



Bundesaamt  
für Güterverkehr

# Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt

- Wochenbericht KW 30 / 2021

## Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung.....	3
1	Einleitung.....	6
2	Straßengüterverkehr.....	7
3	Schienengüterverkehr.....	15
4	Kombinierter Verkehr.....	18
5	Binnenschifffahrt.....	20
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 23.07.2021 vorlagen.<sup>1</sup> 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 nochmals erkennbar verbessert. Sowohl in Bezug auf die Auftrags- als auch die Ertrags- und Liquiditätslage stieg abermals der Anteil der Unternehmen an der Gesamtheit der Befragten, die aktuell kumuliert von einer guten oder saisonüblichen bzw. befriedigenden Situation sprachen. Rund zwei Drittel aller Befragten berichteten jüngst von einer guten Auftragslage, knapp ein Drittel aller Befragten von einer saisonüblichen Auftragslage. Angesichts des hohen Ladungsangebots und der derzeit am Markt verbreitet wahrgenommenen Laderaumknappheit hat das Frachtniveau spürbar angezogen; insbesondere am Spotmarkt zeigten sich zeitweise hohe Anstiege. Das anhaltend hohe Aufkommen im Online-Handel stellt nicht nur die KEP-Branche, sondern auch die klassischen Stückgutnetze vor Herausforderungen.
- Von nennenswerten Behinderungen im grenzüberschreitenden Verkehr, die im Zusammenhang mit Corona-Schutzmaßnahmen standen, wurde im Rahmen der jüngsten Befragungen von Güterkraftverkehrsunternehmen ebenso wenig berichtet wie von Personalproblemen durch Reisebeschränkungen. Thematisiert wurden stattdessen u.a. Rohstoff- und Materialengpässe, die sich negativ auf bestimmte Branchen und deren Transportnachfrage auswirkten, Lieferverzögerungen bzw. lange Lieferzeiten für bestimmte Lastkraftfahrzeuge, Auflieger und Ersatzteile sowie ein Mangel an verfügbaren Containern, u.a. aufgrund verspäteter Schiffsankünfte. Betriebliche Herausforderungen erwachsen derzeit nahezu allen befragten Unternehmen durch einen wahrgenommenen Mangel an qualifiziertem Fahrpersonal und weiteren Fachkräften. Der Anteil von Unternehmen mit Schwierigkeiten mit öffentlichen Verwaltungseinrichtungen nahm zuletzt ab.
- Der bereinigte Lkw-Maut-Fahrleistungsindex lag im Zeitraum vom 11. bis 17.07.2021 im Durchschnitt rund 2,1 Prozent oberhalb des Vorkrisenniveaus (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020). Deutsche Lkw verzeichneten im o.g. Betrachtungszeitraum einen Rückgang in Höhe von rund 1,2 Prozent, gebietsfremde Lkw einen Anstieg von rund 5,2 Prozent.

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 und ab Februar 2021 auf einen 8-Wochen-Turnus umgestellt.

- Nach jüngsten vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhte sich das Beförderungsaufkommen im Schienengüterverkehr in Deutschland im Zeitraum von Januar bis April 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 7,7 Prozent; die Verkehrsleistung legte um rund 11,4 Prozent zu. Im Rahmen von Marktgesprächen des Bundesamtes berichten Eisenbahnverkehrsunternehmen aktuell weiterhin von Aufkommens- und Leistungswerten, die über dem Vorjahresniveau liegen. Schienengüterverkehr
- Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr lag das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern im Zeitraum von Januar bis April 2021 um rund 7,8 % über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums; das Aufkommen an beförderten Sattelanhängern erhöhte sich um rund 17,9 Prozent. Kombiniertes Verkehr
- In der Binnenschifffahrt bleibt die Transportnachfrage uneinheitlich. Während in der Trockengüterschifffahrt in vielen Segmenten saisonale Rückgänge aufgrund urlaubsbedingter Produktionsdrosselungen zu verzeichnen sind, profitierte die Tankschifffahrt vor dem Hintergrund einer deutlichen Zunahme der Reisetätigkeit von einer steigenden Nachfrage nach Kraftstoffen für den Individualverkehr und Kerosin. Mit Blick auf die Gas- und Chemieschifffahrt wird ebenfalls von einer erhöhten Transportnachfrage berichtet. Eine saisonübliche bis gute Auftragslage herrschte zuletzt weiterhin in der Containerschifffahrt. Allerdings führen Abfertigungsprobleme in den westeuropäischen Seehäfen zu teils massiven Verzögerungen. Ein Grund sind pandemiebedingte Abfertigungsengpässe in südchinesischen Häfen, die zu Friktionen in den weltweiten Lieferketten führen. Nach wie vor besteht ein hoher Mangel an Leercontainern. Binnenschifffahrt
- Trotz der im Vorjahresvergleich gestiegenen Transportnachfrage besteht im Rheingebiet weiterhin ein deutliches Überangebot an Schiffsraum, insbesondere an großen Einheiten. Sowohl in der Trockengüter- als auch der Tankschifffahrt befinden sich die Frachtraten dort nach Angaben befragter Unternehmen auf vergleichsweise niedrigem Niveau. Kleinere Binnenschiffe in den Kanalgebieten seien hiervon weniger betroffen. Durch die starken Regenfälle in der 28. KW kam es auf bestimmten Streckenabschnitten im Rheingebiet sowie entlang der Donau zu Einschränkungen bzw. Fahrverboten in der Binnenschifffahrt.
- Nach aktuellen Daten aus der amtlichen Seeverkehrsstatistik wurden im 1. Quartal 2021 in den deutschen Seehäfen rund 0,8 Prozent mehr Güter umgeschlagen als im 1. Quartal 2020. Zuwächse zeigten sich sowohl beim seeseitigen Empfang als auch beim Versand. Umschlagszuwächsen bei RoRo-Verkehren, Containern und Stückgütern standen Rückgänge bei flüssigem und festem Massengut gegenüber. In den Bremischen Häfen, die ihr Umschlagsergebnis bereits für die ersten fünf Monate des Jahres 2021 ausgewiesen haben, stieg der Güterumschlag im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 5,6 Prozent; mit Ausnahme der flüssigen Massengüter verbuchten alle Umschlagbereiche Zuwächse. Seeverkehr

In Antwerpen stieg der Seegüterumschlag im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um rund 5,1 Prozent.

