



Bundesaamt  
für Güterverkehr

# Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt

- Wochenbericht KW 14 / 2021

## Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung.....	3
1	Einleitung.....	7
2	Straßengüterverkehr.....	8
3	Schienengüterverkehr.....	17
4	Kombinierter Verkehr.....	20
5	Binnenschifffahrt.....	23
6	Seeverkehr.....	27
7	Luftverkehr.....	35
8	Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG).....	39
9	Arbeitsmarktsituation.....	43
10	Aktienkursentwicklung ausgewählter deutscher Unternehmen.....	49

## 0 Zusammenfassung

Der Bericht beschreibt aktuelle Auswirkungen der Corona-Krise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt. Er berücksichtigt Erkenntnisse und Informationen, die bis zum 07.04.2021 vorlagen.<sup>1</sup> Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- In einem sehr volatilen Marktumfeld berichteten im Straßengüterverkehr tätige Unternehmen in den jüngsten Befragungen des Bundesamtes überwiegend von einer saisonüblichen Auftragslage; rund ein Viertel der Befragten sprach von einer schlechten Auftragslage. Vielfach wurde von Kostensteigerungen, insbesondere bei Kraftstoffen, berichtet, denen aufgrund des hohen nationalen und internationalen Wettbewerbs- und Preisdrucks häufig keine entsprechenden Umsatzsteigerungen gegenüberstünden. Im Jahr 2020 sank der Umsatz im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,3 Prozent, im Wirtschaftszweig „Lagerei, sonstige Dienstleistungen für den Verkehr“ um rund 2,2 Prozent. Angesichts der Aussetzung der Insolvenzantragspflicht sank die Anzahl der Insolvenzen im Straßengüterverkehrsgewerbe im Jahresvergleich um rund 19,7 Prozent, im Bereich der Speditionen um rund 20,9 Prozent.
- Aufgrund der Einführung von Grenzkontrollen zu Tschechien und Österreich (Landesgrenze Tirol) im Rahmen von Corona-Schutzmaßnahmen kam es ab dem 14.02.2021 zeitweise zu mitunter erheblichen Beeinträchtigungen des Straßengüterverkehrs in Fahrtrichtung Deutschland. Die Folgen waren u.a. Lieferverzögerungen, von denen u.a. Teile der deutschen Automobilindustrie und Hersteller von Haushaltsgeräten (Weiße Ware) betroffen waren. Ausweichverkehre fanden nach Erkenntnissen des Bundesamtes nicht in größerem Umfang statt. Im Verkehr mit Großbritannien, der zu Jahresbeginn infolge des Brexit stark gestört war, haben sich nach Angaben von Marktteilnehmern die Laufzeiten zwischenzeitlich wieder ein Stück weit normalisiert. Auf wachsende Kritik stießen die häufig wechselnden, nicht einheitlichen Regelungen – sowohl national als auch international – zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2, infolge derer es unternehmensseitig zu einem hohen Dispositionsaufwand kommt. Teilweise führt dies dazu, dass deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen ihr Engagement im internationalen Verkehr reduzieren und sich stärker auf den innerdeutschen Verkehr ausrichten.
- Zunehmend gibt es unternehmensseitig Hinweise, dass mit fortschreitender Dauer der Pandemie, der Maßnahmen zu deren Eindämmung und den resultierenden Folgen für Wirtschaft und Gesellschaft die Leistungsfähigkeit, Motivation und Zu-

Straßengüterverkehr

---

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

friedenheit 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.

- Der bereinigte Lkw-Maut-Fahrleistungsindex lag im Zeitraum vom 28.03. bis 03.04.2021 im Durchschnitt rund 5,1 Prozent oberhalb des Vorkrisenniveaus (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020). Deutsche Lkw verzeichneten im o.g. Betrachtungszeitraum einen Anstieg in Höhe von rund 3,0 Prozent, gebietsfremde Lkw von rund 7,4 Prozent.
- Die Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen in Deutschland weist weiter Erholungstendenzen auf. Nach jüngsten vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes lag die Verkehrsleistung im Dezember 2020 um rund 12,1 Prozent über dem entsprechenden Vorjahreswert; bezogen auf das Gesamtjahr 2020 blieb sie um rund 4,2 Prozent hinter dem Vorjahreswert zurück. Der Umsatz im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ sank im Jahr 2020 nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,5 Prozent. Die Anzahl der Insolvenzverfahren belief sich im Jahr 2020 auf insgesamt 3 (2019: 2). Schienengüterverkehr
- Im Kombinierten Verkehr wurden im Dezember 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 Dezember 2019 um rund 14,1 Prozent. Bezogen auf das Gesamtjahr 2020 lag es um rund 0,7 Prozent unter dem Vorjahreswert. Das Aufkommen an beförderten Sattelanhängern blieb im Jahr 2020 insgesamt um rund 1,3 Prozent hinter dem Wert des Jahres 2019 zurück. Auf fast allen Verbindungen des Kombinierten Verkehrs stehen freie Kapazitäten zur Verfügung. Kombinierter Verkehr
- In der Binnenschifffahrt wirkt sich die anhaltend schwache Beförderungsnachfrage für Eisenerze, Metalprodukte und Kohle negativ auf die Paarigkeit der Verkehre im Hinterland der ARA-Häfen aus. Weiterhin gering ist auch die Nachfrage für Mineralöltransporte. Gründe hierfür sind u.a. Vorzieheffekte aufgrund der Einführung der CO<sub>2</sub>-Abgabe zu Jahresbeginn und des Auslaufens der Mehrwertsteuersenkung zum 31.12.2020 sowie geringere Absatzmengen von Diesel, Benzin, Kerosin und Schweröl aufgrund des Lockdowns und der hiermit verbundenen Restriktionen im Reiseverkehr. Positive Impulse kommen hingegen aus der Containerschifffahrt. Nach der tagelangen Sperrung des Suezkanals drohen aufgrund des Andrangs an Containerschiffen nun allerdings Verzögerungen bei deren Abfertigung in den Seehäfen. Marktteilnehmer vermuten, dass es zu Ausweichreaktionen in andere Seehäfen kommen könnte. Binnenschifffahrt
- Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes sank der Umsatz im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt“ im Jahr 2020 im

Vergleich zum Vorjahr um rund 12,1 Prozent, nachdem er bereits im Jahr 2019 um rund 11,9 Prozent gefallen war. Die Anzahl der Insolvenzverfahren belief sich im Jahr 2020 auf insgesamt 3 (2019: 6). Aktuell bedingt die anhaltend niedrige Transportnachfrage im Bereich der Massengüter vor allem im Rheingebiet ein deutliches Überangebot an Schiffsraum. Dies gilt insbesondere für das Segment der großen Schiffe. Der Druck auf die Frachtraten bleibt entsprechend hoch.

- In den deutschen Seehäfen wurden nach jüngsten Veröffentlichungen im Jahr 2020 mit insgesamt rund 275,7 Mio. t rund 6,4 Prozent weniger Güter umgeschlagen als im Jahr 2019. Dies war der niedrigste Wert seit der Wirtschaftskrise im Jahr 2009 (rd. 262,9 Mio. t). Der Rückgang im seeseitigen Empfang (-9,3 %) fiel dabei höher aus als im seeseitigen Versand (-1,9 %). Der Umschlag fester Massengüter sank um rund 8,8 Prozent, der Umschlag flüssiger Massengüter um rund 2,7 Prozent. Der Containerumschlag blieb im Jahr 2020 mit rund 14,0 Mio. TEU um rund 6,9 Prozent hinter dem Vorjahresergebnis zurück. Im Rahmen von RoRo-Verkehren nahm der Umschlag von Straßengüterfahrzeugen (einschl. deren Anhänger) um rund 4,1 Prozent, von unbegleiteten Lkw-Anhängern bzw. Sattelaufliegern um rund 6,9 Prozent ab. Alle Fahrtgebiete wiesen im Vorjahrsjahresvergleich insgesamt rückläufige Umschlagsvolumina auf. Im internationalen Vergleich fielen die Umschlagsrückgänge in Hamburg (-7,6 %) und Rotterdam (-6,9 %) im Jahr 2020 höher aus als in Antwerpen (-3,1 %) und den Bremischen Häfen (-4,2 %). Der Umsatz im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der See- und Küstenschiffahrt“ fiel im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr 2019 um rund 12,2 Prozent.
- Die Zahl der Fahrgäste im nationalen und internationalen Seeverkehr hat sich im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr fast halbiert. Rund 16,4 Mio. in deutschen Häfen ein- oder ausgestiegene Fahrgäste bedeuteten ein Minus von rund 47,7 Prozent (2019: 31,3 Mio. Passagiere). Angesichts des hohen Rückgangs der Passagierzahlen brach der Umsatz im Wirtschaftszweig „Personenbeförderung in der See- und Küstenschiffahrt“ im Vorjahresvergleich um rund 61,3 Prozent ein.
- Das Angebot im Flugverkehr für Passagiere bewegt sich immer noch auf niedrigem Niveau. Die zu Ostern aufgetretene erhöhte Passagiernachfrage stellt eine Ausnahme dar. Eine vollständige Erholung, besonders in Europa, ist allerdings noch nicht abzusehen. Im Luftfrachtverkehr haben Passagierairlines auf die Nachfrage reagiert und transportieren weiterhin verstärkt Fracht. COVID-19-Impfstoffe gehörten allerdings aufgrund des derzeitigen Produktionsengpasses noch nicht dazu.
- 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 wiesen sowohl die Anzahl der eingegangenen Anzeigen über Kurz-

Seeverkehr

Luftverkehr

Arbeitsmarktlage  
- Kurzarbeit

arbeit als auch die Anzahl der von diesen Anzeigen betroffenen Personen von Oktober 2020 bis Januar 2021 erneut eine steigende Tendenz auf. Seit Februar 2021 sinken die Zahlen wieder. Nach vorläufigen Angaben der Bundesagentur für Arbeit bedeuteten die im März 2021 eingegangenen 713 Anzeigen im Wirtschaftsabschnitt „Verkehr und Lagerei“ und die 9.610 hiervon betroffenen Personen die jeweils niedrigsten Werte der letzten fünf Monate. Nach jüngsten Hochrechnungen der Bundesagentur für Arbeit belief sich im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ die Anzahl kurzarbeitender Unternehmen im Dezember 2020 auf insgesamt 14.802, die Anzahl der Kurzarbeiter auf insgesamt 149.232.

- Die Anzahl der Arbeitslosen stieg in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ im März 2021 im Vergleich zum März 2020 um rund 25,5 Prozent auf 51.550, im Vergleich zum Vormonat nahm sie um rund 3,5 Prozent ab; in der Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ stieg die Zahl der Arbeitslosen im Vergleich zum März 2020 um rund 26,2 Prozent auf 113.627, im Vergleich zum Februar 2021 nahm sie um rund 4,4 Prozent ab. In beiden Berufsgruppen lag die Anzahl gemeldeter offener Arbeitsstellen im März 2021 über dem jeweiligen Vormonatswert, im Vorjahresvergleich weiterhin darunter. Unter zusätzlicher Berücksichtigung der in den vorstehenden Zahlen nicht enthaltenen Helfer stieg die Gesamtzahl der Arbeitslosen im März 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat um rund 21,5 Prozent auf 419.873, im Vergleich zum Februar 2021 sank sie um rund 2,2 Prozent.

- Arbeitslose, offene Stellen

## 1 Einleitung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat das Bundesamt gebeten, im Rahmen der Marktbeobachtung über die Auswirkungen der Corona-Krise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt zu berichten. Ab Juni 2020 wurde die zuvor wöchentliche Berichterstattung auf einen 2-Wochen-Turnus umgestellt, ab August 2020 auf einen 4-Wochen-Turnus, ab Februar 2021 auf einen 8-Wochen-Turnus. Die Berichte geben die Ergebnisse umfangreicher Befragungen durch die fachkundigen Außendienstmitarbeiter/-innen des Bundesamtes von Marktteilnehmern sowie der Auswertung verschiedener anderer vorliegender Quellen wieder. Aufgrund der zeitlich bedingt beschränkten Anzahl der befragten Unternehmen sind die Befragungsergebnisse im wissenschaftlichen Sinne nicht repräsentativ. Sie stellen aufgrund der Auswahl der Unternehmen und Gesprächspartner jedoch eine qualifizierte Momentaufnahme der aktuellen Wirkungen der Krise auf die Unternehmen der Transport- und Logistikwirtschaft dar.

Der Bericht berücksichtigt Erkenntnisse und Informationen, die bis zum 07.04.2021 vorlagen.

## 2 Straßengüterverkehr

Im Straßengüterverkehr tätige Unternehmen berichteten in den jüngsten Befragungen des Bundesamtes überwiegend von einer saisonüblichen Auftragslage – trotz der anhaltenden Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2 und der hiermit verbundenen weitreichenden Einschränkungen. Rund ein Viertel der befragten Güterkraftverkehrsunternehmen sprach zuletzt von einer schlechten Auftragslage. Stark von Nachfragerückgängen betroffen sind weiterhin Unternehmen, die schwerpunktmäßig Beförderungsleistungen im Gastronomie-, Tourismus-, Messe- und Eventbereich sowie in anderen von den hoheitlichen Maßnahmen stark betroffenen Wirtschaftszweigen erbringen. Als Beispiele wurden unternehmensseitig u.a. Rückgänge im Baumarktbereich, insbesondere bei der Pflanzenlogistik, sowie aufgrund der Geschäftsschließungen im Möbel- und Textilbereich benannt. Der aktuelle Trend zum Home-Office belastete zudem den Bereich der Industrieumzüge sowie – aufgrund der geringeren Mobilität – die Nachfrage nach Kraftstoffen. Insgesamt beschreiben viele befragte Unternehmen die Nachfrage nach Beförderungsleistungen derzeit als sehr volatil und schwer vorhersehbar. Ihre Geschäftserwartungen für die nächsten drei Monate bewerteten die befragten Unternehmen weiterhin überwiegend als gleichbleibend; wie schon in der vorherigen Befragung übertraf zuletzt 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 dennoch weiterhin hoch. In zunehmendem Maße kritisiert werden die häufig wechselnden, nicht einheitlichen Regelungen – sowohl national als auch international – zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2, in Folge derer es unternehmensseitig zu einem hohen Dispositionsaufwand komme; eine Planungssicherheit fehle. Teilweise führt dies dazu, dass deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen ihr Engagement im internationalen Verkehr reduzieren und sich stärker auf den innerdeutschen Verkehr ausrichten.

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 12 Kalenderwochen des Jahres 2021 im Vorjahresvergleich zwischen rund 23,3 Prozent (KW 12) und rund 65,6 Prozent (KW 3) (siehe Abbildung 2.1).<sup>2</sup> Die Deutsche Post

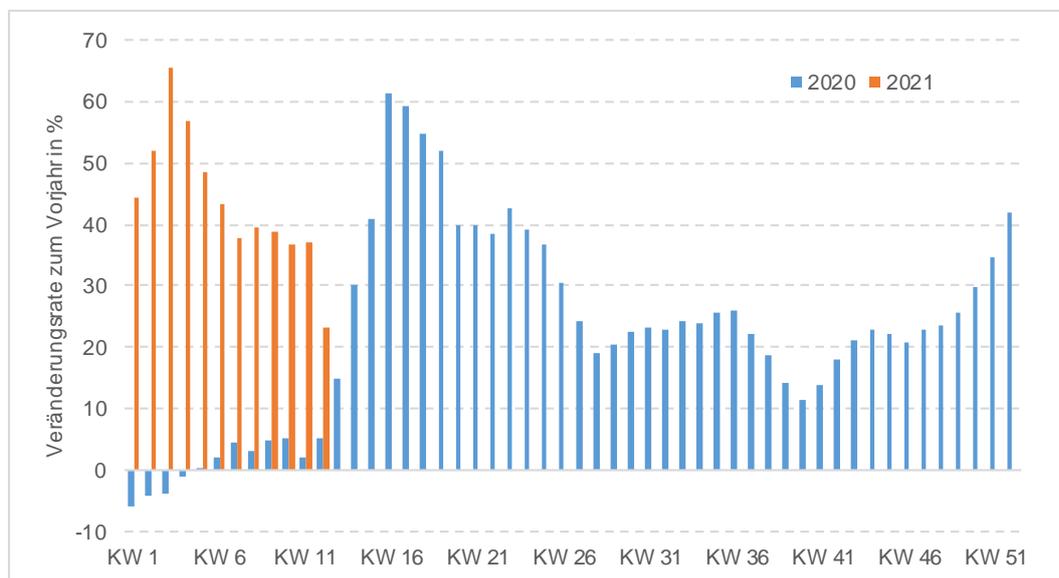
KEP-Branche

---

<sup>2</sup> Anhaltspunkte über die Entwicklung von B2C-Online-Geschäften in Deutschland bietet ein neuer wöchentlicher Frühindikator des Statistischen Bundesamtes. Das Informationsangebot des Statistischen Bundesamtes basiert auf Daten zur wöchentlichen Veränderungen von Online-Geschäften. Vor der Freigabe eines Kaufs auf Rechnung durch einen Versandhändler wird die Identität und Bonität einer Privatperson überprüft. Im Rahmen des Frühindikators werden die Zahl dieser Auskünfte auf Grundlage der Daten von Informationsdienstleistern 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 06.04.2021.

DHL Group informiert auf ihrer Webseite regelmäßig über etwaige Einschränkungen in internationalen Partnernetzwerken.<sup>3</sup> Mit Stand vom 01.04.2021 war im internationalen Versandhandel der Versand von Päckchen, Warenpost- und Paketsendungen von insgesamt 255 ausgewiesenen Ländern bzw. Regionen in 226 Fällen uneingeschränkt, in 20 Fällen nur eingeschränkt und in 9 Fällen grundsätzlich nicht möglich. Von den Einschränkungen war kein Land auf dem europäischen Kontinent betroffen.

Abbildung 2.1: Online-Transaktionen 2020 und 2021, Veränderungsrate zum Vorjahr in Prozent



Quelle: Statistisches Bundesamt.

