



Bundesaamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt

- Wochenbericht KW 22 / 2021

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung	3
1	Einleitung	6
2	Straßengüterverkehr	7
3	Schienengüterverkehr.....	14
4	Kombinierter Verkehr	17
5	Binnenschifffahrt	19
6	Seeverkehr.....	22
7	Luftverkehr	26
8	Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG).....	30
9	Arbeitsmarktsituation	34
10	Aktienkursentwicklung ausgewählter deutscher Unternehmen	40

0 Zusammenfassung

Der Bericht beschreibt aktuelle Auswirkungen der Corona-Krise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt. Er berücksichtigt Erkenntnisse und Informationen, die bis zum 02.06.2021 vorlagen.¹ Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Rahmen der jüngsten Befragungen des Bundesamtes haben sich die Einschätzungen der im Straßengüterverkehr tätigen Unternehmen in Bezug auf nahezu alle unternehmensbezogenen Erhebungskriterien im Vergleich zur vorherigen Befragung erkennbar verbessert. Hinsichtlich der Auftrags-, Ertrags- und Liquiditätslage stieg der Anteil der Unternehmen an der Gesamtheit der Befragten, die aktuell kumuliert von einer guten oder saisonüblichen bzw. befriedigenden Situation sprachen. Bezogen auf die Auftragslage lag dieser Anteilswert bei annähernd 90 Prozent. Allerdings spiegelte sich die hohe Beförderungsnachfrage nach Unternehmensangaben bislang häufig noch nicht in der Entgeltentwicklung wider. Die Umlegung vielfach berichteter Kostensteigerungen, insbesondere bei Kraftstoffen, werde weiterhin durch den nationalen und internationalen Wettbewerbs- und Preisdrucks erschwert. Weitere betriebliche Herausforderungen erwachsen derzeit nahezu allen befragten Unternehmen durch einen wahrgenommenen Mangel an qualifiziertem Fahrpersonal und weiteren Fachkräften. Problematisiert wurden zudem aktuelle Lieferverzögerungen bzw. lange Lieferzeiten für bestimmte Lastkraftfahrzeuge, Auflieger und Fahrzeuersatzteile.
- Nachdem die Mitte Februar 2021 vom Bundesministerium des Inneren eingeführten vorübergehenden Grenzkontrollen zu Tschechien und Österreich (Landesgrenze zu Tirol) zwischenzeitlich aufgehoben wurden, berichteten Güterkraftverkehrsunternehmen im Rahmen der jüngsten Befragungen kaum noch von Behinderungen im grenzüberschreitenden Verkehr, die im Zusammenhang mit Corona-Schutzmaßnahmen standen. Anhaltenden Anlass zu Kritik bieten örtlich 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 und anderen Bescheinigungen oder der Fahrzeugzulassung bzw. -abmeldung.
- Der bereinigte Lkw-Maut-Fahrleistungsindex lag im Zeitraum vom 22. bis 28.05.2021 im Durchschnitt rund 4,5 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 1,0 Prozent, gebietsfremde Lkw von rund 8,9 Prozent.

Straßengüterverkehr

¹ Ab Juni 2020 wurde die zuvor wöchentliche Berichterstattung auf einen 2-Wochen-Turnus, ab August 2020 auf einen 4-Wochen-Turnus und ab Februar 2021 auf einen 8-Wochen-Turnus umgestellt.

- Nach jüngsten vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes lag die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr in den ersten beiden Monaten 2021 in etwa auf Vorjahresniveau (+0,1 %). Die beförderte Tonnage blieb hingegen um rund 4,4 Prozent hinter dem entsprechenden Vorjahreswert zurück. Schienengüterverkehr
- Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr lag das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern im Zeitraum von Januar bis Februar 2021 um rund 2,5 % unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums; das Aufkommen an beförderten Sattelanhängern stieg hingegen um rund 4,9 Prozent. Für das 1. Quartal 2021 berichtete der Hafen Hamburg von einer Zunahme der Containertransporte auf der Schiene im Zu- und Ablaufverkehr des Hamburger Hafens im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal um rund 5,1 Prozent. Kombiniertes Verkehr
- In der Binnenschifffahrt bleibt die Auftragslage heterogen. Nach den jüngsten Befragungen zeigte sich in der Trockengüterschifffahrt angesichts positiver Impulse aus der Automobilindustrie eine steigende Transportnachfrage für Eisenerze und Stahl, insbesondere in den Kanalgebieten. Das Aufkommen u.a. an Getreide, Düngemitteln und Sekundärrohstoffen bewege sich weiterhin auf hohem Niveau. Die Tankschifffahrt verzeichnet nach Unternehmensangaben eine schwache Beförderungsnachfrage für fossile Brennstoffe; vor allem aufgrund weiterhin geringerer Verbräuche infolge der Corona-Krise und des Aufbaus hoher Lagerbestände in den letzten Monaten. In der Containerschifffahrt herrscht eine saisonübliche bis gute Auftragslage. Infolge der sechstägigen Blockade des Suezkanals kommt es nun jedoch zu Abfertigungsproblemen in den westeuropäischen Seehäfen, die sich negativ auf die Hinterland-Verkehre auswirken. Binnenschifffahrt
- Wesentliche Einschränkungen im grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr, die im Zusammenhang mit Corona-Schutzmaßnahmen standen, wurden im Rahmen der jüngsten Befragungen nicht benannt. Der Impffortschritt beim fahrenden Personal sei nach Unternehmensangaben lückenhaft. Trotz Bescheinigungen der Arbeitgeber, in der Versorgung der Bevölkerung tätig zu sein, sei es für das Schiffpersonal mitunter sehr schwierig, zeitnah einen Impftermin zu erhalten. Zahlreiche Weiterbildungslehrgänge für das fahrende Personal werden aufgrund der Corona-Pandemie immer wieder verschoben. Ferner werden Leistungsdefizite bei den Auszubildenden aufgrund des zwischenzeitlichen Wegfalls der Präsenzzeiten in den Berufsschulen befürchtet.
- Zwischenzeitlich haben die ersten Seehäfen ihre Umschlagsresultate für das 1. Quartal 2021 veröffentlicht. Danach stieg der Seegüterumschlag in Rotterdam im Vergleich zum 1. Quartal 2020 insgesamt um rund 3,0 Prozent, im belgischen Antwerpen stagnierte er. In Deutschlands größtem Universalhafen Hamburg legte der Seegüterumschlag im Vorjahresvergleich um rund 0,4 Prozent zu. In Lübeck erhöhte er sich um rund acht Prozent, vor allem aufgrund einer deutlichen Zunahme der RoRo-Verkehre. Der Containerumschlag in den Häfen der Nordsee Seeverkehr

bewegte sich in den ersten vier Monaten des Jahres 2021 ebenfalls über dem Vorjahresniveau; er zeigte sich damit kaum durch den Lockdown in vielen europäischen Ländern belastet.

- Eine hohe Nachfrage in Verbindung mit einem knappen Kapazitätsangebot, das durch die sechstägige Blockade des Suezkanals durch die Havarie eines Containerschiffs noch verstärkt wurde, bedingte in der Linienfahrt mit Asien/Australien im 1. Quartal 2021 einen sehr starken Anstieg der Frachtraten und bescherte Containerreedereien einen guten Start ins Jahr 2021. Die Zeitcharterraten für Containerschiffe erreichten im bisherigen Jahresverlauf neue Rekordwerte.
- Das Angebot an Flugverbindungen liegt noch immer auf niedrigem Niveau, aber eine Entspannung der Lage wird sichtbar. Der zunehmende Impffortschritt und die rückläufigen Infektionszahlen führen zu einer erhöhten Nachfrage. Im Luftfrachtverkehr haben Passagier-Airlines auf die Nachfrage reagiert und transportieren weiterhin verstärkt Fracht.
- 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 Kurzarbeit 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 (BA) bedeuteten die im Mai 2021 eingegangenen 269 Anzeigen im Wirtschaftsabschnitt „Verkehr und Lagerei“ den niedrigsten Werte seit Februar 2020; hiervon betroffen waren 6.669 Personen. Nach jüngsten Hochrechnungen der BA belief sich im o.g. Wirtschaftszweig die Anzahl kurzarbeitender Unternehmen im Februar 2021 auf insgesamt 16.663, die Anzahl der Kurzarbeiter auf insgesamt 182.747. Dies waren jeweils die höchsten Werte seit Juli 2020.
- Die Anzahl der Arbeitslosen sank in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ im Mai 2021 im Vergleich zum Mai 2020 um rund 7,5 Prozent auf 46.841, im Vergleich zum Vormonat nahm sie um rund 5,1 Prozent ab; in der Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ sank die Zahl der Arbeitslosen im Vergleich zum Mai 2020 um rund 1,2 Prozent auf 105.660, im Vergleich zum April 2021 nahm sie um rund 3,2 Prozent ab. Damit setzte sich in beiden Berufshauptgruppen der rückläufige Trend der Vormonate fort. Unter zusätzlicher Berücksichtigung der in den vorstehenden Zahlen nicht enthaltenen Helfer sank die Gesamtzahl der Arbeitslosen im Mai 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat um rund 3,7 Prozent auf 398.725, im Vergleich zum Vormonat nahm sie um rund 2,8 Prozent ab.

Luftverkehr

Arbeitsmarktlage
- Kurzarbeit- 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 02.06.2021 vorliegen.

2 Straßengüterverkehr

Im Rahmen der jüngsten Befragungen des Bundesamtes haben sich die Einschätzungen der im Straßengüterverkehr tätigen Unternehmen in Bezug auf nahezu alle unternehmensbezogenen Erhebungskriterien im Vergleich zur vorherigen Befragung erkennbar verbessert. Sowohl in Bezug auf die Auftrags- als auch die Ertrags- und Liquiditätslage stieg der Anteil der Unternehmen an der Gesamtheit der Befragten, die aktuell kumuliert von einer guten oder saisonüblichen bzw. befriedigenden Situation sprachen. Die jeweiligen Anteile der Befragten, die über eine schlechte Lage klagten, gingen entsprechend zurück. Weit über die Hälfte aller Befragten berichtete jüngst von einer guten Auftragslage, ein weiteres Viertel aller Befragten von einer saisonüblichen Auftragslage. Von einer schlechten Auftragslage sprach zuletzt nur noch etwa jedes zehnte befragte Güterkraftverkehrsunternehmen. Letzteres lag u.a. in den anhaltenden Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2 begründet, die sich weiterhin negativ auf die Auftragslage von Unternehmen auswirken, die schwerpunktmäßig Beförderungsleistungen im Gastronomie-, Tourismus-, Messe- und Eventbereich sowie in anderen von den hoheitlichen Maßnahmen stark betroffenen Wirtschaftszweigen erbringen. Als Beispiele wurden unternehmensseitig diesbezüglich u.a. Teile des Groß- und Einzelhandels benannt. Jenseits dessen berichteten befragte Unternehmen teilweise von Friktionen in Lieferketten im Automotive Bereich aufgrund von Lieferengpässen bei elektronischen Bauteilen und Mikrochips aus Fernost. Ihre Geschäftserwartungen für die nächsten drei Monate bewerteten die befragten Unternehmen überwiegend als gleichbleibend; wie schon in den vorherigen Befragungen übertraf der Anteil optimistischer Unternehmen jenen Teil der Unternehmen, die kurzfristig keine Besserung erwarten. Der Anteil letzterer an der Gesamtheit der Befragten ist im Vergleich zur vorherigen Befragung nochmals gesunken. Gleichwohl hält die Unsicherheit bezüglich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung bei einem Gutteil der befragten Unternehmen an.

Aktuelle Lagebeschreibung

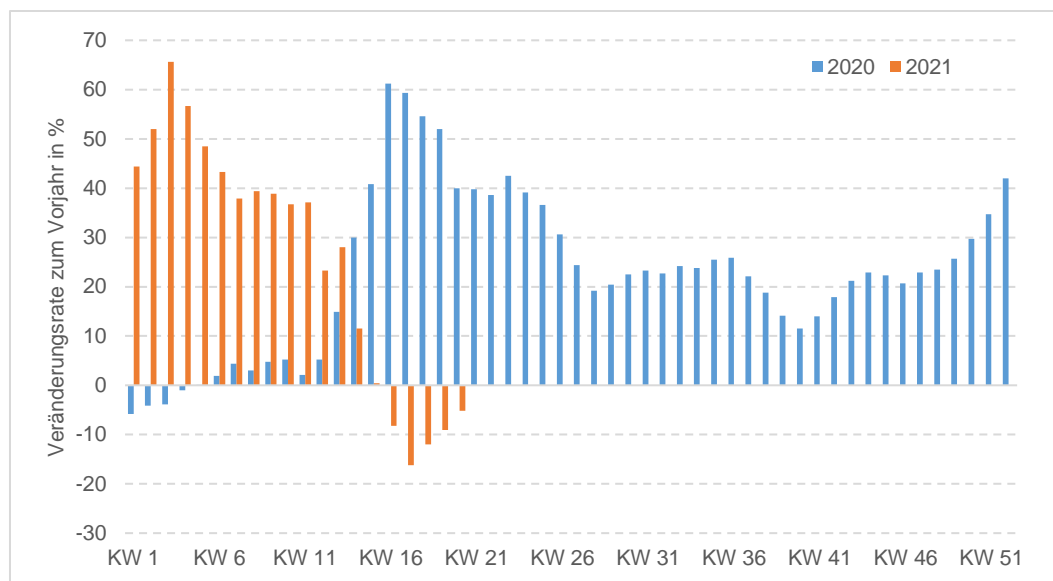
In der KEP-Branche profitieren befragte Unternehmen weiterhin von einer sehr hohen Beförderungsnachfrage im Privatkundenbereich. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes blieben die Online-Transaktionen zuletzt jedoch hinter den sehr hohen Werten des Vorjahres zurück. Im Vorjahresvergleich nahmen sie seit der 16. Kalenderwoche des Jahres 2021 zwischen rund 5,2 Prozent (KW 20) und rund 16,2 Prozent (KW 17) ab (siehe Abbildung 2.1).² Die Deutsche Post DHL Group informiert auf ihrer Webseite regelmäßig

KEP-Branche

² Anhaltspunkte über die Entwicklung von B2C-Online-Geschäften in Deutschland bietet ein neuer wöchentlicher Frühindikator des Statistischen Bundesamtes. Das Informationsangebot des Statistischen Bundesamtes basiert auf Daten zur wöchentlichen Veränderungen von Online-Geschäften. Vor der Freigabe eines Kaufs auf Rechnung durch einen Versandhändler wird die Identität und Bonität einer Privatperson überprüft. Im Rahmen des Frühindikators werden die Zahl dieser Auskünfte auf Grundlage der Daten von Informationsdienstleistern wiedergegeben. Siehe hierfür und im Folgenden Statistisches Bundesamt: Experimentelle Daten – Auskünfte für Online-Transaktionen, unter: <https://www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/Datensaetze/kredite-onlinetransaktionen.html>, Link zuletzt aufgerufen am 26.05.2021.