- Im Juni 2021 führten Terminalschließungen und daraus resultierende Verzögerungen in großen, bedeutenden Häfen im Süden Chinas aufgrund eines neuen Ausbruchs des Corona-Virus zu gravierenden Störungen im Container-Schiffsverkehr; die Anzahl dort wartender Containerschiffe nahm in der Folge stark zu. Die Folge war ein deutlicher Anstieg der Frachtraten auf den Asien-Routen. Die Zeitcharterraten für Containerschiffe eilten zuletzt zu immer neuen Rekordwerten.
- In der Passage liegt das Angebot immer noch deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. Es zeichnet sich aber eine erhöhte Nachfrage und somit auch des Angebots ab. Der zunehmende Impffortschritt und die rückläufigen Infektionszahlen werden mit großer Wahrscheinlichkeit zu einem weiteren Anstieg bei den Buchungen führen. Bei der Luftfracht ist das 1. Halbjahr 2021 im Allgemeinen als positiv zu bewerten. Die Gesamtzahl der transportierten Güter steigt weiterhin an.
- 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 Juni 2021 eingegangenen 155 Anzeigen im Wirtschaftsabschnitt „Verkehr und Lagerei“ und die hiervon betroffenen 2.847 Personen die jeweils niedrigsten Werte seit Februar 2020. Nach jüngsten Hochrechnungen der BA belief sich im o.g. Wirtschaftszweig die Anzahl kurzarbeitender Unternehmen im März 2021 auf insgesamt 14.512, die Anzahl der Kurzarbeiter auf insgesamt 149.028. Beide Werte lagen damit unter jenen des Vormonats und deutlich unter den Höchstständen vom April 2020.
- Die Anzahl der Arbeitslosen sank in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ im Juni 2021 im Vergleich zum Juni 2020 um rund 13,2 Prozent auf 45.232, im Vergleich zum Vormonat nahm sie um rund 3,4 Prozent ab; in der Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ sank die Zahl der Arbeitslosen im Vergleich zum Juni 2020 um rund 4,7 Prozent auf 102.745, im Vergleich zum Mai 2021 nahm sie um rund 2,8 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 Juni 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat um rund 8,1 Prozent auf 386.969, im Vergleich zum Vormonat nahm sie um rund 2,9 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 23.07.2021 vorlagen.

## 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 nochmals erkennbar verbessert. Sowohl in Bezug auf die Auftrags- als auch die Ertrags- und Liquiditätslage stieg abermals 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. Rund zwei Drittel aller Befragten berichteten jüngst von einer guten Auftragslage, knapp ein Drittel aller Befragten von einer saisonüblichen Auftragslage. Nur vereinzelt sprachen befragte Güterkraftverkehrsunternehmen noch von einer schlechten Auftragslage, beispielsweise in Fällen, in denen schwerpunktmäßig Beförderungsleistungen für den Messe- und Eventbereich erbracht werden. Jenseits dessen wurde Auftragsrückgänge eher im Zusammenhang mit aktuellen Rohstoff- und Materialengpässen thematisiert, die sich negativ auf bestimmte Branchen und deren Transportnachfrage auswirkten. Im Rahmen der Befragungen des Bundesamtes explizit benannt, wurden u.a. Engpässe und Lieferverzögerungen bei Holz und Stahl. Darüber hinaus berichteten befragte Unternehmen weiterhin von Friktionen in Lieferketten und Produktionsunterbrechungen, insbesondere im Automotive Bereich, aufgrund von Lieferengpässen bei elektronischen Bauteilen und Mikrochips aus Fernost. Problematisiert wurden in diesem Zusammenhang auch Lieferverzögerungen bzw. lange Lieferzeiten für bestimmte Lastkraftfahrzeuge – genannt wurden u.a. Fahrzeuge mit alternativen Antrieben und Spezialaufbauten – und Auflieger sowie Fahrzeuersatzteile. Die Warte- und Lieferzeiten haben sich um mehrere Wochen, in Spezialgebieten um mehrere Monate verlängert. Mehrfach berichteten Unternehmen vom einem Mangel an verfügbaren Containern zur Verladung, u.a. aufgrund verspäteter Schiffsankünfte. In der Folge verzögere sich der Warenversand nach Übersee; Ausgangslager seien daher teilweise überfüllt. Ihre Geschäftserwartungen für die nächsten drei Monate bewerteten die befragten Unternehmen weit überwiegend als gleichbleibend; wie schon in den vorherigen Befragungen übertraf der Anteil optimistischer Unternehmen jenen Teil der Unternehmen, die kurzfristig eine Verschlechterung erwarten. Der Anteil letzterer an der Gesamtheit der Befragten ist im Vergleich zur vorherigen Befragung nochmals leicht gesunken. Gleichwohl hält die Unsicherheit bezüglich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung bei einem Gutteil der befragten Unternehmen an.

