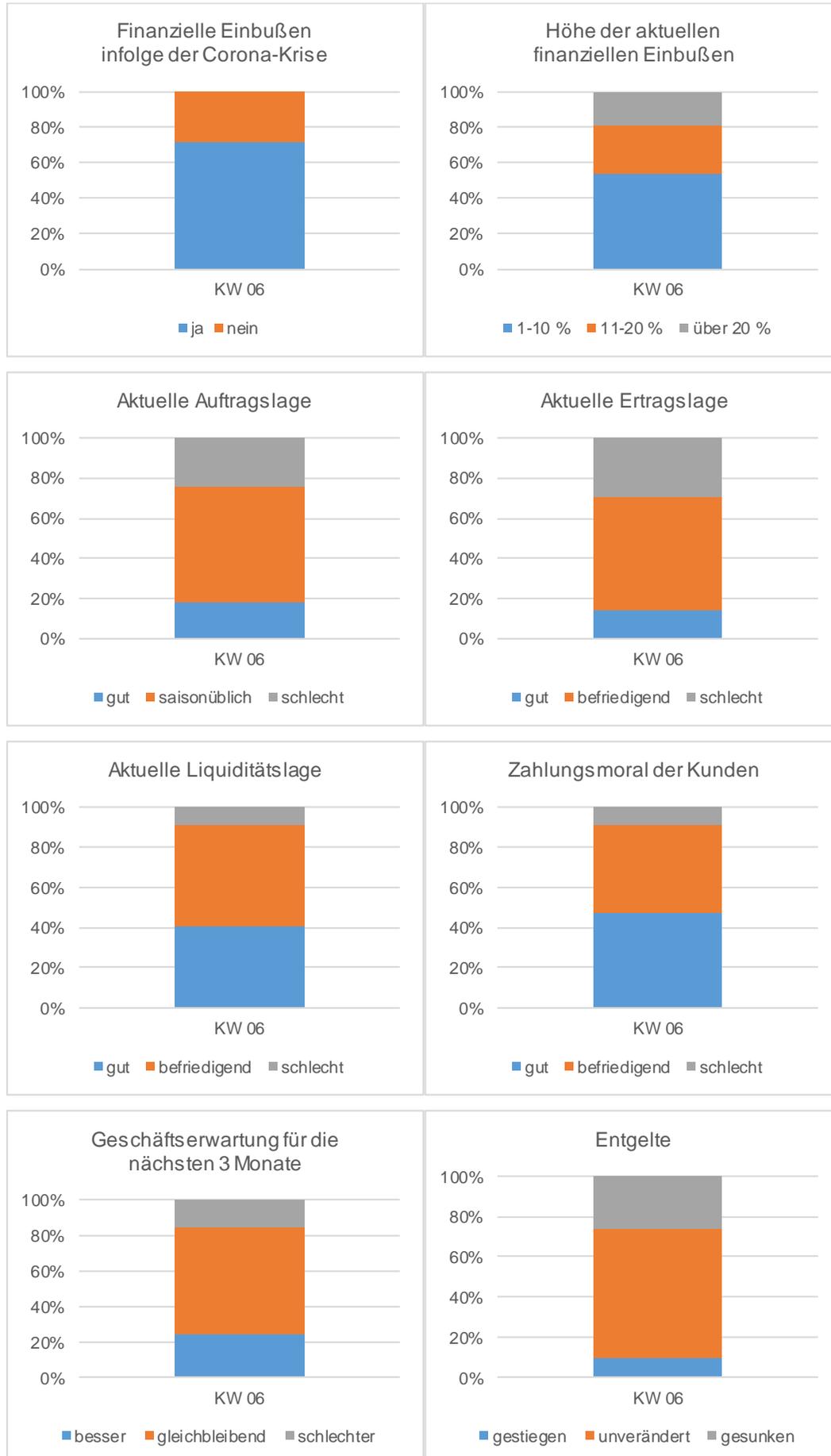
- Heimreisen

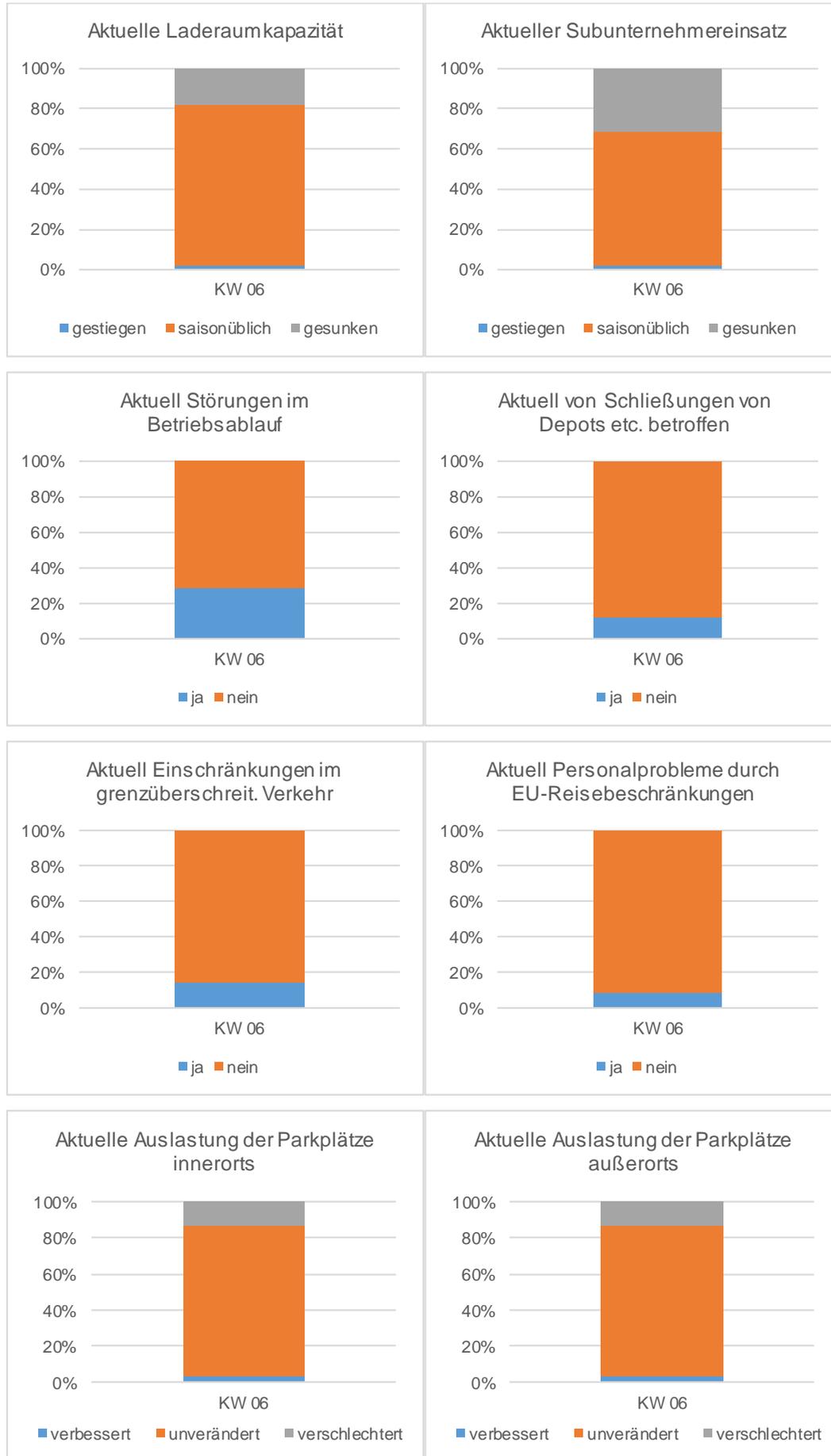
Angesichts aktueller Schließungen von Schulen und Kindergärten wiesen befragte Unternehmen vermehrt auf Probleme bei der Kinderbetreuung seitens alleinerziehender Fahrer und weiterer Beschäftigter hin. Durch kurzfristige Schließungen von Schulen oder Kindergärten fielen Beschäftigte häufig sehr kurzfristig aus, um ihre Kinder betreuen zu können. 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. Ferner wiesen befragte Unternehmen darauf hin, dass nicht alle Tätigkeiten in Heimarbeit zu erledigen seien; zudem sinke durch teils schwierigere und langwierigere Abstimmungsprozesse sowie Netzwerkprobleme im Rahmen der Heimarbeit nicht selten die Arbeitsproduktivität. Zunehmend gibt es unternehmensseitig Hinweise, dass mit fortschreitender Dauer der Pandemie und der Maßnahmen zu deren Eindämmung die Leistungsfähigkeit und Zufriedenheit der Beschäftigten vor dem Hintergrund physischer und psychischer Belastungen sowohl auf der Arbeit als auch im privaten Umfeld leide; Ängste und soziale Konflikte unter Beschäftigten nähmen zu.

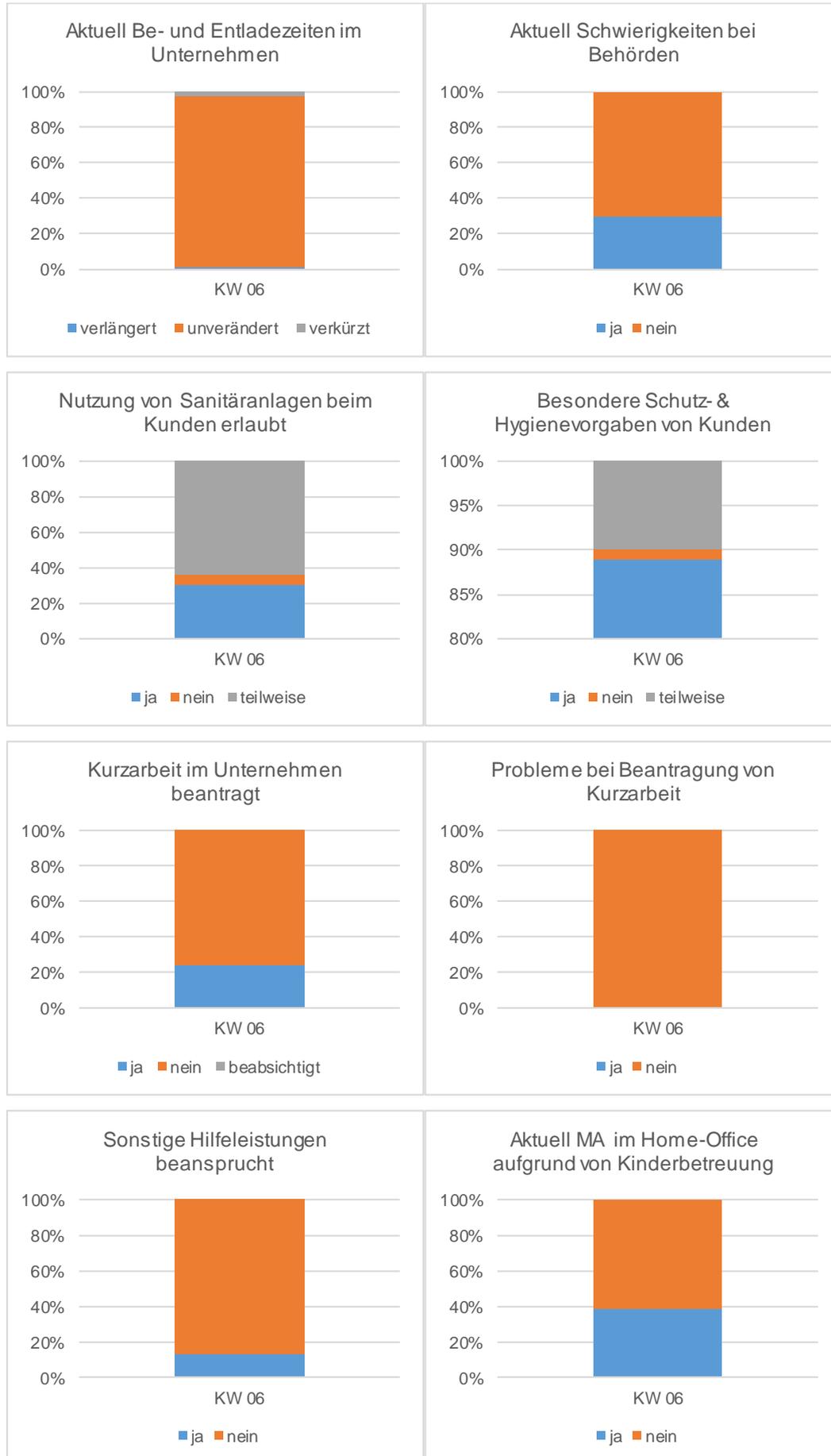
- Kinderbetreuung; physische und psychische Belastungen