über etwaige Einschränkungen in internationalen Partnernetzwerken.³ Mit Stand vom 20.04.2021, dem bis dato letzten Änderungsdatum, war im internationalen Versandhandel der Versand von Päckchen, Warenpost- und Paketsendungen von insgesamt 255 ausgewiesenen Ländern bzw. Regionen in 222 Fällen uneingeschränkt, in 21 Fällen nur eingeschränkt und in 12 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.

Vor dem Hintergrund der beschriebenen Auftragslage ist der Anteil der befragten Unternehmen, die aktuell noch finanzielle Einbußen infolge der Corona-Krise verzeichnen, im Vergleich zur vorherigen Befragung zurückgegangen; gleiches gilt in Bezug auf den Anteil betroffener Unternehmen, die ihre derzeitigen finanziellen Einbußen noch auf einen Wert im zweistelligen Prozentbereich beziffern. Nach Auskunft befragter Unternehmen spiegeln sich das hohe Ladungsangebot und teilweise zu beobachtende Laderaumverknappungen bislang jedoch nicht in größeren Entgeltsteigerungen wider. Trotz Kostensteigerungen, die insbesondere aus dem deutlichen Anstieg der Kraftstoffkosten sowie der seit Jahresbeginn wirksamen CO₂-Bepreisung von Kraftstoffen resultieren, bewegt sich das Preisniveau weiterhin auf relativ niedrigem Niveau. Grundsätzlich greifen zwar zumeist die vereinbarten Dieselpreisgleitklauseln, in der Regel allerdings erst mit zeitlicher Verzögerung. Nach Angaben befragter Unternehmen erschwere die derzeitige Marktlage und der hohe nationale und internationale Wettbewerbs- und Preisdruck, der durch mittel- und osteuro-

Aktuelle Herausforderungen

³ Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Post DHL Group: Aktuelle Hinweise zum Coronavirus – Auswirkungen auf Versand und Zustellung durch Deutsche Post DHL, unter: <https://www.dhl.de/de/privatkunden/kampagnenseiten/coronavirus.html>, zuletzt aufgerufen am 26.05.2021.

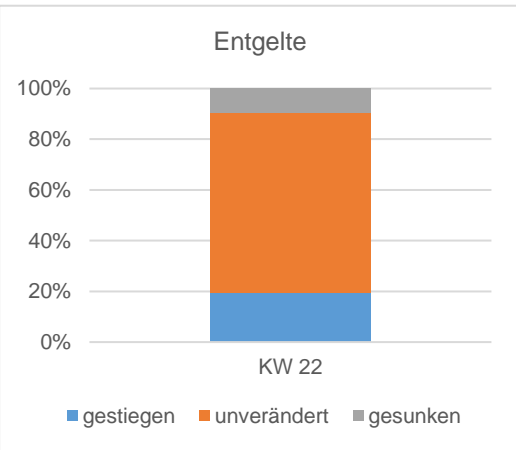
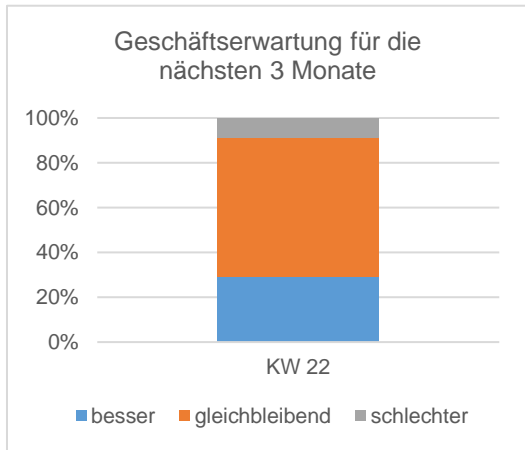
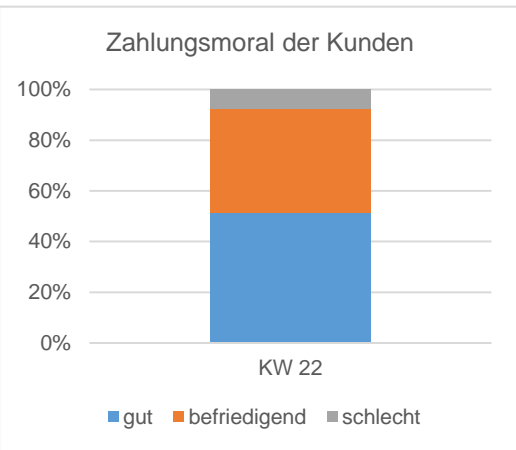
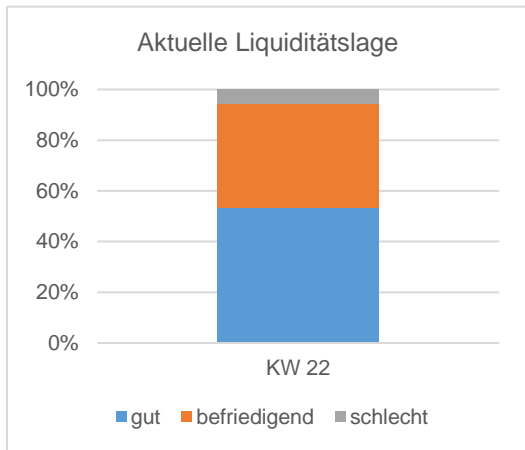
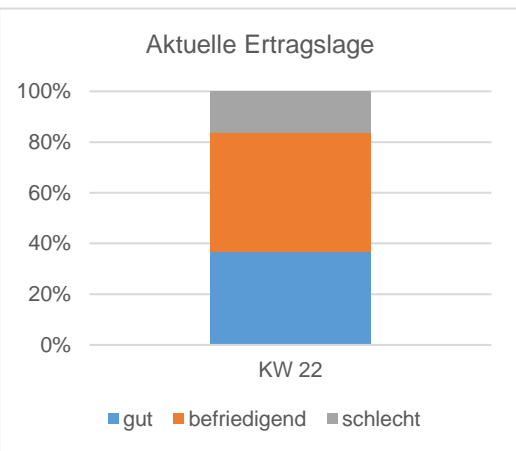
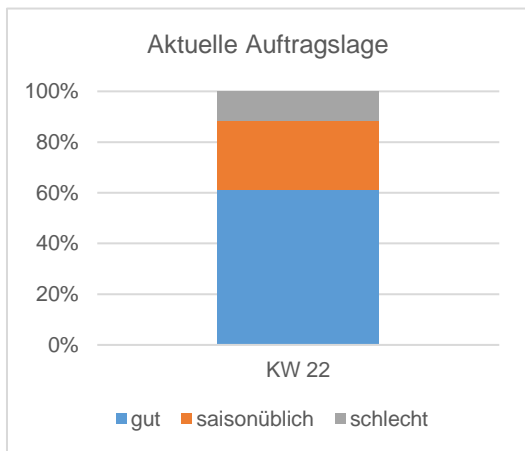
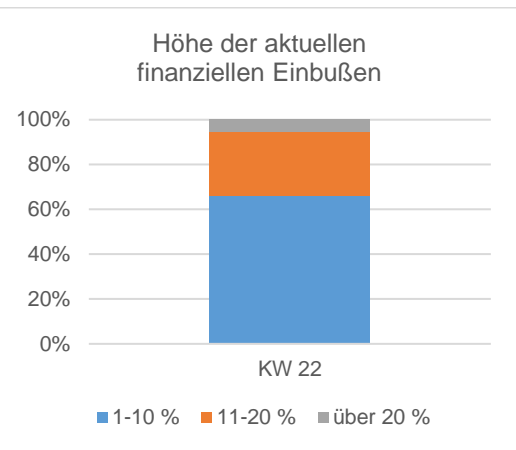
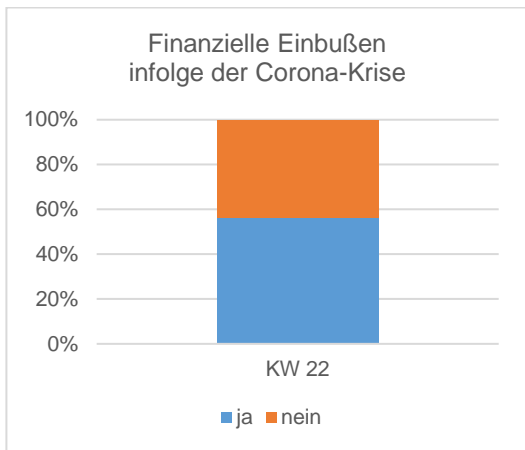
päische Anbieter forciert werde, nach wie vor die Durchsetzung höherer Entgelte. Die seitens des Bundesamtes durchgeführten Schwerpunktkontrollen auf Verstöße im Kabotage-recht stoßen daher gewerbeseitig weiterhin auf große Zustimmung. Jenseits dessen thematisierten im Rahmen der jüngsten Erhebungen nahezu alle befragten Unternehmen betriebliche Herausforderungen durch einen wahrgenommenen Mangel an qualifiziertem Fahrpersonal und weiteren Fachkräften. Die Nachbesetzung freier Stellen im Unternehmen gestalte sich zunehmend schwieriger. Problematisiert wurden zudem Lieferverzögerungen bzw. lange Lieferzeiten für bestimmte Lastkraftfahrzeuge – genannt wurden u.a. Fahrzeuge mit alternativen Antrieben und Spezialaufbauten – und Auflieger sowie Fahrzeugsatzteile.

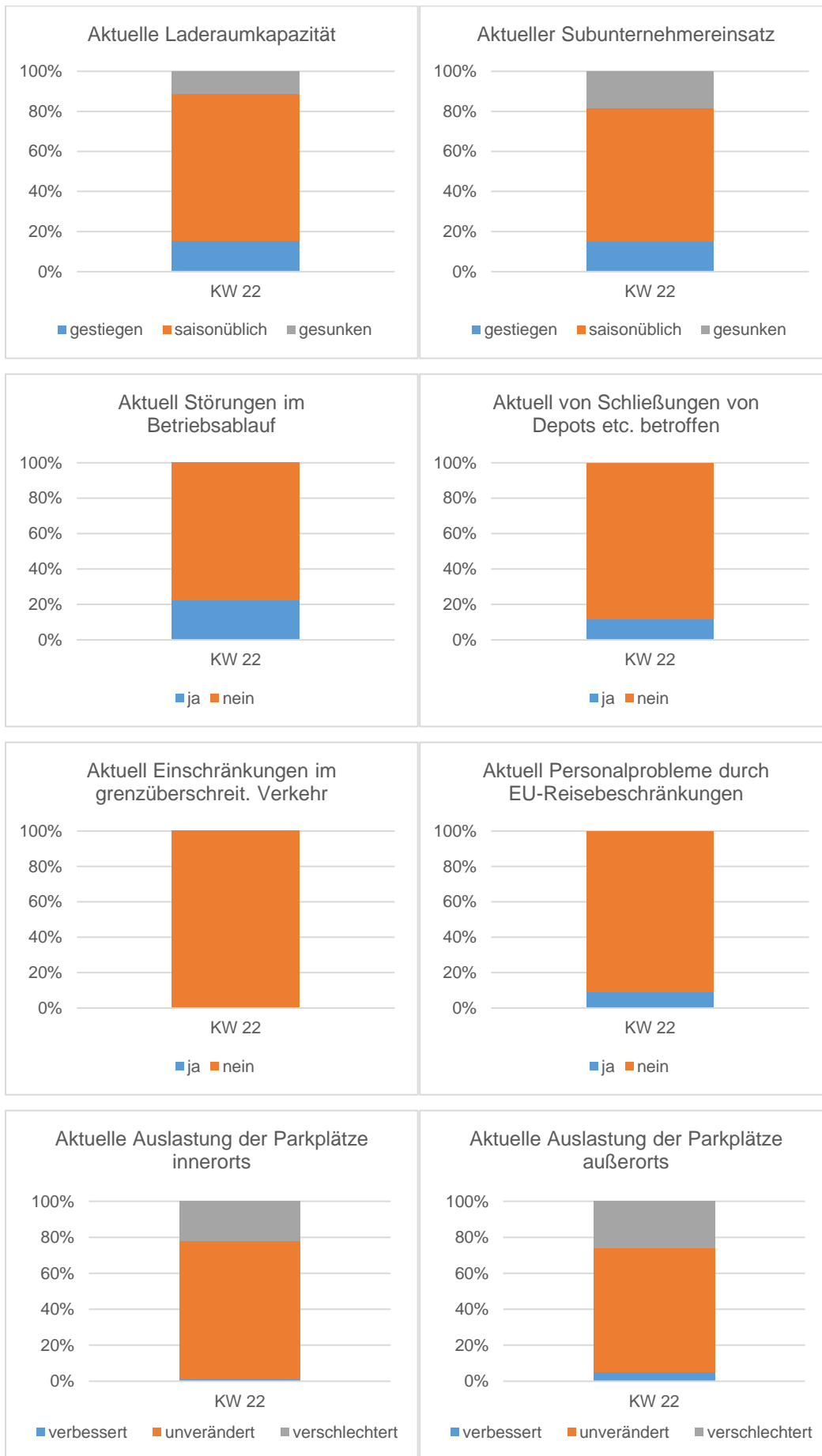
Nachdem die Mitte Februar 2021 vom Bundesministerium des Inneren im Rahmen von Corona-Schutzmaßnahmen eingeführten vorübergehenden Grenzkontrollen zu Tschechien und Österreich (Landesgrenze zu Tirol) zwischenzeitlich wieder aufgehoben wurden, berichteten Güterkraftverkehrsunternehmen im Rahmen der jüngsten Befragungen kaum noch von Behinderungen im grenzüberschreitenden Verkehr, die im Zusammenhang mit Corona-Schutzmaßnahmen standen. Kritisiert werden teilweise immer noch die durch die erforderliche Beibringung von Corona-Tests entstehenden bürokratischen und zeitlichen Aufwände und die hiermit verbundenen Kosten. Mit Blick auf die Großbritannienverkehre berichteten Güterkraftverkehrsunternehmen vereinzelt noch von Verzögerungen bei der Grenzabfertigung; deren Ursache lag allerdings nicht in Corona-Schutzmaßnahmen, sondern in Zollformalitäten und -kontrollen infolge des Brexit.