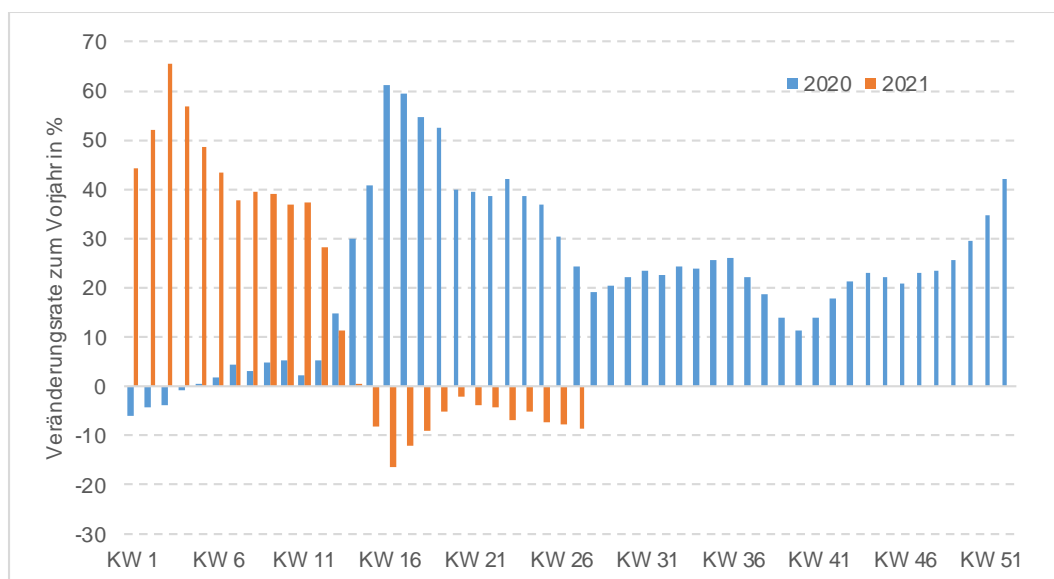
Aktuelle Lagebeschreibung

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 sanken sie revidiert seit der 15. Kalenderwoche des Jahres 2021 zwischen rund 4,0 Prozent (KW 21) und rund 16,2 Prozent (KW 16) (siehe

KEP-Branche

Abbildung 2.1).<sup>2</sup> Die Deutsche Post DHL Group informiert auf ihrer Webseite regelmäßig über etwaige Einschränkungen in internationalen Partnernetzwerken.<sup>3</sup> Mit Stand vom 07.07.2021 war im internationalen Versandhandel der Versand von Päckchen, Warenpost- und Paketsendungen von insgesamt 255 ausgewiesenen Ländern bzw. Regionen in 223 Fällen uneingeschränkt, in 21 Fällen nur eingeschränkt und in 11 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.

Die hohen Aufkommenszuwächse im Online-Handel stellen nicht nur die KEP-Branche, sondern auch die klassischen Stückgutnetze vor Herausforderungen. Nach Angaben von Marktteilnehmern seien die auf das B2B-Geschäft ausgelegten Systeme nur bedingt auf das zunehmende B2C-Geschäft zugeschnitten. Bereits in den zurückliegenden Jahren berichteten im Rahmen der Marktbeobachtung befragte Mitglieder großer Stückgutkooperationen wiederholt, dass ihre Systeme in Spitzenzeiten an Kapazitätsgrenzen stießen, da

Stückgutnetze

<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 26.05.2021.

<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 16.07.2021.



die hohen Eingangsvolumina in den Hubs durch die Zunahme anspruchsvoller Privatkundenzustellungen nicht schnell genug abgefertigt werden könnten und zusätzlich Rückläufer aus diesem Geschäftsbereich nicht vorhandene Platzkapazitäten beanspruchen würden. Im Rahmen der jüngsten Befragungen des Bundesamtes berichteten befragte Unternehmen erneut von Überlastungen der Stückgutnetze infolge des deutlichen Anstiegs des Sendungsaufkommens. Teilweise wurden Verladestopps verhängt, da die Mengen aufgrund von Engpässen bei Umschlags- und Lagerflächen kaum noch abzufertigen waren. Darüber hinaus kam es zu Laufzeitverlängerungen. Begründet wurde das hohe Sendungsaufkommen von Marktteilnehmern neben Steigerungen im B2C-Geschäft mit Nachholeffekten im B2B-Geschäft, die aus einer vergleichsweise schwachen Nachfrage der deutschen Industrie in der Vorosterzeit resultierten.