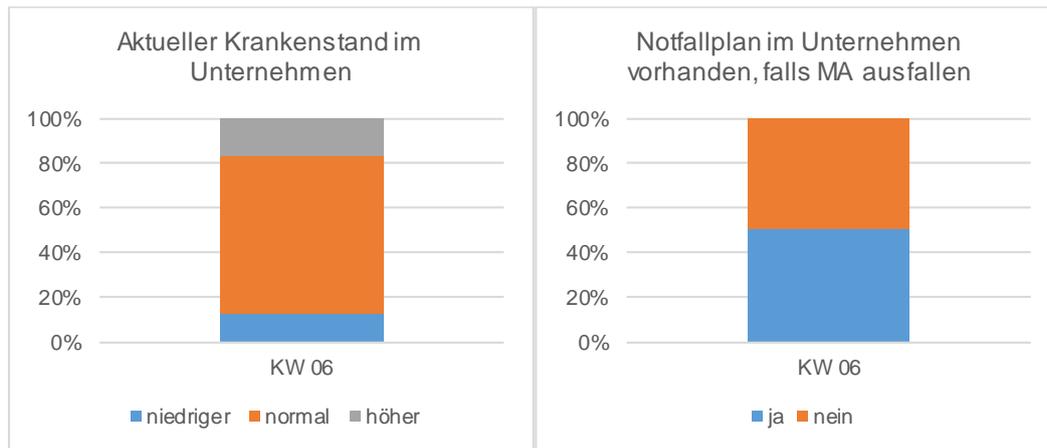
Anlass zu Kritik geben bei einem Teil der befragten Unternehmen örtlich nach wie vor bestehende Schwierigkeiten bei der Kontaktierung öffentlicher Verwaltungseinrichtungen, teils lange Vorlaufzeiten für Terminvergaben und in der Folge Probleme bei der Beantragung von Genehmigungen, Verlängerungen von Führerscheinen oder der Zulassung von Fahrzeugen sowie fehlende Online-Angebote zur Abwicklung von Standardprozessen.

- Schwierigkeiten mit Behörden







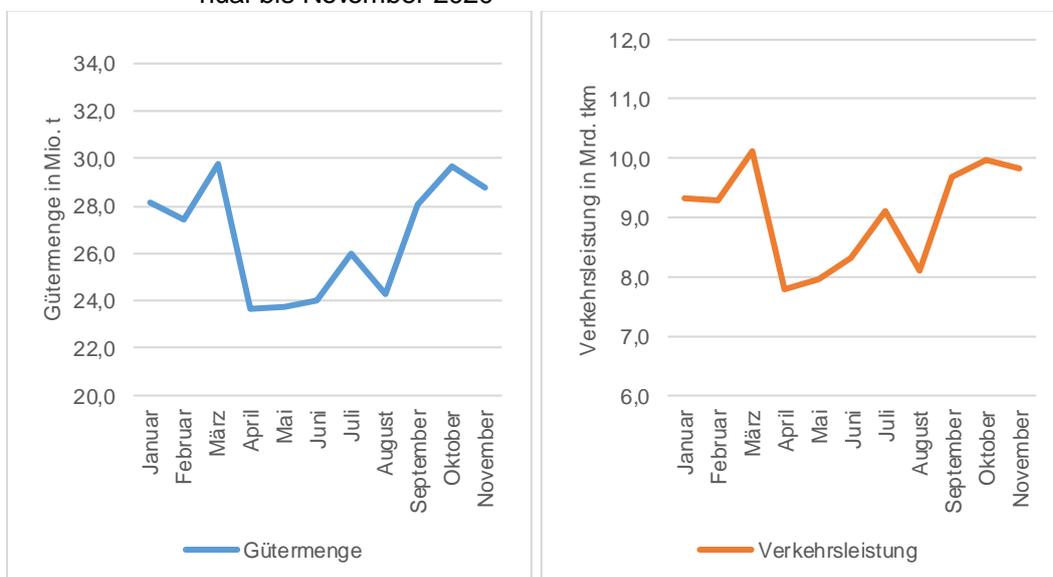


3 Schienengüterverkehr

Für den Schienengüterverkehr in Deutschland liegen zwischenzeitlich statistische Daten bis einschließlich November 2020 vor.⁴ 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. Im November 2020 sank nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes das Aufkommen im Vergleich zum Vormonat um rund 2,8 Prozent; die Verkehrsleistung nahm um rund 1,4 Prozent ab. Im Zeitraum von Januar bis November 2020 lag die Verkehrsleistung damit nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes um rund 5,4 Prozent und die Beförderungsmenge um rund 7,2 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 November 2020



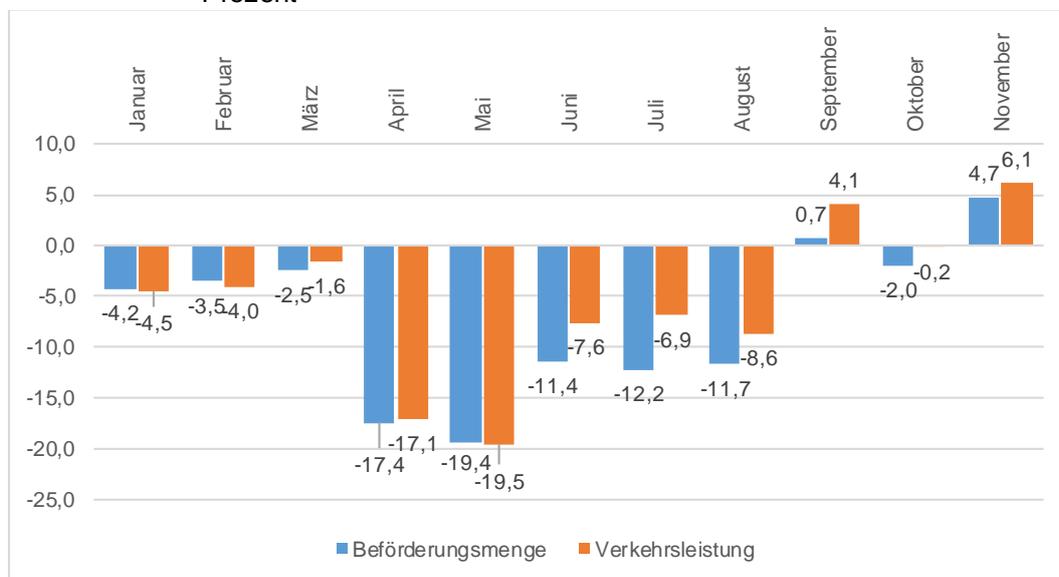
Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS Datenbank). Eigene Darstellung.

Abbildung 3.2 stellt die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in den Monaten von Januar bis November 2020 im Vergleich zu den jeweiligen Vorjahresmonaten dar. Danach verzeichnete der Schienengüterverkehr in jedem der ersten acht Monate des Jahres 2020 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 erstmals im Jahr 2020 über dem entsprechenden Vorjahresmonatswert. Im

⁴Bei 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).

November 2020 zeigten sich im Vorjahresvergleich deutliche Zuwächse: Die Beförderungsmenge stieg um rund 4,7 Prozent, die Verkehrsleistung um rund 6,1 Prozent.

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



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

Keine wesentlichen Veränderungen weisen die Aussagen befragter Eisenbahnverkehrsunternehmen in Bezug auf ihre wirtschaftliche Situation und das allgemeine Kapazitätsangebot auf. Befragte Unternehmen berichteten weiterhin 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 eher als gering eingeschätzt. Die grundsätzliche Verfügbarkeit von Triebfahrzeugen, Waggonen, 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 zusätzliche Schienengüterverkehrsleistungen am Markt anbieten. Zu betriebsbedingten Ausfällen kam es laut Aussagen befragter Unternehmen nicht. Die Krankenstände in den befragten Unternehmen entwickeln sich weiterhin auf einem jahreszeitüblichen Niveau.

Aktuelle Lage-
beschreibung

4 Kombiniertes Verkehr

Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes erreichte die Beförderungsmenge an Containern und Wechselbehältern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im November 2020 rund 0,63 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit); sie lag damit rund 2,1 Prozent unter dem Wert vom Oktober 2020 (siehe Abbildung 4.1).⁵ Im Vergleich zum November 2019 stieg das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern um rund 6,7 Prozent. Im Zeitraum von Januar bis November 2020 sank das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um insgesamt rund 1,9 Prozent. Die Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr beförderten Sattelanhänger verzeichnete im November 2020 einen Zuwachs von rund 1,7 im Vergleich zum Vormonat (siehe Abbildung 4.2), im Vergleich zum Vorjahresmonat stieg sie um rund 13,8 Prozent. Insgesamt lag das Aufkommen an beförderten Sattelanhängern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Zeitraum von Januar bis November 2020 nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes um rund 2,2 Prozent unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Der begleitete Kombinierte Verkehr verzeichnete im November 2020 im Vergleich zum Vormonat eine Abnahme von rund 4,7 Prozent, im Vergleich zum November 2019 von rund 23 Prozent.

Aufkommensentwicklung

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

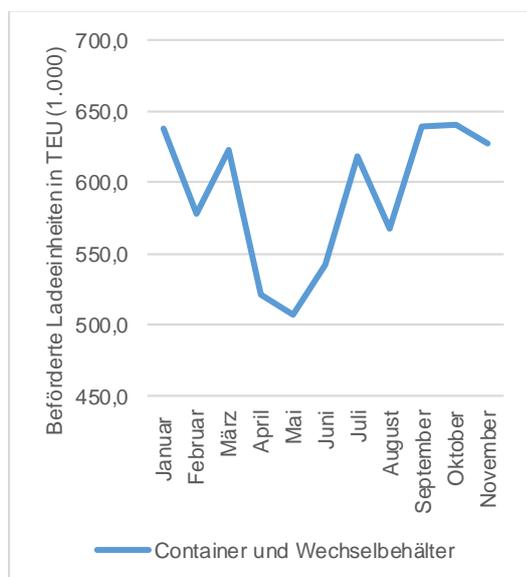
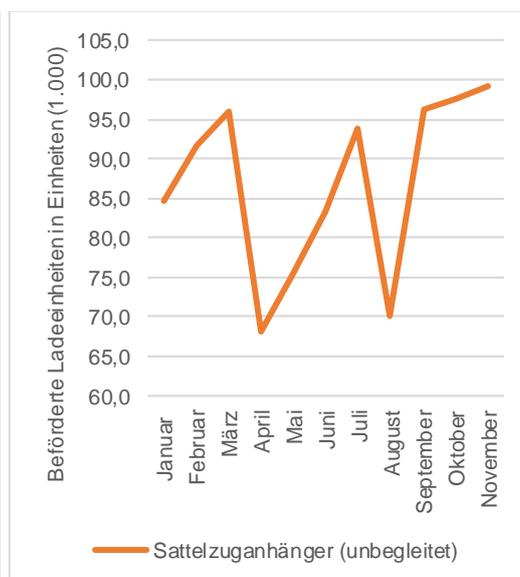


Abbildung 4.2: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Sattelanhänger in Deutschland im Zeitraum von Januar bis November 2020



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

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).