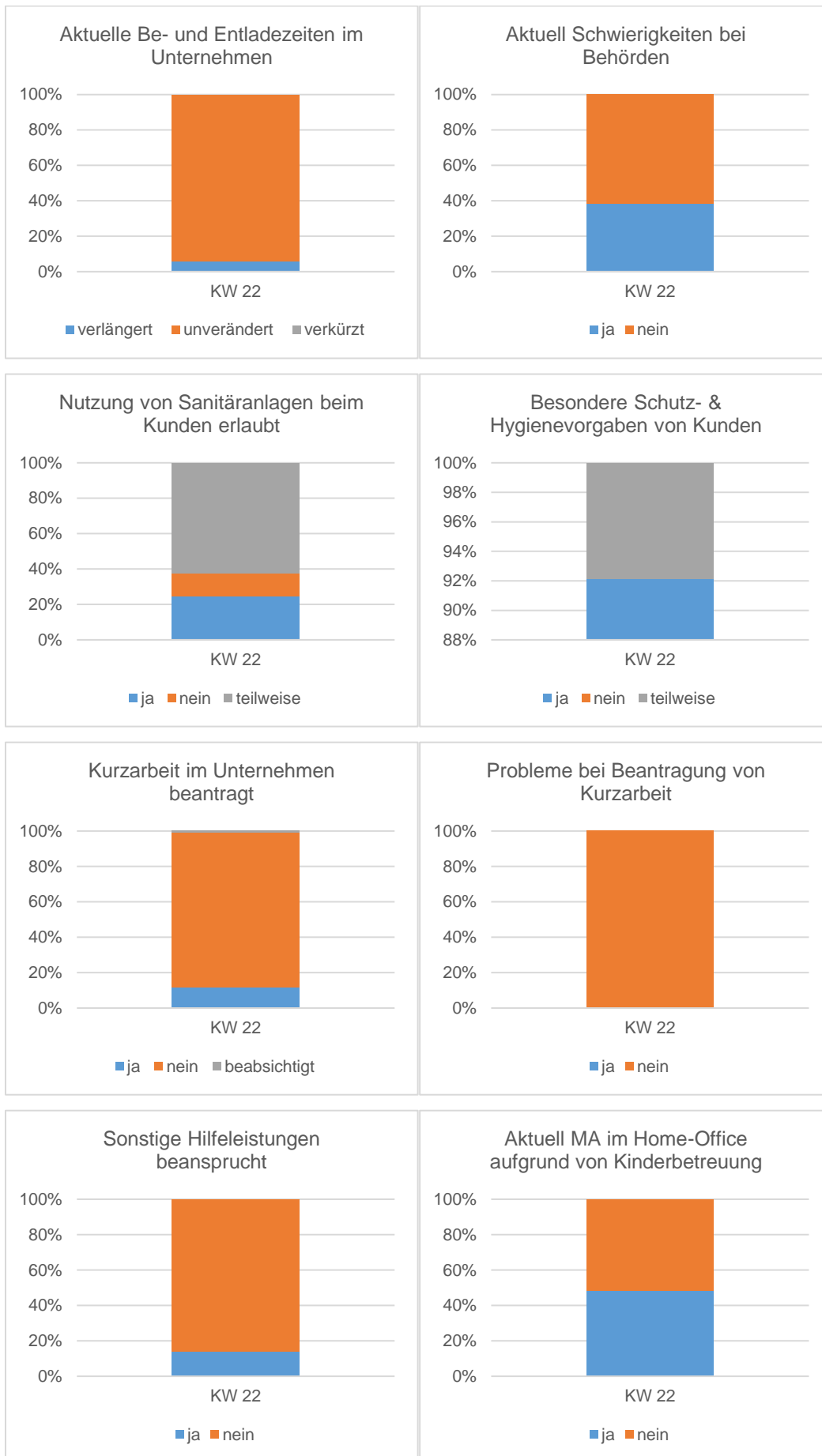
Themen von aktueller Bedeutung
- Situation an den Grenzen

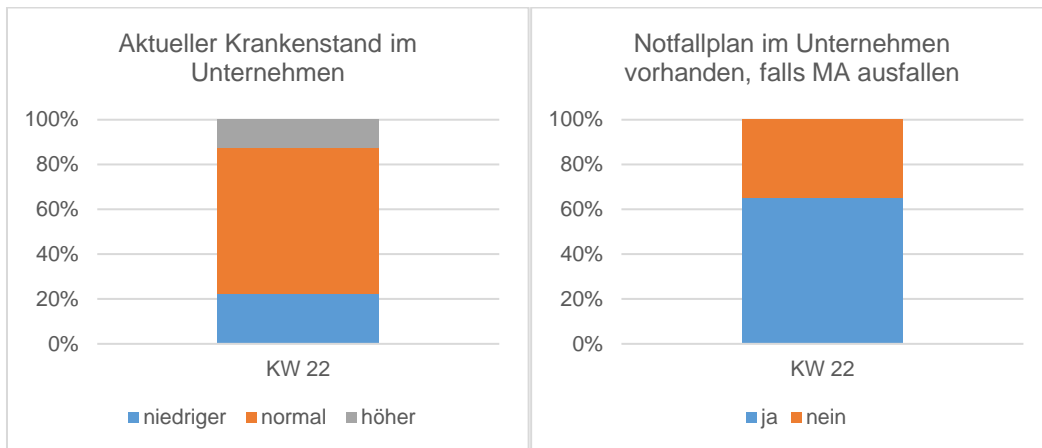
Unverändert Anlass zu Kritik geben bei einem Teil der befragten Unternehmen örtlich nach wie vor bestehende Schwierigkeiten bei der Kontaktierung öffentlicher Verwaltungseinrichtungen, teils lange Vorlaufzeiten für Terminvergaben und in der Folge Probleme bei der Beantragung von Genehmigungen, z.B. für Schwertransporte, Verlängerungen von Führerschein, 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 nach wie vor häufig nicht oder nur eingeschränkt statt. Mit Verweis auf begrenzte Kapazitäten bei Bildungsträgern wird gewerbeseitig diesbezüglich die Verlängerung von Ausnahmeregelungen angemahnt.

- Schwierigkeiten mit Behörden







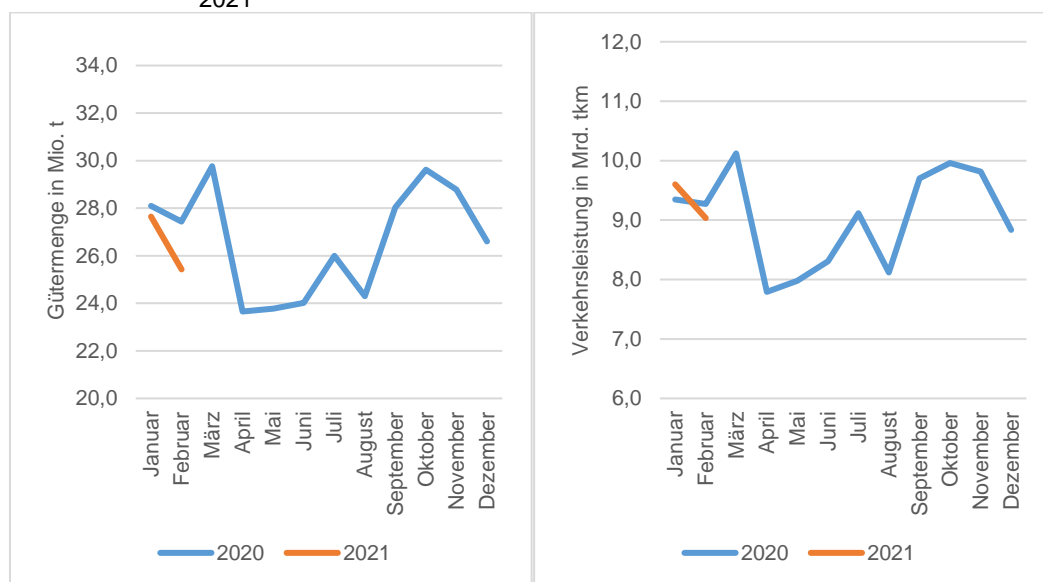


3 Schienengüterverkehr

Für den Schienengüterverkehr in Deutschland liegen zwischenzeitlich statistische Daten bis einschließlich Februar 2021 vor.⁴ Wie Abbildung 3.1 zu entnehmen ist, sank nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes das Aufkommen im Februar 2021 im Vergleich zum Vormonat um rund 8,0 Prozent; die Verkehrsleistung nahm um rund 5,9 Prozent ab. Insgesamt lag die Beförderungsmenge in den ersten beiden Monaten 2021 um rund 4,4 Prozent unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums, die Verkehrsleistung hingegen stieg um rund 0,1 Prozent.

Mengen- und Leistungs-
entwicklung

Abbildung 3.1: Entwicklung der Beförderungsmenge (linke Abb.) und der Verkehrsleistung (rechte Abb.) der Güterbahnen in Deutschland im Zeitraum von Januar 2020 bis Februar 2021

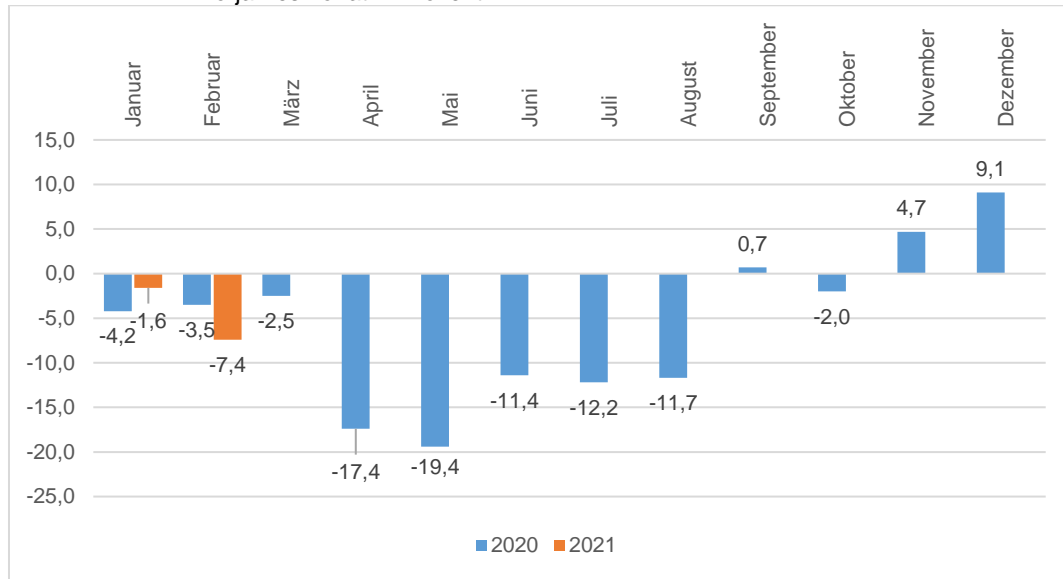


Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS Datenbank). Eigene Darstellung.

Abbildung 3.2 stellt die Entwicklung der Beförderungsmenge im Schienengüterverkehr in Deutschland im Zeitraum von Januar 2020 bis Februar 2021 im Vergleich zu den jeweiligen Vorjahresmonaten dar. Im Januar 2021 lag das Aufkommen leicht unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahresmonats. Im Februar 2021 sank es im Vergleich zum Februar 2020 um rund 7,4 Prozent.

⁴ 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).

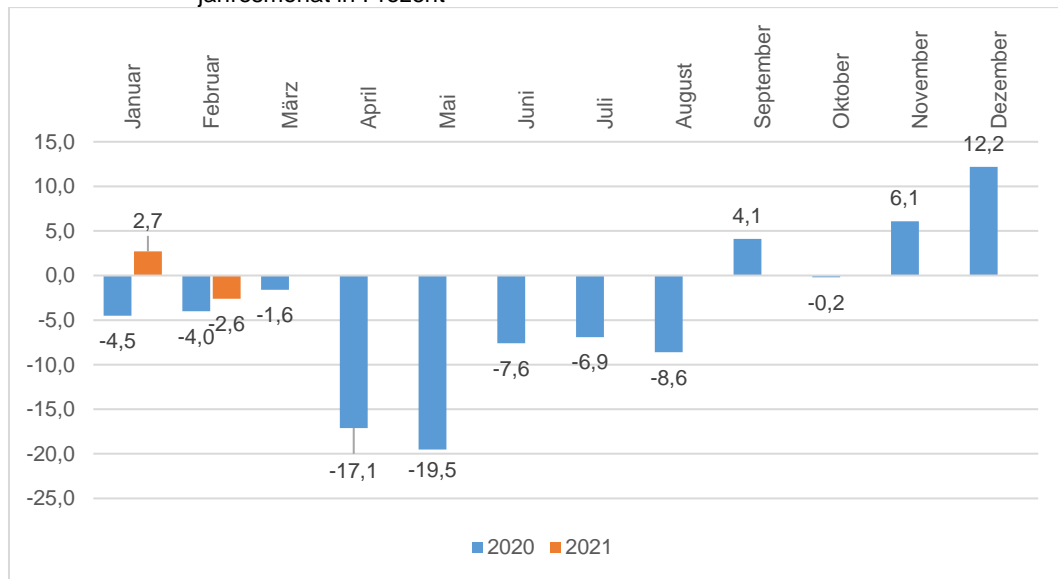
Abbildung 3.2: Entwicklung der Beförderungsmenge im Schienengüterverkehr in Deutschland in den Monaten Januar 2020 bis Februar 2021, Veränderungsraten im Vergleich zum Vorjahresmonat in Prozent



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

Abbildung 3.3 stellt die Entwicklung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr in Deutschland im Zeitraum von Januar 2020 bis Februar 2021 im Vergleich zu den jeweiligen Vorjahresmonaten dar. Die Verkehrsleistung lag im Januar 2021 über dem entsprechenden Vorjahreswert. Im Februar 2021 nahm sie im Vorjahresvergleich um rund 2,6 Prozent ab.

Abbildung 3.3: Entwicklung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr in Deutschland in den Monaten Januar 2020 bis Februar 2021, Veränderungsraten im Vergleich zum Vorjahresmonat in Prozent



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

Im Rahmen der jüngsten Befragungen des Bundesamtes berichteten im Schienengüterverkehr tätige Unternehmen mehrheitlich weiterhin von einer eher befriedigenden Auftrags-, Ertrags- und Liquiditätssituation und eher stabilen Umsatz-, Entgelt- und Kostenniveaus. Die Geschäftserwartung der Eisenbahnverkehrsunternehmen für die nächsten Monate ist überwiegend gleichbleibend. Die Gefahr von Insolenzen in der Branche wird im Allgemeinen eher als gering eingeschätzt. 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. Aufgrund freier Kapazitäten kann die Mehrzahl der befragten Unternehmen dem Markt kurzfristig zusätzliche Schienengüterverkehrsleistungen zur Verfügung stellen. Die Krankenstände befinden sich bei den meisten befragten Unternehmen auf einem jahreszeitüblichen Niveau.