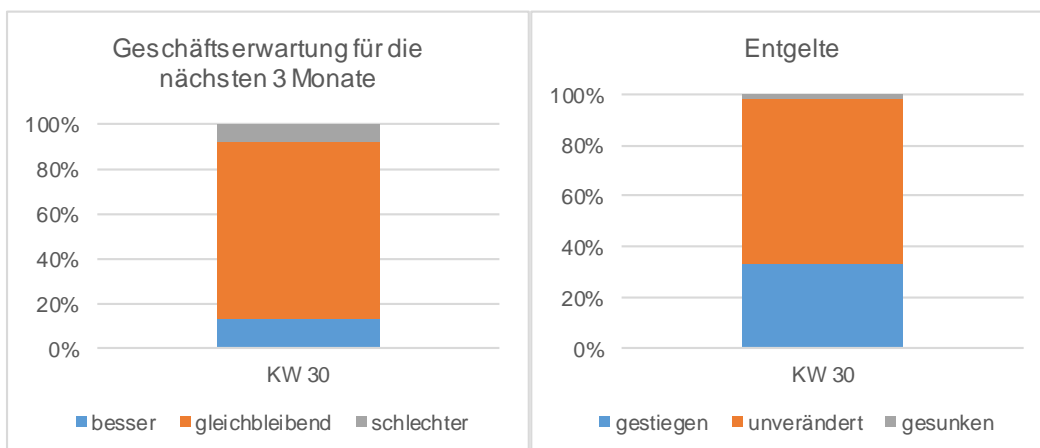
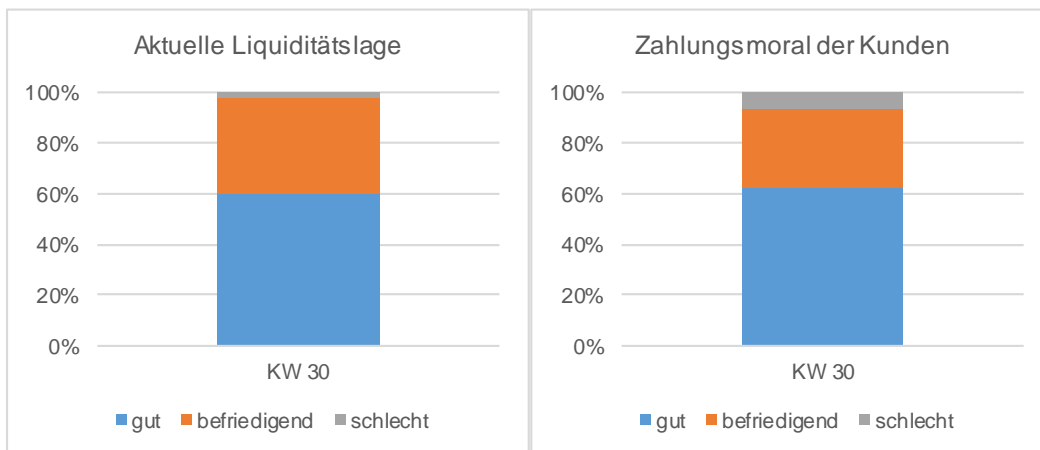
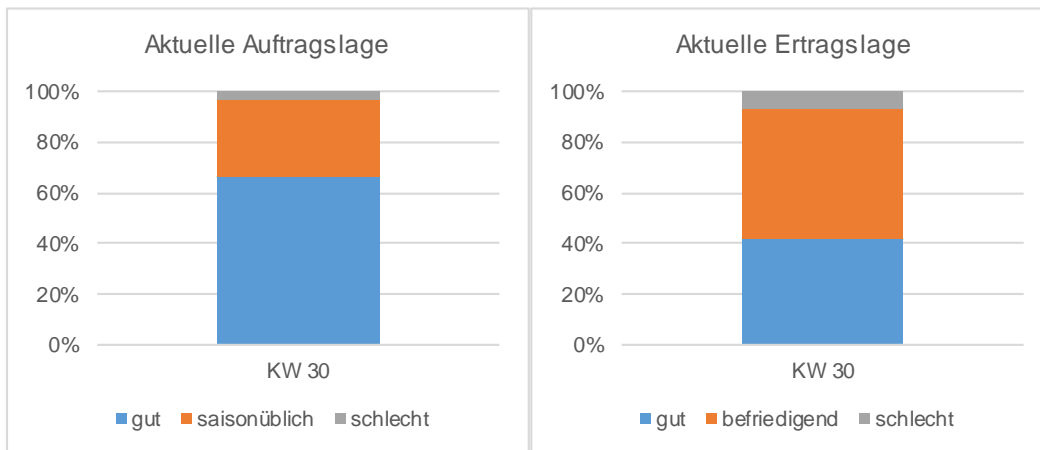
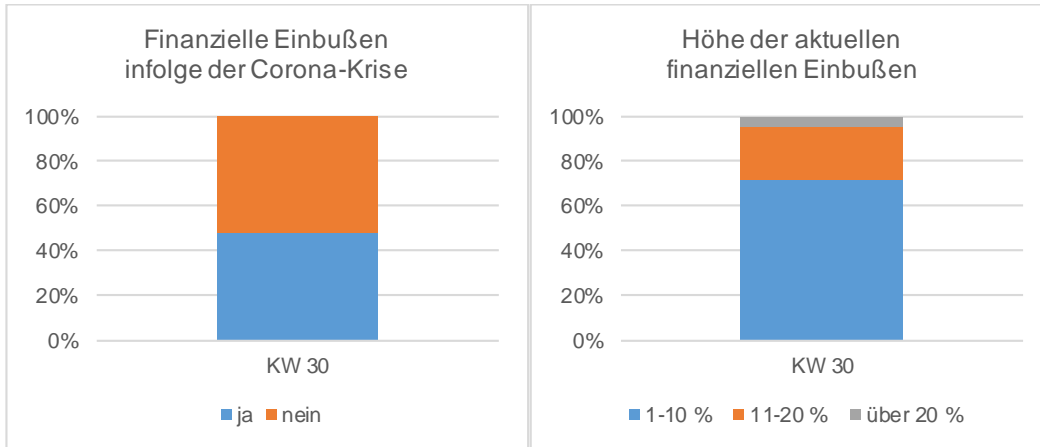
Vor dem Hintergrund der weit verbreiteten guten Auftragslage ist der Anteil der befragten Unternehmen, die aktuell noch finanzielle Einbußen infolge der Corona-Krise verzeichnen, im Vergleich zur vorherigen Befragung nochmals zurückgegangen; gleiches gilt in Bezug auf den Anteil betroffener Unternehmen, die ihre derzeitigen finanziellen Einbußen noch auf einen Wert im zweistelligen Prozentbereich beziffern. Nach Auskunft befragter Unternehmen habe das Frachtniveau aufgrund des hohen Ladungsangebots und der derzeit am Markt verbreiteten wahrgenommenen Laderaumknappheit sowie allgemeiner Kostensteigerungen jüngst spürbar angezogen. Insbesondere am Spotmarkt seien angesichts eines sehr knappen Laderaumangebots zeitweise hohe Anstiege zu verzeichnen gewesen. Teilweise sprachen befragte Unternehmen von Herausforderungen, ihre Kunden vor dem Hintergrund des knappen Laderaumangebots am freien Markt weiterhin vertragsmäßig bedienen zu können. Die realisierten Entgeltsteigerungen seien nach Unternehmensangaben allerdings nicht in allen Fällen ausreichend gewesen, um Kostensteigerungen, die insbesondere aus dem deutlichen Anstieg der Kraftstoffkosten sowie der seit Jahresbeginn wirksamen CO<sub>2</sub>-Bepreisung von Kraftstoffen resultieren, vollständig zu kompensieren. Angesichts eines anhaltend hohen nationalen und internationalen Wettbewerbsdrucks stoßen die seitens des Bundesamtes durchgeführten Schwerpunktkontrollen auf Verstöße im Kabotagerecht gewerbeseitig weiterhin auf große Zustimmung. Erneut 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 gestaltete sich zunehmend schwieriger und beeinträchtigte die weitere betriebliche Entwicklung. Teilweise gaben Unternehmen an, aufgrund von fehlendem Fahrpersonal nicht alle Fahrzeuge einsetzen zu können, teilweise musste der Fuhrpark reduziert werden.