Zwischenzeitlich liegen erste Ergebnisse einzelner Netzbetreiber und Hafengesellschaften zum Kombinierten Verkehr im Gesamtjahr 2020 vor:

- Die schweizerische Hupac Intermodal SA beförderte nach eigenen Angaben im Jahr 2020 rund 1,0 Mio. Straßensendungen bzw. rund 1,9 Mio. TEU im intermodalen Verkehr; im Vergleich zum Jahr 2019 bedeute dies einen Rückgang von rund 0,9 Prozent.⁶ Nach Unternehmensangaben wurde die Entwicklung im ersten Halbjahr 2020 maßgeblich durch den Einbruch des maritimen Verkehrs aus Übersee und den Wirtschaftslockdown in Europa infolge der COVID-19-Pandemie geprägt. Im zweiten Halbjahr 2020 habe dann eine Erholung der Nachfrage eingesetzt.
- Eine positive Entwicklung im Bereich des Umschlags intermodaler Ladeeinheiten im Kombinierten Ladungsverkehr verzeichnete im Jahr 2020 mit einem Plus von rund 7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr der Überseehafen Rostock.⁷ Ein Wachstumstreiber waren Container, die auf der Seidenstraße zwischen China und Europa per Bahn und zwischen Kaliningrad und Rostock per Schiff transportiert werden.
- Im Seehafen Kiel wurden im Jahr 2020 rund 33.000 Ladungseinheiten auf Waggon verladen, rund 38,2 Prozent mehr als im Vorjahr.⁸ Maßgeblich beigetragen hat hierzu nach Hafenangaben die Etablierung einer Ganzzugverbindung von und nach Bettembourg (Luxemburg).

Aktuelle Entwicklungen

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.^{9,10,11} Örtlich kann es weiterhin von den Regelöffnungszeiten abweichende Sonderöffnungszeiten geben.

⁶ Siehe hierzu und im Folgenden Hupac Intermodal SA: "2020: Hupac hält Verkehrsvolumen von 1 Mio. Strassensendungen", Mitteilung vom 03.02.2021, abgerufen am 10.02.2021.

⁷ Siehe hierzu und im Folgenden Rostock Port GmbH: "Hafen Rostock hält Kurs", Mitteilung vom 15.01.2021, abgerufen am 10.02.2021.

⁸ Siehe hierzu und im Folgenden Seehafen Kiel GmbH & Co. KG: "Seehafen kann Güterumschlag nahezu behaupten", Mitteilung vom 27.01.2021, abgerufen am 10.02.2021.

⁹ 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 10.02.2021.

¹⁰ 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 10.02.2021.

¹¹ Siehe Hupac Intermodal SA (2020): <http://webapps.hupac.ch/hupac/orari.nsf/Se-archTerminalPage>, zuletzt abgerufen am 10.02.2021.

5 Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt stand zuletzt stark unter dem Einfluss der Hochwasserlage auf dem Rhein, die zu starken Einschränkungen beim Gütertransport führte. Zeitweise wurde der Rhein abschnittsweise zwischen Maxau und Köln für die Binnenschifffahrt gesperrt. Die Schifffahrt auf der Mosel wurde ebenfalls für einige Tage eingestellt. In der Folge konnten Fahrpläne und Liefertermine nicht mehr eingehalten, Beförderungen auf der Wasserstraße teilweise nicht mehr durchgeführt werden. Einige Befragte äußerten Befürchtungen, dass es in den nächsten Tagen an den nördlichen und östlichen Wasserstraßen zu Einschränkungen für die Schifffahrt durch Eisbildung kommen könne. Jenseits dessen berichteten befragte Unternehmen zuletzt von einer heterogenen Nachfrageentwicklung in der Trockengüterschifffahrt und einer schwachen Beförderungsnachfrage für fossile Brennstoffe in der Tankschifffahrt. Die Auftragsmengen in der Containerschifffahrt im Hinterlandverkehr der ARA-Häfen fielen insgesamt saisonüblich aus, seien jedoch volatil.

Entwicklung der
Beförderungsmenge

Nach Angaben befragter Unternehmen leidet die Trockengüterschifffahrt im Rheinstromgebiet weiterhin unter einer schwachen Nachfrage u.a. für Transporte von Eisenerzen und Metallen. Das Transportaufkommen an Getreide, Düngemitteln und Baustoffen wurde zuletzt als saisonüblich bis gut eingeschätzt. Aufgrund der Witterungsbedingungen werden momentan allerdings viele Tätigkeiten im Bereich des Wasserbaus verschoben. Nach wie vor bestehen im Rheingebiet große Überkapazitäten an Schiffsraum. Befragte Binnenschiffsunternehmen, die hauptsächlich im Großraum Berlin, im Elbe-, Mittellandkanal- und westdeutschen Kanalgebiet aktiv sind, bewerteten die aktuelle Auftragslage zumeist als gut bis saisonüblich. Insbesondere wurde von einer sehr hohen Transportnachfrage für Getreide berichtet, das überwiegend zu den deutschen Mühlen und Futtermittelwerken in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen transportiert wird. Ein erhöhter Transportbedarf bestehe zudem für Importkohle vom Hamburger Hafen in den Großraum Berlin. Das Beförderungsaufkommen für den Bausektor (Kies, Split und Schwergüter) sowie an Schrott liege nach Unternehmensangaben derzeit auf saisonüblichem Niveau.

Trockengüterschifffahrt

Im Bereich der Tankschifffahrt berichteten die meisten befragten Unternehmen von einer stark rückläufigen Nachfrage für Mineralöltransporte. Begründet wurde dies mit der Einführung der CO₂-Abgabe zu Jahresbeginn und dem Auslaufen der Mehrwertsteuersenkung zum 31.12.2020, in Folge derer es im Dezember 2020 zu Vorzieheffekten kam, d.h. viele Nachfrager (z.B. Tanklager, private Haushalte) deckten ihren Bedarf an Brennstoffen bereits vor den Preiserhöhungen. Aufgrund des Lockdowns und der hiermit verbundenen Restriktionen im Reiseverkehr fällt die Transportnachfrage für Diesel, Benzin, Kerosin, Schweröl und Schmierstoffe weiterhin vergleichsweise schwach aus. Die Beförderungsnachfrage für Ethanol, das u.a. zur Herstellung von Desinfektionsmitteln verwendet wird, ist nach Angaben von Befragten weiterhin hoch; teilweise wurde von einer positiven Entwicklung bei den Chemietransporten berichtet.

Tankschifffahrt

Mit Blick auf die Containerbeförderungen berichteten befragte Unternehmen von einer insgesamt saisonüblichen, aber volatilen Auftragslage im Hinterlandverkehr der ARA-Häfen. Teilweise komme es in den Seehäfen für Binnenschiffer an den Umschlagsterminals zu längeren Wartezeiten, die sich über mehrere Tage hinziehen könnten. Angesichts des traditionellen Neujahrsfests in China, das Ende Januar 2021 begann, rechnen Befragte in den nächsten Wochen vorübergehend mit weniger Ankünften von Containerseeschiffen in Rotterdam und Antwerpen und einem entsprechend geringeren Beförderungsaufkommen im Seehafen-Hinterlandverkehr. Weiterhin wurde von einer schwachen Transportnachfrage aus dem Automobilssektor berichtet. Positive Nachfrageimpulse zeigten sich hingegen in Bezug auf Beförderungen von Leercontainern in Richtung Hamburg sowie von Holz (in Containern) in Richtung ARA-Häfen.

Containerschifffahrt

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 Niveau. Die Gasölpreise zogen zuletzt weiter an und haben sich seit Anfang des Jahres um mehr als 10 Prozent erhöht. Mehrere Binnenschiffsunternehmen haben aufgrund der witterungsbedingten Einschränkungen die Fahrzeit ihrer Schiffe reduziert oder einen Teil ihrer Schiffe aus der Fahrt genommen. Dies führte zu deutlichen Einnahmeverlusten bei den betroffenen Binnenschiffsunternehmen.