Aktuelle Lage-
beschreibung

4 Kombierter Verkehr

Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes erreichte die Beförderungsmenge an Containern und Wechselbehältern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Februar 2021 rund 0,59 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit); sie lag damit rund 0,4 Prozent über dem Wert vom Januar 2021 (siehe Abbildung 4.1).⁵ Im Vergleich zum Februar 2020 stieg das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern um rund 2,7 Prozent. Insgesamt sank das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr in den ersten beiden Monaten 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 2,5 Prozent. Die Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr beförderten Sattelanhänger verzeichnete im Februar 2021 im Vergleich zum Vormonat einen Anstieg von rund 6,3 Prozent (siehe Abbildung 4.2), im Vergleich zum Vorjahresmonat stieg sie um rund 3,9 Prozent. Insgesamt lag das Aufkommen an beförderten Sattelanhängern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr in den ersten beiden Monaten 2021 nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes um rund 4,9 Prozent über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Der begleitete Kombinierte Verkehr verzeichnete im Februar 2021 im Vergleich zum Vormonat eine Zunahme von rund 18,9 Prozent, im Vergleich zum Februar 2020 eine Abnahme von rund 20,3 Prozent.

Aufkommensentwicklung

Abbildung 4.1: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Container und Wechselbehälter in Deutschland im Zeitraum von Januar 2020 bis Februar 2021

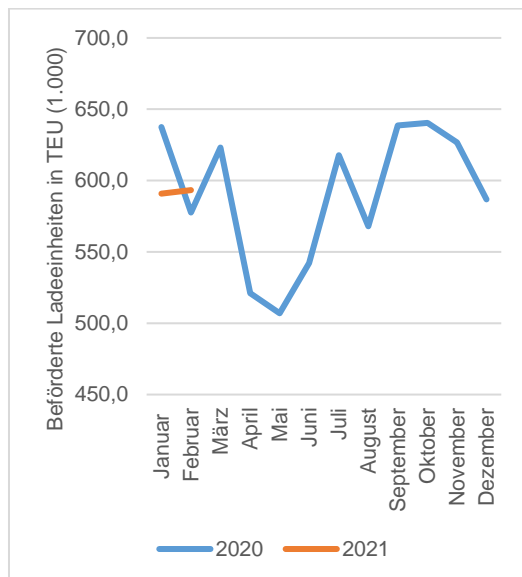
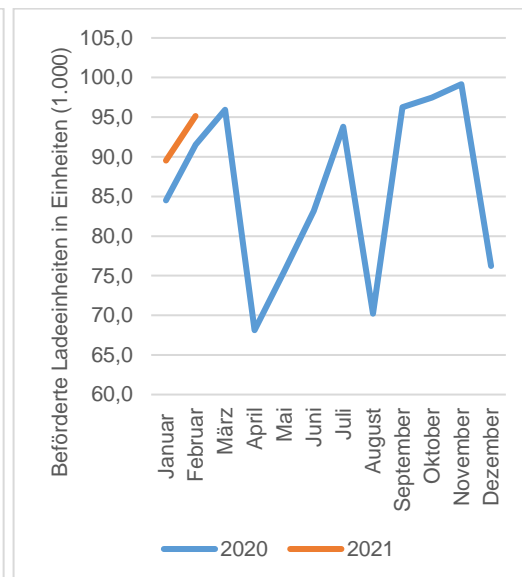


Abbildung 4.2: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Sattelanhänger in Deutschland im Zeitraum von Januar 2020 bis Februar 2021



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

⁵ Bei der Interpretation dieser Ergebnisse ist zu beachten, dass der hier zugrundeliegende Berichtskreis der Erhebung ausschließlich größere Einheiten umfasst (Unternehmen, die eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben).

Nachfolgend werden aktuelle Ausweisungen einzelner Netzbetreiber und Hafengesellschaften zum Kombinierten Verkehr dargestellt:

Aktuelle Entwicklungen

- Nach Hafenangaben verzeichnete der Containertransport auf der Schiene im Zu- und Ablaufverkehr des Hamburger Hafens im 1. Quartal 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal einen Anstieg um rund 5,1 Prozent auf knapp 0,7 Mio. TEU.⁶ Nach der von Ende Mai 2021 datierenden Pressemitteilung kam es in den letzten Tagen und Wochen aufgrund der in großer Zahl auftretenden Schiffsverspätungen zu zeitweiligen Verzögerungen bei der Eisenbahn-Abfertigung.
- Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) vermeldete einen Anstieg der Bahntransporte im ersten Quartal 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal um rund 12,1 Prozent auf rund 336 Tsd. TEU.⁷ Dabei konnten sowohl die Verkehre aus den norddeutschen als auch den adriatischen Seehäfen zulegen.
- Die Hupac Intermodal SA transportierte im Geschäftsjahr 2020 nach eigenen Angaben insgesamt 1.014.686 Lkw-Sendungen beziehungsweise 1,913 Millionen TEU auf der Schiene. Im Vergleich zum Jahr 2019 wurden damit insgesamt 0,9 Prozent weniger Container, Wechselbehälter und Sattelanhänger befördert.⁸ Maßgebliche Einflussfaktoren waren der Einbruch des maritimen Verkehrs aus Übersee und der Wirtschaftslockdown in Europa als direkte Folge der Corona-Pandemie im ersten Halbjahr 2020. In der zweiten Jahreshälfte erholte sich die Verkehrsnachfrage, so dass per Jahresende das Niveau des Vorjahres erreicht wurde. Im transalpinen Verkehr durch die Schweiz war durch die Folgen der Corona-Krise insbesondere im Zeitraum von April 2020 bis Juni 2020 die Nachfrage spürbar gesunken. Zwar konnte in der zweiten Jahreshälfte 2020 das Transportvolumen im transalpinen Verkehr auf das Vorjahresniveau gesteigert werden, jedoch sank das transalpine Gesamtvolumen im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 2,3 Prozent. Der nicht-transalpine Verkehr verzeichnete im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr ein Wachstum von rund 0,5 Prozent. Während sich der Verkehr nach Ost- und Südosteuropa positiv entwickelte, wurden andere Segmente wie der maritime Hinterlandverkehr ab den Nordseehäfen stärker durch Corona-Effekte beeinflusst.

⁶ Siehe hierzu und im Folgenden Hafen Hamburg Marketing e.V.: Positive Umschlagentwicklung des Hamburger Hafens im ersten Quartal des Jahres 2021, Pressemitteilung vom 27.05.2021.

⁷ Siehe hierzu und im Folgenden Hamburger Hafen und Logistik AG: HHLA mit gutem Start in das Jahr 2021, Mitteilung vom 12.05.2021, unter: <https://hbla.de/unternehmen/news/detailansicht/hhla-mit-gutem-start-in-das-jahr-2021>, abgerufen am 19.05.2021.

⁸ Siehe hierzu und im Folgenden Hupac Intermodal SA: "Erfolgreiche Verlagerung erfordert Fokus auf den gesamten Korridor", Mitteilung vom 18.05.2021, abgerufen am 27.05.2021.

5 Binnenschifffahrt

In der Binnenschifffahrt ist die Auftragslage weiterhin sehr heterogen. In der Trockengüterschifffahrt tätige Unternehmen berichteten in den jüngsten Befragungen des Bundesamtes vor dem Hintergrund positiver Impulse aus der Automobilindustrie von einer steigenden Transportnachfrage für Eisenerze und Stahl, insbesondere in den Kanalgebieten. Im Wasserbaubereich gestaltete sich die Auftragsituation ebenfalls besser als in den Vormonaten. Das Beförderungsaufkommen u.a. an Getreide, Düngemitteln und Sekundärrohstoffen bewege sich weiterhin auf hohem Niveau. Aufgrund zuletzt günstiger Wasserstände wird von einem deutlichen Zuwachs an Großverladungen im Elbegebiet berichtet.⁹ Zudem nähmen Holzbeförderungen vom Hamburger Hafen ins Hinterland zu. Im Rheingebiet besteht nach Angaben von befragten Unternehmen, trotz steigender Transportnachfrage in verschiedenen Segmenten, weiterhin ein Überangebot an Schiffsraum, insbesondere im Segment der großen Schiffseinheiten. Dies sei vor allem auf die rückläufige Menge an Importkohle zurückzuführen, die bislang nicht durch andere Güter kompensiert werden könne. Die Transportnachfrage im Donaugebiet sei nach Aussage befragter Binnenschifffahrtsunternehmen gegenwärtig sehr verhalten. Das Beförderungsaufkommen an landwirtschaftlichen Produkten, Metallen und Metallerzeugnissen sowie Maschinen und Anlagen bewege sich dort eher auf niedrigem Niveau.

Entwicklung nach
Segmenten
- Trockengüterschifffahrt

Die meisten befragten Unternehmen berichten weiterhin von einer vergleichsweise schwachen Beförderungsnachfrage für fossile Brennstoffe. Begründet wird dies zum einen mit weiterhin geringeren Verbräuchen von Diesel, Benzin, Kerosin, Schweröl und Schmierstoffen infolge der Corona-Krise, zum anderen mit dem Aufbau hoher Lagerbestände in den letzten Monaten, die erst einmal abgebaut werden müssten. In Erwartung einer steigenden Mobilität der Bevölkerung hofft die Branche auf eine höhere Transportnachfrage in den kommenden Monaten. Mit Blick auf die Chemie- und Gasschifffahrt sprachen befragte Unternehmen zuletzt von einer eher zufriedenstellenden Auftragslage.

- Tankschifffahrt

In der Containerschifffahrt bewegt sich die Auftragslage nach Angaben der meisten Gesprächspartner des Bundesamtes auf einem saisonüblichen bis guten Niveau. Als Folge der sechstägigen Blockade des Suezkanals durch die Havarie des Containerschiffs „Ever Given“, infolge derer zeitweise etwa 400 Großschiffe feststeckten, kommt es jedoch zu Abfertigungsproblemen in den westeuropäischen Seehäfen. Hiervon betroffen sind in Rotterdam und Antwerpen auch Binnenschiffe in Form längerer Wartezeiten von bis zu einer Woche. Die Verzögerungen in den Seehäfen haben Auswirkungen auf die Abwicklung der Hinterland-Verkehre. So müssen Import- und Exportcontainer mitunter mehrfach

- Containerschifffahrt

⁹ Siehe hierzu Sächsische Binnenhäfen Oberelbe: Verkehrsverlagerungen auf die Elbe nehmen deutlich zu, Pressemitteilung vom 26. Mai 2021, unter: <https://www.binnenhafensachsen.de/aktuelles/artikel/verkehrsverlagerungen-auf-die-elbe-nehmen-deutlich-zu/>, abgerufen am 28.05.2021.

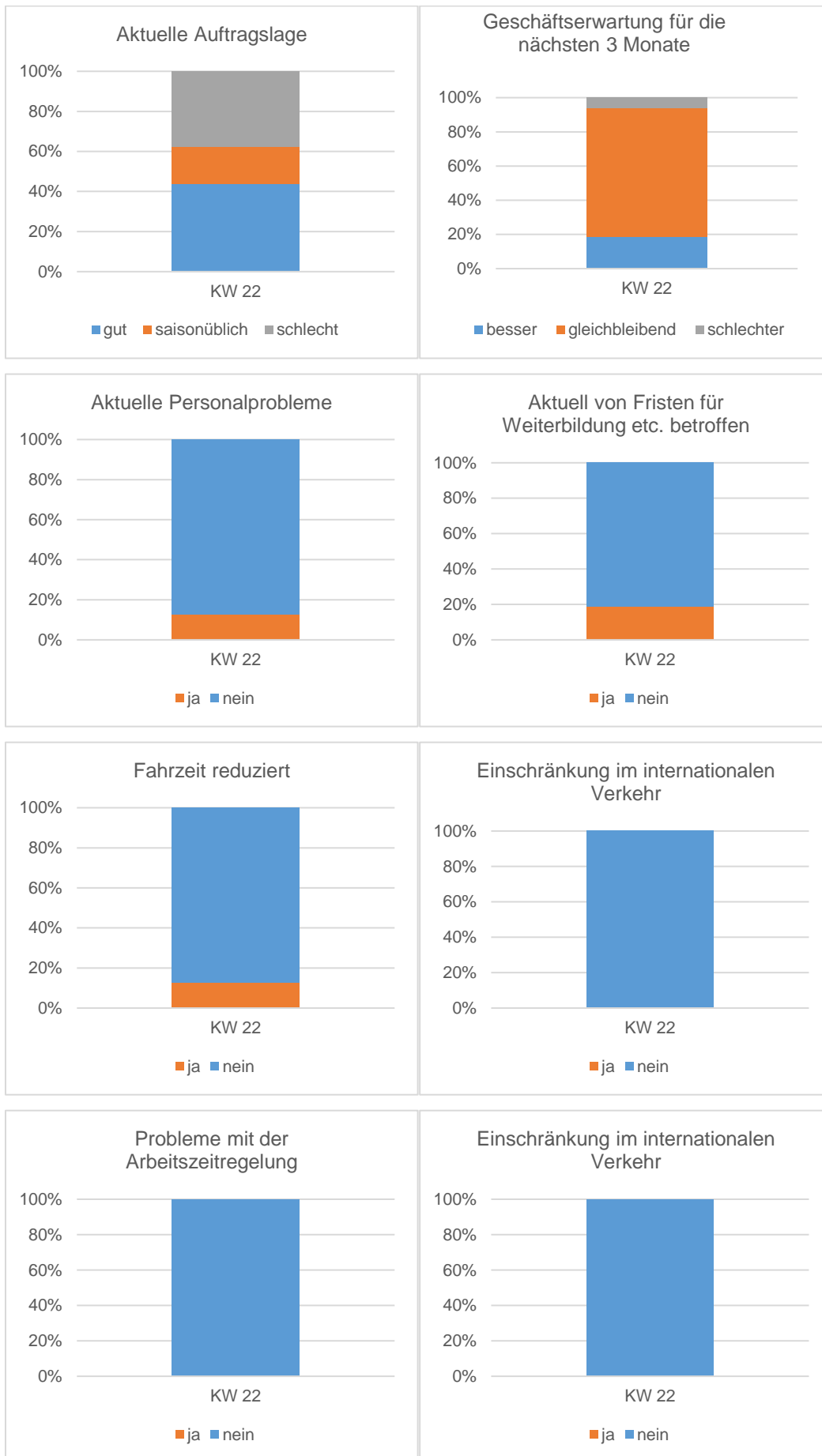
auf andere Binnenschiffe oder Züge umgebucht und zum Teil zwischengelagert werden. Teilweise muss zusätzlicher Schiffsraum eingesetzt werden, um Fahrpläne einhalten zu können. Auswirkungen zeigen sich zudem in Bezug auf die Leercontainer-Logistik, da durch die gestörten Schiffsrundläufe zwischen Europa und Fernost ein starker Mangel an Leercontainern aufgetreten ist. Mit einer Harmonisierung der Abläufe rechnen befragte Unternehmen erst im Laufe des Sommers.