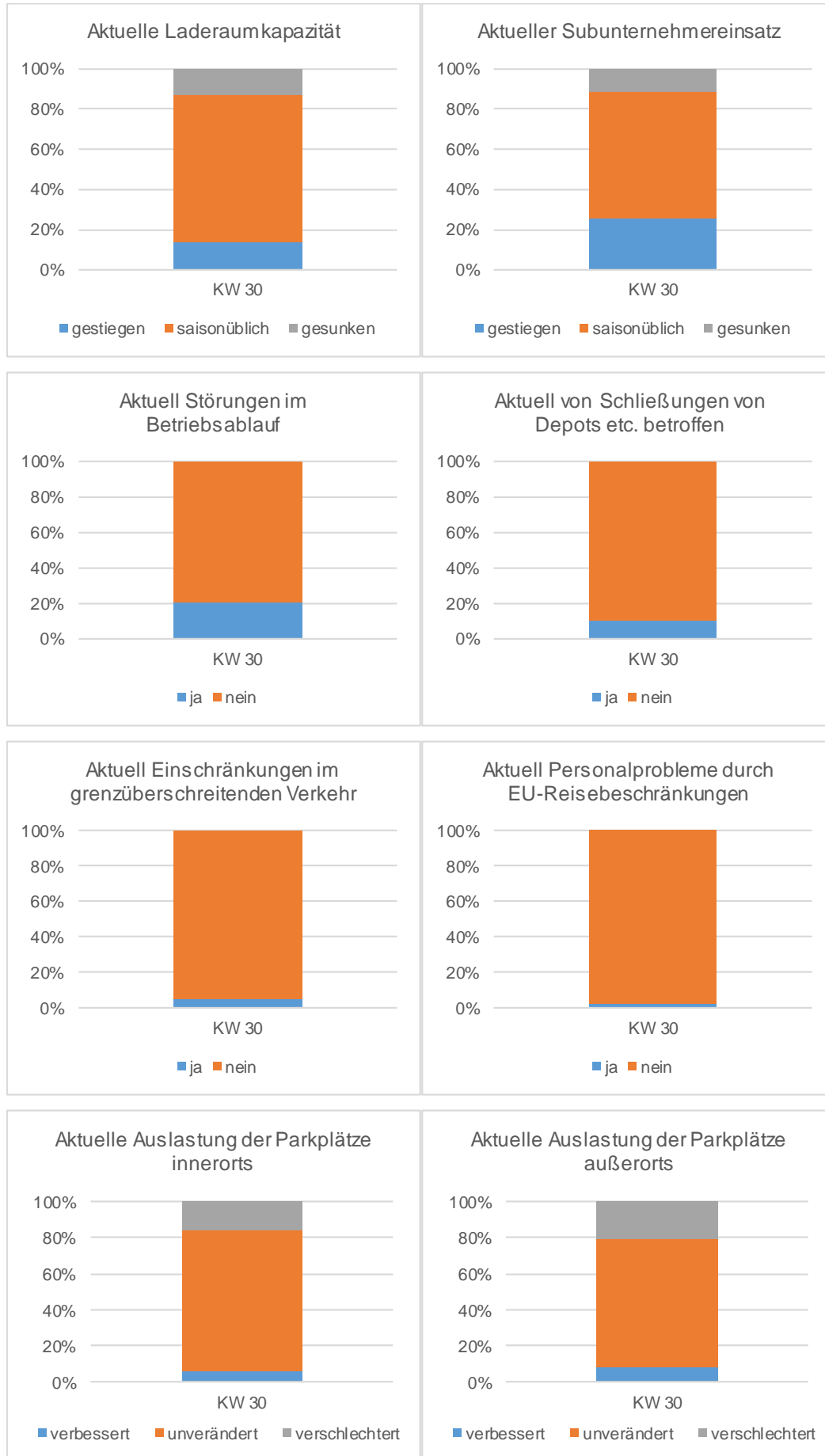
Aktuelle Herausforderungen

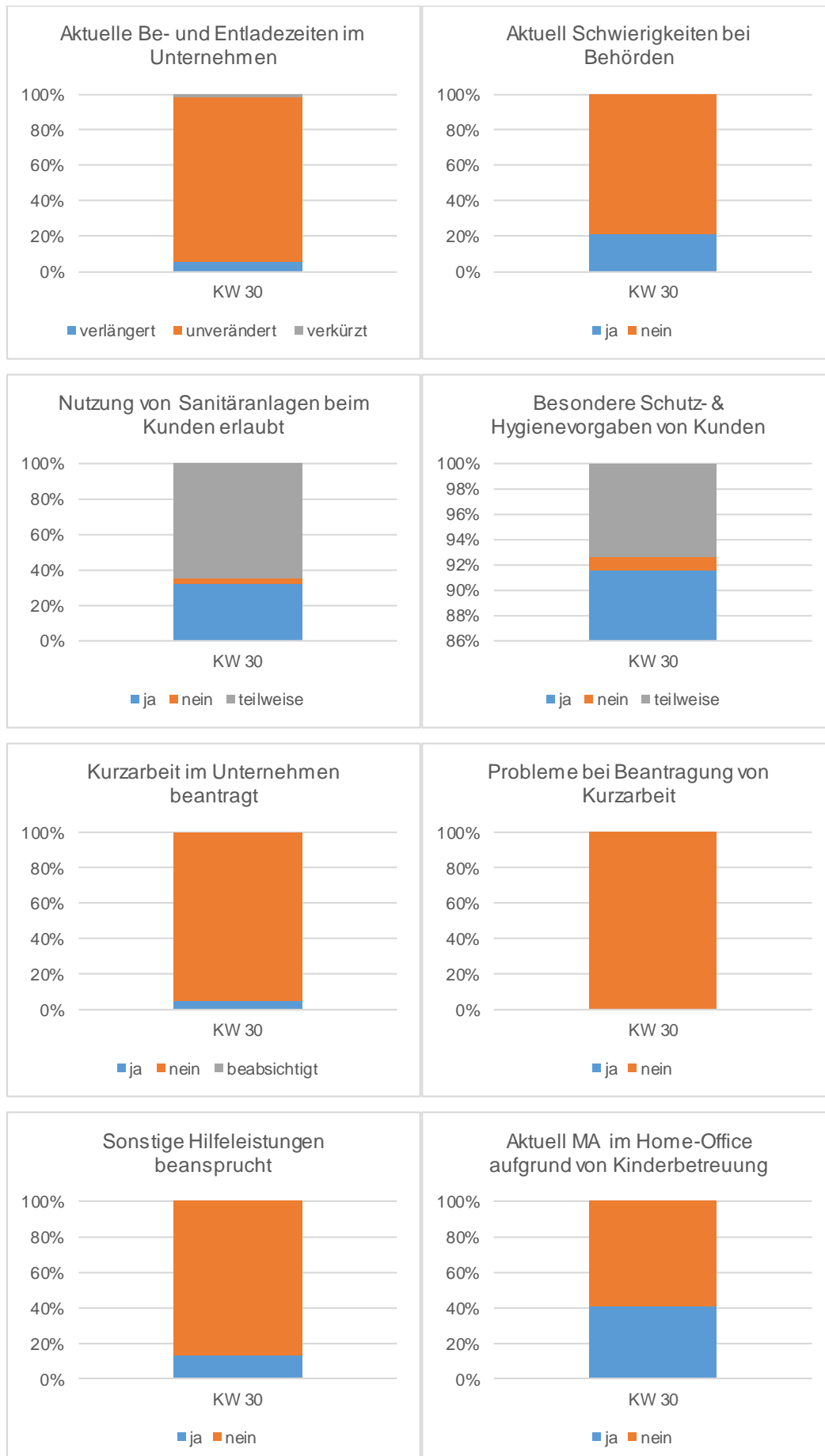
Von nennenswerten Behinderungen im grenzüberschreitenden Verkehr, die im Zusammenhang mit Corona-Schutzmaßnahmen standen, wurde im Rahmen der jüngsten Befragungen von Güterkraftverkehrsunternehmen ebenso wenig berichtet wie von Personalproblemen durch Reisebeschränkungen. Der Anteil von Unternehmen, die noch von

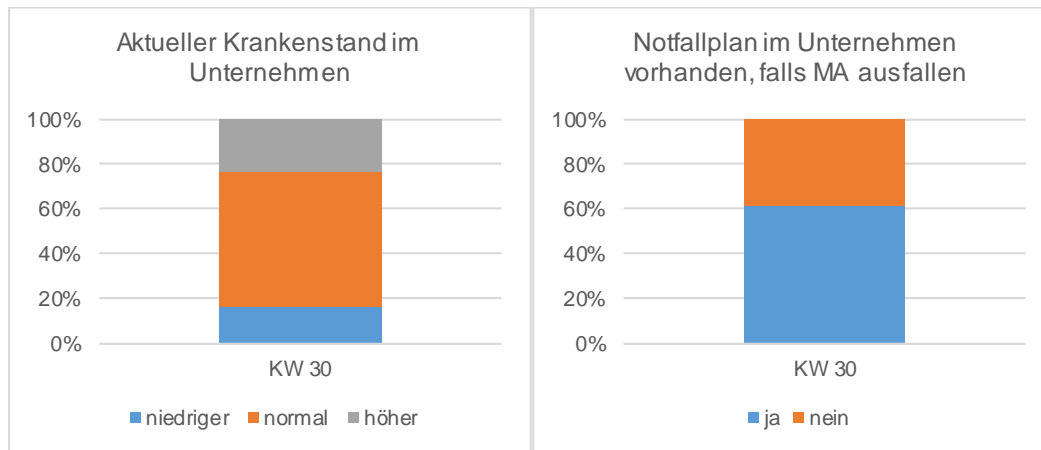
Sonstiges

Schwierigkeiten bei der Kontaktierung öffentlicher Verwaltungseinrichtungen, langen Vorlaufzeiten für Terminvergaben o.ä. berichteten, nahm im Vergleich zur vorherigen Befragung ab.









### 3 Schienengüterverkehr

Für den Schienengüterverkehr in Deutschland liegen zwischenzeitlich statistische Daten bis einschließlich April vor.<sup>4</sup> Wie Abbildung 3.1 zu entnehmen ist, stieg nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes im März 2021 das Transportaufkommen im Vergleich zum Vormonat um rund 33,5 Prozent; die Verkehrsleistung erhöhte sich um rund 29,5 Prozent. Im April 2021 kam es im Vormonatsvergleich bei beiden Werten zu Rückgängen. Im Vergleich zum März 2021 sanken das Beförderungsaufkommen und die Verkehrsleistung um rund 10,8 Prozent bzw. rund 11,5 Prozent. Insgesamt lag die Beförderungsmenge im Zeitraum von Januar bis April 2021 um rund 7,7 Prozent über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums, die Verkehrsleistung stieg um rund 11,4 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 2020 bis April 2021