Liquiditäts- und Ertragslage

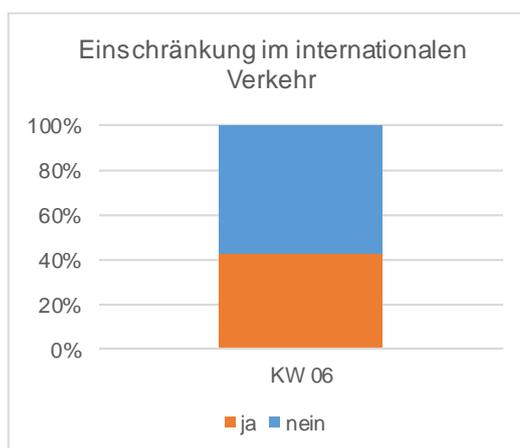
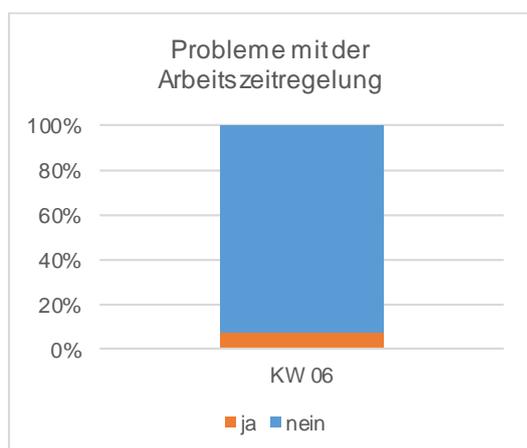
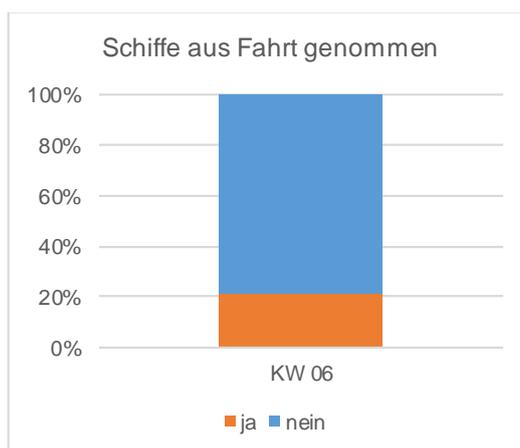
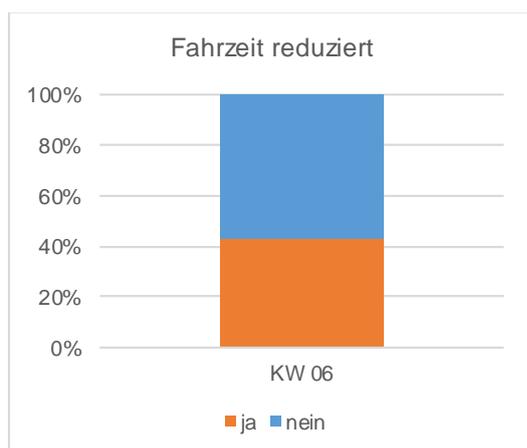
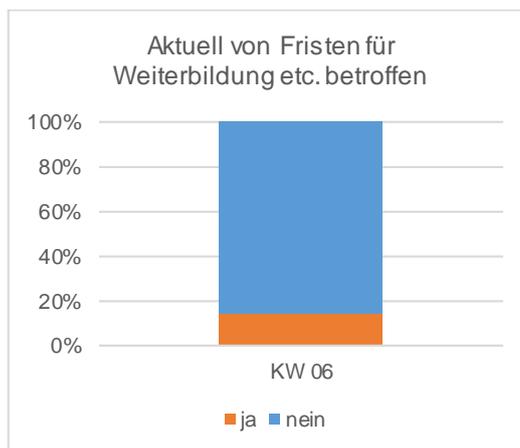
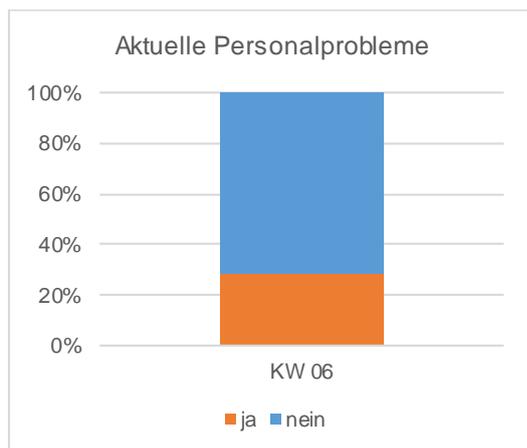
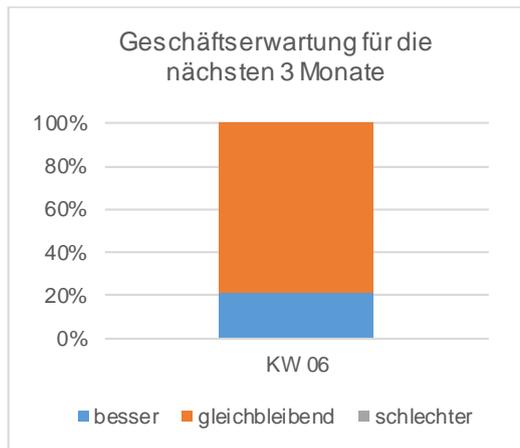
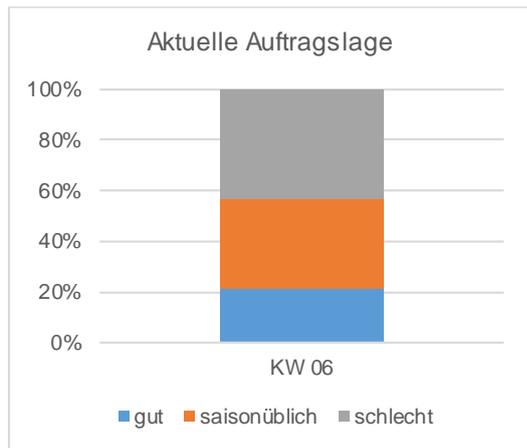
Die Corona-Pandemie führt weiterhin dazu, dass wichtige Lehrgänge und Prüfungstermine zeitlich immer weiter nach hinten verschoben werden. Betroffen von dieser Problematik sind nicht zuletzt Binnenschiffer, die neue Patente erwerben möchten. Aufgrund bestehender Quarantänebestimmungen lassen einige befragte Unternehmen ihr fahrendes Personal – insbesondere aus Osteuropa – teilweise bis zu sechs Wochen auf dem Schiff. Um Ansteckungen vorzubeugen, darf das Bordpersonal das Schiff zumeist nicht verlassen; Übergaben von Dokumenten sollen möglichst kontaktlos erfolgen. Bei Kontrollen werden die Inspektoren angewiesen, sich nach Möglichkeit nur auf der Schiffsfläche aufzuhalten. Nach wie vor befinden sich viele Beschäftigte aus der Verwaltung von Binnenschifffahrtsunternehmen in Heimarbeit. Allerdings entsteht aus Sicht befragter Unternehmen zunehmend der Eindruck, dass beim mobilen Arbeiten über einen längeren Zeitraum die Kommunikation und der regelmäßige Austausch untereinander immer stärker eingeschränkt werde.

Personalsituation

Die neue Einreiseverordnung der Bundesregierung vom 14. Januar 2021 hat bei vielen der befragten Binnenschiffsunternehmen zu Unsicherheiten bei der Personaleinsatzplanung geführt, da die zeitlichen Vorgaben zur Nachweispflicht, nicht mit dem Coronavirus SARS-CoV-2 infiziert zu sein, für das fahrende Personal kaum einzuhalten seien. Die Corona-Tests aus Hochinzidenz- und Virusvariantengebieten müssten von den Partikulieren in Eigenregie bezahlt und organisiert werden. Aufgrund der Überlastung vieler Gesund-

Themen von aktueller Bedeutung

heitseinrichtungen könnten die Nachweise meist nicht fristgerecht vorgelegt werden. Nennenswerte Einschränkungen im grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr, die im Zusammenhang mit Corona-Schutzmaßnahmen standen, wurden bislang nicht bekannt.



6 Seeverkehr

Kürzlich hat der Seehafen Antwerpen sein Umschlagsergebnis für das Gesamtjahr 2020 veröffentlicht.¹² Danach sank der Seegüterumschlag im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 3,1 Prozent auf rund 230,9 Mio. t. Überproportionale Rückgänge wiesen u.a. die Umschläge von trockenen und flüssigen Massengütern sowie die RoRo-Verkehre auf. Der Umschlag trockener Massengüter sank im Vergleichszeitraum um rund 17,0 Prozent auf rund 11,6 Mio. t, der Umschlag flüssiger Massengüter um rund 4,2 Prozent auf rund 69,0 Mio. t. Hohe Rückgänge zeigten sich u.a. beim Umschlag von Kohle, Erzen und Rohöl. Die RoRo-Verkehre blieben im Jahr 2020 rund 9,4 Prozent hinter ihrem Vorjahresergebnis zurück. Der Umschlag konventioneller Stückgüter sank im Vergleichszeitraum um rund 20,6 Prozent auf rund 6,6 Mio. t – vor allem aufgrund geringerer Mengen an Eisen und Stahl. Der Containerumschlag, der nach deutlichen Rückgängen im Mai und Juni in den Folge Monaten wieder anzog, stieg im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 1,4 Prozent auf rund 12,0 Mio. TEU, gemessen in Tonnen um rund 0,2 Prozent auf rund 139,0 Mio. t. Die Anzahl umgeschlagener Kraftfahrzeuge sank im Vergleichszeitraum um rund 26,0 Prozent auf rund 0,9 Mio. Einheiten. Für Rotterdam, Hamburg und die Bremischen Häfen, die in den ersten drei Quartalen 2020 vergleichsweise höhere Umschlagsrückgänge aufwiesen als Antwerpen, liegen noch keine Werte für das Gesamtjahr 2020 vor.

Umschlagsergebnisse
- Antwerpen

Der Containerumschlag in den Häfen der Nordrange (Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Antwerpen, Zeebrügge, Le Havre) bewegte sich zum Jahresende 2020 auf Vorkrisenniveau.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 Dezember 2020 saisonbereinigt einen Wert von 112,8 Punkten, nach (revidiert) 115,4 Punkten im Vormonat. Zum Vergleich: Im Januar 2020 lag der Containerumschlag-Index bei 112,1 Punkten.

- Nordrange

Nach Lübeck haben kürzlich auch die Seehäfen Kiel und Rostock ihre Umschlagsergebnisse für das Jahr 2020 veröffentlicht. Danach sank der Seegüterumschlag im Seehafen Kiel im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,2 Prozent auf insgesamt rund 6,9

- Kiel

¹² Siehe hierzu und im Folgenden Antwerp Port Authority: Maritime cargo turnover, January – December 2020, unter: https://www.portofantwerp.com/sites/default/files/Kwartaalbericht%202020%20-%20Y_0.pdf, abgerufen am 08.02.2021.

¹³ Siehe hierzu und im Folgenden RWI / ISL: RWI/ISL-Containerumschlag-Index: Leichte Abschwächung des Welthandels, Pressemitteilung vom 29.01.2021, unter: <https://www.rwi-essen.de/containerindex>, abgerufen am 08.02.2021.

Mio. t.¹⁴ Als besonders stabil erwiesen sich nach Hafenangaben die Fährverkehre nach Schweden und Litauen, die in Bezug auf die Beförderungsmenge im Vergleichszeitraum sogar leicht zulegen. Insgesamt wurden im Rahmen von Fährverkehren im Jahr 2020 rund 240.000 Ladungseinheiten in Kiel ver- bzw. entladen, rund 2,3 Prozent mehr als im Jahr 2019. Einen überproportionalen Anstieg verzeichneten dabei unbegleitete Trailer. Einen beispiellosen Einbruch gab es nach Angaben des Seehafens Kiel im Jahr 2020 im Passagierverkehr – sowohl im Fährverkehr als auch im Kreuzfahrtbereich. Insgesamt gingen im Jahr 2020 rund 517.500 Passagiere über die verschiedenen Terminals an oder von Bord, rund 78 Prozent weniger als im Jahr 2019. Im Kreuzfahrtbereich lagen nach Hafenangaben 198 Anmeldungen von Kreuzfahrtschiffen für die Saison 2020 vor, durchgeführt wurden lediglich 29 Reisen.

Der Seegüterumschlag im Überseehafen Rostock nahm im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2 Prozent auf insgesamt rund 25,1 Mio. t ab.¹⁵ Zuwächsen beim Umschlag von Schütt- und Stückgütern standen im Vergleichszeitraum Rückgänge bei Flüssiggütern sowie Fähr- und RoRo-Gütern gegenüber. Der Schüttgutumschlag stieg im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 14 Prozent auf insgesamt knapp 6,8 Mio. t, hauptsächlich aufgrund eines deutlichen Anstiegs der Weizenexporte. Der Stückgutumschlag legte um rund 9 Prozent auf über 0,6 Mio. t zu; er profitierte u.a. von einer zunehmenden Verladung von Rohren und Windkraftanlagen. Mit rund 15,3 Mio. t entfielen im Jahr 2020 rund 61 Prozent des Gesamtumschlags des Überseehafens Rostock auf Fähr- und RoRo-Güter; im Vergleich zum Jahr 2019 war dies ein Rückgang von rund 0,9 Mio. t bzw. rund 6 Prozent. Die Anzahl der auf den Fähr- und RoRo-Verbindungen mit Nordeuropa beförderten Lkw-Einheiten nahm im Vergleichszeitraum um rund 3 Prozent auf 367.927 ab; die Anzahl der umgeschlagenen Trailer stieg um rund 0,7 Prozent auf 126.183. Die Anzahl der beförderten Pkw und Wohnmobile sank im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 41 Prozent auf 327.000. Wie Kiel verzeichnete Rostock starke Einbrüche im Passagierbereich. Mit knapp 1,4 Mio. Passagieren auf den Fährlinien nach Nordeuropa wurde im Jahr 2020 lediglich etwas mehr als die Hälfte der Vorjahresanzahl erreicht. Die Kreuzschiffahrt kam praktisch zum Erliegen. In Warnemünde gab es im Jahr 2020 lediglich einen Anlauf eines Passagierschiffes, avisiert waren 207 Anläufe von Kreuzfahrtschiffen.