Im Rheingebiet bestand bei normalen Pegelständen trotz steigender Transportnachfrage in verschiedenen Segmenten jüngst weiterhin ein Überangebot an Schiffsraum. Dies gilt insbesondere für das Segment der großen Schiffe. Vereinzelt nahmen Unternehmen einen Teil ihrer Binnenschiffe aus der Fahrt bzw. reduzierten deren Fahrtzeiten. Die Frachtraten im Rheingebiet bewegten sich zuletzt weiter auf niedrigerem Niveau. Nach Angaben von Befragten sei es für Binnenschiffer im Rheingebiet im Vergleich zum Kanalgebiet schwieriger, bei Neuausschreibungen ein bestimmtes Frachtniveau zu erreichen. Positiv wird aktuell der Wasserstand der Elbe hervorgehoben, der – entgegen vorheriger Jahre – eine problemlose Güter- und Schwergutschifffahrt ermögliche und zu einer guten Auftragslage beitrage. Ferner berichteten Unternehmen zuletzt von unplanmäßigen Ausfällen von Schleusen im Großraum Berlin, infolge derer es zu längeren Ausfallzeiten komme, die sich negativ auf das Betriebsergebnis auswirken könnten. Allgemein wird der Zustand der Wasserstraßen in den Kanalgebieten von einem Gutteil der Befragten beklagt. Demnach gäbe es zu viele Schleusenausfälle mit langwierigen Reparaturen und zu wenig Schleusenpersonal.

Liquiditäts- und Ertragslage

Wesentliche Einschränkungen im grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr, die im Zusammenhang mit Corona-Schutzmaßnahmen standen, wurden seitens befragter Binnenschiffsunternehmen im Rahmen der jüngsten Befragungen nicht benannt. In Einzelfällen wurde von Schwierigkeiten des fahrenden Personals berichtet, kurz vor der Grenze noch eine offizielle Corona-Teststation zu erreichen. Generell sei der Impffortschritt beim fahrenden Personal nach Unternehmensangaben als sehr lückenhaft zu bewerten. Trotz Bescheinigungen des Arbeitgebers, in der Versorgung der Bevölkerung tätig zu sein, sei es für das Schiffspersonal mitunter sehr schwierig, zeitnah einen Termin zu erhalten. Zahlreiche Weiterbildungslehrgänge für das fahrende Personal werden aufgrund der Corona-Pandemie immer wieder verschoben. Dies bedeutet, dass beispielsweise Schulungen für die Schiffsführerpatente und ADN-Lehrgänge nicht planmäßig durchgeführt werden können. Ferner wird befürchtet, dass durch den zwischenzeitlichen Wegfall der Präsenzzeiten in den Berufsschulen Leistungsdefizite bei den Auszubildenden entstehen könnten.

Aktuelle Entwicklungen



6 Seeverkehr

Zwischenzeitlich haben die Seehäfen Rotterdam, Antwerpen und Hamburg ihre Umschlagsergebnisse für das 1. Quartal 2021 veröffentlicht (siehe Tabelle 6.1). Danach vermeldete Rotterdam einen Anstieg des Seegüterumschlags im Vergleich zum 1. Quartal 2020 um rund 3,0 Prozent auf rund 115,8 Mio. t.¹⁰ Ursächlich waren vor allem Zuwächse beim Umschlag von Biomasse, Kohle, Mineralölerzeugnissen und Containern. Rückgänge zeigten sich hingegen beim Umschlag von LNG, Agrarmassengut und sonstigem flüssigem Massengut. Insgesamt erhöhte sich beim trockenen Massengut im Vergleichszeitraum der Umschlag um rund 9,8 Prozent. Hier kam insbesondere die starke Nachfrage nach Kraftwerkskohle aufgrund des kalten Winters zum Tragen. Der Umschlag flüssiger Massengüter legte in Rotterdam im 1. Quartal 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal um rund 3,4 Prozent zu, hauptsächlich aufgrund eines gestiegenen An- und Abtransports von Heizöl und Gasöl/Diesel. Der Containerumschlag in Rotterdam erhöhte sich im 1. Quartal 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal vor dem Hintergrund einer starken Konsumgüternachfrage um rund 4,5 Prozent auf rund 3,7 Mio. TEU; gemessen in Tonnen nahm er um rund 0,7 Prozent ab. Begründet wurde letzteres mit einer höheren Anzahl von Leercontainern und einem geringeren Durchschnittsgewicht pro Container.

Seegüterumschlag
- Rotterdam

Tabelle 6.1: Seegüterumschlag in Hamburg, Rotterdam und Antwerpen im 1. Quartal 2021 nach Umschlagbereichen, Veränderungsraten im Vergleich zum 1. Quartal 2020

Umschlagbereich	Einheit	Hamburg		Rotterdam		Antwerpen	
		Q1 2021	in %	Q1 2021	in %	Q1 2021	in %
Gesamt	(in Mio. t)	32,1	0,4	115,8	3,0	59,1	0,0
Empfang	(in Mio. t)	18,2	3,1	79,3	3,0	28,4	-2,4
Versand	(in Mio. t)	13,9	-2,8	36,5	3,1	30,6	2,3
Massengut	(in Mio. t)	9,8	2,7	70,5	5,0	19,8	-3,2
Stückgut	(in Mio. t)	22,4	-0,5	45,3	0,1	39,3	1,6
Container	(in Mio. TEU)	2,2	1,8	3,7	4,5	3,1	2,3

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

Im Hafen Antwerpen stagnierte der Seegüterumschlag im 1. Quartal 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal bei rund 59,1 Mio. t.¹¹ Mit Ausnahme der flüssigen Massengüter (-5,0 %) zeigten sich bei allen Ladungsarten Umschlagszuwächse. Der Umschlag trockener Massengüter erhöhte sich im Vergleichszeitraum um rund 6,8 Prozent,

- Antwerpen

¹⁰ Siehe hierzu und im Folgenden Havenbedrijf Rotterdam N.V.: Güterumschlag im Rotterdamer Hafen steigt im ersten Quartal 2021 um 3,0 %, Pressemitteilung vom 28. April 2021.

¹¹ Siehe hierzu und im Folgenden Antwerp Port Authority: Port of Antwerp holds its own in Q1 despite Brexit and corona crisis, Pressemitteilung vom 23. April 2021.

vor allem aufgrund höherer Umschläge von Eisen und Stahl sowie Düngemitteln. Der Containerumschlag stieg insgesamt um rund 2,3 Prozent auf rund 3,1 Mio. TEU, gemessen in Tonnen um rund 0,6 Prozent.

In Deutschlands größtem Universalhafen Hamburg stieg der Seegüterumschlag im 1. Quartal 2021 im Vergleich zum Vorjahresquartal um rund 0,4 Prozent auf insgesamt rund 32,1 Mio. t.¹² Befördert wurde der Anstieg vor allem durch die starke Entwicklung des Containerumschlags im März 2021. Infolge des Hochfahrens vieler Wirtschaftsbereiche, einer stärkeren Konsumnachfrage und einer Stabilisierung der Hamburg anlaufenden Liniendienste sei dieser im Vergleich zum März 2020 um rund 9,4 Prozent angestiegen. Insgesamt lag der Containerumschlag im 1. Quartal 2021 mit rund 2,2 Mio. TEU um rund 1,8 Prozent über dem Vorjahresquartal. Maßgeblich waren u.a. Zuwächse im seeseitigen Containerumschlag mit China (+16,0 %), dem größten Handelspartner Hamburgs, den Vereinigten Staaten (+0,7 %), Schweden (+2,6 %), Polen (+6,0 %), Brasilien (+9,8 %) und Dänemark (+3,2 %). Der Stückgutumschlag insgesamt blieb im 1. Quartal 2021 mit rund 22,4 Mio. t um rund 0,5 Prozent hinter dem Ergebnis des Vorjahresquartals zurück. Der Massengutumschlag legte hingegen um rund 2,7 Prozent auf rund 9,8 Mio. t zu. Hierzu trugen insbesondere steigende Importe von Erzen bei; in den Segmenten Sauggut und Flüssiglading blieb die Umschlagsentwicklung hinter dem Vorjahresquartal zurück. Mit Blick auf das Jahr 2021 wird mit einem insgesamt stabileren Verlauf beim Seegüterumschlag gerechnet.

- Hamburg

Der Containerumschlag in den Häfen der Nordrange (Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Antwerpen, Zeebrügge, Le Havre) bewegte sich in den ersten vier Monaten des Jahres 2021 über dem Vorjahresniveau.¹³ Zuletzt erreichte der vom RWI - Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung und Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) erstellte Containerumschlag-Index, hier der Nordrange-Index, der Hinweise auf die wirtschaftliche Entwicklung im nördlichen Euroraum und Deutschland gibt, im April 2021 saisonbereinigt einen Wert von 120,4 Punkten, nach (revidiert) 116,9 Punkten im Vormonat. Zum Vergleich: Im April 2020 lag der Containerumschlag-Index bei 103,5 Punkten. Damit zeigte sich der Containerumschlag in den ersten vier Monaten des Jahres 2021 kaum durch den Lockdown in vielen europäischen Ländern belastet.

- Nordrange

Die Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) verzeichnete nach eigenen Angaben an ihren Anlagen im 1. Quartal 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal einen Mengenanstieg von insgesamt acht Prozent, vor allem aufgrund einer Zunahme der RoRo- und

- Lübeck

¹² Siehe hierzu und im Folgenden Hafen Hamburg Marketing e.V.: Positive Umschlagentwicklung des Hamburger Hafens im ersten Quartal des Jahres 2021, Pressemitteilung vom 27.05.2021.

¹³ Siehe hierzu und im Folgenden RWI / ISL: RWI/ISL-Containerumschlag-Index: Belegung in Europa lässt den Containerumschlag steigen, Pressemitteilung vom 27.05.2021, unter: <https://www.rwi-essen.de/containerindex>, abgerufen am 28.05.2021.

Fahrzeugverkehre.¹⁴ Die Zahl der umgeschlagenen Lkw erhöhte sich im Vergleichszeitraum um zehn Prozent, das Wachstum im unbegleiteten Verkehr (Sattelaufleger) betrug rund sieben Prozent. Positive Entwicklungen zeigten sich des Weiteren u.a. beim Umschlag von Neufahrzeugen sowie im Stahlbereich. Der Containerumschlag stagnierte hingegen. Im Papiergeschäft setzte sich die substanzielle Abwärtsbewegung fort, mit einem Minus von 24 Prozent wies der Umschlag von Papier und Karton deutliche Rückgänge auf.

Eine hohe Nachfrage in Verbindung mit einem knappen Kapazitätsangebot, das durch die sechstägige Blockade des Suezkanals durch die Havarie des Containerschiffs „Ever Given“, infolge derer zeitweise etwa 400 Großschiffe feststeckten, noch verstärkt wurde, bedingte in der See- und Küstenschifffahrt zu Beginn des Jahres 2021 auf bestimmten Relationen einen sehr starken Anstieg der Erzeugerpreise. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes stiegen sie in der Linienfahrt mit Asien/Australien im Vergleich zum 4. Quartal 2020 insgesamt um rund 86,5 Prozent, im Vergleich zum 1. Quartal 2019 sogar um rund 124,2 Prozent. Überdurchschnittliche Anstiege verbuchten dabei die eingehenden Verkehre. Hingegen sanken in der Linienfahrt mit Amerika (-21,3 %) und Afrika (-43,3 %) die Erzeugerpreise im 1. Quartal 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal. Gleiches galt für die Europa- (-6,9 %) und die RoRo-Fährverkehre (-3,9 %). Der vom Verband für Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. (VHBS) herausgegebene New ConTex, ein unternehmensunabhängiger Index für Zeitcharterraten für Containerschiffe, setzte vor diesem Hintergrund seinen in der zweiten Jahreshälfte 2020 begonnen kräftigen Anstieg im 1. Quartal 2021 fort und erreichte im bisherigen Verlauf des 2. Quartals 2021 neue Rekordwerte.¹⁵

Erzeugerpreisindex für
Güterbeförderungen in
der See- und Küsten-
schifffahrt

Der starke Anstieg der Frachtraten bescherte u.a. der Hapag-Lloyd AG einen guten Start ins Jahr 2021. Sie verzeichnete in den ersten drei Monaten 2021 trotz hoher Nachfrage zwar einen Rückgang des Transportvolumens im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 2,6 Prozent auf knapp 3,0 Mio. TEU.¹⁶ Ursächlich hierfür waren vor allem Verspätungen in Häfen aufgrund nachfragebedingter Überlastungen von Hafen- und Hinterlandinfrastrukturen sowie ein Mangel an frei verfügbaren Schiffen und Containern. Angesichts des deutlichen Anstiegs der durchschnittlichen Frachtraten lagen die Umsatzerlöse im 1. Quartal 2021 mit knapp 4,1 Mrd. EUR allerdings um rund 21,7 Prozent über dem entsprechenden Vorjahreswert. Das Geschäftsergebnis (EBIT) lag mit knapp 1,3 Mrd. Euro ebenfalls deutlich über dem Vorjahresniveau (159,8 Mio. Euro). Neben dem Anstieg der Frachtraten wurde dies unternehmensseitig mit gesunkenen Transportaufwendungen im

Quartalsberichte
- Hapag-Lloyd AG

¹⁴ Siehe hierzu und im Folgenden Lübecker Hafen-Gesellschaft: Lübecker Hafen-Gesellschaft mit gutem Jahresauftakt, Pressemitteilung vom 10.05.2021, unter: <https://www.lhg.com/index.php?id=58#news261>, abgerufen am 20.05.2021.

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

¹⁶ Siehe hierzu und im Folgenden Hapag-Lloyd AG: Quartalsfinanzbericht Q1 2021, Hamburg 2021.