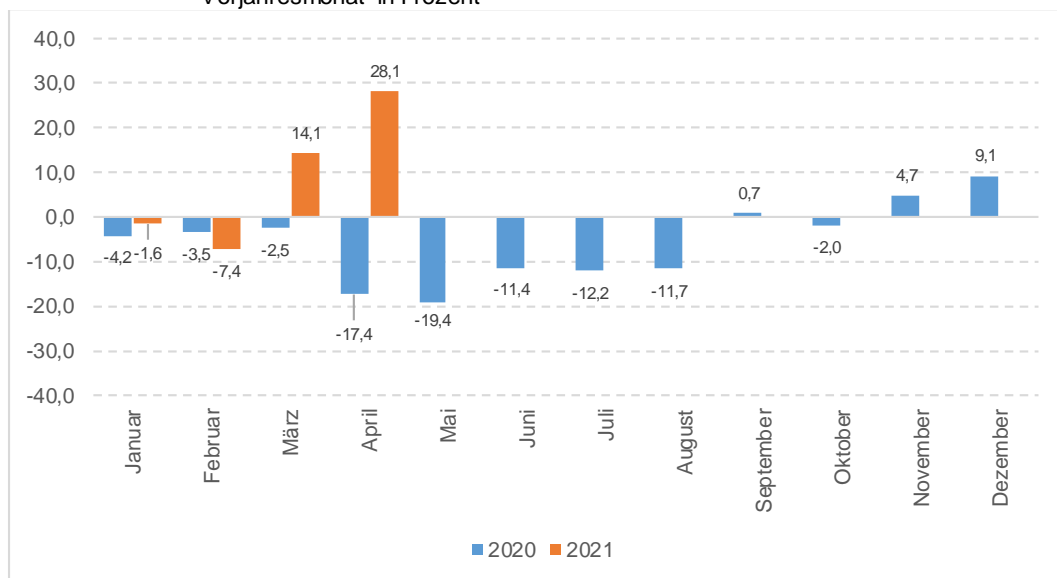


Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS Datenbank). Eigene Darstellung.

Abbildung 3.2 stellt die Entwicklung der Beförderungsmenge im Schienengüterverkehr in Deutschland im Zeitraum von Januar 2020 bis April 2021 im Vergleich zu den jeweiligen Vorjahresmonaten dar. Nachdem das Aufkommen im Januar und Februar 2021 noch unter dem Niveau der jeweiligen Vorjahresmonate lag, waren im März und April 2021 erhebliche Steigerungen zu verzeichnen. Im Vergleich zu den jeweiligen Vorjahresmonaten nahm die Beförderungsmenge im März 2021 um rund 14,1 Prozent und im April 2021 sogar um rund 28,1 Prozent zu. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass das Transportaufkommen auf der Schiene im April 2020 im Zuge des ersten Lockdowns stark gesunken war.

<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).

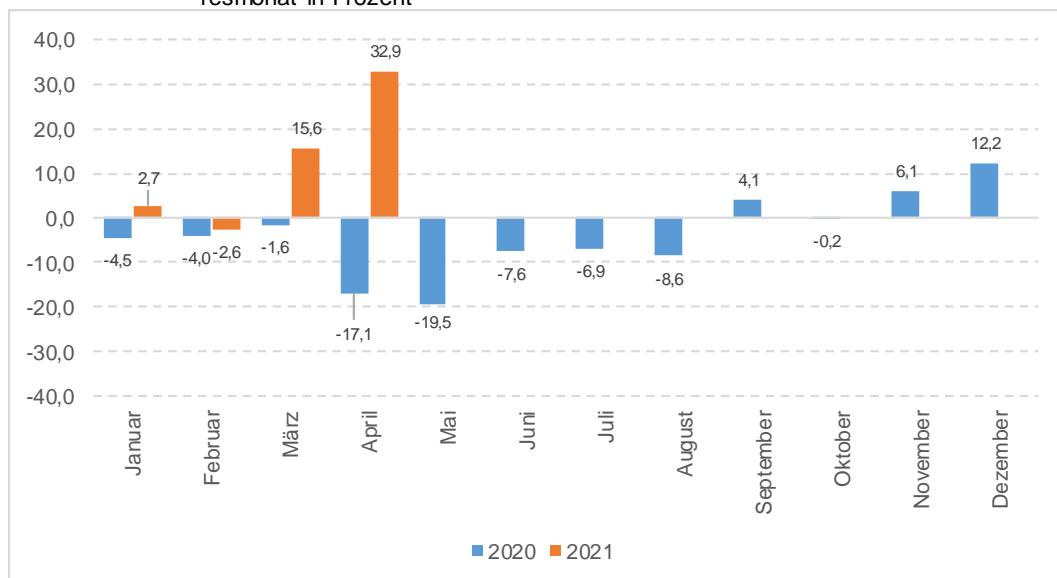
**Abbildung 3.2:** Entwicklung der Beförderungsmenge im Schienengüterverkehr in Deutschland in den Monaten Januar 2020 bis April 2021, Veränderungsraten im Vergleich zum Vorjahresmonat in Prozent



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 April 2021 im Vergleich zu den jeweiligen Vorjahresmonaten dar. Mit Ausnahme des Februars lag die Verkehrsleistung in den ersten vier Monaten des Jahres 2021 über dem Niveau der jeweiligen Vorjahresmonate. Wie bei der Beförderungsmenge zeigten sich im März und April 2021 im Vorjahresvergleich hohe Zuwächse. Im Vergleich zu den jeweiligen Vorjahresmonaten erhöhte sich die Verkehrsleistung im März 2021 um rund 15,6 Prozent und im April 2021 um rund 32,9 Prozent.