- Rostock

Daten aus der amtlichen Seeverkehrsstatistik des Statistischen Bundesamtes liegen aktuell bis Oktober 2020 vor. Danach wurden in den ersten zehn Monaten des Jahres 2020 in den deutschen Seehäfen mit insgesamt rund 228,5 Mio. t rund 8,4 Prozent weniger Güter umgeschlagen als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Im Vergleich zum Vormonat

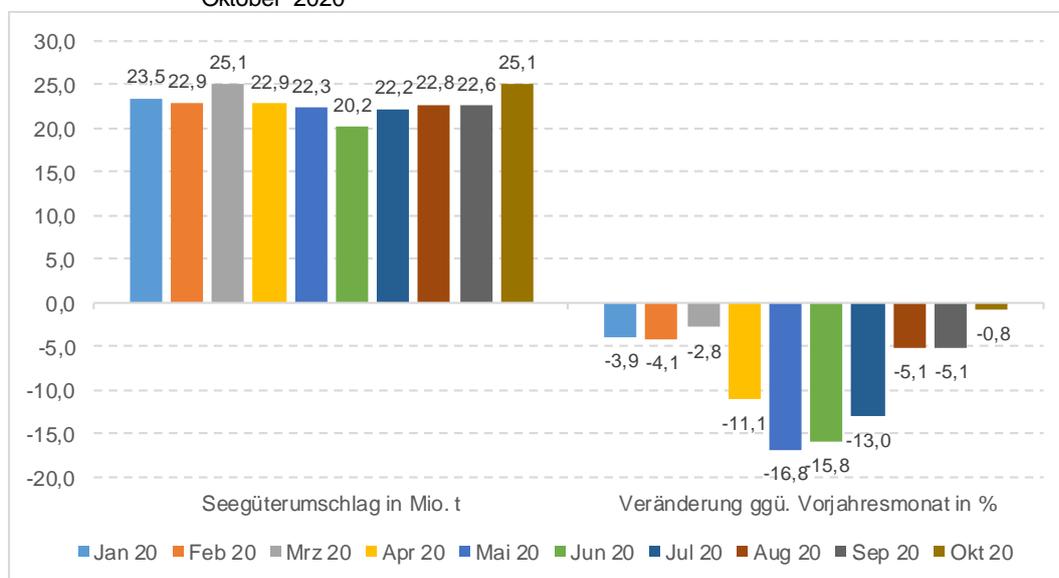
- Deutschland

¹⁴ Siehe hierzu und im Folgenden SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG: PORT OF KIEL kann Güterumschlag mit 6,92 Mio. Tonnen nahezu behaupten, Pressemitteilung vom 27.01.2021, Kiel 2021.

¹⁵ Siehe hierzu und im Folgenden ROSTOCK PORT GmbH: Hafen Rostock hält Kurs, Pressemitteilung vom 15.01.2021, Rostock 2021.

legte der Seegüterumschlag im Oktober 2020 um rund 10,8 Prozent auf knapp 25,1 Mio. t zu. Dies war der zweithöchste Wert im bisherigen Jahresverlauf; lediglich im März 2020 lag der Seegüterumschlag mit rund 25,1 Mio. t leicht darüber. Im Vormonatsvergleich zeigten sich im Oktober 2020 sowohl beim Umschlag flüssiger und fester Massengüter als auch beim Containerumschlag deutliche Zuwächse. Dennoch wiesen die deutschen Seehäfen im Vorjahresvergleich in den ersten zehn Monaten des Jahres 2020 weiterhin überproportionale Rückgänge beim Umschlag trockener Massengüter auf. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum beliefen sich die Abnahmen immer noch auf rund 12,2 Prozent; der Umschlag flüssiger Massengüter sank um rund 3,6 Prozent. Der Containerumschlag blieb mit rund 11,6 Mio. TEU um rund 9,2 Prozent hinter dem entsprechenden Vorjahresergebnis zurück. Alle Fahrtgebiete wiesen in den ersten zehn Monaten des Jahres 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum insgesamt rückläufige Umschlagsvolumina auf. Die Güterumschläge deutscher Häfen im innereuropäischen Seeverkehr nahmen im Vergleichszeitraum um rund 9,6 Prozent ab; im Verkehr mit Amerika sanken sie um rund 6,0 Prozent, mit Afrika um rund 8,0 Prozent, mit Asien um rund 8,3 Prozent. Belastet wurden die Asienverkehre im Vergleichszeitraum vor allem durch stark rückläufige Empfangsmengen aus China (-17,6 %); die Versandmengen nach China wiesen mit einem Minus von rund 4,0 Prozent vergleichsweise geringere Rückgänge auf. Abbildung 6.1 stellt die Entwicklung des Seegüterumschlags deutscher Häfen in den ersten zehn Monaten des Jahres 2020 im Zeitablauf sowie die prozentualen Veränderungsraten im Vergleich zum jeweiligen Vorjahresmonat dar. Demnach legte der Seegüterumschlag nach Rückgängen in den Vormonaten zwar ab Juli 2020 in der Tendenz absolut wieder zu, er blieb bislang jedoch hinter den jeweiligen Vorjahreswerten zurück.

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



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

Die Hapag-Lloyd AG verzeichnete im Geschäftsjahr 2020 nach vorläufigen Zahlen einen Rückgang des Transportvolumens im Vergleich zum Vorjahr von rund 1,6 Prozent auf insgesamt rund 11,8 Mio. TEU.¹⁶ Die Umsatzerlöse im Jahr 2020 lagen mit rund 12,8 Mrd. Euro um rund 3 Prozent über dem Wert des Vorjahres – hauptsächlich aufgrund besserer durchschnittlicher Frachtraten. Das Geschäftsergebnis (EBIT) übertraf mit rund 1,3 Mrd. Euro das Vorjahresniveau (rund 0,8 Mrd. Euro) deutlich. Begründet wurde dies unternehmensseitig mit besseren Frachtraten, niedrigeren Bunkerpreisen und Kosteneinsparungen.

Vorläufiges Ergebnis
Hapag-Lloyd AG

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.¹⁷ 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

¹⁶ Siehe hierzu und im Folgenden Hapag-Lloyd AG: Hapag-Lloyd mit deutlich besserem operativem Ergebnis in 2020, DGAP-News vom 27.01.2021, Hamburg 2020.

¹⁷ 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

Es ist nun ein Jahr her, dass in China die Provinz Hubei wegen der Corona-Pandemie abgesperrt wurde. Dies war der Beginn weltweiter Reisebeschränkung, die bis heute andauern. So liegt die Zahl der weltweit angebotenen Sitzplätze im Luftverkehr derzeit (für die 6. KW) bei 48,2 Millionen. In der Vorwoche (5. KW) waren es 51,0 Millionen Sitzplätze.¹⁸

Angebot an Sitzplätzen

Die Kapazitäten in Deutschland liegen derzeit um 86,8 % unter der Kapazität der Vorjahreswoche. Weltweit stagniert die Anzahl der angebotenen Sitzplätze nach wie vor auf einem niedrigen Niveau. Überraschenderweise hat sie aber in der VR China einen Sprung auf +46,8 % des Vorjahresniveaus genommen.

Seats for selected countries vs. the same month last year

 **Global scheduled seats percentage change year-over-year**
By week compared with equivalent week in previous year i.e Monday 11 January 2021 vs. Monday 13 January 2020

OAG

Region	21 Dec	28 Dec	04 Jan	11 Jan	18 Jan	25 Jan	1 Feb	8 Feb
Global	-42.9%	-43.0%	-45.1%	-48.3%	-50.0%	-51.9%	-49.9%	-49.3%
Australia	-47.0%	-56.7%	-56.6%	-54.6%	-64.6%	-65.2%	-63.2%	-58.1%
Brazil	-35.4%	-34.8%	-31.2%	-34.3%	-35.6%	-39.7%	-41.5%	-43.0%
China	-5.3%	-3.5%	-11.0%	-15.1%	-14.7%	-23.0%	-1.3%	46.8%
France	-53.5%	-54.6%	-61.4%	-65.9%	-67.9%	-68.7%	-68.7%	-70.4%
Germany	-74.4%	-77.4%	-78.1%	-82.1%	-84.7%	-86.0%	-85.7%	-86.8%
India	-34.3%	-33.6%	-33.3%	-32.5%	-31.4%	-29.7%	-30.7%	-30.8%
Japan	-42.4%	-41.2%	-45.0%	-49.4%	-49.8%	-51.3%	-50.7%	-54.2%
Mexico	-25.9%	-26.9%	-23.5%	-26.0%	-27.0%	-29.3%	-28.0%	-27.5%
Singapore	-87.9%	-87.5%	-87.5%	-87.3%	-87.2%	-87.1%	-85.5%	-85.6%
South Africa	-44.8%	-45.9%	-51.0%	-50.2%	-59.4%	-61.5%	-57.8%	-58.5%
South Korea	-51.9%	-53.3%	-56.7%	-56.1%	-56.0%	-56.6%	-53.4%	-38.8%
Spain	-63.9%	-62.2%	-60.6%	-71.4%	-74.5%	-76.7%	-77.5%	-78.9%
UAE	-61.1%	-61.9%	-61.1%	-61.5%	-62.2%	-61.0%	-58.9%	-59.6%
United Kingdom	-67.4%	-72.6%	-74.6%	-82.9%	-86.7%	-88.1%	-88.7%	-89.4%
USA	-38.5%	-37.1%	-42.6%	-44.7%	-45.0%	-45.2%	-45.3%	-43.1%

Source: Schedules Analyster

Bei dem Angebot an Fluglinienverbindungen ist erwartungsgemäß dieselbe Entwicklung zu beobachten. So ging die Anzahl an Flügen u.a. in Spanien um 78,9 % (Vorwoche -77,5 %), in Deutschland um 86,8 % (Vorwoche -85,7 %) und in Frankreich um 70,4 % (Vorwoche -68,7 %) zurück. Das Angebot in Europa verharrt weiterhin auf einem niedrigen Niveau. Ein ähnliches Bild zeigt sich auch auf den Märkten außerhalb Europas. Ausnahme ist die VR China (s. u.).¹⁹

Angebot an Linienflügen

¹⁸ Siehe OAG vom 09.02.2021, Global Scheduled Flight Change year-over-year, abgerufen am 09.02.2021.

¹⁹ Siehe OAG vom 09.02.2021, Global Scheduled Flight Change year-over-year, abgerufen am 09.02.2021.