Viele befragte Unternehmen berichten infolge der Corona-Krise weiterhin 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 zuletzt insbesondere aus dem deutlichen Anstieg der Kraftstoffkosten vor dem Hintergrund steigender Rohölpreise. Weitere Belastungen entstehen aus der seit Jahresbeginn wirksamen CO<sub>2</sub>-Bepreisung von Kraftstoffen. Grundsätzlich greifen zwar zumeist die vereinbarten Dieselpreisgleitklauseln, in der Regel allerdings erst mit zeitlicher Verzögerung. Generell erschwere nach Angaben befragter Unternehmen die derzeitige Marktlage, die nicht zuletzt durch die schwache Entwicklung in einzelnen Branche bestimmt werde, und der hohe nationale und internationale Wettbewerbs- und Preisdruck, der durch mittel- und osteuropäische Anbieter forciert werde, die

Aktuelle Herausforderungen

<sup>3</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Post DHL Group: Aktuelle Hinweise zum Coronavirus – Auswirkungen auf Versand und Zustellung durch Deutsche Post DHL, unter: <https://www.dhl.de/de/privatkunden/kampagnenseiten/coronavirus.html>, zuletzt aufgerufen am 06.04.2021.

Durchsetzung höherer Entgelte. Dies zeige sich auch im Rahmen von Neuausschreibungen von Beförderungsleistungen seitens der verladenden Wirtschaft, die nach Angaben einiger Befragter zuletzt zugenommen hätten. Die Spotmarktpreise im Fernverkehr stünden ebenfalls stark unter Druck; gerade im Rückladungsbereich sei der Preisdruck massiv. 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 seitens des Bundesamtes durchgeführten Schwerpunktkontrollen auf Verstöße im Kabotagerecht weiterhin auf große Zustimmung.

Zwischenzeitlich liegen für das Gesamtjahr 2020 erste amtliche statistische Daten zur Entwicklung des Umsatzes und der Insolvenzen vor. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes sank der Umsatz im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,3 Prozent, im Wirtschaftszweig „Lagerei, sonstige Dienstleistungen für den Verkehr“ um rund 2,2 Prozent. Die Umsatzrückgänge im Straßengüterverkehr fielen damit im Vergleichszeitraum geringer aus als beispielsweise in der Binnenschifffahrt (-12,1 %) oder im Schienengüterverkehr (-3,5 %). Die Erzeugerpreise für Güterbeförderungen im Straßenverkehr stiegen nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um knapp 0,4 Prozent, im Speditionsbereich um knapp 3,6 Prozent. Die Anzahl der Insolvenzverfahren im Wirtschaftsbereich „Güterbeförderungen im Straßenverkehr“ belief sich im Jahr 2020 auf insgesamt 395. Im Vergleich zum Jahr 2019 bedeutete dies eine Abnahme um rund 19,7 Prozent. Im Bereich der Speditionen nahm die Anzahl der Insolvenzverfahren im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 20,9 Prozent auf insgesamt 170 ab. Ein wesentlicher Grund dürfte die Aussetzung der Insolvenzantragspflicht in der Corona-Krise sein. Sie dürfte in Verbindung mit anderen hoheitlichen Maßnahmen dazu beigetragen haben, Unternehmen, die – unabhängig von der Corona-Krise – ohne diese Maßnahmen wirtschaftlich nicht überlebensfähig gewesen wären, am Markt zu halten und so den Wettbewerbs- und Preisdruck auf finanziell gesunde Unternehmen zusätzlich zu erhöhen.

Umsatzentwicklung und Insolvenzen im Jahr 2020

Ab dem 14.02.2021, 0:00 Uhr führte das Bundesministerium des Inneren im Rahmen von Corona-Schutzmaßnahmen vorübergehende Grenzkontrollen zu Tschechien und Österreich (Landesgrenze zu Tirol) durch. In der Folge kam es zeitweise zu mitunter erheblichen Beeinträchtigungen des Straßengüterverkehrs an der deutsch-tschechischen Grenze auf der BAB 6 sowie an der deutsch-österreichischen Grenze BAB 93 jeweils in Fahrtrichtung Deutschland. Nach Unternehmensangaben mussten Fahrer an der deutsch-tschechischen Grenze teilweise mehrere Stunden bei Kälte im Freien auf ihre Testung warten. Die Wartezeiten an der deutsch-tschechischen Grenze führten teilweise zu Lieferzeitverzögerungen, von denen nach Angaben von Marktteilnehmern u.a. Teile der deutschen Automobilindustrie und Hersteller von Haushaltsgeräten (Weiße Ware) betroffen waren. Deutsche

Themen von aktueller Bedeutung  
- Situation an den Grenzen zu Tschechien und Österreich

Güterkraftverkehrsunternehmen stellten teilweise zumindest vorübergehend den grenzüberschreitenden Verkehr mit eigenen Fahrzeugen ein und vergaben die Beförderungsaufträge stattdessen an Subunternehmen. Einige Unternehmen berichteten, dass sie zur Vermeidung von Einreiseproblemen für Beschäftigte aus Tschechien Unterkünfte angemietet hätten, so dass diese nicht mehr pendeln müssten; Fahrer fuhren teilweise nicht mehr in ihre Heimat, um Grenzkontrollen zu vermeiden.

Auswertungen des Bundesamtes auf Basis von Mautdaten deuten darauf hin, dass es aufgrund der o.g. Grenzkontrollen nicht in größerem Umfang zu Ausweichverkehren gekommen ist. Die Nutzung längerer und zumeist zeitintensiverer Ausweichrouten führt im Vergleich zur üblichen Route unternehmensseitig regelmäßig zu höheren Kosten. Neben teilweise höheren Straßenbenutzungsgebühren, Steigerungen weiterer km-abhängiger Fahrzeugeinsatzkosten (u.a. Kraftstoffkosten) und zeitabhängiger Kosten, insbesondere im Personalbereich, sind hierfür Opportunitätskosten maßgeblich. Letztere resultieren aus der zeitintensiveren Nutzung von Ausweichrouten infolge derer sich die Anzahl der Umläufe und die Kapazitätsauslastung der betroffenen Fahrzeuge verringert. Nach Angaben befragter Güterkraftverkehrsunternehmen bewegten sich die kontrollbedingten Zeitverluste an der deutsch-tschechischen Grenze mit zuletzt durchschnittlich etwa ein bis zwei Stunden in einem Rahmen, der in der Regel die Nutzung von Ausweichrouten nicht rechtfertigt. Der zeitliche Vorteil wäre nach Unternehmensangaben bestenfalls gering; hinzu kämen die o.g. höheren Kosten, die kundenseitig nicht getragen würden. Ferner werde die Planbarkeit und Disposition der Fahrzeuge durch die Nutzung von Ausweichstrecken häufig erschwert.

- Ausweichverkehre

Vereinzelt wurde von Wartezeiten im Rahmen von Verkehren durch das französische Département Moselle aufgrund von Kontrollen von Corona-Tests und Einreisedokumenten berichtet. Hier seien nach Unternehmensangaben zum Teil Ausweichverkehre erfolgt. Darüber hinaus berichteten Güterkraftverkehrsunternehmen im Rahmen der jüngsten Befragungen nicht von wesentlichen Einschränkungen im grenzüberschreitenden Verkehr, die im Zusammenhang mit bestehenden Quarantäneverordnungen und etwaigen Corona-Schutzmaßnahmen stehen. Grenzüberschreitende Verkehre in die Schweiz, die Niederlande, nach Belgien, Frankreich, Polen und Dänemark liefen in der Regel problemlos. Kritisiert werden weiterhin die durch die erforderliche Beibringung von Corona-Tests entstehenden bürokratischen und zeitlichen Aufwände und die hiermit verbundenen Kosten. Nachdem es zu Jahresbeginn im Zusammenhang mit dem Brexit zu Störungen im internationalen Straßengüterverkehr zwischen Großbritannien und dem europäischen Festland gekommen war, haben sich die Laufzeiten bei den Großbritannienverkehren nach Angaben befragter Güterkraftverkehrsunternehmen zwischenzeitlich ein Stück weit normalisiert.

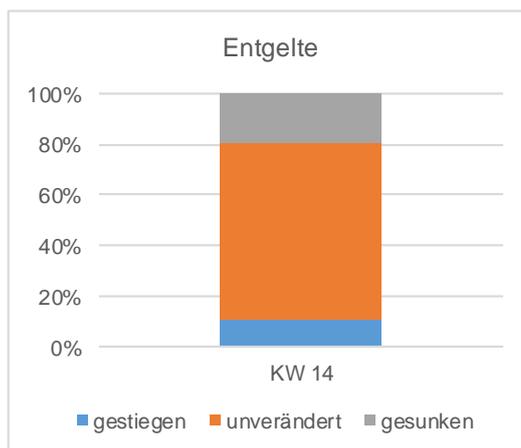
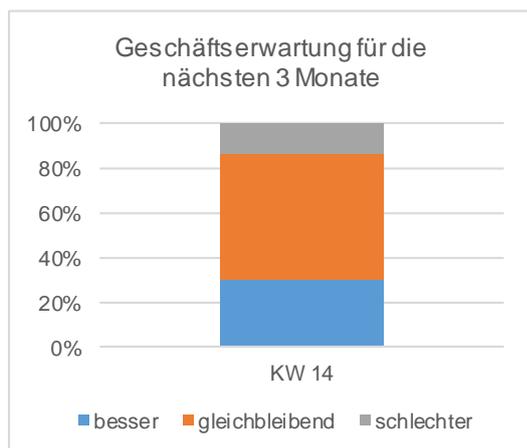
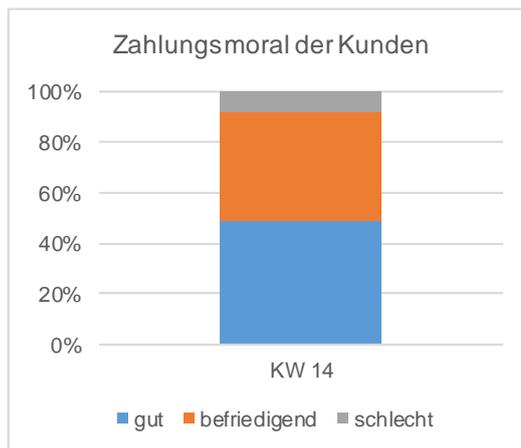
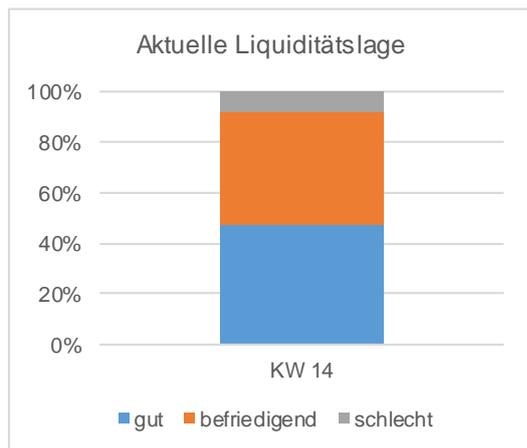
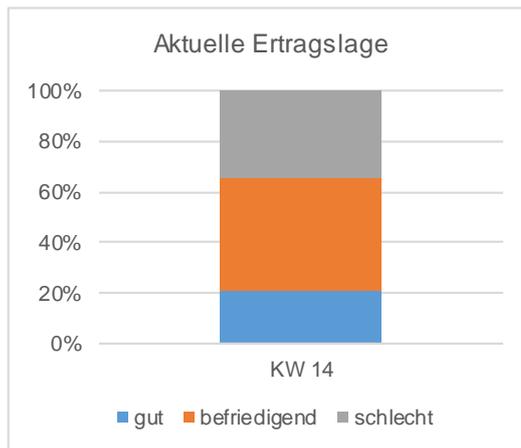
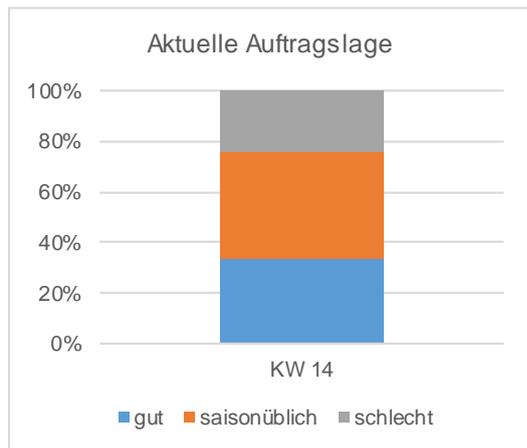
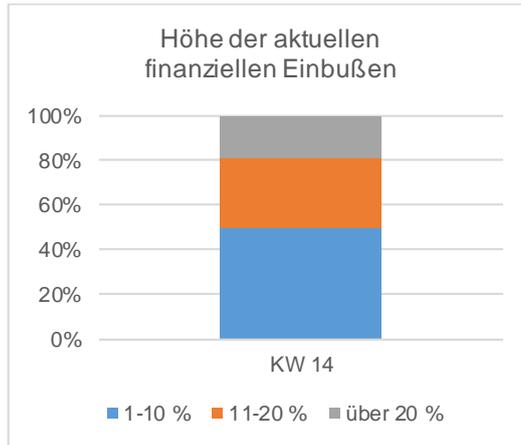
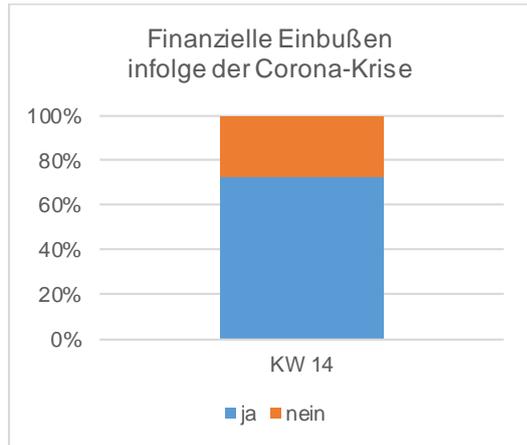
- Andere Grenzen

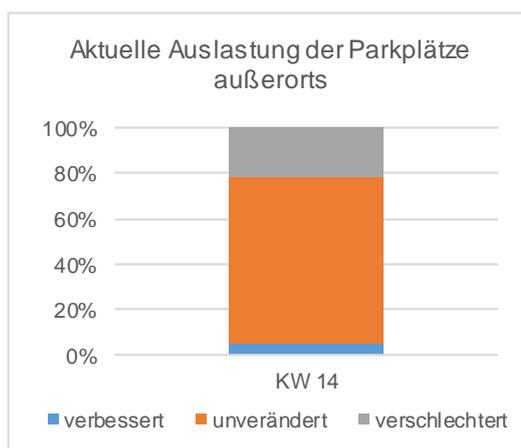
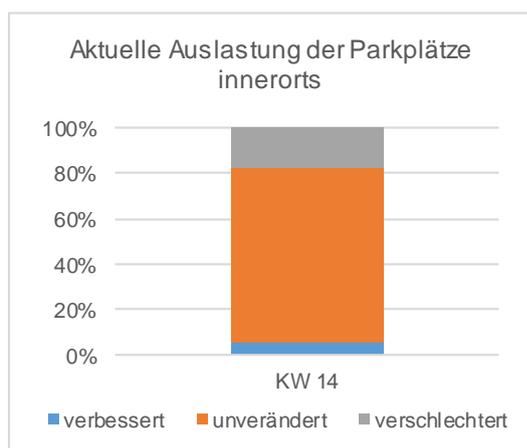
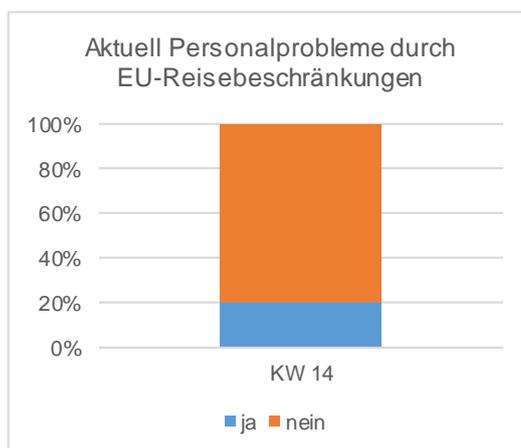
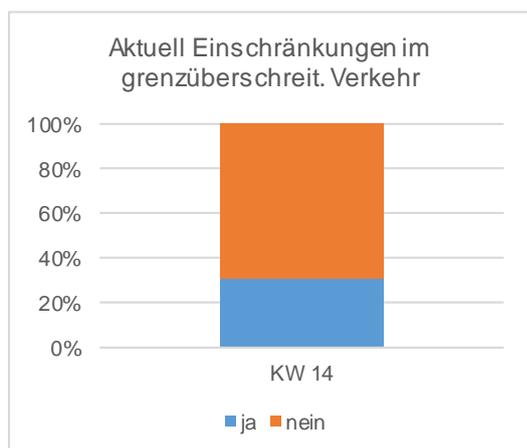
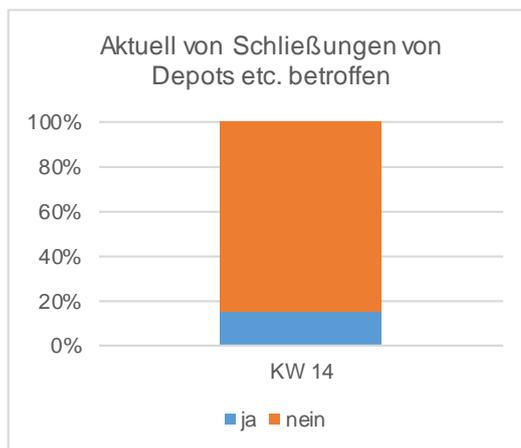
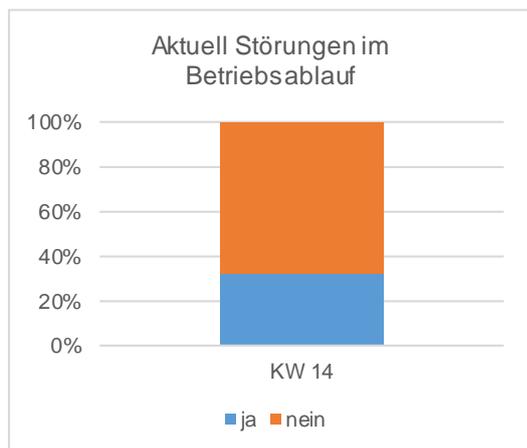
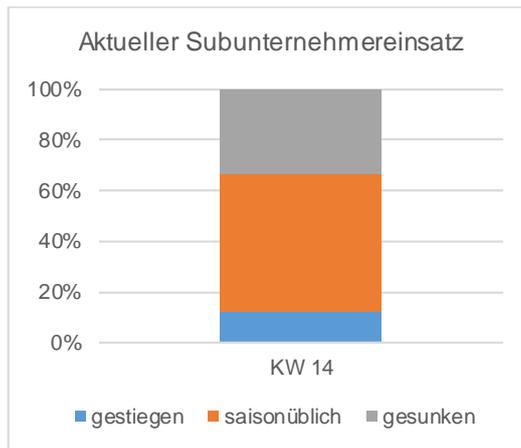
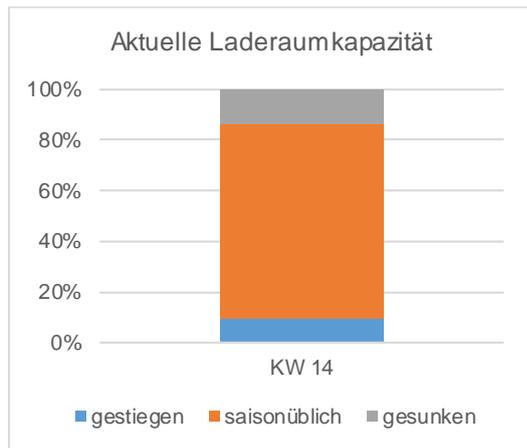
Zunehmend gibt es unternehmensseitig Hinweise, dass mit fortschreitender Dauer der Pandemie, der Maßnahmen zu deren Eindämmung und den resultierenden Folgen für Wirtschaft und Gesellschaft die Leistungsfähigkeit, Motivation und Zufriedenheit der Beschäftigten vor dem Hintergrund physischer und psychischer Belastungen sowohl auf der Arbeit als auch im privaten Umfeld leide; Ängste und soziale Konflikte unter Beschäftigten nähmen zu. Dies gelte selbst für familiengeführte, mittelständische Unternehmen, in denen dies bisher so nicht vorgekommen sei. Ferner wiesen befragte Unternehmen darauf hin, dass durch teils schwierigere und langwierigere Abstimmungsprozesse sowie Netzwerkprobleme im Rahmen der Heimarbeit nicht selten die Arbeitsproduktivität sinke und Beschäftigte vor Ort zusätzlichen Arbeitsbelastungen ausgesetzt seien.