Vergleichszeitraum begründet, namentlich mit niedrigeren Bunkerverbrauchspreisen und Währungseffekten. Neben der Hapag-Lloyd AG präsentierten auch Wettbewerber wie Maersk im 1. Quartal 2021 glänzende Ergebnisse.¹⁷

Kürzlich veröffentlichte auch die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ihre Quartalsmitteilung für Januar bis März 2021. Danach verzeichnete die Hamburger Hafen und Logistik AG im 1. Quartal 2021 einen Anstieg des Umsatzes und des Betriebsergebnisses.¹⁸ Das Betriebsergebnis (EBIT) stieg im Vergleich zum 1. Quartal 2020 um 26,4 Prozent auf insgesamt 46,3 Mio. Euro; der Konzernumsatz nahm um 3,9 Prozent zu. Einen wesentlichen Beitrag hierzu lieferten hohe Lagergelderlöse infolge von Schiffsverspätungen im Hamburger Hafen sowie ein starker Anstieg der Containertransportmengen. So erhöhte sich im Segment Intermodal der Containertransport in den ersten drei Monaten 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 10,7 Prozent auf über 0,4 Mio. TEU. Bahntransporte profitierten dabei weiterhin stärker von der im zweiten Halbjahr 2020 begonnenen Erholung des Ladungsaufkommens als der Straßengüterverkehr. Während erstgenannte im 1. Quartal 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal um 12,1 Prozent auf rund 336 Tsd. TEU zulegten, verzeichnete letztgenannter ein Plus von 5,4 Prozent. Im Gegensatz zum Containertransport ging die Umschlagsmenge an den HHLA-Containerterminals im Vergleichszeitraum insgesamt um 6,6 Prozent auf knapp 1,7 Mio. TEU zurück. Neben dem Verlust eines Fernostdienstes in Hamburg wurde dies mit Rückgängen im Großbritannienverkehr sowie verminderten Zubringerverkehren in den Ostseeraum begründet

- HHLA

Nach Aussagen des Verbands Deutscher Reeder stellen Crewwechsel weiterhin ein großes Problem dar – nicht nur für deutsche Reedereien.¹⁹ Unlängst seien weltweit schätzungsweise immer noch rund 200.000 Seefahrer von Problemen beim Crewwechsel betroffen gewesen. 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. Angesichts der immensen Bedeutung der Seeschifffahrt für den weltweiten Handel wird zudem vor einer unzureichenden Berücksichtigung von Seeleuten bei den global laufenden Impfungen gewarnt. Diese könne die Crewwechsel-Problematik zusätzlich verschärfen.

Seeleute

¹⁷ Siehe hierzu A.P. Møller - Mærsk A/S: Interim Report Q1 2021, Kopenhagen 2021.

¹⁸ Siehe hierzu und im Folgenden Hamburger Hafen und Logistik AG: HHLA mit gutem Start in das Jahr 2021, Mitteilung vom 12.05.2021, unter: <https://hlla.de/unternehmen/news/detailansicht/hhla-mit-gutem-start-in-das-jahr-2021>, abgerufen am 19.05.2021.

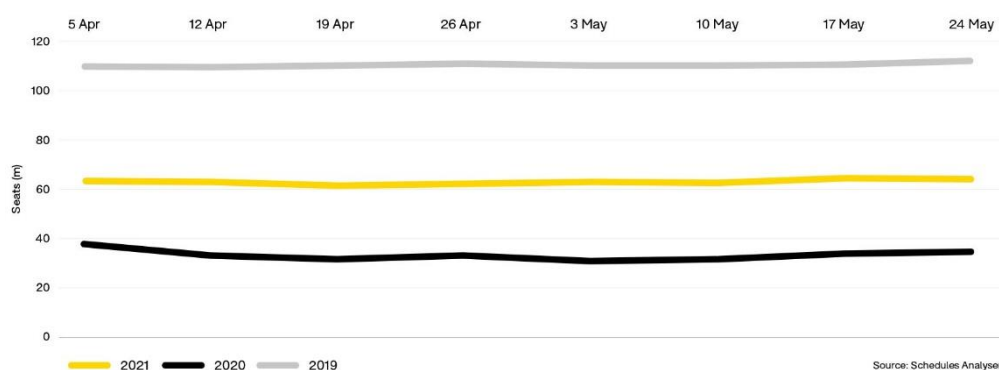
¹⁹ Siehe hierzu und im Folgenden Verband Deutscher Reeder (Hrsg): Deutsche Schifffahrt auf Kurs, in: Deutsche Seeschifffahrt, Ausgabe 2. Quartal 2021, S. 12 f.

7 Luftverkehr

Der Luftverkehr befindet sich in der Passage weiterhin in der Krise. Es zeichnet sich jedoch eine leichte Tendenz zur Erholung ab. So meldete OAG für die 22. KW eine wöchentliche Sitzplatzkapazität von 64 Millionen Sitzplätzen weltweit. Im Vorjahreszeitraum betrug die wöchentliche Sitzplatzkapazität lediglich 35 Millionen Sitzplätze. Auch die Zahl der Flüge stieg von rd. 251.000 Flügen der Vorjahreswoche auf rd. 442.000 Flügen in der aktuellen 22. KW 2021.²⁰

Sitzplatzkapazität

Weekly Global Scheduled Seats Change Year-Over-Year



Die Pressemitteilungen der Deutschen Lufthansa zeigen ein ähnliches Bild. So vermeldete die Fluglinie in ihrer Pressemitteilung vom 21. Mai 2021, dass für Kurzentschlossene der Konzern noch mehr Flüge in die Sonne anbieten wolle. Dadurch ergibt sich ein erhöhtes Flugangebot über das Fronleichnam-Wochenende. Angeboten werden zusätzliche Flüge nach Griechenland, Portugal und Spanien. So werden von den Flughäfen München und Frankfurt Flüge nach Mallorca, Faro und Kreta ins Programm aufgenommen, ebenso nach Valencia, Ibiza, Lissabon und Heraklion. Insgesamt entspricht dies 20 zusätzlichen Flügen für Anfang Juni.²¹

Meldungen von Deutsche Lufthansa

Auch die Nachfrage nach Fernreise-Zielen nimmt Fahrt auf. So nimmt die Deutsche Lufthansa sieben zusätzliche touristische Verbindungen ab den Drehkreuzen Frankfurt und München ins Programm. Ab München gibt es jeweils 2 wöchentliche Verbindungen nach Punta Cana, Cancún und Las Vegas. Ab Frankfurt werden jeweils 3 wöchentliche Flüge nach Fort Myers, Panama City und Salt Lake City sowie 2 wöchentliche Verbindungen nach Kilimandscharo angeboten. Diese Ziele sind seit dem 26. Mai 2021 buchbar. Durchgeführt werden die Flüge von der neuen Airline der Lufthansa Group, Eurowings Discover.

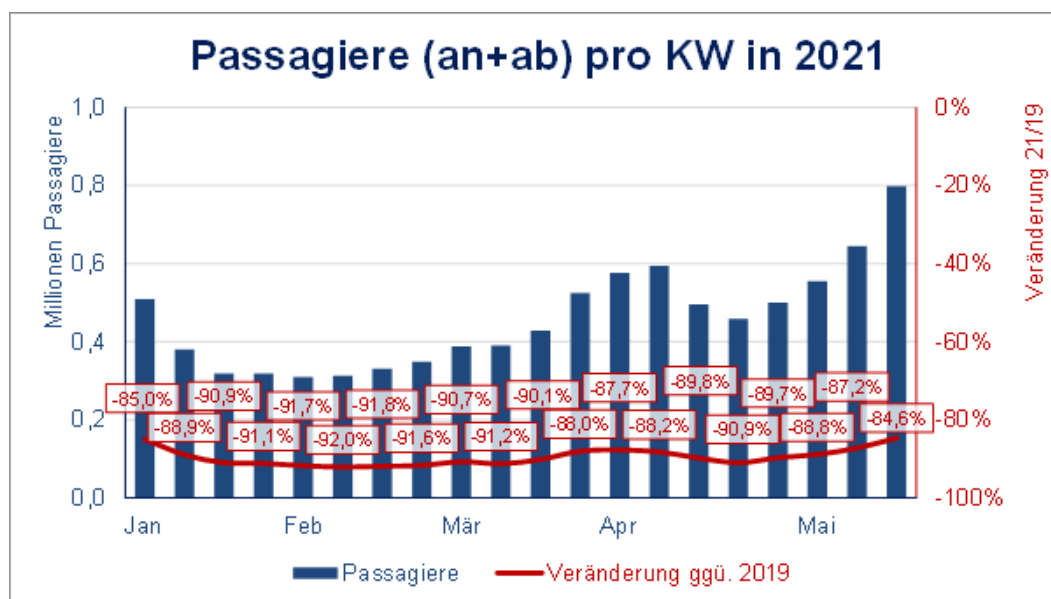
²⁰ Siehe OAG.com: Coronavirus-airline-schedules-data, abgerufen am 31.05.2021.

²¹ Siehe Lufthansa Pressemitteilung vom 21.05.2021, Chance für Kurzentschlossene: Lufthansa bietet noch mehr Flüge in die Sonne, abgerufen am 25.05.2021.

Diese Airline konzentriert sich auf den touristischen Reiseverkehr von den Drehkreuzen Frankfurt und München.²²

Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst nachstehendes Schaubild über die Entwicklung des Passagierverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 20. Kalenderwoche 2021. Auch diese Zahlen lassen einen Trend für einen Zuwachs im Flugverkehr erkennen.²³

ADV – Passage in Deutschland



Quelle: ADV.

Der Flughafen Frankfurt reagiert ebenfalls auf die ansteigenden Fluggastzahlen und öffnet ab dem 1. Juni 2021 wieder das Terminal 2. Das Terminal war seit März 2020 geschlossen.²⁴

Flughafen Frankfurt

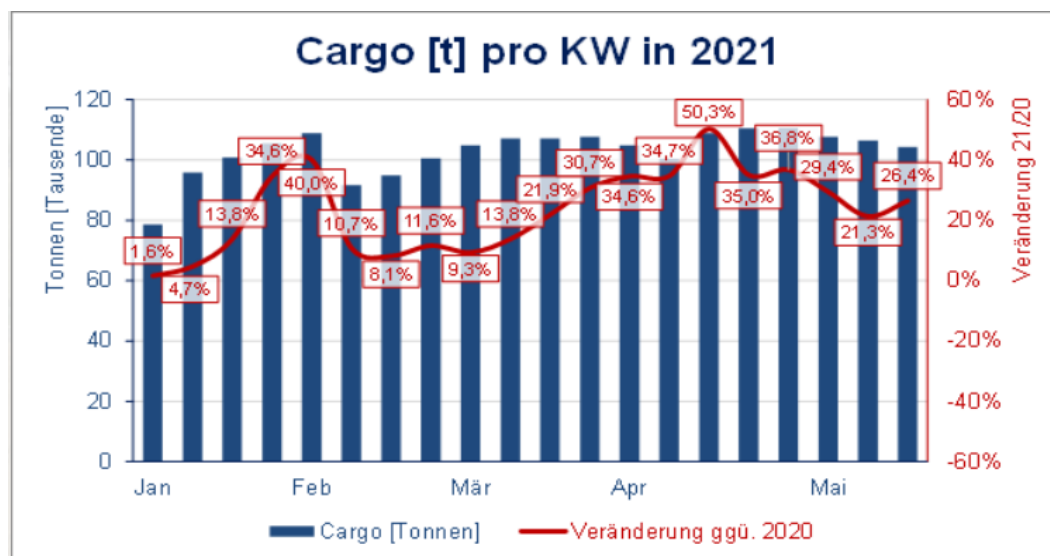
Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst untenstehendes Schaubild über die Entwicklung des Frachtverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 20. Kalenderwoche 2021.

ADV – Luftfracht in Deutschland

²² Siehe Lufthansa-Pressemitteilung vom 20.05.2021, Sieben zusätzliche touristische Verbindungen ab Frankfurt und München, abgerufen am 25.05.2021.

²³ Siehe adv.aero: Coronavirus, wöchentliche Verkehrszahlen, abgerufen am 31.05.2021.

²⁴ Siehe Süddeutsche Zeitung vom 25.05.2021: Frankfurter Flughafen öffnet zweites Terminal wieder, abgerufen am 31.05.2021.



Quelle: Flughafenverband ADV.

Die Luftfrachtlogistik agiert in der Krise stabil und sichert die Versorgung aus der Luft. Für die hohe Dynamik sorgen alle Teilsegmente im Luftfrachtmarkt: das hohe Aufkommen in der Standardluftfracht, hohe Flugbewegungen bei adhoc-Frachtchartern und im starken Online-Handel. Durch limitierte Kapazitäten bei Seecontainern kommt es auch zu temporär veränderten Logistikketten zugunsten der Luftfracht. Allerdings wird dieser Modal-Change nur von temporärer Dauer sein.²⁵

Trotz weiterhin fehlender Kapazitäten aus der Beiladefracht in Passagiermaschinen setzte sich am Flughafen Frankfurt die positive Entwicklung des Cargo-Geschäfts fort und erzielte einen neuen April-Höchstwert. Gegenüber dem Vergleichsmonat des Vorjahres wuchs das Aufkommen an Luftfracht und Luftpost um 42,7 Prozent auf 201.661 Tonnen (plus 13,1 Prozent gegenüber April 2019).²⁶

Flughafen
Frankfurt

Das Frachtaufkommen am Leipzig/Halle Airport (LEJ), Europas viertgrößtem Luftfrachtdrehkreuz, stieg im ersten Quartal dieses Jahres um 20,9 Prozent an auf über 359.300 Tonnen. Damit setzt sich das deutliche Fracht-Wachstum auch 2021 weiter fort. Im vergangenen Jahr wurden am Flughafen LEJ mehr als 1,38 Millionen Tonnen Fracht umgeschlagen, ein neues Rekordergebnis. Mit rund 135.000 Tonnen weist das Cargo-Aufkommen im März gegenüber dem Vorjahresmonat ein Plus von 25,5 Prozent aus. Der Flughafen dient immer mehr als Umschlagplatz für medizinische Hilfsgüter und Schutzausrüstung im Kampf gegen die Corona-Pandemie. So sind in den vergangenen Wochen - neben dem regulären Verkehr - regelmäßig Frachtcharterflüge abgefertigt worden, die Millionen von Corona-Tests transportierten. Darunter waren auch rund 690.000 COVID19 Antigen Schnelltests für Schulen in Sachsen. Nahezu all diese Frachtflüge sind mit Passagierflugzeugen durchgeführt worden. Damit zählt der Flughafen Leipzig/Halle als Drehkreuz für

Flughafen
Leipzig/Halle

²⁵ Siehe adv.aero: Coronavirus, wöchentliche Verkehrszahlen, abgerufen am 31.05.2021.

²⁶ Siehe Monatsbericht April 2021 vom 14.05.21, Fraport AG, gelesen 28.05.2021.