Global scheduled flights percentage change year-over-year

By week compared with equivalent week in previous year i.e Monday 11 January 2021 vs. Monday 13 January 2020

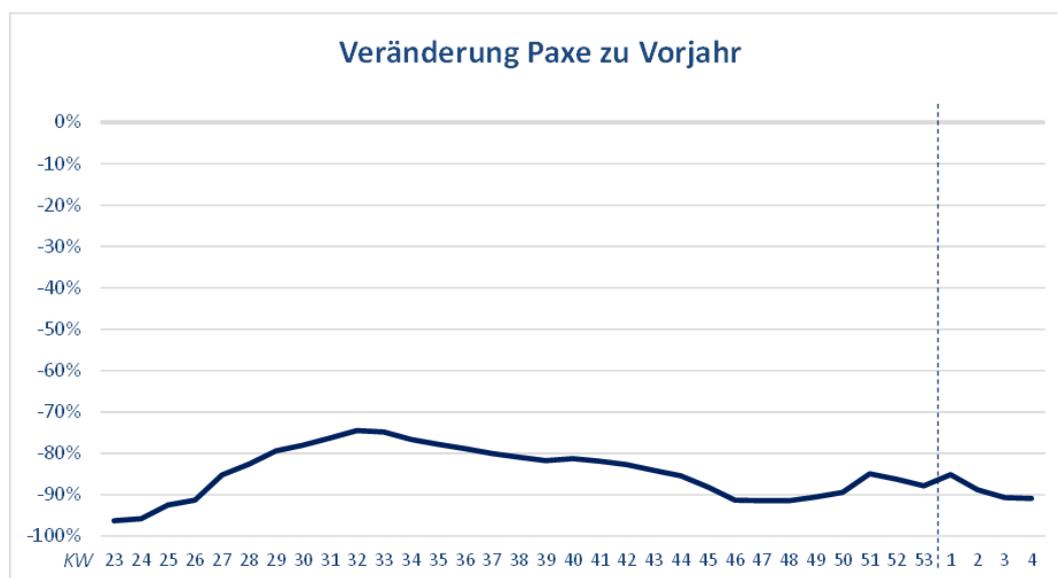


Region	21 Dec	28 Dec	04 Jan	11 Jan	18 Jan	25 Jan	1 Feb	8 Feb
Global	-40.5%	-40.7%	-43.3%	-46.0%	-47.3%	-49.0%	-47.3%	-46.8%
Australia	-38.0%	-48.2%	-47.8%	-46.9%	-55.0%	-55.8%	-54.2%	-50.3%
Brazil	-34.6%	-34.4%	-31.1%	-33.7%	-34.9%	-38.2%	-41.8%	-43.4%
China	-3.8%	-2.9%	-9.4%	-13.3%	-12.3%	-21.0%	2.2%	47.3%
France	-49.7%	-51.4%	-59.2%	-63.3%	-65.1%	-66.4%	-66.3%	-67.9%
Germany	-72.1%	-75.4%	-76.7%	-81.0%	-84.1%	-85.4%	-85.2%	-86.4%
India	-34.2%	-33.5%	-33.2%	-32.3%	-31.5%	-30.9%	-30.8%	-30.6%
Japan	-36.5%	-37.1%	-39.4%	-41.5%	-41.5%	-42.8%	-42.1%	-45.2%
Mexico	-29.8%	-31.2%	-27.8%	-30.4%	-31.1%	-33.0%	-31.6%	-31.3%
Singapore	-89.1%	-88.5%	-88.7%	-88.6%	-88.3%	-88.3%	-86.8%	-86.7%
South Africa	-41.0%	-42.9%	-48.6%	-49.1%	-56.5%	-54.5%	-53.0%	-53.1%
South Korea	-48.4%	-49.4%	-53.0%	-52.1%	-52.2%	-51.9%	-48.8%	-34.2%
Spain	-60.8%	-59.9%	-58.7%	-68.4%	-71.9%	-74.5%	-74.5%	-75.6%
UAE	-57.2%	-58.7%	-57.7%	-57.8%	-58.1%	-56.9%	-54.4%	-55.2%
United Kingdom	-68.0%	-74.0%	-76.3%	-83.7%	-87.2%	-88.8%	-89.0%	-90.0%
USA	-37.8%	-36.4%	-42.0%	-43.6%	-44.0%	-43.8%	-44.3%	-42.5%

Source: Schedules Analyser

Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst nachstehendes Schaubild über die Entwicklung des Passagierverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 4. Kalenderwoche 2021.

ADV - Passage in Deutschland



Quelle: Flughafenverband ADV

Für die ersten Wochen des neuen Jahres vermeldete der Verband in seinen Verkehrszahlen ein weiter rückläufiges Verkehrsaufkommen. So nutzten in der 1. Januarwoche 509.308 Passagiere die deutschen Flughäfen. Dies entspricht einem Minus von 85,1 % (An- und Abflüge) im Vergleich zur 1. Januarwoche 2020 (3.419.712 Passagiere). Dieser Rückgang steigerte sich bis zur 4. KW auf ein Minus von 90,9 % (2021: 318.873 Passagiere, 2020: 3.503.664 Passagiere).²⁰

²⁰ Siehe ADV.aero, wöchentliche Verkehrszahlen, abgerufen am 08.02.2021.

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie werden immer deutlicher. So hat der Bodensee-Airport Friedrichshafen eine Insolvenz in Eigenregie angekündigt und beim Amtsgericht Ravensburg ein Schutzschirmverfahren beantragt.²¹

Flughafen Friedrichshafen

Ebenso hat die in Friedrichshafen ansässige Fluggesellschaft Sun-Air of Germany, eine Tochter der dänischen Fluggesellschaft Sun-Air, einen Insolvenzantrag gestellt. Dieser reiht sich somit in die Reihe der Insolvenzen der Fluggesellschaften Intersky, VLM, Monarch Airlines und Germania der letzten Jahre ein.²²

Sun-Air of Germany

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) vermeldete in seinem Bericht für das Jahr 2020 im weltweiten Frachtverkehr einen pandemiebedingten Nachfrage-rückgang von rund 12 % unter dem Vorjahresniveau. Nach dem abrupten Einbruch in den ersten beiden Quartalen des Jahres 2020 erholte sich die Frachtnachfrage danach deutlich besser als die Passagiernachfrage.

BDL - Luftfracht im Jahr 2020

An den deutschen Flughäfen gingen die Frachteinladungen und -ausladungen um insgesamt nur 4 Prozentpunkte zurück, entwickelten sich damit etwas positiver als der weltweite Durchschnitt. Seit September 2020 weist die Luftfracht in Deutschland in Bezug auf Ein- und Ausladungen gegenüber dem Vorjahr einen positiven Trend auf. Insbesondere die Flughäfen, die als Drehscheiben für Integratoren dienen (Leipzig/Halle und Köln/Bonn), konnten 2020 Zuwächse im Frachtgeschäft verbuchen. Darüber hinaus setzten einige deutsche Fluggesellschaften zur Abwicklung des Frachtverkehrs derzeit nicht benötigte Passagierflugzeuge ein.²³

²¹ Siehe SWR.de vom 06.02.2021, Airport hat 30 Millionen Euro Schulden; Flughafen Friedrichshafen: Insolvenz in Eigenverwaltung, abgerufen am 08.02.2021.

²² Siehe SWR.de, Insolvenz der deutschen Sun-Air trifft Bodensee-Airport, abgerufen am 08.02.2021.

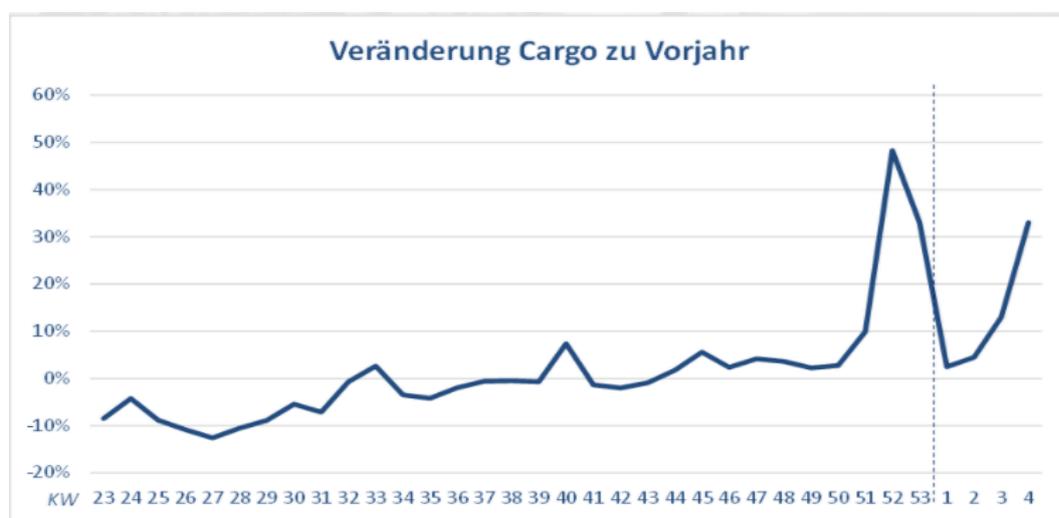
²³ Siehe aero telegraph, BDL: Das ist die Bilanz fürs Horrorjahr 2020 vom 28.01.2021, abgerufen am 04.02.2021.



Quelle: BDL

Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst untenstehendes Schaubild über die Entwicklung des Frachtverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 4. Kalenderwoche 2021.

ADV - Luftfracht in Deutschland



Quelle: Flughafenverband ADV

Für die Luftfracht vermeldete der Flughafenverband ADV in seinen aktuellen Verkehrszahlen für den Beginn des Jahres 2021 einen seit der Kalenderwoche 44/ 2020 weiterhin positiven Verlauf des Luftfrachtverkehrs an den deutschen Flughäfen. In der 1. Kalenderwoche 2021 war der positive Effekt mit +2,5 % (79.285,4 t) im Vergleich zum selben Zeitraum

des Vorjahres (77.377,1 t) zwar noch relativ gering. Ende Januar 2021, d.h. in der 4. Kalenderwoche, waren es schon +33 % (104.327,0 t) im Vergleich zum selben Zeitraum des Vorjahres (78.427,6 t).²⁴

Seit mehreren Wochen befördern die Airlines von TUI zahlreiche Waren, besonders Automobil- und Maschinenbauartikel. Statt der sonst üblichen Urlaubsdomizile steuern die Piloten nun klassische Warenumsschlagplätze an. Da der Touristikkonzern im Kern auf den Vertrieb von Urlaubsreisen spezialisiert ist, nutzt das Unternehmen einen Broker für die Vermarktung der Frachtkapazitäten. Auch die Fluggesellschaften Condor und Wizz Air setzen auf Fracht.

Ferienflieger und
Frachtkapazitäten

Die drei zuvor genannten Airlines erreichen allerdings nicht ansatzweise das Volumina von hochspezialisierten Frachtairlines wie bei Lufthansa Cargo. Aufgrund des Bedarfs wird jedoch den Fluggesellschaften geholfen, deren Kerngeschäft mit Passagieren wegen Corona am Boden liegt. Sowohl TUI als auch Condor mussten in der Coronakrise mit Staatshilfen gerettet werden.

Rund die Hälfte der Luftfracht wird traditionell in den Laderäumen von Passagierflugzeugen befördert (Beifracht). Der Welt-Airlineverband IATA hat kürzlich ausgerechnet, dass im November 2020 rund 20 Prozent weniger Kapazität in der Luftfracht angeboten werden konnte als im Vorjahresmonat. Gleichzeitig fehlte aber 53 Prozent der sonst angebotenen Ladekapazität in den Laderäumen von Passagierjets. Die Folge ist, dass die Frachtraten ansteigen.²⁵

IATA

Am Flughafen Frankfurt kam es im Dezember 2020 im Vergleich zum Dezember 2019 zu einem Frachtwachstum von 11,8 % (180.516 t). Im Gesamtjahr 2020 gab es aber einen Rückgang von 7,2 % (1.895.074 t). Die Cargo-Entwicklung 2020 wurde zusätzlich durch das Fehlen der Beiladekapazitäten (um etwa die Hälfte weniger) aus dem Passagierverkehr gehemmt.

Flughafen Frankfurt

Im Jahr 2020 mussten vor allem Märkte mit einem großen Perishables-Anteil (Verderbliche Güter) wie Lateinamerika (-20,9 %) und Afrika (-48,6 %) hohe Rückgänge verzeichnen. Der Fernostverkehr konnte sich wegen der zusätzlichen Luftfrachtnachfrage nach Schutzausrüstung (PPE) sowie Hightech-Gütern (z.B. Tablets/Notebooks) besser entwickeln und ging verhältnismäßig weniger, um nur 2,4 % zurück.²⁶

²⁴ Siehe ADV.aero, Verkehrszahlen, abgerufen am 08.02.2021.