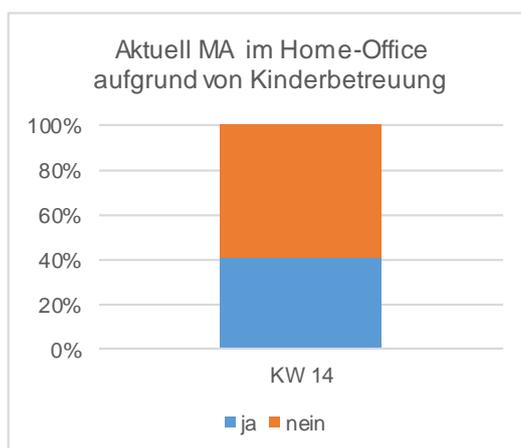
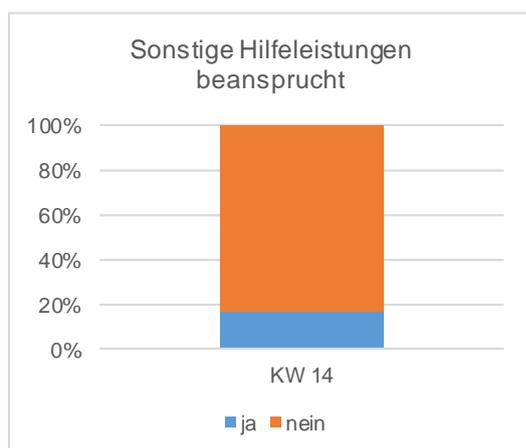
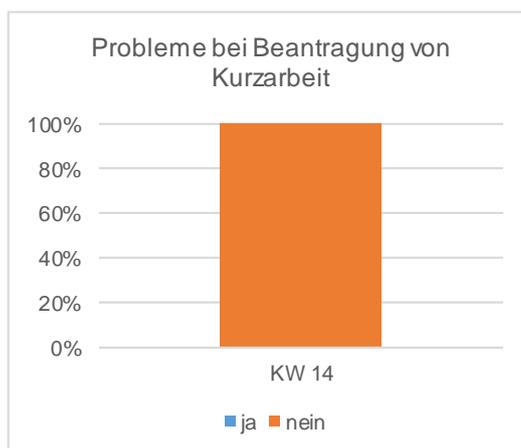
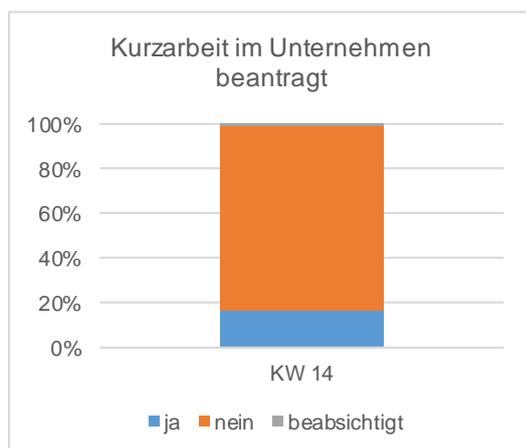
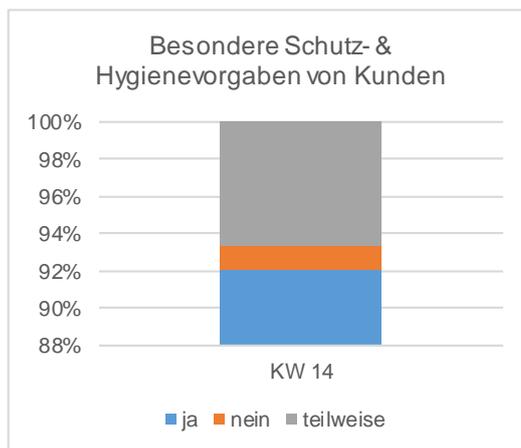
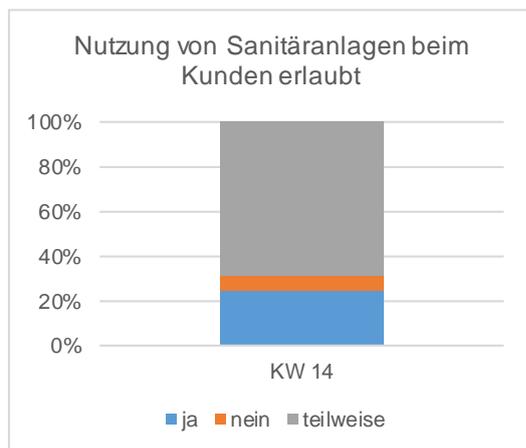
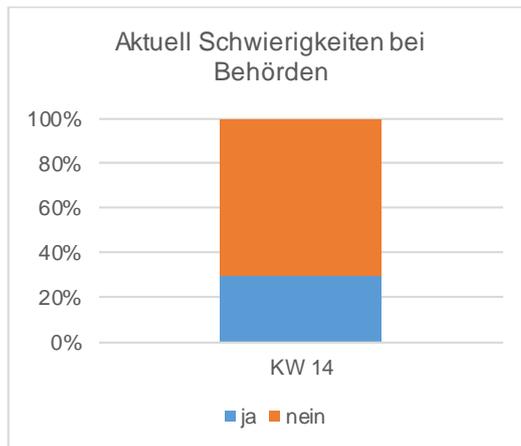
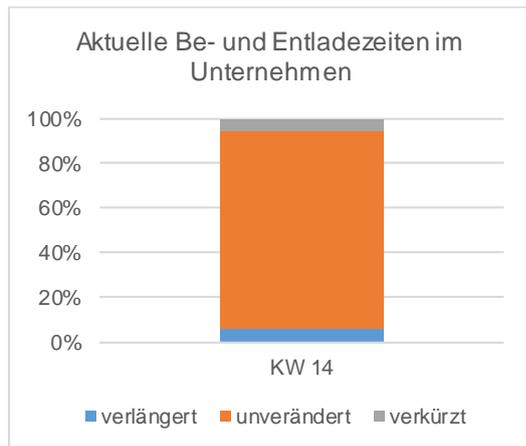
- Physische und psychische Belastungen

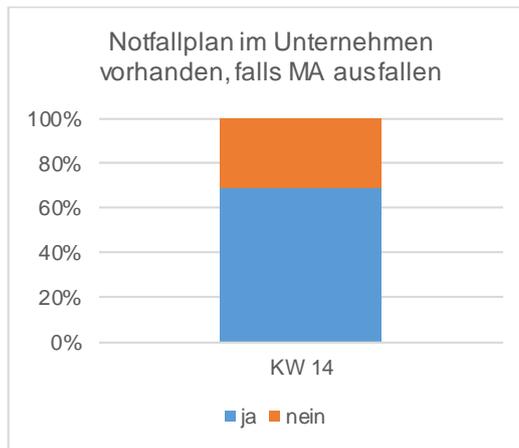
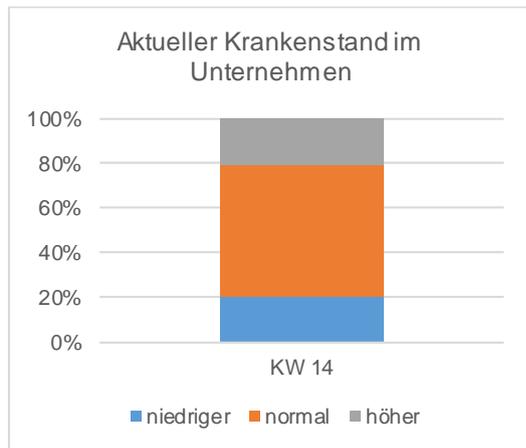
Anlass zu Kritik geben bei einem Teil der befragten Unternehmen örtlich nach wie vor bestehende Schwierigkeiten bei der Kontaktierung öffentlicher Verwaltungseinrichtungen, teils lange Vorlaufzeiten für Terminvergaben und in der Folge Probleme bei der Beantragung von Genehmigungen, Verlängerungen von Führerscheinen, Personalausweisen und anderen Bescheinigungen oder der Zulassung bzw. Abmeldung von Fahrzeugen sowie fehlende Online-Angebote zur Abwicklung von Standardprozessen. Die nach dem Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz erforderlichen Weiterbildungen finden derzeit häufig nicht oder nur eingeschränkt statt.

- Schwierigkeiten mit Behörden







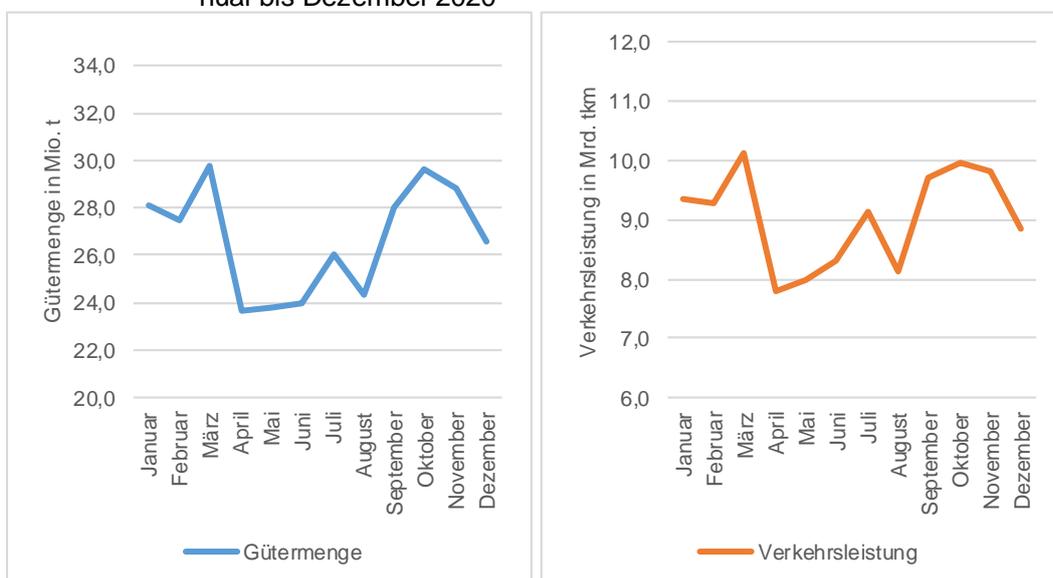


### 3 Schienengüterverkehr

Für den Schienengüterverkehr in Deutschland liegen zwischenzeitlich statistische Daten für das Gesamtjahr 2020 vor.<sup>4</sup> Wie Abbildung 3.1 zu entnehmen ist, setzte nach dem massiven Einbruch der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung im April 2020 in den Folgemonaten eine leichte Erholung ein, die bis Juli 2020 anhielt. Im August 2020 kam es wieder zu einem starken Rückgang, dem deutliche Zuwächse im September und Oktober 2020 folgten. Im November und Dezember 2020 wiesen die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung im Vormonatsvergleich Rückgänge auf. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes sank das Aufkommen im Dezember 2020 im Vergleich zum Vormonat um rund 7,6 Prozent; die Verkehrsleistung nahm um rund 10,0 Prozent ab. Insgesamt lag die Verkehrsleistung im Jahr 2020 nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes um rund 4,2 Prozent unter dem Wert des Jahres 2019, die Beförderungsmenge sank um rund 6,0 Prozent.

Mengen- und Leistungsentwicklung

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



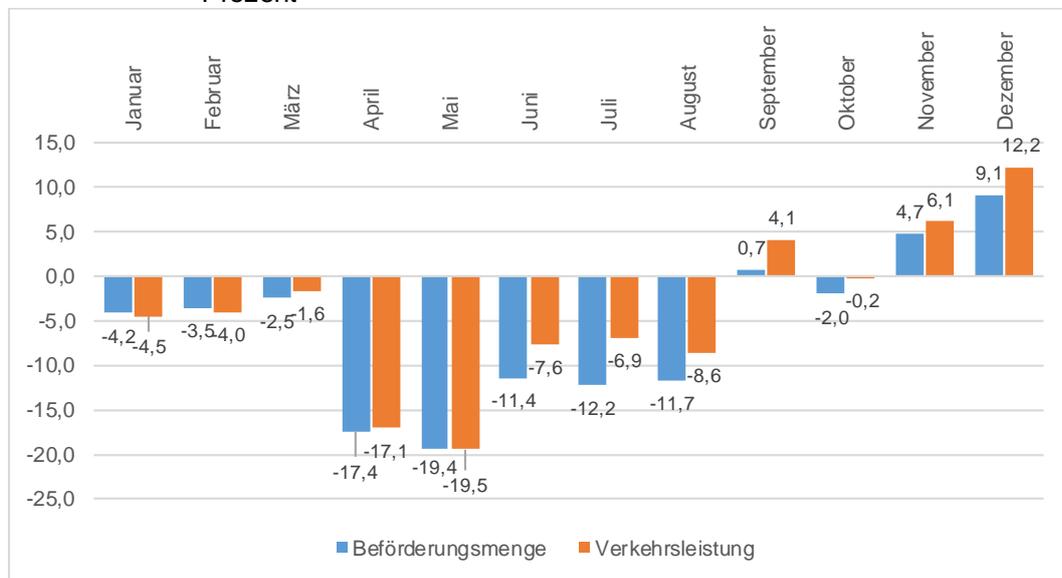
Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS Datenbank). Eigene Darstellung.

Abbildung 3.2 stellt die Entwicklung des Schienengüterverkehrs von Januar bis Dezember 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. Seit September 2020 lagen Aufkommen und Leistung

<sup>4</sup> Bei der Interpretation dieser Ergebnisse ist zu beachten, dass der hier zugrundeliegende Berichtskreis der Erhebung ausschließlich größere Einheiten umfasst (Unternehmen, die eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben).

mit Ausnahme des Oktobers über den Werten der jeweiligen Vorjahresmonate. Im Dezember 2020 stieg die Beförderungsmenge im Vergleich zum Dezember 2019 um rund 9,1 Prozent, die Verkehrsleistung legte um rund 12,2 Prozent zu.

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



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

Zwischenzeitlich liegen für das Gesamtjahr 2020 erste amtliche statistische Daten zur wirtschaftlichen Entwicklung der Eisenbahnverkehrsunternehmen vor. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes sank der Umsatz im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,5 Prozent. Der Branchenumsatz ging damit erstmals seit dem Jahr 2013 wieder zurück. Die Erzeugerpreise für Güterbeförderungen im Eisenbahnverkehr stiegen nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,6 Prozent. Die Anzahl der Insolvenzverfahren im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ belief sich im Jahr 2020 auf insgesamt 3, im Jahr 2019 waren es zwei Verfahren. Im Rahmen der jüngsten Befragungen des Bundesamtes berichteten im Schienengüterverkehr tätige Unternehmen überwiegend von einer eher befriedigenden Auftrags-, Ertrags- und Liquiditätssituation und eher stabilen Umsatz-, Entgelt- und Kostenniveaus. Die Geschäftserwartung der Eisenbahnverkehrsunternehmen für die nächsten Monate ist weiterhin überwiegend gleichbleibend. Die grundsätzliche Verfügbarkeit von Triebfahrzeugen, Waggons, Fachkräften, Beladungs-, Abstell- und Zugbildungskapazitäten sowie sonstiger Betriebsmittel wurde von der Mehrheit der befragten Unternehmen im Vergleich zur Vorpandemiezeit weiterhin als weitgehend unverändert bewertet. Die Mehrzahl der befragten Unternehmen verfügt über freie Kapazitäten, die dem Markt kurzfristig zur Verfügung gestellt werden können. Betriebsbedingte Ausfälle wurden weiterhin nicht kommuniziert. Die

Wirtschaftliche  
Entwicklung

Krankenstände befinden sich bei den meisten befragten Unternehmen auf einem jahreszeitüblichen Niveau.