Express- und E-Commerce-Sendungen, Frachtcharter und medizinische Hilfsgüter zu den am dynamischsten wachsenden Cargo-Airports weltweit. Als zweitgrößter Luftfrachturnschlagplatz in Deutschland sichert er wichtige Logistik- und Versorgungsketten für Industrie und Bevölkerung. Er ist das weltweit größte Drehkreuz der DHL sowie das erste regionale Luftfrachtzentrum von Amazon Air in Europa. Damit zählt er zu einem der bedeutendsten Drehkreuze für Express- und E-Commerce-Sendungen.²⁷ Ziel ist es, den Frachtverkehr am Flughafen Leipzig/Halle weiter auszubauen.²⁸

Der Weltluftverband IATA erwartet auch für das laufende Jahr eine weiterhin sehr positive Entwicklung der Luftfracht: Die Organisation rechnet damit, dass die globale Luftfrachtbranche im Jahr 2021 fast die Frachtmenge des Rekordjahres 2018 erreichen wird. Wie die Organisation mitteilte, rechnet sie für das laufende Jahr mit einem Aufkommen von 63,1 Millionen Tonnen. 2018, im bislang für die Luftfracht nach Aufkommen besten Jahr ihrer Geschichte, wurde ein Umschlag von 63,5 Millionen Tonnen erzielt.

IATA: Positive Entwicklung der Luftfracht

Die Nachfrage nach Frachtkapazität wird nach Berechnungen des Verbandes 2021 um 13,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr wachsen. Damit wird das Frachtgeschäft auch im Vergleich zum Vorkrisenniveau des Jahres 2019 im positiven Bereich liegen. Im Jahr 2020 musste die Branche gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang von 9,1 Prozent hinnehmen.

Die wesentlichen Treiber der positiven Entwicklung sind laut IATA die globalen Wachstumserwartungen für den Welthandel. So prognostizierte die Welthandelsorganisation WTO für das laufende Jahr ein globales Wachstum des Handels von 8 Prozent gegenüber 2020.

Die Airlines werden nach Erwartungen der IATA auch im Jahr 2021 hohe Umsätze pro Tonnenkilometer erzielen können. Grund hierfür sei die verhaltene Rückkehr der Beiladefracht. Die globalen Frachtumsätze werden im laufenden Jahr nach Berechnungen der IATA gegenüber 2020 um knapp 8,6 Prozent steigen auf 152 Milliarden US-Dollar.

Aufgrund der auch 2021 anhaltenden Schwäche in der Passagierluftfahrt wird die Luftfracht erneut eine für die Airlines deutlich wichtigere Rolle spielen als vor der Pandemie. Mithin wird die Luftfracht rund ein Drittel der globalen Umsätze der gesamten Luftfahrtindustrie erzielen. Vor der Pandemie lag der Umsatzbeitrag von Cargo nur bei 10 bis 15 Prozent.²⁹

²⁷ Siehe Pressemitteilung Mitteldeutsche Flughäfen „Leipzig/Halle Airport: Fracht wächst weiter deutlich“ vom 15.04.2021, gelesen am 28.05.2021.

²⁸ Siehe mdr.de, „Frachtverkehr am Flughafen Leipzig/Halle soll weiter ausgebaut werden“, vom 20.05.2021, gelesen am 28.05.2021.

²⁹ Siehe www.dvz.de, „Die Party der Luftfracht geht auch im Jahr 2021 weiter“ vom 21.04.2021, gelesen am 28.05.2021.

8 Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG)³⁰

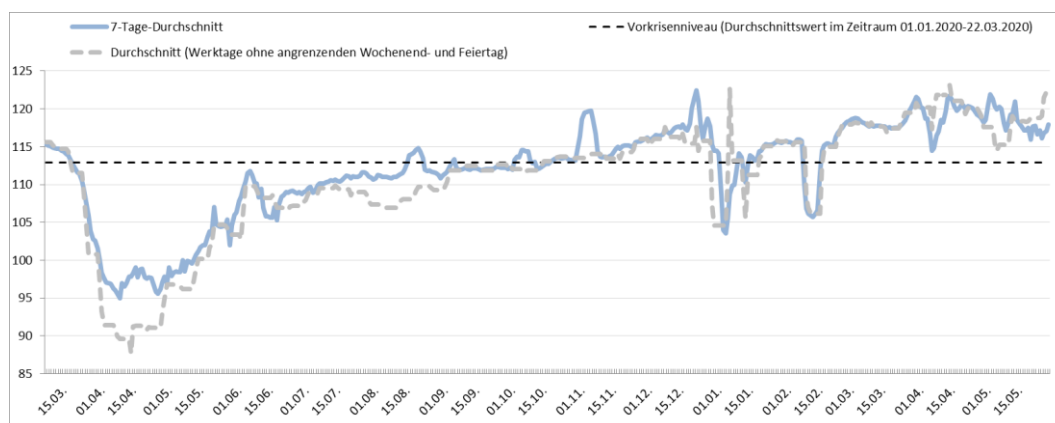
Wocheninformation KW 21 – 02.06.2021

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 28.05.2021) weiterhin oberhalb des Vorkrisenniveaus. Kurzfristige Schwankungen in den zurückliegenden Wochen können teilweise auf methodische Effekte des Bereinigungsverfahrens an Feiertagen sowie auf Ausnahmeregelungen von Sonn- und Feiertagsfahrverboten (z.B. Christi Himmelfahrt, Pfingsten) zurückgeführt werden.

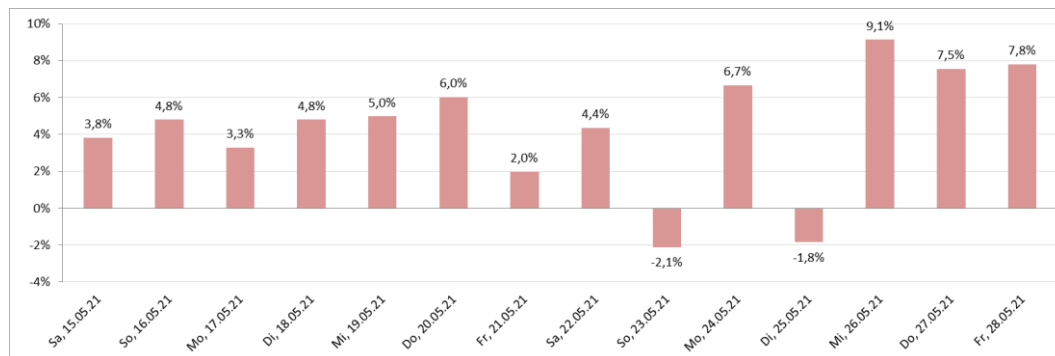


Kurzfristige Entwicklung (bereinigte Werte)

In der Abbildung sind die Veränderungen am aktuellen Rand gegenüber dem Vorkrisenniveau (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020) dargestellt. An fünf der letzten sieben Tage liegt der Indexwert zwischen 4,4 % und 9,1 % über dem Vorkrisenniveau. An Pfingstsonntag (23.05.2021) und dem Dienstag nach Pfingsten (25.05.2021) liegt der

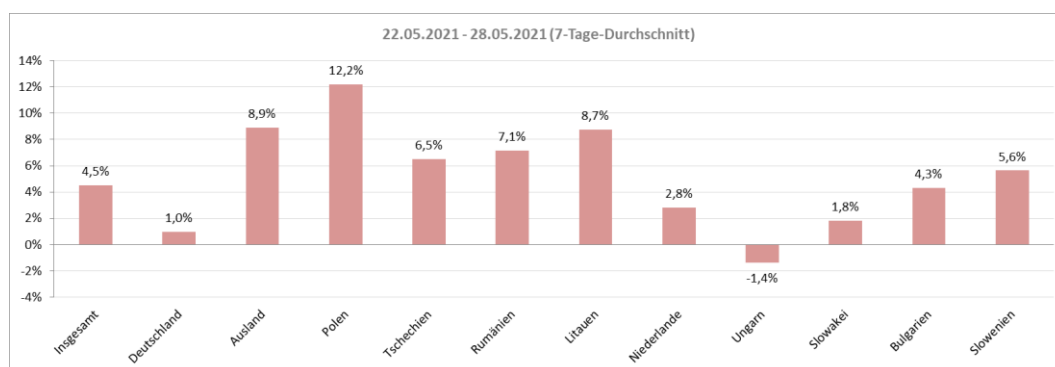
³⁰ Originalwerte durch BAG. Bereinigungsverfahren durch Deutsche Bundesbank. Veröffentlichung durch StBA.

Index 2,1 % bzw. 1,8 % bedingt durch Sondereffekte der Feiertage unterhalb des Vorkrisenniveaus. Im Durchschnitt liegt der Indexwert an den letzten sieben betrachteten Tagen 4,5 % über dem Vorkrisenniveau.



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 (22.05.2021 - 28.05.2021) weist der Index für deutsche Lkw lediglich eine Steigerung um 1,0 % gegenüber dem Vorkrisenniveau auf, während der Index für ausländische Lkw rund 8,9 % über dem Vorkrisenniveau liegt. Dies ist in Teilen auf die Aufhebung der Sonn- und Feiertagsfahrverbote in Verbindung mit der Anzahl der Pfingstfeiertage im Ausland zurückzuführen. Unterschiede zwischen einzelnen ausländischen Herkunftsländern bleiben bestehen.



Lkw-Maut-Fahrleistungsindex - Methodische Erläuterungen / Hintergrundinformationen

Unbereinigter Lkw-Maut-Fahrleistungsindex - Eigenentwicklung des BAG

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

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

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

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

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

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

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

- Bei der Interpretation des_bereinigten LMF-Index ist zu berücksichtigen, dass durch Wochenenden, Feiertage, Ferien usw. verursachte Effekte herausgerechnet werden. Damit sind die Niveauunterschiede der Fahrleistungen an einzelnen Wochentage 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 Kurzarbeit³¹ 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 Mai 2021 auf 269, die Anzahl der hiervon betroffenen Personen auf 6.669. Im April 2021 hatte die Anzahl der eingegangenen Anzeigen 392, die Anzahl betroffener Personen 5.589 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 Mai 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	839	11.149
April 2021	392	5.589
Mai 2021 ¹	269	6.669

¹ Vorläufige Daten.

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Datenstand 27. Mai 2021).

³¹ 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 Mai 2021 mit 146 wie in den Vormonaten aus der Wirtschaftsabteilung „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“; die höchste Anzahl neuer Betroffener entfiel mit 4.715 auf die Wirtschaftsabteilung „Lagerei und Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr“ (siehe Tabelle 9.2).

Tabelle 9.2: Anzeigen zur Kurzarbeit und Anzahl Personen nach Anspruchsgrundlage und wirtschaftsfachlicher Gliederung im Mai 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	146	146	-	1.344	1.344	-
50 Schifffahrt	9	9	-	39	39	-
51 Luftfahrt	3	3	-	40	40	-
52 Lagerei u. Erbr.v. sonst. DL f.d.Verkehr	*	79	*	*	4.715	*
53 Post-, Kurier- und Expressdienste	32	32	-	531	531	-

*) 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 27. Mai 2021).

Die Anzahl der Kurzarbeiter und kurzarbeitenden Betriebe im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ können für den Zeitraum von März 2020 bis Februar 2021 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 Februar 2021 auf insgesamt 16.663, die Anzahl der Kurzarbeiter auf insgesamt 182.747. Dies waren jeweils die höchsten Werte seit Juli 2020. Im Vergleich zum Januar 2021 stieg die Anzahl der Kurzarbeiter im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ im Februar 2021 um knapp 4,9 Prozent, im Vergleich zum bisherigen Höchststand im April 2020 sank sie um rund 44,9 Prozent.

Tabelle 9.3: Kurzarbeiter und kurzarbeitende Betriebe im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ im Zeitraum von März 2020 bis Februar 2021 (konjunkturelles Kurzarbeitergeld); grau hinterlegte Zahlen entsprechen den aktuellen Hochrechnungen

	Feb. 2021 (HR2)	Jan. 2021 (HR3)	Dez. 2020 (HR4)	Nov. 2020	Okt. 2020	Sept. 2020	Aug. 2020	Juli 2020	Juni 2020	Mai 2020	April 2020	März 2020
Betriebe	16.663	16.328	14.728	13.940	12.932	13.776	15.785	17.852	21.128	24.524	24.945	13.791
Kurzarbeiter	182.747	174.280	148.837	142.161	142.404	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: Mai 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 Mai 2021 im Vergleich zum Mai 2020 Rückgänge bei den Arbeitslosen und Zuwächse bei den gemeldeten offenen Stellen. In der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ sank die Anzahl der Arbeitslosen im Vergleichszeitraum um rund 7,5 Prozent auf 46.841. Dabei zeigten sich die höchsten absoluten Rückgänge der Arbeitslosen bei den Berufen der Lagerwirtschaft (5131), Servicefachkräften im Luftverkehr (5142) sowie Speditions- und Logistikkaufleuten (5162). Die Anzahl der gemeldeten offenen Stellen in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ erhöhte sich im Mai 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat um rund 26,9 Prozent auf insgesamt 26.531. Die Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ verzeichnete im Mai 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat einen Rückgang der Arbeitslosenzahl um rund 1,2 Prozent auf insgesamt 105.660; die Anzahl der gemeldeten offenen Arbeitsstellen stieg um rund 1,8 Prozent auf 21.708.