²⁵ Siehe Handelsblatt online, Luftfahrt Corona-Pandemie: Tui, Condor und Wizz-Air entdecken die Fracht vom 11.01.2021, abgerufen am 28.01.2021.

²⁶ Siehe Flughafen Frankfurt Monatsbericht Dezember 2020 vom 18.01.2021, abgerufen am 04.02.2021.

8 Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG)²⁷

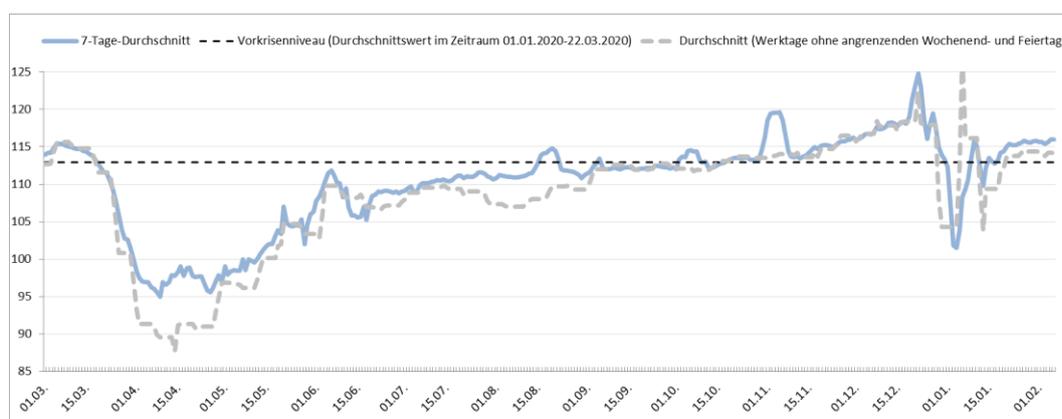
Wocheninformation KW 5 – 11.02.2021

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)

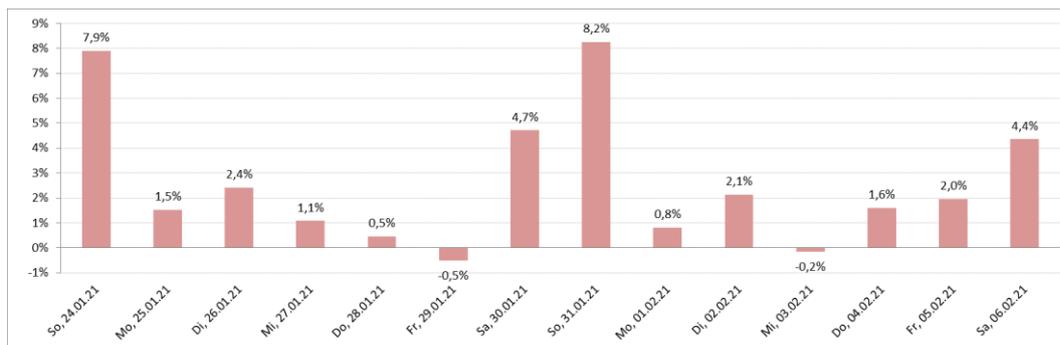
Die folgende Abbildung zeigt den 7-Tage-Durchschnitt des Indexwerts (Basisjahr 2015 = 100) sowie zum Vergleich das Vorkrisenniveau (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020). Die Durchschnittswerte des täglichen Lkw-Maut-Fahrleistungsindex liegen am aktuellen Rand des Betrachtungsraumes (01.03.2020 bis 06.02.2021) leicht oberhalb des Vorkrisenniveaus und weisen einen konstanten Verlauf auf.



Kurzfristige Entwicklung (bereinigte Werte)

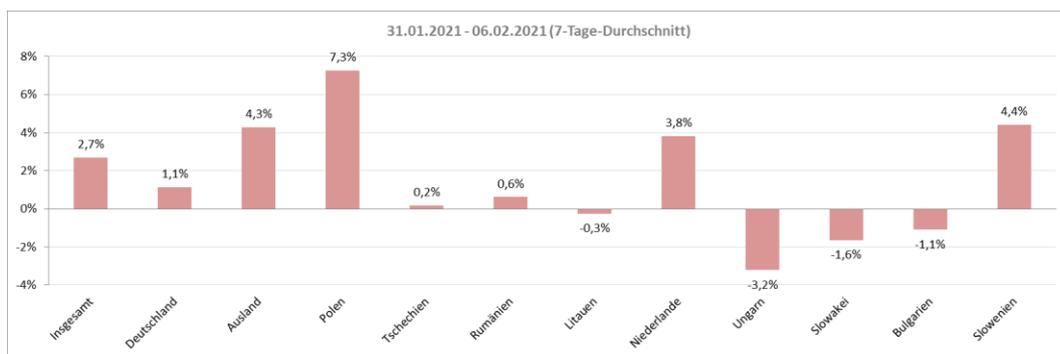
In der Abbildung sind die Veränderungen am aktuellen Rand gegenüber dem Vorkrisenniveau (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020) dargestellt. An sechs der letzten sieben Tage lag der Indexwert 0,8 % bis 8,2 % über dem Vorkrisenniveau. Am 03.02.2021 lag der Indexwert 0,2 % unter dem Vorkrisenniveau. Im Durchschnitt liegt der Indexwert an den letzten sieben betrachteten Tagen 2,7 % über dem Vorkrisenniveau. Die hohen Werte an den zurückliegenden Sonntagen hängen vermutlich mit den Ausnahmeregelungen vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot in den Bundesländern zusammen.

²⁷ 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 (31.01.2021 - 06.02.2021) weist der Index für deutsche Lkw eine Steigerung in Höhe von 1,1 % gegenüber dem Vorkrisenniveau auf, während der Index für ausländische Lkw 4,3 % über dem Vorkrisenniveau liegt. Unterschiede zwischen einzelnen ausländischen Herkunftsländern bleiben bestehen.



Lkw-Maut-Fahrleistungsindex - Methodische Erläuterungen / Hintergrundinformationen

Unbereinigter Lkw-Maut-Fahrleistungsindex - Eigenentwicklung des BAG

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

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

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

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

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

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

<https://www.bundesbank.de/resource/blob/831064/25d02c60b2df31825c0661b215735fc5/mL/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 Januar 2021 auf 2.225, die Anzahl der hiervon betroffenen Personen auf 34.608. Dies waren jeweils die höchsten Werte in den letzten acht Monaten. Im Dezember 2020 hatte die Anzahl der eingegangenen Anzeigen 1.889, die Anzahl betroffener Personen 27.769 betragen. Die höchste Anzahl der Anzeigen stammte im Januar 2021 mit 1.568 wie in den Vormonaten aus der Wirtschaftsabteilung „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“, mit 21.235 galt dies gleichsam für die Anzahl neuer Betroffener (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 2020 bis Januar 2021

	Feb. 2020	März 2020	April 2020	Mai 2020	Juni 2020	Juli 2020	Aug. 2020	Sept. 2020	Okt. 2020	Nov. 2020	Dez. 2020	Jan. 2021 ¹
Anz. eingegang. Anzeigen	70	7.050	26.279	3.256	1.242	633	378	308	407	1.357	1.889	2.225
Personenzahl i. d. Anzeigen	1.391	182.794	455.326	56.084	20.054	9.622	5.153	3.459	5.433	18.271	27.769	34.608

¹ Vorläufige Daten.

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Datenstand 26. Januar 2021).

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 Januar 2021 (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	1.568	1.568	-	21.235	21.235	-
50 Schifffahrt	21	21	-	380	380	-
51 Luftfahrt	*	10	*	*	41	*
52 Lagerei u. Erbr. v. sonst. DL f. d. Verkehr	500	496	4	12.223	12.181	42
53 Post-, Kurier- und Expressdienste	130	130	-	771	771	-

*) 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. Januar 2021).

Die Anzahl der Kurzarbeiter und kurzarbeitenden Betriebe im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ können für den Zeitraum von März bis Oktober 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 Oktober 2020 auf insgesamt 12.991. Dies war der niedrigste Wert im gesamten Betrachtungszeitraum. Die Anzahl der Kurzarbeiter im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ lag im Oktober 2020 nach aktuellen Hochrechnungen der Bundesagentur für Arbeit bei insgesamt 148.884. Im Vergleich zum September 2020 entsprach dies einem Rückgang um rund 2,3 Prozent, im Vergleich zum März 2020 einer Zunahme um rund 10,8 Prozent.

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

	Okt. 2020 (HR2)	Sept. 2020 (HR3)	Aug. 2020 (HR4)	Juli 2020	Juni 2020	Mai 2020	April 2020	März 2020
Betriebe	12.991	13.786	15.796	17.852	21.128	24.524	24.945	13.791
Kurzarbeiter	148.884	152.387	173.248	200.354	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: Januar 2021).

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 Januar 2021 im Vergleich zum Januar 2020 weiterhin hohe Zunahmen bei den Arbeitslosen und Arbeitssuchenden sowie eine Abnahme bei den gemeldeten offenen Stellen. In der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ stieg die Anzahl der Arbeitslosen im Vergleichszeitraum um rund 26,7 Prozent auf 53.179. Dabei zeigte sich der höchste absolute Anstieg der Arbeitslosen bei den Berufen der Lagerwirtschaft (5131), gefolgt von Speditions- und Logistikkauleuten (5162). Die Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ verzeichnete im Januar 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat einen Anstieg der Arbeitslosenzahl um rund 24,2 Prozent auf insgesamt 117.367; die Anzahl der gemeldeten offenen Arbeitsstellen sank um rund 26,9 Prozent auf 19.917.