Am 25. März 2021 veröffentlichte die Deutsche Bahn AG ihren Integrierten Bericht 2020. Danach war im Jahr 2020 bei DB Cargo die Leistungsentwicklung infolge von Corona-Effekten und dem konjunkturellen Abschwung in schienenaffinen Branchen insgesamt rückläufig.<sup>5</sup> Insbesondere im April und Mai 2020 reduzierte sich die Verkehrsleistung deutlich. Ab dem Sommer 2020 war eine Erholung zu beobachten, ab Oktober 2020 lag die Verkehrsleistung wieder mindestens auf dem Vorjahresniveau. Insgesamt reduzierte sich die Verkehrsleistung von DB Cargo im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 7,5 Prozent, das beförderte Güteraufkommen sank um rund 8,1 Prozent. Die Auslastung in Tonnen pro Zug verringerte sich um rund 4,1 Prozent. Die Rückgänge im Schienengüterverkehr waren insbesondere auf teils massive Einbrüche in schienenaffinen Branchen (Kohle/Koks, Erze, Stahl und Automobil, Chemie) zurückzuführen; der Kombinierte Verkehr leistete ebenfalls keinen Wachstumsbeitrag. Zwar zeigten sich beispielsweise bei Baustoffverkehren und Versorgungstransporten während des Shutdowns positive Entwicklungen, sie konnten die o.g. Rückgänge jedoch lediglich etwas abmildern. Die betriebswirtschaftlichen Parameter von DB Cargo entwickelten sich im Jahr 2020 ebenfalls negativ. Der Gesamtumsatz fiel um 7,4 Prozent, der Außenumsatz brach um 8,0 Prozent ein. Das operative Ergebnis (EBIT bereinigt) belief sich im Jahr 2020 auf -728 Mio. EUR (2019: -308 Mio. EUR).

DB AG: Integrierter  
Bericht 2020

---

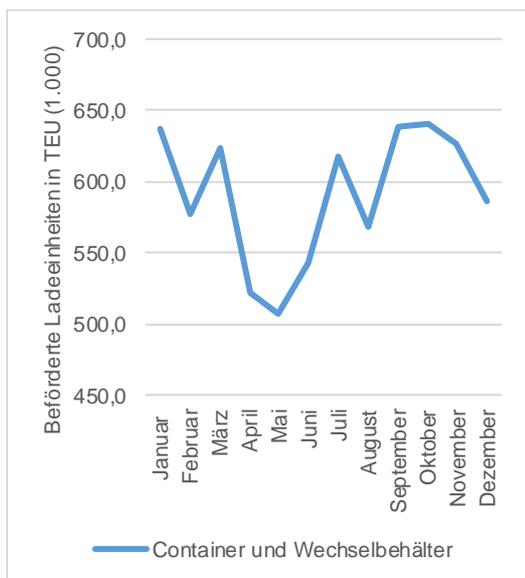
<sup>5</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Bahn AG (2021): Integrierter Bericht 2020, S. 114 ff., Berlin.

#### 4 Kombiniertes Verkehr

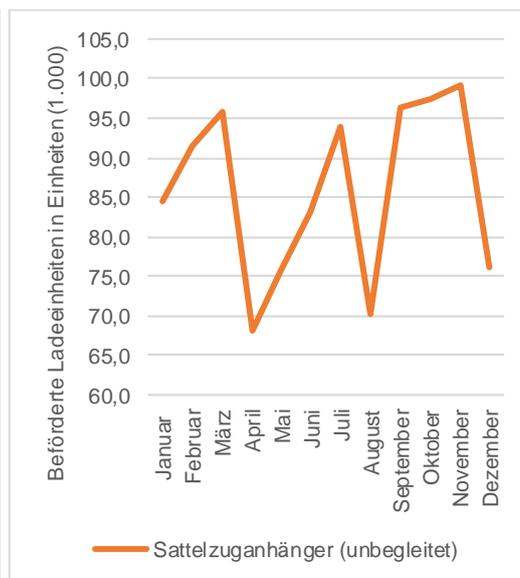
Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes erreichte die Beförderungsmenge an Containern und Wechselbehältern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Dezember 2020 rund 0,59 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit); sie lag damit rund 6,4 Prozent unter dem Wert vom November 2020 (siehe Abbildung 4.1).<sup>6</sup> Im Vergleich zum Dezember 2019 stieg das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern um rund 14,1 Prozent. Insgesamt sank das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 0,7 Prozent. Die Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr beförderten Sattelanhänger verzeichnete im Dezember 2020 im Vergleich zum Vormonat einen Rückgang von rund 23,1 (siehe Abbildung 4.2), im Vergleich zum Vorjahresmonat stieg sie um rund 12,5 Prozent. Insgesamt lag das Aufkommen an beförderten Sattelanhängern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Jahr 2020 nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes um rund 1,1 Prozent unter dem Wert des Vorjahres. Der begleitete Kombinierte Verkehr verzeichnete im Dezember 2020 im Vergleich zum Vormonat eine Abnahme von rund 19,6 Prozent, im Vergleich zum Dezember 2019 von rund 24,7 Prozent.

Aufkommensentwicklung

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



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



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

<sup>6</sup> Bei der Interpretation dieser Ergebnisse ist zu beachten, dass der hier zugrundeliegende Berichtskreis der Erhebung ausschließlich größere Einheiten umfasst (Unternehmen, die eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben).

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

Aktuelle Entwicklungen

- Laut einer Meldung des Hamburger Hafens wurden in Hamburgs Seehafenhinterlandverkehr auf der Schiene im Jahr 2020 rund 46,6 Millionen Tonnen und 2,6 Millionen TEU transportiert; das Aufkommen blieb damit im Jahr 2020 insgesamt weitgehend stabil.<sup>7</sup> Bei den per Bahn transportierten Containern wurde ein Rückgang von rund 4,4 Prozent realisiert. Der Anteil der Schiene am Modal Split stieg im Seehafenhinterlandverkehr auf rund 50,7 Prozent (+1,3 Prozent).
- Die Kombiverkehr KG transportierte im Geschäftsjahr 2020 insgesamt 858.079 Lkw-Sendungen beziehungsweise 1,72 Millionen TEU.<sup>8</sup> Im Vergleich zum Jahr 2019 wurden insgesamt 3,0 Prozent weniger Container, Wechselbehälter und Satellanhänger befördert. Nach Unternehmensangaben verlor das Gesamtnetzwerk von Kombiverkehr in den Monaten April und Mai rund 15 Prozent des Aufkommens durch den Wirtschaftseinbruch infolge der Corona-Pandemie. In den Folgemonaten habe sich das Sendungsvolumen stabilisiert, im letzten Quartal 2020 sei wieder ein Wachstum erzielt worden.
- Die RheinCargo-Bahnsparte verzeichnete im Jahr 2020 ein Transportvolumen von 18,63 Millionen Tonnen. Im Vergleich zum Jahr 2019, in dem rund 21,87 Millionen Tonnen befördert wurden, entsprach dies einem Rückgang von rund 14,8 Prozent.<sup>9</sup> Mengenverluste gab es infolge der Corona-Krise vor allem im Bereich der Mineralöl- und Kerosintransporte.
- Laut einer Pressemeldung der Duisburger Hafen AG wuchs im Jahr 2020 der Warenverkehr mit China auf der Schiene um ca. 70 Prozent.<sup>10</sup> Im Jahr 2019 verkehrten wöchentlich im Durchschnitt 35 bis 40 Züge zwischen Duisburg und verschiedenen Destinationen in China, ab dem zweiten Quartal 2020 erfolgte ein Anstieg auf bis 60 Züge pro Woche.

Die Terminals des Kombinierten Verkehrs sind in Deutschland weiterhin uneingeschränkt in Betrieb. Nach Angaben der DB AG, von Kombiverkehr und der schweizerischen Hupac

---

<sup>7</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Hafen Hamburg Marketing e.V.: Auswirkungen der Corona-Pandemie prägen das Umschlagergebnis des Hamburger Hafens 2020, Mitteilung vom 25.02.2021, abgerufen am 01.04.2021.

<sup>8</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG: Kombiverkehr steigert Volumen im vierten Quartal 2020, Mitteilung vom 18.02.2021, abgerufen am 01.04.2021.

<sup>9</sup> Siehe hierzu und im Folgenden RheinCargo GmbH & Co. KG: Leistungsbilanz 2020: RHEINCARGO begrenzt Mengenverluste in der Krise, Mitteilung vom 11.03.2021, abgerufen am 01.04.2021.

<sup>10</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Duisburger Hafen AG: duisport schließt 2020 erfolgreich ab, Mitteilung vom 15.02.2021, abgerufen am 01.04.2021.

Gruppe sind alle relevanten Terminals in Deutschland und Europa innerhalb ihrer Netzwerke geöffnet.<sup>11,12,13</sup> Örtlich kann es weiterhin von den Regelöffnungszeiten abweichende Sonderöffnungszeiten geben.

---

<sup>11</sup> Siehe Deutsche Bahn AG (2020): Nutzungsbedingungen für die DUSS-Terminals, unter: [https://www1.deutschebahn.com/ecm2-duss/nutzungsbedingungen/download\\_fuer\\_duss\\_kunden-714582](https://www1.deutschebahn.com/ecm2-duss/nutzungsbedingungen/download_fuer_duss_kunden-714582), abgerufen am 01.04.2021.

<sup>12</sup> Siehe Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG: "13. August 2020: KW 33 – Kapazitäten auf fast allen Verbindungen vorhanden", Mitteilung vom 13.08.2020, abgerufen am 01.04.2021.

<sup>13</sup> Siehe Hupac Intermodal SA (2020): <http://webapps.hupac.ch/hupac/orari.nsf/SearchTerminalPage>, zuletzt abgerufen am 01.04.2021.

## 5 Binnenschifffahrt

In der Trockengüterschifffahrt tätige Unternehmen berichteten in den jüngsten Befragungen des Bundesamtes von einer hohen Unpaarigkeit der Verkehre im Hinterland der ARA-Häfen. Während die Transportmengen in Richtung ARA-Häfen als saisonüblich eingeschätzt werden, wird das Ladungsangebot von den ARA-Häfen in Richtung Rheingebiet von den meisten befragten Binnenschiffsunternehmen gegenwärtig als vergleichsweise niedrig bewertet. Hier mache sich insbesondere die schwache Beförderungsnachfrage für Eisenerze, Metallprodukte und Kohle bemerkbar. Überkapazitäten an Schiffsraum seien die Folge. Dies wirke sich teilweise nachteilig auf die Kapazitätsauslastung der Schiffe bzw. die Ertragslage der Binnenschiffsunternehmen aus. Die vorübergehende Sperrung der rechtsrheinischen Bahnstrecke zwischen Loreley und Kamp-Bornhofen infolge eines Erdbebens hat nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen bislang zu keinen signifikanten Zusatzaufträgen für die Trockengüterschifffahrt geführt. Mit Blick auf das Kanalgebiet und den Großraum Berlin beurteilten befragte Binnenschiffsunternehmen die Transportnachfrage für Agrarprodukte (Getreide, Düngemittel) zuletzt als saisonüblich. Nach einer deutlichen Verbesserung der Witterungslage in den letzten Wochen hätten auch die Baustoffbeförderungen zugelegt. Unternehmen, die im Wasserbau tätig sind, sprechen seit März von einer deutlich verbesserten Auftragslage im Vergleich zu den beiden Vormonaten.

Entwicklung nach Segmenten  
- Trockengüterschifffahrt

Die meisten befragten Unternehmen berichten weiterhin von einer vergleichsweise geringen Nachfrage für Mineralöltransporte. Gründe hierfür sind u.a. die Einführung der CO<sub>2</sub>-Abgabe zu Jahresbeginn und das Auslaufen der Mehrwertsteuersenkung zum 31. 12. 2020, infolge 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. Vor allem die Nachfrage nach Heizöl falle nach Angaben von Marktteilnehmern weiterhin schwach aus. Aufgrund des Lockdowns und der hiermit verbundenen Restriktionen im Reiseverkehr sowie des hohen Anteils von Beschäftigten im Home-Office bewege sich die Transportnachfrage für Diesel, Benzin, Kerosin, Schweröl und Schmierstoffe ebenfalls auf vergleichsweise niedrigem Niveau. Rückgänge im Bereich der groß volumigen Beförderungsaufträge machten nach Angaben von Befragten insbesondere einigen Binnenschiffsunternehmen mit großen Tankschiffen zu schaffen, da letztere öfters nur ungenügend ausgelastet werden könnten. Kleinere Tankschiffe seien bei der aktuellen Marktlage vergleichsweise besser einsetzbar. Mit Blick auf die Chemie- und Gasschifffahrt sprachen befragte Unternehmen zuletzt von einem saisonüblichen Transportaufkommen.

- Tankschifffahrt

In der Containerschifffahrt bewegt sich die Auftragslage nach Angaben der meisten Gesprächspartner des Bundesamtes ebenfalls auf einem saisonüblichen Niveau. Während sich u.a. Importe von medizinischen Produkten aus China positiv auf das Transportaufkommen auswirkten, sei die Nachfrage aus dem Bereich Automotive und dem Maschinen-

- Containerschifffahrt

und Anlagenbau weiterhin verhalten. Aufgrund des Sturmtiefs „Klaus“ mussten die Seeterminals in den Westhäfen ihren Betrieb Mitte März zeitweise einstellen. Dies führte zu Abfertigungseinschränkungen vor Ort, so dass Linienfahrpläne ins Hinterland häufig nicht eingehalten werden konnten. Aktuell zeigen sich erste Auswirkungen der tagelangen Sperrung des Suezkanals, u.a. in Bezug auf die Leercontainer-Logistik. So seien bereits mehrere Beförderungen von Containern, die für den Export bestimmt waren, storniert worden. Marktteilnehmer befürchten, dass es nach Aufhebung der Sperrung des Suezkanals nun zu erheblichen Verzögerungen bei der Abfertigung der Containerschiffe in den Seehäfen kommen werde. Angesichts enger Zeitfenster und begrenzter Liegeplätze, Umschlagskräne und Abstellflächen in den Containerhäfen wird vermutet, dass es angesichts des Andrangs an Schiffen zu einem Ausweichen in andere Seehäfen komme (z.B. Zeebrügge).

Bei normalen Pegelständen bestand im Rheingebiet jüngst weiterhin ein Überangebot an Schiffsraum. Dies gilt insbesondere für das Segment der großen Schiffe. In der Folge werden sowohl in der Trockengüter- als auch der Tankschiffahrt derzeit zumeist nur vergleichsweise niedrige Frachtraten für Güterbeförderungen vereinbart. Aufgrund der geringen Transportnachfrage haben einige Binnenschiffsunternehmen einen Teil ihrer Schiffe aus der Fahrt genommen. Vor allem kleineren Partikulierbetrieben fällt es weiterhin schwer, ihren finanziellen Verpflichtungen nachzukommen oder Investitionen in ihre Binnenschiffe zu tätigen.

Liquiditäts- und Ertragslage

Zwischenzeitlich liegen für das Gesamtjahr 2020 erste amtliche statistische Daten zur wirtschaftlichen Entwicklung in der Binnenschiffahrt vor. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes sank der Umsatz im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt“ im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 12,1 Prozent, nachdem er bereits im Jahr 2019 um rund 11,9 Prozent gefallen war. Der Branchenumsatz lag damit rund 28 Prozent unter dem Wert des Jahres 2015, in dem der höchste Branchenumsatz im vergangenen Jahrzehnt erzielt wurde. Die Anzahl der Insolvenzverfahren im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt“ belief sich im Jahr 2020 auf insgesamt 3, im Jahr 2019 waren es sechs Verfahren.