Arbeitslose, Arbeitssuchende, gemeldete Stellen

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

Berufshauptgruppe Berufsgruppe Berufsuntergruppe		Arbeitslose			Arbeitsuchende ¹⁾			Gemeldete Arbeitsstellen		
		Mai		Δ in %	Mai		Δ in %	Mai		Δ in %
		2021	2020		2021	2020		2021	2020	
51	Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführ.)	46.841	50.624	-7,5	77.120	81.055	-4,9	26.531	20.909	26,9
511	Tech.Betrieb Eisenb.,Luft,Schiffsverkehr	1.204	1.100	9,5	2.063	1.866	10,6	210	507	-58,6
5111	Berufe im technischen Eisenbahnbetrieb	109	79	38,0	182	137	32,8	51	81	-37,0
5112	Berufe technischer Luftverkehrsbetrieb	689	634	8,7	1.267	1.169	8,4	99	350	-71,7
5113	Berufe technisch. Schiffsverkehrsbetrieb	399	379	5,3	603	545	10,6	56	75	-25,3
5118	TechBetriebEisenb.Luft,Schiffsverk.(ssT)	7	7	x	11	14	x	-	-	x
512	Überwachung,WartungVerkehrsinfrastruktur	852	864	-1,4	1.308	1.275	2,6	739	966	-23,5
5121	Straßen- und Tunnelwärter/innen	267	260	2,7	423	413	2,4	216	225	-4,0
5122	Überwach.,Wartung Eisenbahninfrastruktur	549	571	-3,9	828	820	1,0	517	726	-28,8
5123	Berufe in der Flugsicherungstechnik	11	11	x	20	14	x	-	5	x
5124	Wasserstraßen- und Brückenwärter/innen	24	20	x	35	24	x	-	*	x
513	Lagerwirt.,Post,Zustellung,Güterumschlag	33.713	36.442	-7,5	55.014	57.789	-4,8	19.710	15.293	28,9
5131	Berufe in der Lagerwirtschaft	30.217	32.863	-8,1	49.083	51.832	-5,3	18.954	14.434	31,3
5132	Berufe für Post- und Zustelldienste	2.243	2.317	-3,2	3.966	3.966	0,0	431	658	-34,5
5133	Berufe im Güter- und Warenumschlag	221	185	19,5	337	282	19,5	60	17	x
5139	Aufsicht,Führung-Lagerw.Zustell.Güterum.	1.032	1.077	-4,2	1.628	1.709	-4,7	265	184	44,0
514	Servicekräfte im Personenverkehr	1.333	1.963	-32,1	2.387	3.457	-31,0	258	513	-49,7
5141	Servicefachkräfte Straßen-,Schienenverk.	449	481	-6,7	783	785	-0,3	215	356	-39,6
5142	Servicefachkräfte im Luftverkehr	796	1.390	-42,7	1.460	2.539	-42,5	10	127	x
5143	Servicefachkräfte im Schiffsverkehr	26	50	x	44	61	x	*	*	x
515	Überwachung u. Steuerung Verkehrsbetrieb	1.040	945	10,1	1.637	1.430	14,5	605	361	67,6
5150	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (oS)	103	102	1,0	174	157	10,8	164	142	15,5
5151	Berufe Überwachung Straßenverkehrsbetr.	9	14	x	14	22	x	*	*	x
5152	Berufe Überwachung Eisenbahnverkehrsbetr	115	124	-7,3	223	208	7,2	254	112	126,8
5153	Berufe Überwachung Luftverkehrsbetrieb	182	179	1,7	305	306	-0,3	43	41	x
5154	Berufe Überwachung Schiffsverkehrsbetr.	22	20	x	39	31	x	5	4	x
5158	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (ssT)	22	19	x	31	30	x	4	*	x
5159	Aufsicht,Führung-Überwach. Verkehrsbetr.	587	487	20,5	851	676	25,9	133	60	121,7
516	Kaufleute - Verkehr und Logistik	8.699	9.310	-6,6	14.711	15.238	-3,5	5.009	3.269	53,2
5161	Verkehrskaufleute	71	104	-31,7	127	176	-27,8	44	22	x
5162	Speditions- und Logistikkaufleute	6.122	6.610	-7,4	10.630	11.050	-3,8	4.053	2.586	56,7
5163	Straßen- und Schienenverkehrskaufleute	949	1.043	-9,0	1.487	1.562	-4,8	698	503	38,8
5164	Luftverkehrskaufleute	149	142	4,9	266	264	0,8	14	14	x
5165	Schiffahrtkaufleute	146	186	-21,5	216	268	-19,4	17	25	x
5166	Kurier-Express-Postdienstleistungskaufl.	236	228	3,5	424	416	1,9	67	49	x
5169	Führung-Verkehr,Logistik (kaufm.Bereich)	1.026	997	2,9	1.561	1.502	3,9	116	70	65,7

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

Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

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

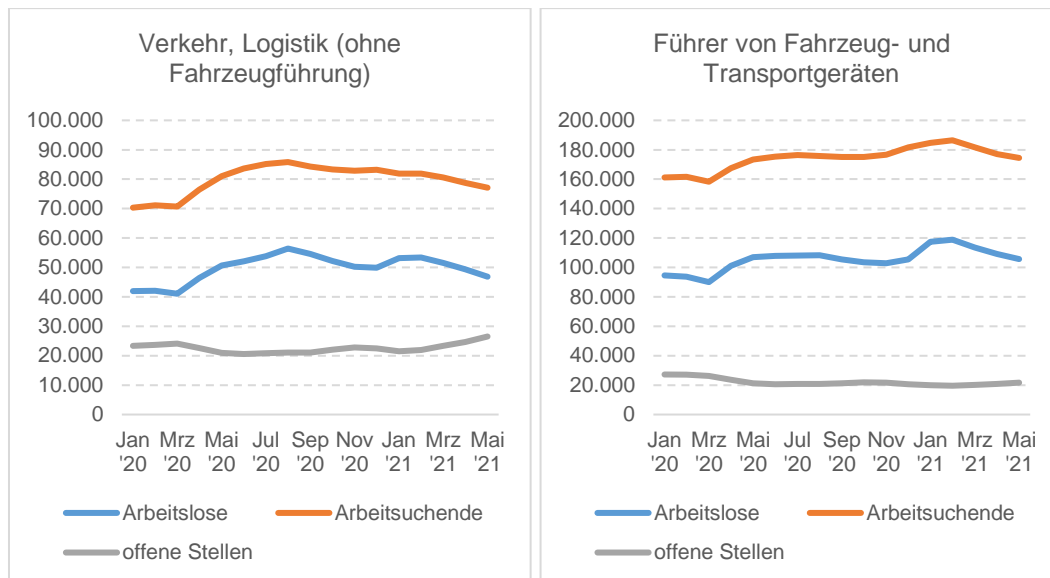
Berufshauptgruppe Berufsgruppe Berufsuntergruppe		Arbeitslose			Arbeitsuchende ¹⁾			Gemeldete Arbeitsstellen		
		Mai		Δ in %	Mai		Δ in %	Mai		Δ in %
		2021	2020		2021	2020		2021	2020	
52	Führer von Fahrzeug- u. Transportgeräten	105.660	106.982	-1,2	174.456	173.281	0,7	21.708	21.316	1,8
521	Fahrzeugführung im Straßenverkehr	99.834	101.078	-1,2	165.510	164.356	0,7	17.900	17.669	1,3
5211	Berufskraftfahrer(Personentransport/PKW)	9.562	9.341	2,4	19.549	19.305	1,3	592	808	-26,7
5212	Berufskraftfahrer (Güterverkehr/LKW)	19.390	22.846	15,1	31.805	35.223	-9,7	12.404	11.474	8,1
5213	Bus-, Straßenbahnfahrer/innen	5.998	5.921	1,3	11.081	10.332	7,2	1.297	2.232	-41,9
5218	Fahrzeugführer im Straßenverkehr(s.s.T.)	64.884	62.970	3,0	103.075	99.496	3,6	3.607	3.155	14,3
522	Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr	544	440	23,6	1.130	917	23,2	919	934	-1,6
5220	Triebfahrzeugführer Eisenbahnverkehr(oS)	544	440	23,6	1.130	917	23,2	919	934	-1,6
523	Fahrzeugführung im Flugverkehr	643	412	56,1	857	647	32,5	5	10	x
5231	Piloten und Verkehrsflugzeugführer	601	389	54,5	799	609	31,2	*	8	x
5238	Fahrzeugführer im Flugverkehr (s.s.T.)	42	23	x	58	38	x	3	*	x
524	Fahrzeugführung im Schiffsverkehr	535	560	-4,5	820	859	-4,5	119	152	-21,7
5241	Nautische Schiffsoffiziere und Kapitäne	258	302	14,6	447	507	11,8	66	59	11,9
5242	Schiffsführer Binnen-,Hafenverkehr	277	258	7,4	373	352	6,0	53	93	-43,0
525	Bau- und Transportgeräteführung	4.104	4.492	-8,6	6.139	6.502	-5,6	2.765	2.551	8,4
5251	Führer land-,forstwirtschaftl. Maschinen	296	313	-5,4	438	458	-4,4	160	160	0,0
5252	Führer Erdbewegungs-,verwandte Maschinen	2.797	3.008	-7,0	4.114	4.284	-4,0	2.140	1.971	8,6
5253	Kranführer, Bediener Hebeeinrichtungen	965	1.123	14,1	1.520	1.681	-9,6	451	406	11,1
5259	Aufsicht - Bau-, Transportgeräteführung	46	48	x	67	79	15,2	14	14	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 Mai 2021 um 2.501 bzw. rund 5,1 Prozent, in der Berufsgruppe „Führung von Fahrzeug- u. Transportgeräten“ um 3.461 bzw. rund 3,2 Prozent. Damit setzte sich in beiden Berufshauptgruppen der rückläufige Trend der Vormonate fort. In beiden Berufsgruppen lag zudem die Anzahl gemeldeter offener Arbeitsstellen im Mai 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 Mai 2021 kumuliert 398.725. Dies entsprach einem Rückgang im Vergleich zum Vormonat von rund 2,8 Prozent und im Vergleich zum Vorjahresmonat von rund 3,7 Prozent.

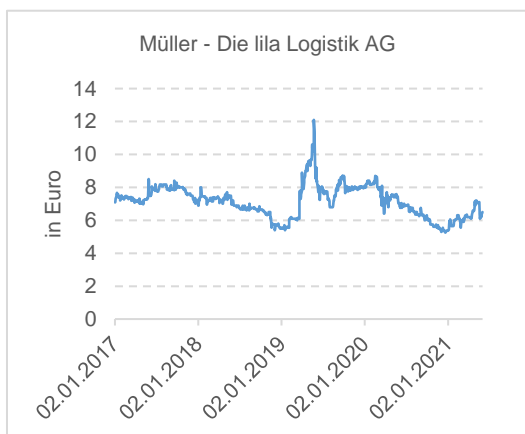
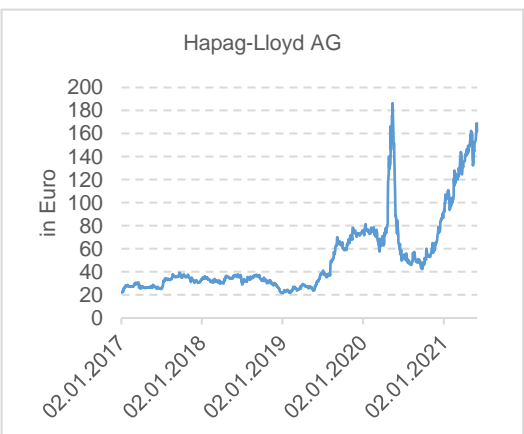
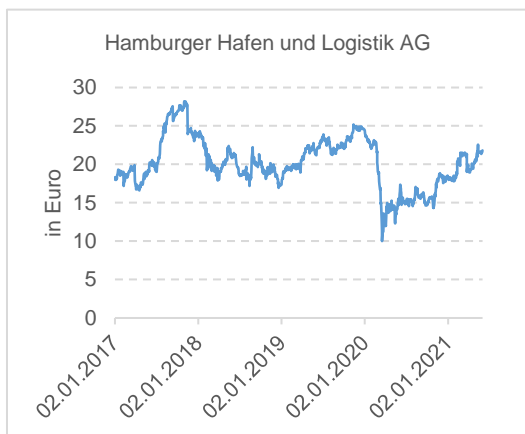
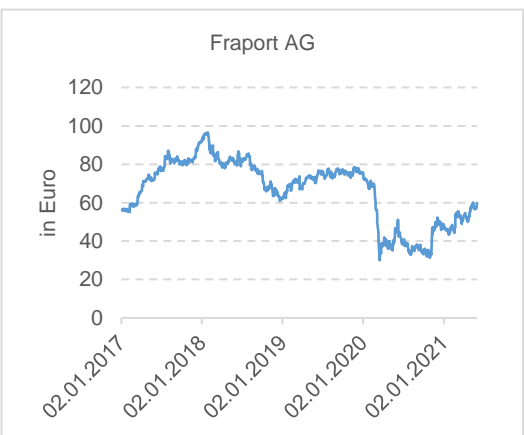
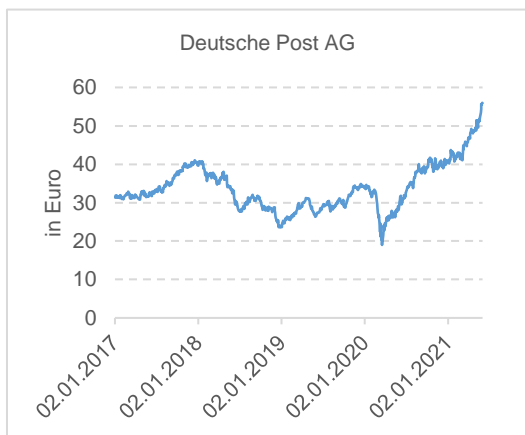
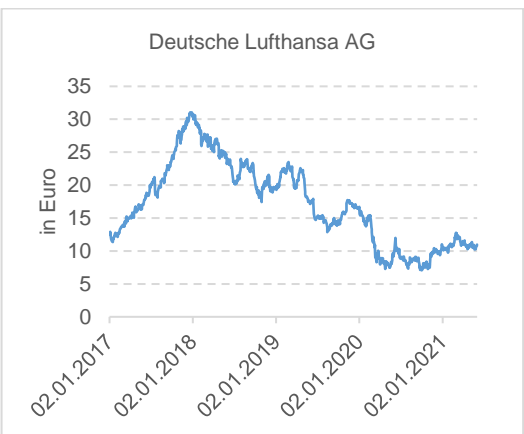
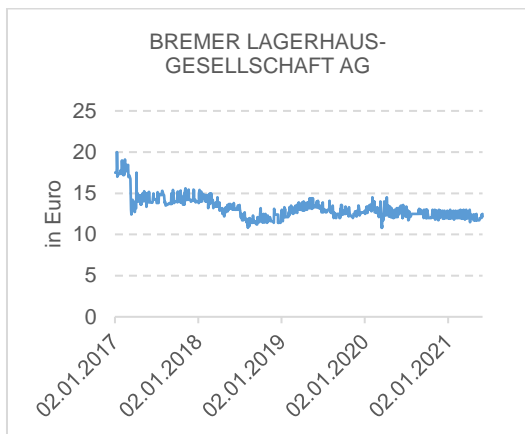
Abbildung 9.1: Offene Stellen, Arbeitslose und Arbeitsuchende in den Berufshauptgruppen „Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführung)“ (linke Abb.) und „Führer von Fahrzeug- und Transportgeräten“ (rechte Abb.) im Zeitraum von Januar 2020 bis Mai 2021; ausgewiesenes Anforderungsniveau: Fachkraft, Spezialist, Experte (ohne Helfer) (Berufe nach der Klassifikation der Berufe 2010 (KldB 2010))



Arbeitsuchende sind arbeitslose Arbeitsuchende und nicht-arbeitslose Arbeitsuchende.

Quelle: Bundesagentur für Arbeit. Eigene Darstellung.

10 Aktienkursentwicklung ausgewählter deutscher Unternehmen



Quelle: Deutsche Börse.



Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr
Werderstraße 34
50672 Köln

Tel.: 0221-5776-0
Fax: 0221-5776-1777

Postfach 19 01 80
50498 Köln

E-Mail: poststelle@bag.bund.de
Internet: www.bag.bund.de

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

Stand des Berichtes: 04. Juni 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