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		
		Januar		Δ in %	Januar		Δ in %	Januar		Δ in %
		2021	2020		2021	2020		2021	2020	
51	Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführ.)	53.179	41.961	26,7	81.881	70.325	16,4	21.491	23.362	-8,0
511	Tech.Betrieb Eisenb.,Luft,Schiffsverkehr	1.311	961	36,4	2.433	1.647	47,7	198	482	-58,9
5111	Berufe im technischen Eisenbahnbetrieb	110	69	59,4	170	124	37,1	69	93	-25,8
5112	Berufe technischer Luftverkehrsbetrieb	726	431	68,4	1.577	851	85,3	77	304	-74,7
5113	Berufe technisch. Schiffsverkehrsbetrieb	469	452	3,8	672	655	2,6	51	73	-30,1
5118	TechBetriebEisenb.Luft,Schiffsverk.(ssT)	5	8	x	13	14	x	-	*	x
512	Überwachung, Wartung Verkehrsinfrastruktur	1.420	1.151	23,4	1.860	1.620	14,8	774	1.049	-26,2
5121	Straßen- und Tunnelwärter/innen	709	614	15,5	908	816	11,3	243	245	-0,8
5122	Überwach.,Wartung Eisenbahninfrastruktur	662	506	30,8	890	755	17,9	522	789	-33,8
5123	Berufe in der Flugsicherungstechnik	12	7	x	15	20	x	*	5	x
5124	Wasserstraßen- und Brückenwärter/innen	37	23	x	46	27	x	*	4	x
513	Lagerwirt.,Post,Zustellung,Güterumschlag	37.648	30.190	24,7	57.198	50.439	13,4	15.985	16.409	-2,6
5131	Berufe in der Lagerwirtschaft	33.873	27.137	24,8	51.122	45.107	13,3	15.111	15.268	-1,0
5132	Berufe für Post- und Zustelldienste	2.373	1.989	19,3	4.026	3.631	10,9	589	877	-32,8
5133	Berufe im Güter- und Warenumschlag	213	173	23,1	311	260	19,6	55	27	x
5139	Aufsicht,Führung-Lagerw.Zustell.Güterum.	1.189	891	33,4	1.739	1.441	20,7	230	237	-3,0
514	Servicekräfte im Personenverkehr	1.474	1.476	-0,1	2.551	2.584	-1,3	304	874	-65,2
5141	Servicefachkräfte Straßen-,Schienenverk.	490	387	26,6	821	707	16,1	258	378	-31,7
5142	Servicefachkräfte im Luftverkehr	890	1.021	-12,8	1.571	1.758	-10,6	6	471	x
5143	Servicefachkräfte im Schiffsverkehr	34	35	x	48	58	x	*	*	x
5149	Aufsicht-Personenverkehr(Servicebereich)	60	33	x	111	61	82,0	39	23	x
515	Überwachung u. Steuerung Verkehrsbetrieb	1.135	741	53,2	1.762	1.221	44,3	708	448	58,0
5150	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (oS)	113	87	29,9	175	150	16,7	125	132	-5,3
5151	Berufe Überwachung Straßenverkehrsbetr.	10	10	x	17	18	x	*	12	x
5152	Berufe Überwachung Eisenbahnverkehrsbetr	132	102	29,4	214	181	18,2	384	173	122,0
5153	Berufe Überwachung Luftverkehrsbetrieb	198	122	62,3	342	224	52,7	47	40	x
5154	Berufe Überwachung Schiffsverkehrsbetr.	31	31	x	48	44	x	5	8	x
5158	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (ssT)	21	16	x	32	30	x	13	*	x
5159	Aufsicht,Führung-Überwach. Verkehrsbetr.	630	373	68,9	934	574	62,7	133	81	64,2
516	Kaufleute - Verkehr und Logistik	10.191	7.442	36,9	16.077	12.814	25,5	3.522	4.100	-14,1
5161	Verkehrskaufleute	97	80	21,3	154	141	9,2	32	37	x
5162	Speditions- und Logistikaufleute	7.224	5.179	39,5	11.625	9.185	26,6	2.766	3.228	-14,3
5163	Straßen- und Schienenverkehrskaufleute	1.094	872	25,5	1.606	1.331	20,7	539	635	-15,1
5164	Luftverkehrskaufleute	170	106	60,4	284	211	34,6	33	22	x
5165	Schiffahrtkaufleute	177	154	14,9	252	223	13,0	16	25	x
5166	Kurier-Express-Postdienstleistungskaufl.	242	189	28,0	436	380	14,7	56	53	5,7
5169	Führung-Verkehr,Logistik (kaufm.Bereich)	1.187	862	37,7	1.720	1.343	28,1	80	100	-20,0

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

Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

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

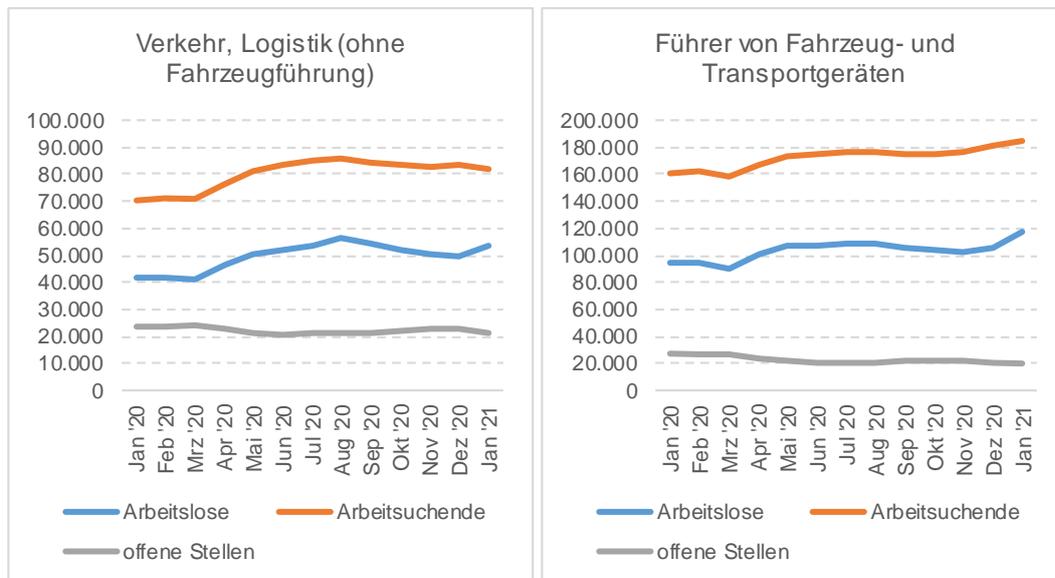
Berufshauptgruppe Berufsgruppe Berufsuntergruppe		Arbeitslose			Arbeitsuchende ¹⁾			Gemeldete Arbeitsstellen		
		Januar		Δ in %	Januar		Δ in %	Januar		Δ in %
		2021	2020		2021	2020		2021	2020	
52	Führer von Fahrzeug- u. Transportgeräten	117.367	94.519	24,2	184.650	161.126	14,6	19.917	27.233	-26,9
521	Fahrzeufführung im Straßenverkehr	108.444	86.671	25,1	172.376	150.137	14,8	16.416	23.436	-30,0
5211	Berufskraftfahrer(Personentransport/PKW)	9.891	5.102	93,9	19.909	12.641	57,5	688	1.241	-44,6
5212	Berufskraftfahrer(Güterverkehr/LKW)	27.747	23.514	18,0	40.362	36.864	9,5	10.383	14.102	-26,4
5213	Bus-, Straßenbahnfahrer/innen	6.029	4.406	36,8	10.716	8.629	24,2	1.618	3.325	-51,3
5218	Fahrzeufführer im Straßenverkehr(s.s.T.)	64.777	53.649	20,7	101.389	92.003	10,2	3.727	4.768	-21,8
522	Fahrzeufführung im Eisenbahnverkehr	554	362	53,0	1.087	826	31,6	1.063	1.093	-2,7
523	Fahrzeufführung im Flugverkehr	662	264	150,8	997	363	174,7	6	19	x
5231	Piloten und Verkehrsflugzeufführer	623	244	155,3	940	335	180,6	4	17	x
5238	Fahrzeufführer im Flugverkehr (s.s.T.)	39	20	x	57	28	x	*	*	x
524	Fahrzeufführung im Schiffsverkehr	722	702	2,8	1.010	996	1,4	107	131	-18,3
5241	Nautische Schiffsoffiziere und Kapitäne	308	267	15,4	503	472	6,6	58	59	-1,7
5242	Schiffsführer Binnen-,Hafenverkehr	414	435	-4,8	507	524	-3,2	49	72	x
525	Bau- und Transportgeräteführung	6.985	6.520	7,1	9.180	8.804	4,3	2.325	2.554	-9,0
5251	Führer land-,forstwirtschaftl. Maschinen	930	956	-2,7	1.099	1.161	-5,3	131	211	-37,9
5252	Führer Erdbewegungs-,verwandte Maschinen	4.667	4.328	7,8	6.099	5.827	4,7	1.752	1.853	-5,5
5253	Kranführer, Bediener Hebeeinrichtungen	1.327	1.184	12,1	1.901	1.736	9,5	428	477	-10,3
5259	Aufsicht - Bau-, Transportgeräteführung	61	52	17,3	81	80	1,3	14	13	x

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

Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

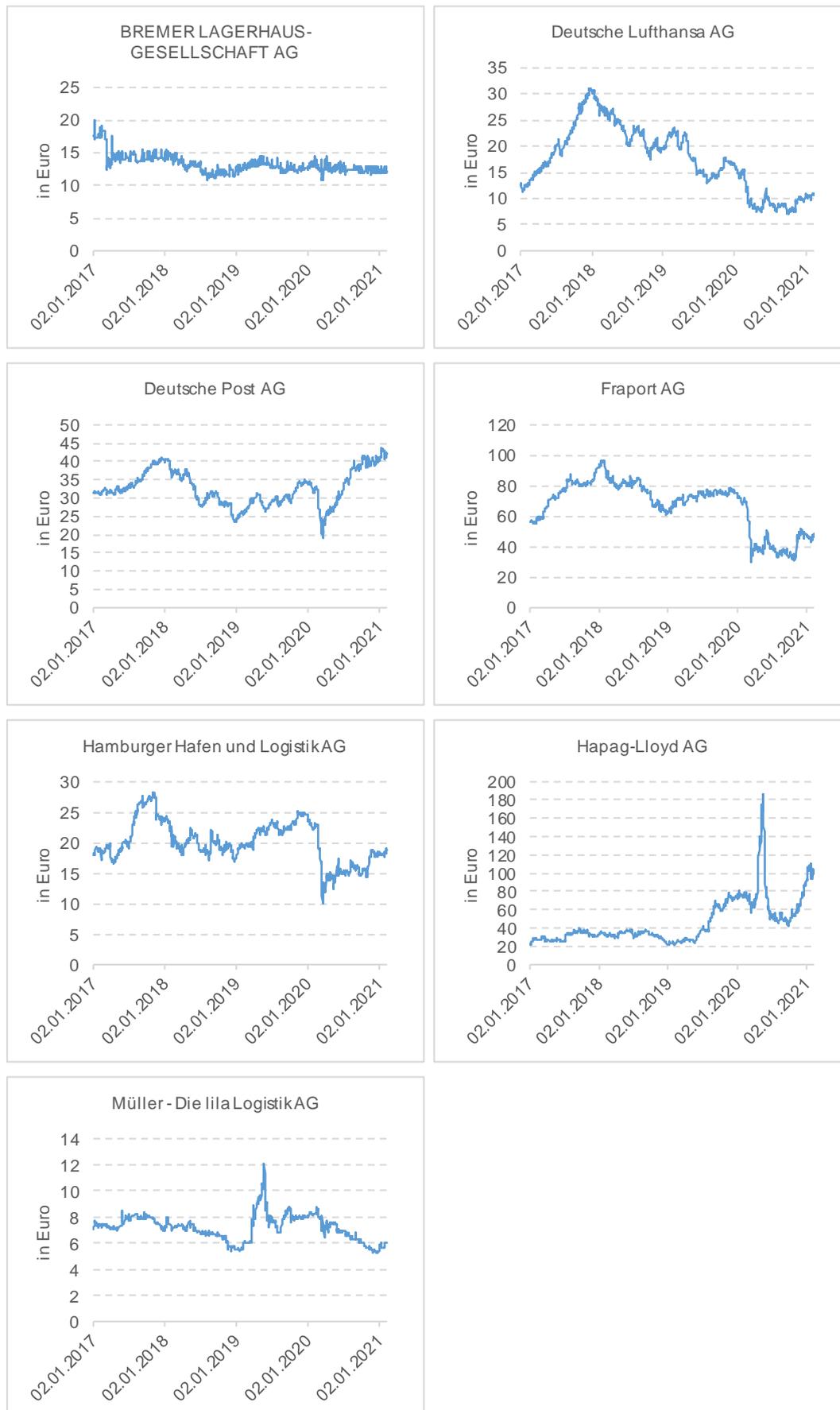
Im Vergleich zum Dezember 2020 stieg die Zahl der Arbeitslosen in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeufführung)“ im Januar 2021 um 3.255 bzw. rund 6,5 Prozent, in der Berufsgruppe „Führung von Fahrzeug- u. Transportgeräten“ um 11.863 bzw. rund 11,2 Prozent. In beiden Berufsgruppen 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 Januar 2021 kumuliert 424.520. Dies entsprach einem Zuwachs im Vergleich zum Vormonat von rund 8,0 Prozent und einem Plus im Vergleich zum Vorjahresmonat von rund 20,1 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 2020 bis Januar 2021; 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: 12. Februar 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