Umsatzentwicklung und Insolvenzen im Jahr 2020

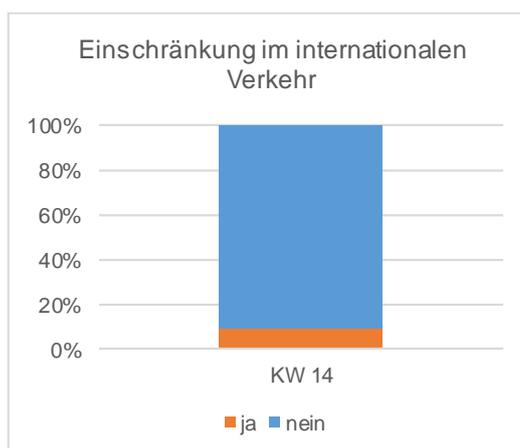
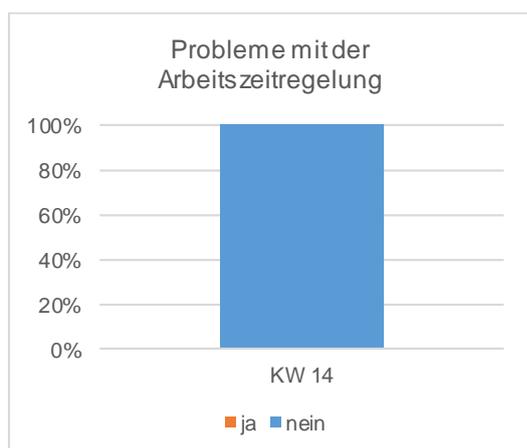
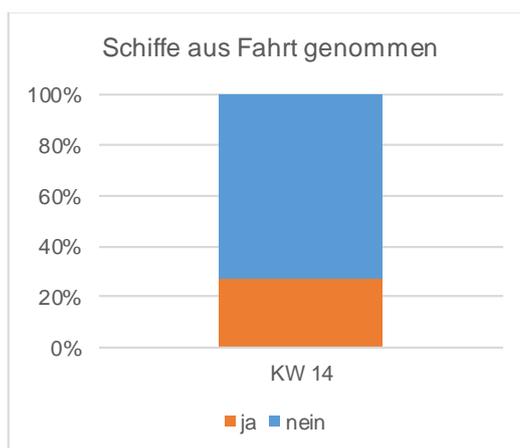
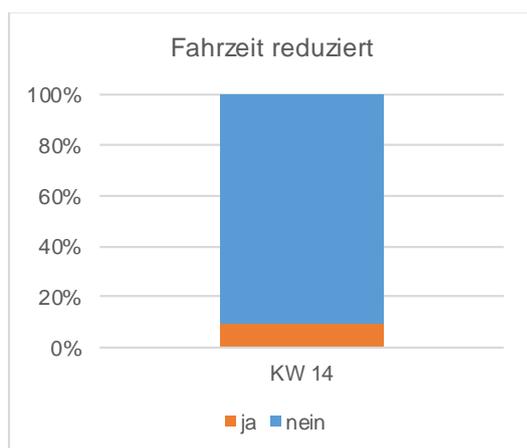
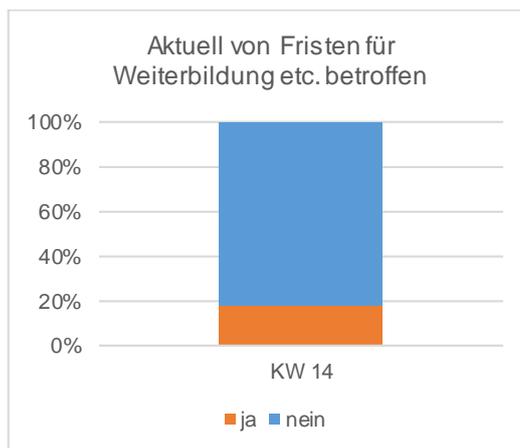
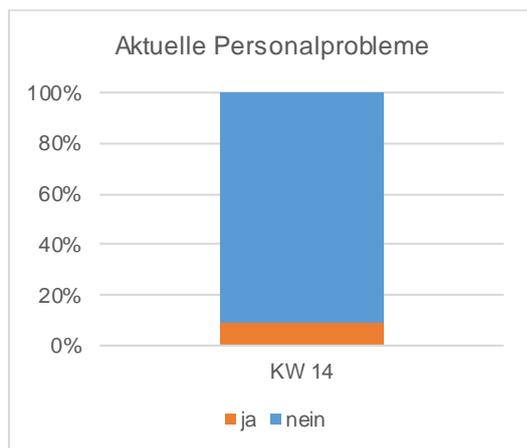
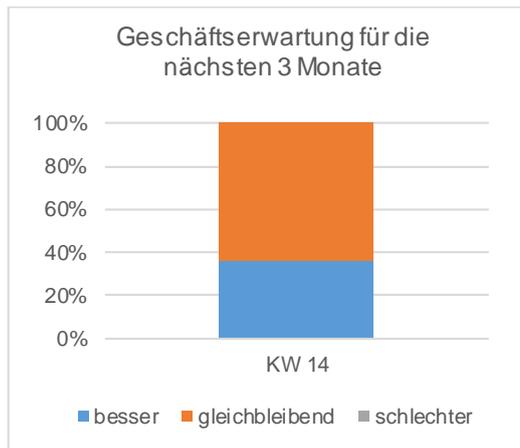
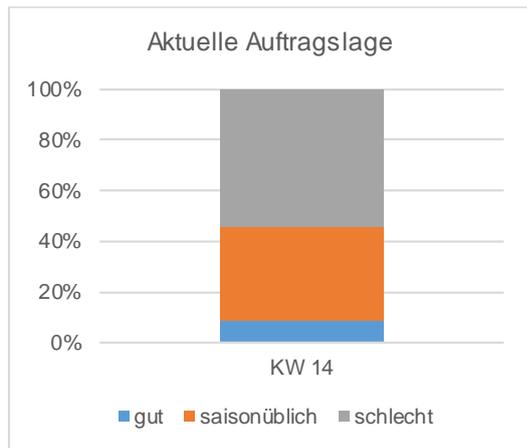
Nach wie vor befinden sich Beschäftigte von Binnenschiffahrtsunternehmen – vorrangig aus der Verwaltung – im Home-Office bzw. aufgrund fehlender Transportaufträge in Kurzarbeit. Vereinzelt wiesen Gesprächspartner des Bundesamtes darauf hin, ihren Beschäftigten auch nach dem Ende der Corona-Pandemie weiterhin Heimarbeit anbieten zu wollen. Wesentliche Einschränkungen im grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr, die im Zusammenhang mit Corona-Schutzmaßnahmen standen, wurden seitens befragter Binnenschiffsunternehmen nicht benannt. In Einzelfällen wurde von gewissen Verzögerungen im grenzüberschreitenden Verkehr mit Osteuropa berichtet; entstehende längere Liegezeiten mussten bei der Personaleinsatzplanung berücksichtigt werden. Zahlreiche Weiterbildungslehrgänge für das fahrende Personal werden aufgrund der Corona-Pandemie immer

Personalsituation

wieder verschoben. Dies bedeutet, dass beispielsweise Schulungen für die Schiffsführerpatente und ADN-Lehrgänge nicht planmäßig durchgeführt werden können. Einige Gesprächspartner wünschen sich deutlich mehr Schiffsinspektionen zur Erhaltung der Schiffs-klassifizierungen vor Ort.

Als sehr belastend empfinden viele befragte Unternehmen die weiterhin fehlende Perspektive hinsichtlich des Endes der Corona-Pandemie und der damit in Verbindung stehenden Maßnahmen. Dadurch entstehe eine große Unsicherheit in Bezug auf die Geschäfts- bzw. Auftragslage. Eine vernünftige Jahresplanung für das eigene Unternehmen sei kaum möglich. Viele Auftraggeber zeigten sich zögerlich beim Abschließen von langfristigen Beförderungskontrakten; stattdessen würden mehrfach nur kleinere Ladungsmengen auf Sicht geordert.

Themen von aktueller Bedeutung



## 6 Seeverkehr

Nach dem Seehafen Antwerpen haben zwischenzeitlich Hamburg, die Bremischen Häfen und Rotterdam ihre Umschlagsergebnisse für das Gesamtjahr 2020 veröffentlicht (siehe Tabelle 6.1). In allen genannten Seehäfen bewegten sich die Umschlagsrückgänge im Vergleich zum Vorjahr insgesamt im einstelligen Prozentbereich. In Hamburg (-7,6 %) und Rotterdam (-6,9 %) fielen sie höher aus als in Antwerpen (-3,1 %) und den Bremischen Häfen (-4,2 %). In allen Häfen ging der Seegüterumschlag im seeseitigen Empfang im Vergleichszeitraum stärker zurück als im Versand; mit Ausnahme von Hamburg wies der Massengutumschlag in allen Seehäfen jeweils überproportionale Rückgänge auf.

Umschlagsergebnisse

**Tabelle 6.1:** Seegüterumschlag in Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Rotterdam und Antwerpen im Jahr 2020 Umschlagbereichen, Veränderungsraten im Vergleich zum Jahr 2019

Umschlagbereich	Einheit	Hamburg		Bremische Häfen		Rotterdam		Antwerpen	
		2020	in %	2020	in %	2020	in %	2020	in %
Gesamt	(in Mio. t)	126,3	-7,6	66,5	-4,2	436,8	-6,9	230,9	-3,1
Empfang	(in Mio. t)	70,1	-10,6	33,4	-4,8	296,0	-9,2	114,2	-5,3
Versand	(in Mio. t)	56,1	-3,5	33,2	-3,6	140,8	-1,9	116,7	-0,8
Massengut	(in Mio. t)	38,5	-6,7	8,6	-6,7	255,8	-10,5	80,6	-6,3
Stückgut	(in Mio. t)	87,8	-7,9	57,9	-3,8	181,0	-1,5	150,3	-1,3
Container	(in Mio. TEU)	8,5	-7,9	4,8	-1,8	14,3	-3,2	12,0	1,4

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

In Deutschlands größtem Universalhafen Hamburg setzte nach zweistelligen prozentualen Umschlagsrückgängen in der ersten Jahreshälfte 2020 in der zweiten Jahreshälfte eine Wende ein, so dass das Gesamtumschlagsergebnis für das Jahr 2020 mit rund 126,3 Mio. t nur noch einstellig ausfiel.<sup>14</sup> Der Stückgutumschlag blieb im Jahr 2020 mit rund 87,8 Mio. t um rund 7,9 Prozent, der Massengutumschlag mit rund 38,5 Mio. t um rund 6,7 Prozent hinter dem Vorjahresergebnis zurück. Dabei verzeichnete der Empfang mit einem Minus von rund 10,6 Prozent im Vorjahresvergleich einen stärkeren Rückgang als der Versand, der um rund 3,5 Prozent abnahm. Empfangsseitig führten vor allem die gesunkene Stahlproduktion und die geringere Kohleverstromung zu Umschlagsrückgängen bei Erzen und Kohle, die Umschläge von Mineralölprodukten und anderen Flüssigladungen nahmen ebenfalls ab. Zu der vergleichsweise besseren Entwicklung im seeseitigen Versand trugen Umschlagssteigerungen u.a. von Getreide bei. Der Containerumschlag belief sich im Jahr 2020 auf insgesamt rund 8,5 Mio. TEU; im Vergleich zum Vorjahr war dies ein Rückgang von rund 7,9 Prozent. Maßgeblich war insbesondere der starke Rückgang im seeseitigen

- Hamburg

<sup>14</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Hafen Hamburg Marketing e.V.: Auswirkungen der Corona-Pandemie prägen das Umschlagsergebnis des Hamburger Hafens 2020, Pressemitteilung vom 25.02.2021.

Containerumschlag mit China, dem wichtigsten Handelspartner Hamburgs. Er sank im Vergleichszeitraum um rund 8,2 Prozent. Rückgänge im seeseitigen Containerumschlag zeigten sich im Vergleichszeitraum zudem mit wichtigen Handelspartnern wie Russland (-12,7 %), Schweden (-8,6 %), Südkorea (-10,4 %) und Polen (-7,3 %). Zuwächse im seeseitigen Containerumschlag mit den USA (+1,8 %), Singapur (+5,3 %), dem Vereinigten Königreich (+28,2 %) und Malaysia (+6,0 %) konnten die vorgenannten Rückgänge nicht ausgleichen. Mit Blick auf das Jahr 2021 wird mit einem insgesamt stabileren Verlauf beim Seegüterumschlag gerechnet.

In Bremen und Bremerhaven sank der Seegüterumschlag im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 4,2 Prozent auf rund 66,5 Mio. t.<sup>15</sup> Maßgeblich waren insbesondere Umschlagsrückgänge im Europa- und Amerikaverkehr. Betroffen von den Rückgängen waren sowohl der Stückgut- als auch der Massengutumschlag. Der Massengutumschlag sank im Vergleichszeitraum um rund 6,7 Prozent auf rund 8,6 Mio. t, vor allem aufgrund geringerer Umschläge von Kohle und Erzen. Eine überproportionale Abnahme verzeichnete der Automobilumschlag mit einem Minus von rund 20,0 Prozent. Der Containerumschlag belief im Jahr 2020 auf insgesamt knapp 4,8 Mio. TEU; im Vergleich zum Jahr 2019 war dies ein Rückgang von rund 1,8 Prozent. Als Gründe für die Rückgänge im Containerumschlag benennt die Senatorin für Wissenschaft und Häfen neben den Auswirkungen der Corona-Pandemie Terminalüberkapazitäten in der von starkem Wettbewerb geprägten Nordrange. Insbesondere Rotterdam, Antwerpen und mehrere britische Häfen hätten in den letzten Jahren massive Kapazitätserweiterungen vorgenommen und so Ladung und Kunden hinzugewinnen können. 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.

- Bremische Häfen

Der größte europäische Seehafen Rotterdam vermeldete einen Rückgang des Seegüterumschlags im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr in Höhe von rund 6,9 Prozent auf rund 436,8 Mio. t.<sup>16</sup> Wie in Hamburg setzte in Rotterdam in der zweiten Jahreshälfte 2020 eine Erholung des Güterumschlags ein. Umschlagsrückgänge zeigten sich im Jahr 2020 vor allem bei Kohle, Eisenerzen, Rohöl und Mineralölerzeugnissen. Insgesamt zeigte sich beim trockenen Massengut im Vergleich zum Jahr 2019 ein Umschlagsrückgang von rund 14,3 Prozent. Ein Grund war die rückläufige Stahlproduktion in Deutschland, in deren Folge der Umschlag von Eisenerz und Kokskohle abnahm. Der Umschlag flüssiger Massengüter

- Rotterdam

<sup>15</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Senatorin für Wissenschaft und Häfen: Viertes Quartal rettet coronabedingte Rückläufe, Pressemitteilung vom 25.02.2021, unter: <https://bremen-ports.de/jahresumschlag-2020-in-den-bremischen-haefen-ruecklaeufig/>, abgerufen am 29.03.2021.

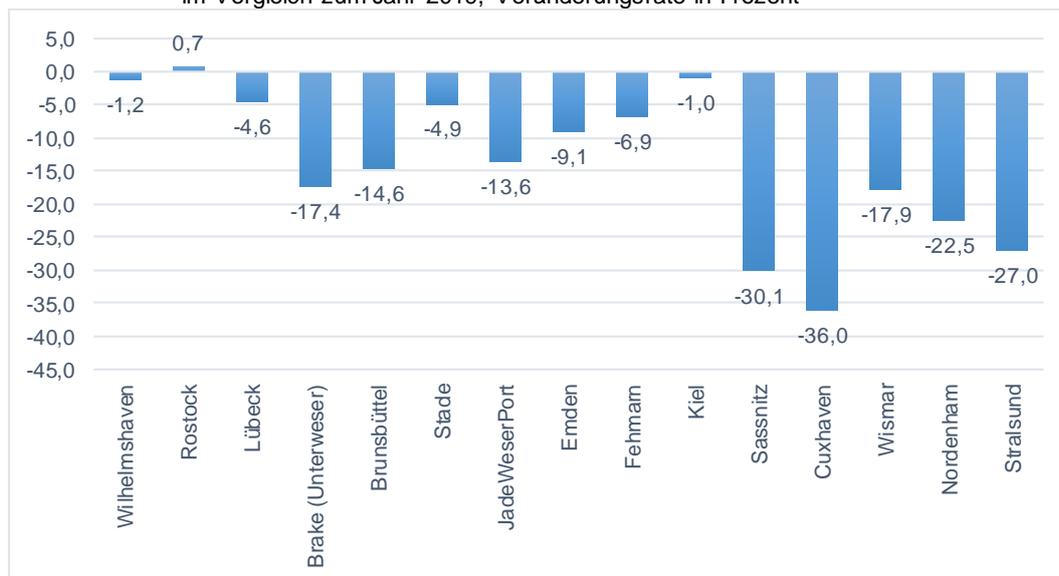
<sup>16</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Havenbedrijf Rotterdam N.V.: Voll betriebsfähiger Rotterdamer Hafen verzeichnet ein Umschlagwachstum in der zweiten Jahreshälfte, Pressemitteilung vom 19.02.2021.

sank in Rotterdam im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 9,1 Prozent, hauptsächlich aufgrund eines geringeren Verbrauchs von Rohöl in den Raffinerien, der auf die krisenbedingte geringe Nachfrage für raffinierte Produkte, insbesondere Kerosin, zurückzuführen war. Ein Lichtblick zeigte sich – wie in Hamburg – beim Umschlag von anderem flüssigen Massengut, das u.a. Biokraftstoffe beinhaltet. Der Containerumschlag in Rotterdam sank im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,2 Prozent auf rund 14,3 Mio. TEU. Die RoRo-Verkehre verzeichneten nach starken Einbrüchen im zweiten und dritten Quartal 2020 ab September einen Wachstumsschub. Nach Hafenangaben hätten vielen Unternehmen ihre Lagerbestände erhöht, um einer durch den Brexit möglicherweise verursachten Unterbrechung der Lieferketten vorzubeugen. Mit Blick auf das Jahr 2021 rechnet der Hafen Rotterdam aufgrund mäßiger Aussichten auf eine wirtschaftliche Erholung noch nicht damit, das Vorkrisenniveau des Seegüterumschlags wieder zu erreichen.

Neben Hamburg und den Bremischen Häfen verzeichneten nach Angaben des Statistischen Bundesamtes auch nahezu alle anderen größeren deutschen Seehäfen im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019 Umschlagsrückgänge. Nähere Angaben zu den prozentualen Veränderungsrate beim Seegüterumschlag einzelner Häfen sind der nachstehenden Abbildung zu entnehmen.

- Weitere deutsche Seehäfen

**Abbildung 6.1:** Entwicklung des Seegüterumschlags ausgewählter deutscher Häfen im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019, Veränderungsrate in Prozent



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

Der Containerumschlag in den Häfen der Nordrange (Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Antwerpen, Zeebrügge, Le Havre) bewegte sich zum Jahresbeginn 2021 über dem Niveau des Jahresbeginns 2020.<sup>17</sup> Der vom RWI - Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung und

- Nordrange

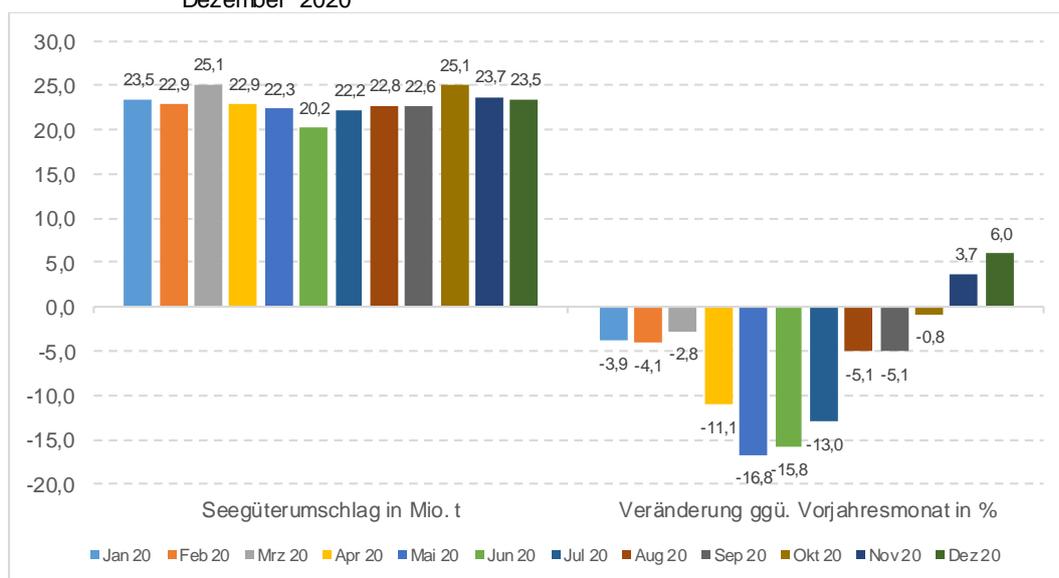
<sup>17</sup> Siehe hierzu und im Folgenden RWI / ISL: RWI/ISL-Containerumschlag-Index: Leichte Abschwächung des Welthandels, Pressemitteilung vom 29.01.2021, unter: <https://www.rwi-essen.de/containerindex>, abgerufen am 08.02.2021.

Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) erstellte Containerumschlag-Index, hier der Nordrange-Index, der Hinweise auf die wirtschaftliche Entwicklung im nördlichen Europa und Deutschland gibt, erreichte im Februar 2021 saisonbereinigt einen Wert von 115,0 Punkten, nach (revidiert) 117,5 Punkten im Vormonat. Zum Vergleich: Im Februar 2020 lag der Containerumschlag-Index bei 105,2 Punkten.

Daten aus der amtlichen Seeverkehrsstatistik des Statistischen Bundesamtes liegen mittlerweile ebenfalls für das Gesamtjahr 2020 vor. Danach wurden im Jahr 2020 in den deutschen Seehäfen mit insgesamt rund 275,7 Mio. t rund 6,4 Prozent weniger Güter umgeschlagen als im Jahr 2019. Dies war der niedrigste Wert seit der Wirtschaftskrise im Jahr 2009; seinerzeit betrug das Umschlagsvolumen rund 262,9 Mio. t. Bei allen Ladungsarten zeigten sich im Jahresvergleich mehr oder minder deutliche Umschlagsrückgänge. Insgesamt fielen die Rückgänge im seeseitigen Empfang im Vergleichszeitraum mit rund 9,3 Prozent deutlich höher aus als im seeseitigen Versand mit rund 1,9 Prozent. Abbildung 6.2 stellt die Entwicklung des Seegüterumschlags deutscher Häfen im Jahr 2020 im Zeitablauf sowie die prozentualen Veränderungsdaten im Vergleich zum jeweiligen Vorjahresmonat dar. Demnach legte der Seegüterumschlag nach Rückgängen in den Vormonaten ab Juli 2020 in der Tendenz absolut wieder zu; im November und Dezember 2020 lag er über den jeweiligen Vorjahreswerten.

- Deutschland

**Abbildung 6.2:** Entwicklung des Seegüterumschlags deutscher Häfen im Zeitraum von Januar bis Dezember 2020



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

Der Umschlag fester Massengüter sank in deutschen Seehäfen im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 8,8 Prozent auf knapp 62,2 Mio. t, der Umschlag flüssiger Massengüter nahm um rund 2,7 Prozent auf 47,4 Mio. t ab. Der Containerumschlag blieb im Jahr 2020 mit rund 14,0 Mio. TEU um rund 6,9 Prozent hinter dem Vorjahresergebnis zurück.

- Güterumschlag nach Ladungsarten und Fahrtgebieten

Im Rahmen von RoRo-Verkehren sank der Umschlag von Straßengüterfahrzeugen (einschl. deren Anhänger) um rund 4,1 Prozent auf 17,7 Mio. t, der Umschlag unbegleiteter Anhänger bzw. Sattelaufleger für Lkw um rund 6,9 Prozent auf rund 7,8 Mio. t.

**Tabelle 6.2:** Seegüterumschlags deutscher Häfen im Jahr 2020 nach Regionen

Ein-/Ausladeregion	2020	2019	Veränderung gegenüber Vorjahreszeitraum	
	1 000 t		%	
<b>Insgesamt</b>	<b>275 731</b>	<b>294 521</b>	<b>- 18 791</b>	<b>- 6,4</b>
Verkehr innerhalb Deutschlands	6 472	7 574	- 1 102	- 14,5
Verkehr mit dem Ausland	269 258	286 947	- 17 689	- 6,2
<b>Europa</b>	<b>152 169</b>	<b>165 898</b>	<b>- 13 729</b>	<b>- 8,3</b>
Europäische Union	90 126	95 640	- 5 513	- 5,8
darunter:				
Schweden	23 353	24 389	- 1 037	- 4,3
Finnland	14 056	15 928	- 1 872	- 11,8
Dänemark	11 420	12 213	- 793	- 6,5
Niederlande	8 628	8 360	268	3,2
Übrige europäische Länder	62 043	70 259	- 8 216	- 11,7
darunter:				
Russland	23 483	26 597	- 3 114	- 11,7
Vereinigtes Königreich	15 252	14 266	986	6,9
<b>Afrika</b>	<b>17 278</b>	<b>17 496</b>	<b>- 218</b>	<b>- 1,2</b>
<b>Amerika</b>	<b>42 357</b>	<b>43 317</b>	<b>- 960</b>	<b>- 2,2</b>
Nordamerika	26 279	25 662	617	2,4
darunter:				
Vereinigte Staaten	19 549	18 432	1 117	6,1
Kanada	6 723	7 220	- 497	- 6,9
Mittelamerika und Antillen	3 862	4 516	- 654	- 14,5
darunter:				
Mexiko	1 977	2 693	- 716	- 26,6
Südamerika	12 216	13 139	- 922	- 7,0
darunter:				
Brasilien	7 585	7 582	3	0,0
<b>Asien</b>	<b>52 665</b>	<b>56 443</b>	<b>- 3 777</b>	<b>- 6,7</b>
darunter:				
China	21 403	23 941	- 2 538	- 10,6
Singapur	4 630	5 312	- 682	- 12,8
Südkorea	4 541	3 571	970	27,2
Indien	2 356	3 081	- 725	- 23,5
<b>Ozeanien und Polargebiete</b>	<b>1 813</b>	<b>2 311</b>	<b>- 498</b>	<b>- 21,6</b>
<b>Übrige Regionen</b>	<b>2 976</b>	<b>1 482</b>	<b>1 494</b>	<b>100,8</b>

Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5).

Alle Fahrtgebiete wiesen im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt rückläufige Umschlagsvolumina auf. Die Güterumschläge deutscher Häfen im innereuropäischen Seeverkehr nahmen im Vergleichszeitraum um rund 8,3 Prozent ab; im Verkehr mit Amerika sanken sie um rund 2,2 Prozent, mit Afrika um rund 1,2 Prozent, mit Asien um rund 6,7 Prozent. Belastet wurden die Asienverkehre im Vergleichszeitraum vor allem durch stark rückläufige Empfangsmengen aus China (-15,1 %); die Versandmengen nach China wiesen mit einem Minus von rund 4,8 Prozent vergleichsweise geringere Rückgänge auf.

Die Erzeugerpreise für Güterbeförderungen in der See- und Küstenschifffahrt lagen nach Angaben des Statistischen Bundesamtes trotz eines zwischenzeitlichen Rückgangs im zweiten und dritten Quartal bezogen auf das Gesamtjahr 2020 um knapp 4,9 Prozent über dem Niveau von 2019 (siehe Abbildung 6.3). Ursächlich war im Wesentlichen der deutliche Anstieg der Erzeugerpreise auf den Relationen mit Asien/Australien; hier gab es ein Plus von rund 33,2 Prozent. Nach Informationen des Bundesamtes reagierten in der Containerschifffahrt Reedereien auf den Nachfragerückgang ab dem 2. Quartal 2020 mit einer deutlichen Kapazitätsreduktion. Die Maßnahmen umfassten u.a. das Aussetzen von Linien und die Stornierung von Schiffsabfahrten („blank sailings“). In der Folge verhinderten die Kapazitätsreduktionen nicht nur ein stärkeres Abrutschen der Frachtraten, sondern beförderten vielmehr deren Anstieg. Nachdem die Frachtraten bereits in der ersten Hälfte des Jahres 2020 auf den meisten Routen das Vorjahresniveau übertrafen, stiegen sie im Verlauf der zweiten Jahreshälfte angesichts einer Zunahme der Volumina im Containerverkehr weiter an und erreichten zum Jahresende auf den meisten Routen neue Höchstwerte. Auf den Relationen mit Amerika (-9,2 %) und Afrika (-3,2 %) gingen die Erzeugerpreise für Güterbeförderungen in der See- und Küstenschifffahrt im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr hingegen insgesamt zurück. Gleiches galt für die Europa- (-7,5 %) und die RoRo-Fährverkehre (-9,9 %). Der vom Verband für Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. (VHBS) herausgegebene New ConTex, ein unternehmensunabhängiger Index für Zeitchartertraten für Containerschiffe, setzte seinen in der zweiten Jahreshälfte 2020 begonnen kräftigen Anstieg im 1. Quartal 2021 fort und erreichte den höchsten Wert seit Jahren.<sup>18</sup> Der Zuwachs erfasste alle Größenklassen, allerdings in unterschiedlichem Ausmaß.

Erzeugerpreisindex für Güterbeförderungen in der See- und Küstenschifffahrt

---

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

**Abbildung 6.3:** Erzeugerpreisindex für Güterbeförderungen in der See- und Küstenschifffahrt, 1. Quartal 2006 - 4. Quartal 2020 (2015 = 100)

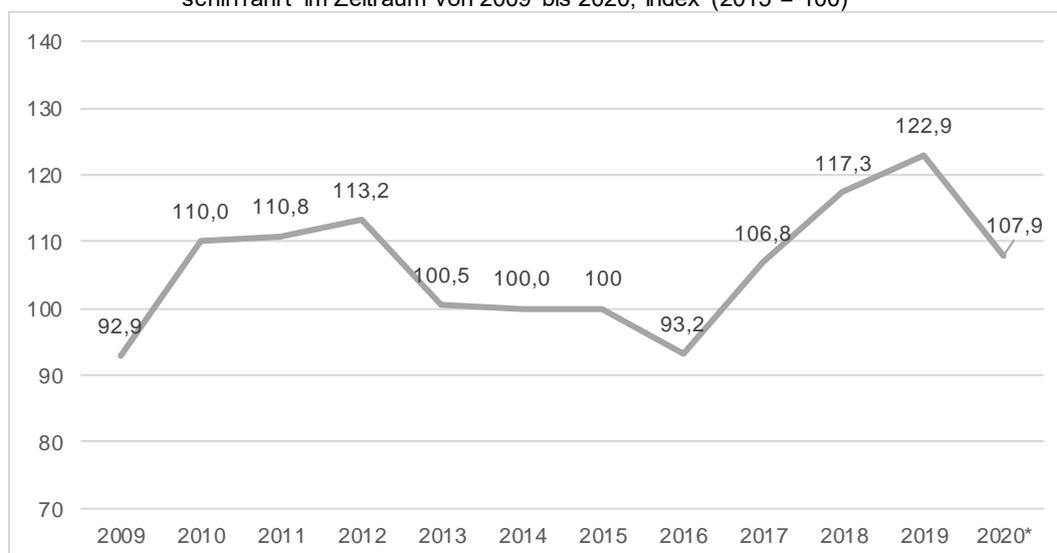


Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online). Eigene Darstellung.

Der Branchenumsatz ging nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 12,2 Prozent zurück. Wie Abbildung 6.4 veranschaulicht, wurde damit der niedrigste Branchenumsatz der vergangenen drei Jahre erzielt. Besonders hoch fielen die Umsatzrückgänge in der See- und Küstenschifffahrt im Vergleich zum jeweiligen Vorjahreszeitraum im 2. und 3. Quartal 2020 aus. Auf Unternehmensebene variieren die Ergebnisausweisungen für das Jahr 2020.

Umsatzentwicklung

**Abbildung 6.4:** Umsatzentwicklung im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ im Zeitraum von 2009 bis 2020, Index (2015 = 100)



\* Vorläufige Angaben.

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

Die Zahl der Fahrgäste im Personenverkehr hat sich im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr fast halbiert. Im Jahr 2020 wurden mit rund 16,4 Mio. in deutschen Häfen ein- oder

Personenschifffahrt

ausgestiegenen Fahrgästen rund 47,7 Prozent weniger Passagiere erfasst als im Jahr 2019 (31,3 Mio. Passagiere). Wie Tabelle 6.3 verdeutlicht, verzeichneten sowohl der Personenverkehr innerhalb Deutschlands – hier insbesondere die sogenannten Inselverkehre – als auch der Verkehr mit dem Ausland zweistellige prozentuale Rückgänge. Mit Abnahmen von bis zu 77,7 Prozent wie im Falle Norwegens zeigten sich letztere insbesondere im Verkehr mit Skandinavien. Angesichts des hohen Rückgangs der Passagierzahlen brach der Umsatz im Wirtschaftszweig „Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt“ im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019 nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes um rund 61,3 Prozent ein.

**Tabelle 6.3:** Ein- und ausgestiegene Passagiere nach Ein- bzw. Ausstiegsregionen

Ein-/Ausstiegsregion ----- Hafen	2020	2019	Veränderung gegenüber Vorjahreszeitraum	
	Anzahl		%	
<b>Insgesamt</b>	<b>16 372 725</b>	<b>31 296 057</b>	<b>-14 923 332</b>	<b>- 47,7</b>
<b>Deutschland</b>	<b>11 502 863</b>	<b>17 357 620</b>	<b>-5 854 757</b>	<b>- 33,7</b>
darunter (Hafen):				
Dagebüll	1 271 388	1 609 561	- 338 173	- 21,0
Norden	1 688 297	2 648 471	- 960 174	- 36,3
Föhr, Insel	901 976	1 229 679	- 327 703	- 26,6
Norderney	1 460 432	2 325 688	- 865 256	- 37,2
Borkum	837 800	1 137 234	- 299 434	- 26,3
Emden	837 800	1 136 975	- 299 175	- 26,3
Esens	552 624	955 582	- 402 958	- 42,2
Langeoog	552 708	979 397	- 426 689	- 43,6
<b>Ausland</b>	<b>4 869 862</b>	<b>13 938 437</b>	<b>-9 068 575</b>	<b>- 65,1</b>
Europa	4 867 175	13 930 557	-9 063 382	- 65,1
darunter:				
Dänemark	3 437 827	8 705 517	-5 267 690	- 60,5
Schweden	838 989	2 080 162	-1 241 173	- 59,7
Norwegen	375 063	1 683 592	-1 308 529	- 77,7
Übrige Regionen	2 687	7 880	- 5 193	- 65,9

Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5).

Wie der Verband Deutscher Reeder in einer Pressemitteilung vom 23.02.2021 mitteilte, waren im Februar 2021 weltweit schätzungsweise weiterhin rund 400.000 Seefahrer von Problemen beim Crewwechsel betroffen.<sup>19</sup> Letztere entstünden dadurch, dass Seefahrer örtlich nicht an Land gehen dürften, Rückflüge fehlten oder ihre Heimatstaaten sie nicht einreisen ließen. Häufig wechselnde Regelungen für Corona-Tests und Quarantäne erschwerten die Abläufe zusätzlich.

Seeleute

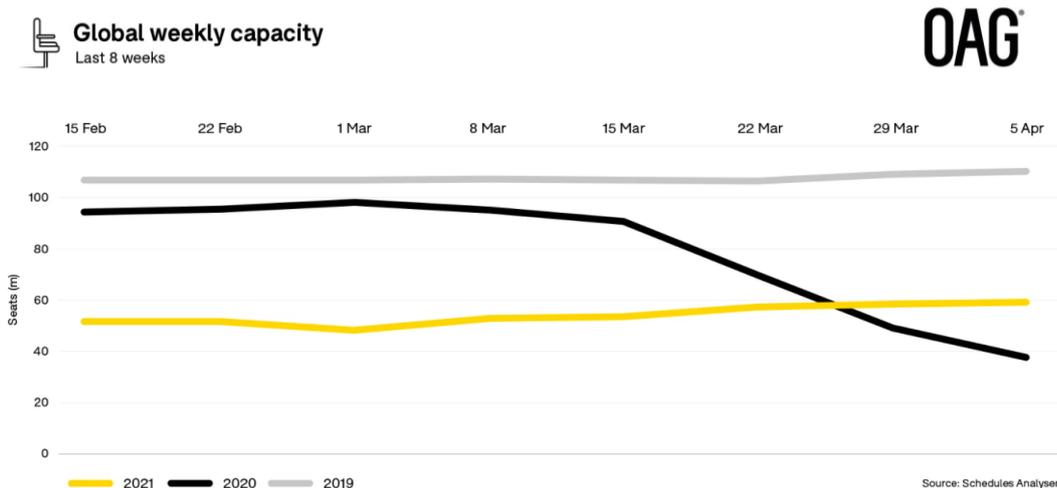
<sup>19</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Verband Deutscher Reeder: Deutsche Seeschifffahrt optimistisch auf Kurs Zukunft, Pressemeldung vom 23.02.2021, Hamburg 2021.

## 7 Luftverkehr

Der Luftverkehr befindet sich nun seit über einem Jahr in der Krise. Jedoch gibt es auch positive Daten zu vermelden. So ist die weltweite Kapazität an Sitzplätzen im März 2021 gegenüber dem Vormonat Februar um fast 27 % gewachsen. Bereinigt um die zusätzlichen Werktage im März beträgt das Wachstum immer noch 14 %. Das größte Wachstum verzeichneten die Märkte in Australien, China und den USA. In Europa erreichten insbesondere die Kapazitäten von Spanien als auch von Deutschland ein Wachstum von rund 20 % gegenüber Anfang März 2021.<sup>20,21</sup>

Sitzplatzkapazität

Global weekly capacity Feb-Apr 2019, Feb-Apr 2020, Feb-Apr 2021



Capacity variance by current month and week

Region	vs. Mar-19	vs. Mar-20	vs. Feb-21	Region	08/04/2019	06/04/2020	29/03/2021
Global	-44.8%	-31.9%	26.6%	Global	-42.2%	67.3%	1.8%
Australia	-46.8%	-40.4%	41.5%	Australia	-38.7%	330.7%	3.6%
Brazil	-49.8%	-45.7%	-6.9%	Brazil	-60.1%	393.5%	2.6%
China	5.7%	80.6%	49.3%	China	3.3%	102.0%	0.8%
France	-74.5%	-68.5%	-1.4%	France	-75.2%	139.5%	-2.8%
Germany	-84.9%	-77.3%	34.1%	Germany	-79.2%	204.7%	3.6%
India	-20.8%	-21.4%	13.0%	India	-13.4%	244.9%	5.9%
Japan	-57.9%	-48.3%	0.6%	Japan	-50.7%	-17.9%	-0.8%
Mexico	-28.1%	-28.2%	7.0%	Mexico	-20.5%	43.3%	3.9%
Singapore	-85.5%	-74.2%	17.5%	Singapore	-84.4%	48.1%	0.6%
South Africa	-55.2%	-46.4%	22.5%	South Africa	-43.6%	76.8%	7.6%
South Korea	-43.8%	11.2%	15.8%	South Korea	-43.2%	48.3%	2.1%
Spain	-78.1%	-70.2%	22.3%	Spain	-74.0%	261.3%	-1.4%
UAE	-59.4%	-45.1%	13.1%	UAE	-55.6%	315.9%	0.7%
United Kingdom	-90.3%	-87.5%	5.0%	United Kingdom	-89.7%	18.3%	-1.1%
USA	-34.4%	-33.6%	33.5%	USA	-30.0%	38.0%	1.0%

Source: Schedules Analyser

<sup>20</sup> Siehe OAG vom 06.04.2021, Global Scheduled Capacity year-over-year, abgerufen am 06.04.2021.

<sup>21</sup> Siehe OAG vom 06.04.2021, Capacity Variance by Current Month and Week, abgerufen am 06.04.2021.

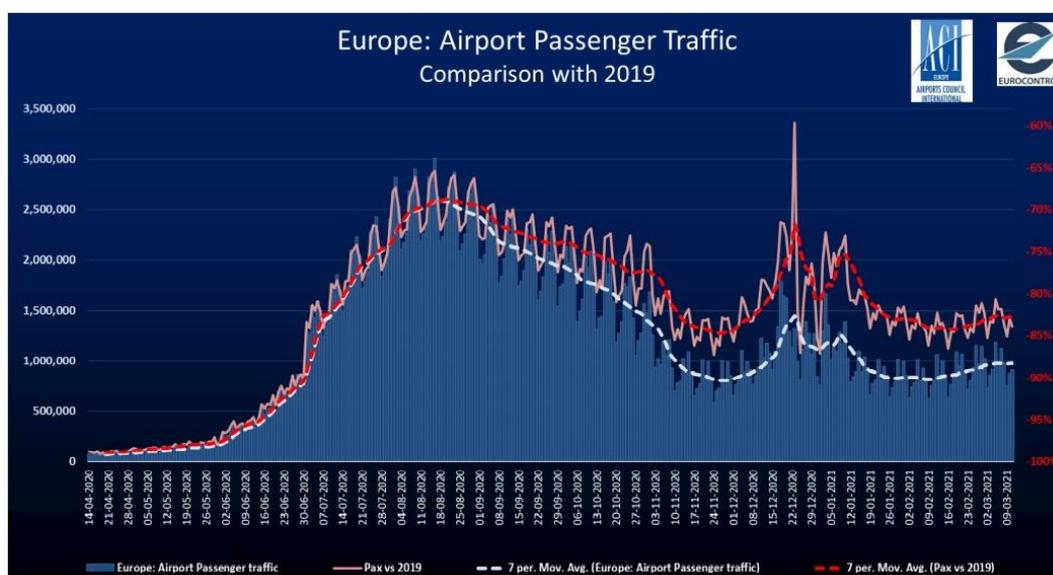
Die Lufthansa vermeldete in ihrer Pressemitteilung vom 12. März 2021, dass sich die Anzahl der Flüge zur Osterzeit verdoppeln werde. Insgesamt wurden für den Monatswechsel März/April seitens der Lufthansa etwa 1.200 europäische Verbindungen angeboten. So wurde das Flugkontingent vom Flughafen München zu den Kanaren verdoppelt und das Flugkontingent vom Flughafen Frankfurt nach Mallorca verdreifacht. Zudem verzeichnete die Lufthansa für Ostern einen Anstieg von 80 % für Buchungen nach Mallorca, ein Plus von 20 % für Buchungen zu den Kanaren und ein Plus von 50 % für Buchungen nach Mexico.

Erhöhte Nachfrage bei Lufthansa

Nachdem das Robert-Koch-Institut Spanien nur noch als Risikogebiet deklariert hatte, stieg die Nachfrage zu dortigen Flugzielen zuletzt stark an. Dabei wurden bspw. erstmals nahezu alle Inseln der Kanaren direkt durch die Lufthansa angefliegen.<sup>22</sup>

Die Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt veröffentlichte jüngst nachstehendes Schaubild über die Entwicklung des Passagierverkehrs in Europa.

Eurocontrol – Passage in Deutschland



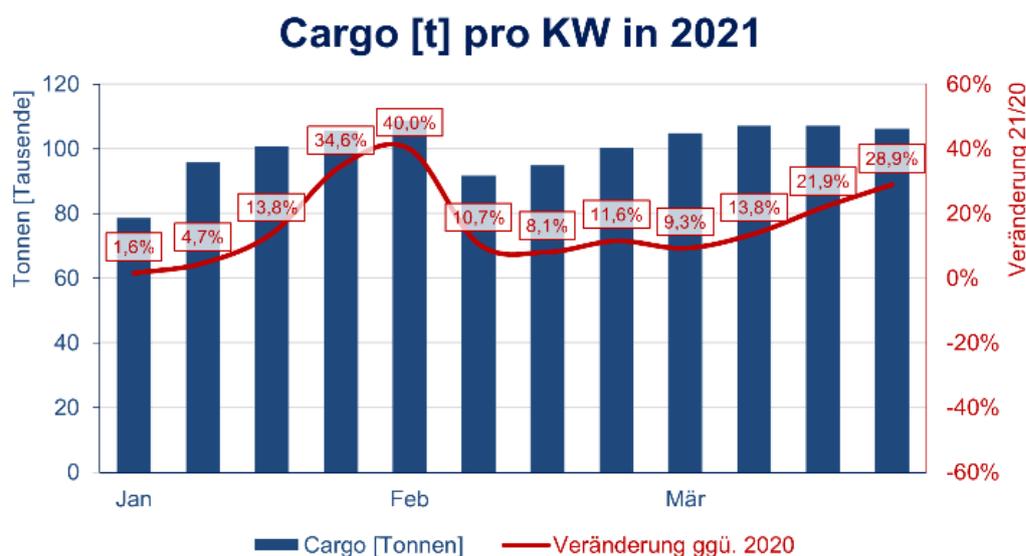
Insgesamt blieb der Luftverkehr im März 2021 laut Daten von Eurocontrol auf niedrigem Niveau. So verringerte sich die Zahl der täglichen Flüge um 65 % verglichen zum gleichen Zeitraum im März 2019. Besonders offensichtlich wird die Krise, wenn man die Passagierzahlen betrachtet. Am 09. März 2021 sind europaweit nur 918.000 Passagiere gereist, dies sind rund 4,8 Millionen Passagiere weniger als am 09. März 2019 und damit ein Minus von 84 %.<sup>23</sup>

<sup>22</sup> Siehe Pressemitteilung Lufthansa vom 12.03.2021, Lufthansa verdoppelt Anzahl der Flüge zur Osterzeit, abgerufen am 06.04.2021.

<sup>23</sup> Siehe Eurocontrol vom 25.03.2021, Eurocontrol Comprehensive Assessment Covid 19 – Impact on European Aviation, abgerufen am 06.04.2021.

Dahingegen blieb der Luftfrachtverkehr stabil mit Wachstumsraten im hohen einstelligen Bereich im Vergleich zum selben Zeitraum im Jahr 2019.

ADV – Luftfracht in Deutschland



Schaut man sich die Veränderungen in der Luftfracht im Vergleich zu letztem Jahr an, so meldete der Flughafenverband ADV eine noch größere Steigerung als 2019 und zwar im unteren zweistelligen Bereich.<sup>24</sup>

Die Steigerung im Luftfrachtverkehr ist u.a. am Flughafen in Frankfurt zu spüren. Hier legte das Luftfrachtaufkommen trotz weiterhin fehlender Kapazitäten aus der Beiladefracht in Passagiermaschinen gegenüber Februar 2020 um 21,7 Prozent auf 180.725 Tonnen zu. Damit erreichte das Aufkommen einen neuen Höchstwert für den Monat Februar.<sup>25</sup>

Flughafen Frankfurt

Am Flughafen Berlin/Brandenburg (BER) wurden im Monat März etwa 1.900 Tonnen umgeschlagen. Das sind rund 400 Tonnen mehr als noch im Vormonat. Bei einem Vergleich der Luftfracht von März 2021 zu März 2020 mit 2.300 Tonnen und zu März 2019 mit 2.800 Tonnen ist der Rückgang somit eher gering.<sup>26</sup>

Flughafen Berlin/Brandenburg

Luftfracht ist für Airlines wichtiger als je zuvor: Laut jüngsten Jahresberichten haben die Cargo-Sparten der Luftfahrtgesellschaften 2020 im Zuge der Coronakrise Rekordanteile zu den jeweiligen Konzernumsätzen beigetragen. Aktuellstes Beispiel ist Lufthansa Cargo. Der Carrier hatte im Jahr 2020 mit einem Umsatz von 2,76 Milliarden Euro (Ebit: 772 Millionen Euro) nicht nur das beste Ergebnis seit seinem Bestehen erzielt, sondern auch zu

Lufthansa Cargo

<sup>24</sup> Angaben und Graphik: Siehe ADV.aero, wöchentliche Verkehrszahlen, abgerufen am 07.04.2021.

<sup>25</sup> Siehe Monatsbericht Februar 2021 vom 11.03.2021, Fraport AG, gelesen 31.03.2021.

<sup>26</sup> Siehe Pressemitteilung BER vom 02.04.2021, „Leichtes Passagierwachstum im März / Trotz Testpflicht: Mehr Flugverkehr in beliebte Urlaubsziele“, abgerufen 05.04.2021.

mehr als 20 Prozent zum Gesamtkonzernumsatz beigesteuert. Das ist prozentual mehr als dreimal so viel wie 2019.<sup>27</sup>

Durch fehlende Passagiere kommt es nach wie vor dazu, dass einige Fluggesellschaften anstelle von Passagieren Fracht transportieren. Ein bekanntes Beispiel ist die irische Air Lingus, die momentan mit einem Airbus A330 für deutsche Autobauer von München (drei Flüge) und Stuttgart (zwei Flüge) in Richtung Atlanta und zurück nach Dublin fliegt.<sup>28</sup>

Obwohl die International Air Transport Association (IATA) im letzten Jahr davon ausging, dass der Transport von Corona-Impfstoffen um die Welt eine große logistische Herausforderung für den Luftfrachtsektor darstellen werde, sieht es momentan noch nicht danach aus. Die meisten COVID-19 Impfstoffe werden nicht per Luftfracht, sondern per LKW von den Produktionsstätten zu den lokalen oder regionalen Impfböden transportiert. Der Grund hierfür ist, dass es immer noch einen großen Impfstoff-Engpass gibt und daher viel Impfstoff in den Regionen verbleibt, in denen er produziert wird, also in den USA, Indien, China oder der EU. Dies könnte sich aber im Laufe des Jahres ändern, wenn die Produktion steigen und die Nachfrage auf den regionalen Märkten sinken wird. Dennoch wird die Nachfrage nach Transport von Impfstoffen durch die Luftfracht nicht so stark ausfallen wie noch im September letzten Jahres angenommen.<sup>29</sup>

IATA

---

<sup>27</sup> Siehe DVZ vom 09.03.2021, „Luftfracht gewinnt für Airlines immer mehr an Bedeutung“, abgerufen 01.04.2021.

<sup>28</sup> Siehe aero Telegraph vom 23.03.2021, „Wenn Aer Lingus von München nach Atlanta fliegt“, abgerufen am 01.04.2021.

<sup>29</sup> Siehe airliners.de vom 15.03.2021, „Luftfracht profitiert bisher kaum von Impfstofftransporten“, abgerufen am 01.04.2021.

## 8 Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG)<sup>30</sup>

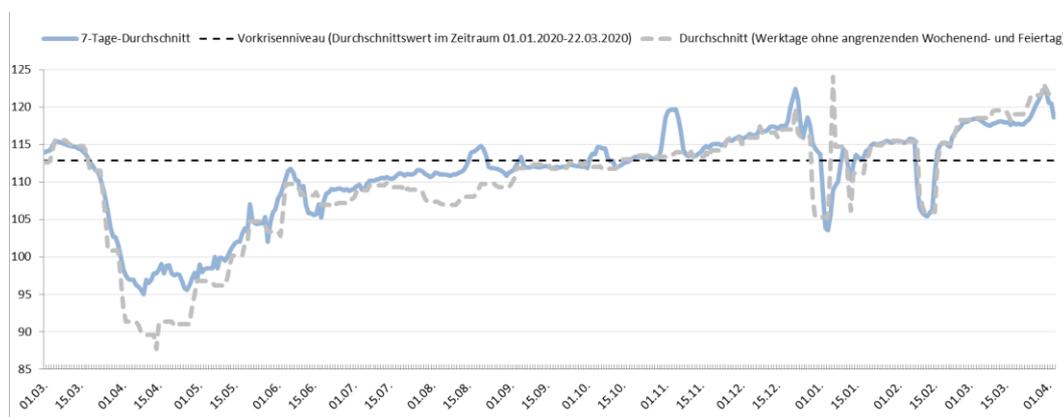
Wocheninformation KW 13 – 08.04.2021

### 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 03.04.2021) deutlich oberhalb des Vorkrisenniveaus. Der kurzzeitige Einbruch des 7-Tage-Durchschnitts zwischen dem 08.02. und 14.02. kann mit den witterungsbedingten Verkehrseinschränkungen am 08.02. und 09.02. begründet werden. Die kurzfristig steigende und fallende Tendenz in der Karwoche kann teilweise auf methodische Effekte des Bereinigungsverfahrens zurückgeführt werden.

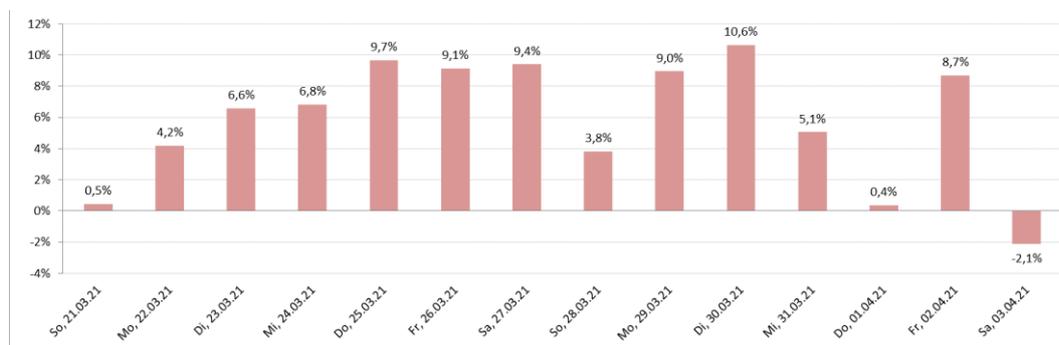


### Kurzfristige Entwicklung (bereinigte Werte)

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

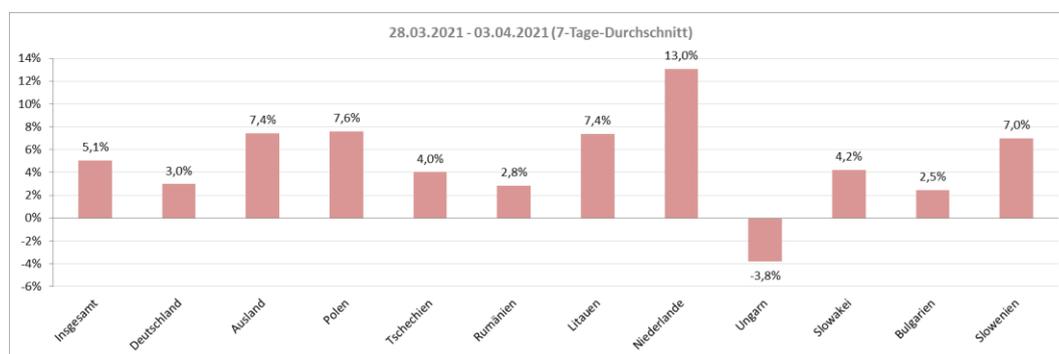
<sup>30</sup> Originalwerte durch BAG. Bereinigungsverfahren durch Deutsche Bundesbank. Veröffentlichung durch StBA.

letzten sieben Tagen liegt der Indexwert zwischen 0,4 % und 10,6 % über dem Vorkrisenniveau. Am Karsamstag (03.04.2021) liegt der Wert mit 2,1 % leicht unterhalb des Vorkrisenniveaus. Im Durchschnitt liegt der Indexwert an den letzten sieben betrachteten Tagen 5,1 % über dem Vorkrisenniveau und verharrt damit auf dem hohen Niveau der Vorwochen.



### 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 (28.03.2021 - 03.04.2021) weist der Index für deutsche Lkw eine Steigerung um 3,0 % und für ausländische Lkw um 7,4 % gegenüber dem Vorkrisenniveau auf. Unterschiede zwischen einzelnen ausländischen Herkunftsländern bleiben bestehen.



## **Lkw-Maut-Fahrleistungsindex - Methodische Erläuterungen / Hintergrundinformationen**

### **Unbereinigter Lkw-Maut-Fahrleistungsindex - Eigenentwicklung des BAG**

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

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

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

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

[https://www.destatis.de/GPStatistik/servlets/MCRFileNodeServlet/DEAusgabe\\_derivate\\_00001641/Wista\\_6\\_2018.pdf](https://www.destatis.de/GPStatistik/servlets/MCRFileNodeServlet/DEAusgabe_derivate_00001641/Wista_6_2018.pdf)

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

<https://www.bundesbank.de/resource/blob/831064/25d02c60b2df31825c0661b215735fc5/mL/kw-maut-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 enthalten aktuelle Angaben der Bundesagentur für Arbeit zur Kurzarbeit<sup>31</sup> im Bereich Verkehr und Lagerei. Nach dem sprunghaften Anstieg im März und April 2020 im Vergleich zum jeweiligen Vormonat nahmen sowohl die Anzahl der eingegangenen Anzeigen als auch die Anzahl der von diesen Anzeigen betroffenen Personen in den Folgemonaten deutlich ab. Von Oktober 2020 bis Januar 2021 wiesen beide Werte wieder eine steigende, seit Februar 2021 eine rückläufige 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 März 2021 auf 713, die Anzahl der hiervon betroffenen Personen auf 9.610. Dies waren jeweils die niedrigsten Werte in den letzten fünf Monaten. Im Februar 2021 hatte die Anzahl der eingegangenen Anzeigen 2.102, die Anzahl betroffener Personen 34.305 betragen.

Kurzarbeit

**Tabelle 9.1:** Anzeigen über Kurzarbeit und Anzahl betroffener Personen im Wirtschaftsabschnitt "Verkehr und Lagerei" (nach § 96 SGB III) im Zeitraum von Januar 2020 bis März 2021

Monat	Anzahl eingegangener Anzeigen	Personenzahl in den Anzeigen
Jan. 2020	52	1.864
Feb. 2020	70	1.391
März 2020	7.050	182.794
April 2020	26.279	455.326
Mai 2020	3.256	56.084
Juni 2020	1.242	20.054
Juli 2020	633	9.622
Aug. 2020	378	5.153
Sept. 2020	308	3.459
Okt. 2020	407	5.433
Nov. 2020	1.357	18.271
Dez. 2020	1.889	27.769
Jan. 2021	2.881	47.373
Feb. 2021	2.102	34.305
März 2021	713	9.610

<sup>1</sup> Vorläufige Daten.

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

<sup>31</sup> Hinweis der Bundesagentur für Arbeit: Betriebe müssen vor Beginn von Kurzarbeit eine schriftliche Anzeige bei der zuständigen Agentur für Arbeit (Betriebssitz) erstatten; dies hat spätestens bis zum Ende des Monats zu erfolgen, für den erstmalig Leistungen bezogen werden sollen. Die Statistik über angezeigte Kurzarbeit berichtet über elektronisch erfasste und geprüfte Anzeigen von Kurzarbeit sowie die in den Anzeigen enthaltene Anzahl der Beschäftigten, welche voraussichtlich von einem Arbeitsausfall betroffen sind. Seit März 2020 sind aufgrund erhöhtem Aufkommen („Corona-Krise“) Anzeigen zur Kurzarbeit in den IT-Systemen der BA häufig erst mit Verzug erfasst worden. Die zeitliche Zuordnung in der Statistik erfolgt zum Erfassungsmonat, so dass die operativen Nacherfassungen erst in den Folgemonaten in den statistischen Ergebnissen ausgewiesen werden.

Die höchste Anzahl der Anzeigen stammte im März 2021 mit 432 wie in den Vormonaten aus der Wirtschaftsabteilung „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“, mit 4.440 galt dies gleichsam für die Anzahl neuer Betroffener (siehe Tabelle 9.2).

**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	432	432	-	4.440	4.440	-
50 Schifffahrt	8	8	-	29	29	-
51 Luftfahrt	5	5	-	293	293	-
52 Lagerei u. Erbr. v. sonst. DL f. d. Verkehr	*	206	*	*	3.903	*
53 Post-, Kurier- und Expressdienste	62	62	-	945	945	-

\*) 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. März 2021).

Die Anzahl der Kurzarbeiter und kurzarbeitenden Betriebe im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ können für den Zeitraum von März bis Dezember 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 Dezember 2020 auf insgesamt 14.802. Dies war der höchste Wert der letzten vier Monate im Jahr 2020. Die Anzahl der Kurzarbeiter im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ lag im Dezember 2020 nach aktuellen Hochrechnungen der Bundesagentur für Arbeit bei insgesamt 149.232. Im Vergleich zum November 2020 entsprach dies einem Anstieg um rund 4,6 Prozent, im Vergleich zum bisherigen Höchststand im April 2020 einer Abnahme um rund 55,0 Prozent.

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

	Dez. 2020 (HR2)	Nov. 2020 (HR3)	Okt. 2020 (HR4)	Sept. 2020	Aug. 2020	Juli 2020	Juni 2020	Mai 2020	April 2020	März 2020
Betriebe	14.802	13.988	12.937	13.776	15.785	17.852	21.128	24.524	24.945	13.791
Kurzarbeiter	149.232	142.689	143.368	151.375	172.921	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: März 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 März 2021 im Vergleich zum März 2020 weiterhin hohe Zunahmen bei den Arbeitslosen und Arbeitsuchenden 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 25,5 Prozent auf 51.550. Dabei zeigte sich der höchste absolute Anstieg der Arbeitslosen bei den Berufen der Lagerwirtschaft (5131), gefolgt von Speditions- und Logistikkaufleuten (5162). Die Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ verzeichnete im März 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat einen Anstieg der Arbeitslosenzahl um rund 26,2 Prozent auf insgesamt 113.627; die Anzahl der gemeldeten offenen Arbeitsstellen sank um rund 23,1 Prozent auf 20.246.

Arbeitslose, Arbeitsuchende, gemeldete Stellen

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

Berufshauptgruppe Berufsgruppe Berufsuntergruppe		Arbeitslose			Arbeitsuchende <sup>1)</sup>			Gemeldete Arbeitsstellen		
		März		in %	März		in %	März		in %
		2021	2020		2021	2020		2021	2020	
51	Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführ.)	51.550	41.064	25,5	80.579	70.727	13,9	23.392	24.104	-3,0
511	Tech.Betrieb Eisenb.,Luft,Schiffsverkehr	1.294	854	51,5	2.391	1.571	52,2	215	558	-61,5
5111	Berufe im technischen Eisenbahnbetrieb	113	62	82,3	192	120	60,0	56	94	-40,4
5112	Berufe technischer Luftverkehrsbetrieb	702	397	76,8	1.512	865	74,8	90	378	-76,2
5113	Berufe technisch. Schiffsverkehrsbetrieb	473	387	22,2	673	571	17,9	65	85	-23,5
5118	TechBetriebEisenb.Luft,Schiffsverk.(ssT)	6	8	x	14	14	x	-	-	x
512	Überwachung, Wartung Verkehrsinfrastruktur	1.373	1.132	21,3	1.836	1.627	12,8	837	1.102	-24,0
5121	Straßen- und Tunnelwärter/innen	691	595	16,1	920	811	13,4	227	248	-8,5
5122	Überwach.,Wartung Eisenbahninfrastruktur	636	509	25,0	849	775	9,5	600	838	-28,4
5123	Berufe in der Flugsicherungstechnik	8	11	x	20	17	x	*	7	x
5124	Wasserstraßen- und Brückenwärter/innen	38	17	x	46	22	x	4	*	x
513	Lagerwirt.,Post,Zustellung,Güterumschlag	36.723	29.645	23,9	56.546	50.823	11,3	17.234	17.093	0,8
5131	Berufe in der Lagerwirtschaft	33.017	26.658	23,9	50.425	45.465	10,9	16.545	16.102	2,8
5132	Berufe für Post- und Zustelldienste	2.361	1.950	21,1	4.030	3.625	11,2	400	732	-45,4
5133	Berufe im Güter- und Warenumschlag	222	172	29,1	341	260	31,2	58	28	x
5139	Aufsicht,Führung-Lagew.Zustell.Güterum.	1.123	865	29,8	1.750	1.473	18,8	231	231	0,0
514	Servicekräfte im Personenverkehr	1.409	1.426	-1,2	2.542	2.633	-3,5	355	719	-50,6
5141	Servicefachkräfte Straßen-,Schienenverk.	469	431	8,8	790	739	6,9	305	385	-20,8
5142	Servicefachkräfte im Luftverkehr	842	933	-9,8	1.597	1.789	-10,7	5	293	x
5143	Servicefachkräfte im Schiffsverkehr	35	32	x	46	46	x	3	4	x
5149	Aufsicht-Personenverkehr(Servicebereich)	63	30	x	109	59	84,7	42	37	x
515	Überwachung u. Steuerung Verkehrsbetrieb	1.103	748	47,5	1.739	1.253	38,8	684	418	63,6
5150	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (oS)	102	89	14,6	179	158	13,3	129	143	-9,8
5151	Berufe Überwachung Straßenverkehrsbetr.	9	9	x	16	17	x	*	13	x
5152	Berufe Überwachung Eisenbahnverkehrsbetr	127	111	14,4	228	194	17,5	340	133	155,6
5153	Berufe Überwachung Luftverkehrsbetrieb	184	120	53,3	324	229	41,5	66	57	15,8
5154	Berufe Überwachung Schiffsverkehrsbetr.	29	25	x	45	36	x	6	4	x
5158	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (ssT)	21	14	x	32	24	x	5	-	x
5159	Aufsicht,Führung-Überwach. Verkehrsbetr.	631	380	66,1	915	595	53,8	137	68	101,5
516	Kaufleute - Verkehr und Logistik	9.648	7.259	32,9	15.525	12.820	21,1	4.067	4.214	-3,5
5161	Verkehrskaufleute	87	75	16,0	154	141	9,2	39	25	x
5162	Speditions- und Logistikaufleute	6.865	5.102	34,6	11.178	9.132	22,4	3.217	3.383	-4,9
5163	Straßen- und Schienenverkehrskaufleute	1.056	808	30,7	1.572	1.334	17,8	607	621	-2,3
5164	Luftverkehrskaufleute	147	95	54,7	292	220	32,7	32	18	x
5165	Schiffahrtkaufleute	168	134	25,4	223	206	8,3	11	33	x
5166	Kurier-Express-Postdienstleistungskaufl.	231	172	34,3	440	368	19,6	60	41	x
5169	Führung-Verkehr,Logistik (kaufm.Bereich)	1.094	873	25,3	1.666	1.419	17,4	101	93	8,6

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

Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

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

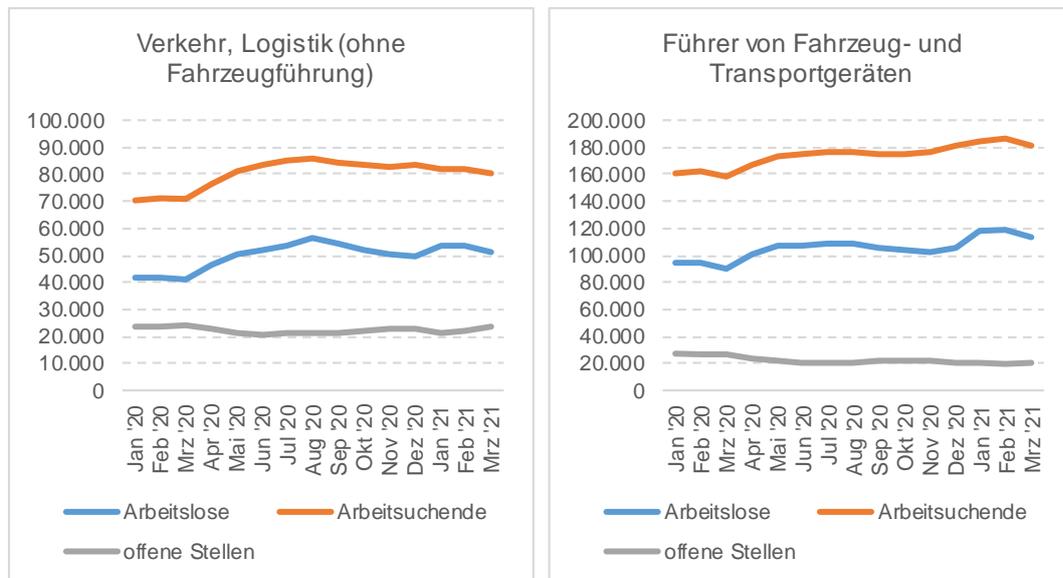
Berufshauptgruppe Berufsgruppe Berufsuntergruppe		Arbeitslose			Arbeitsuchende <sup>1)</sup>			Gemeldete Arbeitsstellen		
		März		in %	März		in %	März		in %
		2021	2020		2021	2020		2021	2020	
52	Führer von Fahrzeug- u. Transportgeräten	113.627	90.031	26,2	181.672	158.291	14,8	20.246	26.312	-23,1
521	Fahrzeugführung im Straßenverkehr	105.967	83.692	26,6	170.852	148.815	14,8	16.603	22.395	-25,9
5211	Berufskraftfahrer(Personentransport/PKW)	9.945	5.147	93,2	20.039	12.782	56,8	650	1.169	-44,4
5212	Berufskraftfahrer (Güterverkehr/LKW)	24.293	20.572	18,1	36.857	34.291	7,5	11.064	13.694	-19,2
5213	Bus-, Straßenbahnfahrer/innen	6.082	4.385	38,7	10.915	8.802	24,0	1.469	3.103	-52,7
5218	Fahrzeugführer im Straßenverkehr(s.s.T.)	65.647	53.588	22,5	103.041	92.940	10,9	3.420	4.429	-22,8
522	Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr	557	374	48,9	1.136	875	29,8	971	1.039	-6,5
523	Fahrzeugführung im Flugverkehr	722	261	176,6	950	390	143,6	4	18	x
5231	Piloten und Verkehrsflugzeugführer	689	242	184,7	899	358	151,1	*	15	x
5238	Fahrzeugführer im Flugverkehr (s.s.T.)	33	19	x	51	32	x	3	3	x
524	Fahrzeugführung im Schiffsverkehr	679	586	15,9	967	881	9,8	135	158	-14,6
5241	Nautische Schiffsoffiziere und Kapitäne	302	252	19,8	501	467	7,3	72	50	44,0
5242	Schiffsführer Binnen-,Hafenverkehr	377	334	12,9	466	414	12,6	63	108	-41,7
525	Bau- und Transportgeräteführung	5.702	5.118	11,4	7.767	7.330	6,0	2.533	2.702	-6,3
5251	Führer land-, forstwirtschaftl. Maschinen	545	558	-2,3	684	729	-6,2	157	166	-5,4
5252	Führer Erdbewegungs-,verwandte Maschinen	3.947	3.489	13,1	5.274	4.918	7,2	1.958	2.044	-4,2
5253	Kranführer, Bediener Hebeeinrichtungen	1.155	1.032	11,9	1.733	1.613	7,4	404	474	-14,8
5259	Aufsicht - Bau-, Transportgeräteführung	55	39	x	76	70	8,6	14	18	x

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

Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

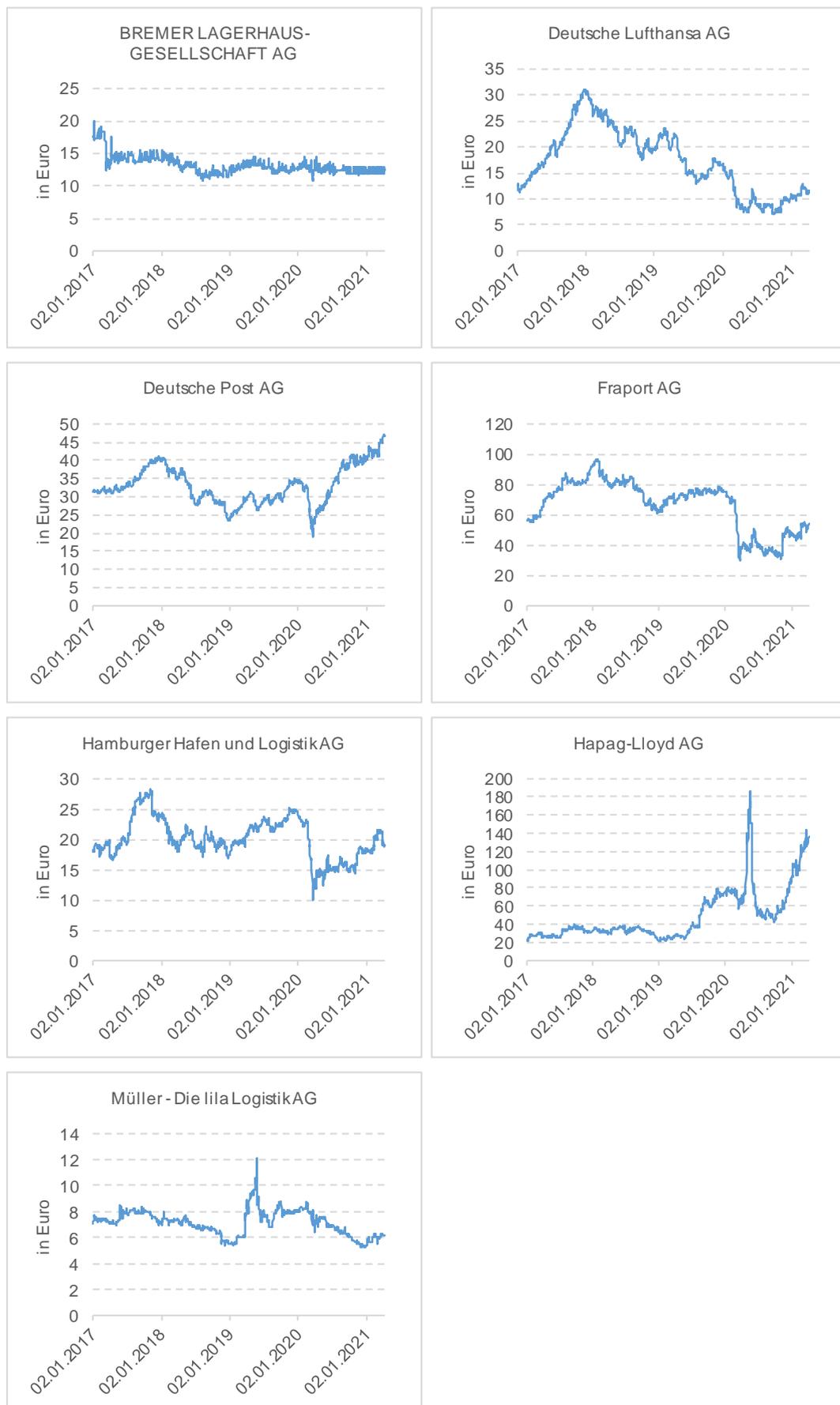
Im Vergleich zum Vormonat sank die Zahl der Arbeitslosen in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ im März 2021 um 1.844 bzw. rund 3,5 Prozent, in der Berufsgruppe „Führung von Fahrzeug- u. Transportgeräten“ um 5.252 bzw. rund 4,4 Prozent. In beiden Berufsgruppen lag die Anzahl gemeldeter offener Arbeitsstellen im März 2021 über dem jeweiligen Vormonatswert (siehe hierzu auch Abbildung 9.1). Die vorstehenden Zahlenangaben beziehen sich auf die Anforderungsniveaus Fachkräfte, Spezialisten, Experten (ohne Helfer). Unter zusätzlicher Berücksichtigung der Helfer, die in hohem Maße in der Berufsgruppe „Lagerwirtschaft, Post, Zustellung, Güterumschlag“ (513) sowie in der Berufsgruppe „Bau- und Transportgeräteführung“ (525) ausgewiesen werden, betrug die Anzahl der Arbeitslosen in den Berufshauptgruppen „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ und „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ im März 2021 kumuliert 419.873. Dies entsprach einem Rückgang im Vergleich zum Vormonat von rund 2,2 Prozent und einem Plus im Vergleich zum Vorjahresmonat von rund 21,5 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 März 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](mailto:poststelle@bag.bund.de)  
Internet: [www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de)

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

Stand des Berichtes: 09. April 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**

---