**Abbildung 3.3:** Entwicklung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr in Deutschland in den Monaten Januar 2020 bis April 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 angesichts vergleichsweise hoher Aufkommens- und Leistungswerte mehrheitlich von einer eher guten Auftragslage. Die Ertrags- und Liquiditätssituation wird weiterhin eher als befriedigend beschrieben. Die Umsätze und Entgelte bewegten sich nach Angaben befragter Unternehmen derzeit eher auf stabilem Niveau, während bei den Kosten vermehrt Steigerungstendenzen zu beobachten seien. Die Geschäftserwartung der Eisenbahnverkehrsunternehmen für die nächsten Monate ist überwiegend gleichbleibend. Die Gefahr von Insolvenzen 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. Allerdings wurde im Hinblick auf die Verfügbarkeit von Trassenkapazitäten jüngst vereinzelt von einer Verschlechterung gesprochen. Des Weiteren äußerten Marktteilnehmer, dass es aufgrund einer hohen Baustellendichte aktuell im deutschen Netz vermehrt zu Umleitungen und Verspätungen komme; die Kapazitäts- und Ressourcensteuerung werde hierdurch erschwert. Zudem berichteten befragte Unternehmen, dass es jüngst aufgrund von Unwetterschäden und unweatherbedingten technischen Störungen vermehrt zu Streckenunterbrechungen kam. Die Krankstände befinden sich bei den meisten befragten Unternehmen auf einem jahreszeitüblichen Niveau.

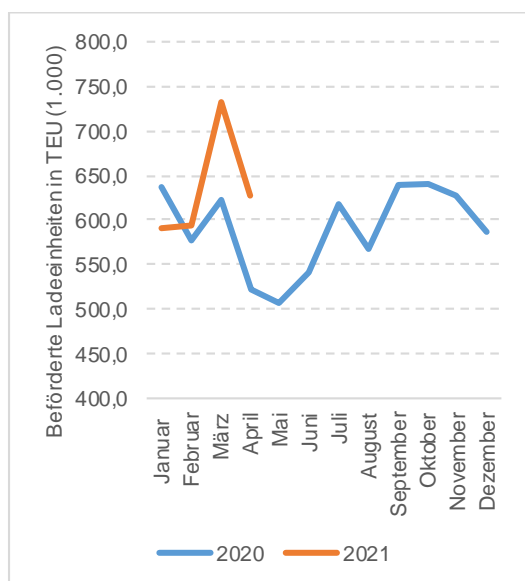
Aktuelle Lage-  
beschreibung

## 4 Kombiniertes Verkehr

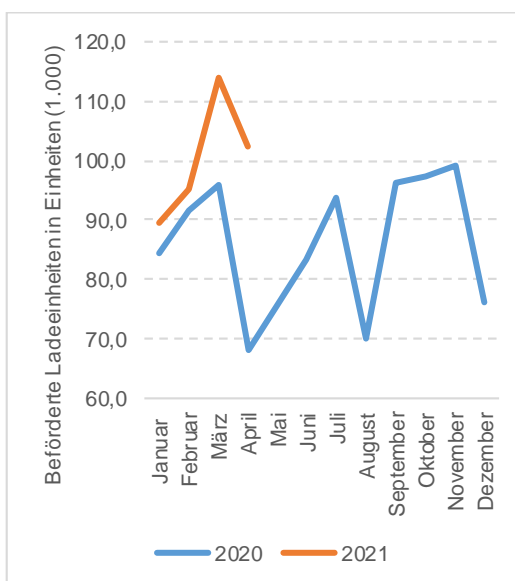
Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes legte die Beförderungsmenge an Containern und Wechselbehältern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im März 2021 im Vergleich zum Vormonat um rund 23,4 Prozent zu. Im April 2021 sank sie im Vergleich zum Vormonat um rund 14,4 Prozent auf rund 0,63 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit), im Vergleich zum April 2020 stieg sie um rund 20,3 Prozent (siehe Abbildung 4.1).<sup>5</sup> Insgesamt nahm das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Zeitraum von Januar bis April 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 7,8 Prozent zu.

Aufkommensentwicklung

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



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



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

Die Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr beförderten Sattelanhänger verzeichnete im März 2021 im Vergleich zum Vormonat einen Anstieg von rund 19,8 Prozent (siehe Abbildung 4.2). Im April 2021 sank sie im Vergleich zum März 2021 um rund 10,1 Prozent, im Vergleich zum April 2020 stieg sie um rund 50,4 Prozent. Insgesamt lag das Aufkommen an beförderten Sattelanhängern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Zeitraum von Januar bis April 2021 nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes um rund 17,9 Prozent über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Der begleitete Kombinierte Verkehr verzeichnete im April 2021 im Vergleich zum Vormonat

<sup>5</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).

eine Abnahme von rund 12,2 Prozent, im Vergleich zum April 2020 hingegen eine Zunahme von rund 233,3 Prozent.

Im Rahmen der jüngsten Befragungen des Bundesamtes berichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen von einer eher positiven Entwicklung im Bereich des Kombinierten Verkehrs. Insbesondere auf der sogenannten „Brennerachse“ wurde von Zuwächsen berichtet. Die innerdeutschen Seehafen-Hinterlandverkehre entwickelten sich nach Unternehmensangaben tendenziell ebenfalls sehr positiv. Die Duisburger Hafen AG verzeichnete nach eigenen Angaben im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum einen deutlichen Anstieg des Containerumschlags; der Bahnbereich legte im Vorjahresvergleich um 14 Prozent zu.<sup>6</sup> Wachstumstreiber waren der Warenverkehr mit China und die europäischen Relationen mit Polen und Südeuropa.

Aktuelle Entwicklungen

---

<sup>6</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Duisburger Hafen AG: Erfolgreiche Halbjahresbilanz 2021 – duisport verzeichnet zweistelliges Wachstum im Containerumschlag, Mitteilung vom 07.07.2021, abgerufen am 14.07.2021.

## 5 Binnenschifffahrt

In der Binnenschifffahrt ist die Transportnachfrage weiterhin uneinheitlich. In der Trockengüterschifffahrt tätige Unternehmen berichteten in den jüngsten Befragungen des Bundesamtes von saisonalen Rückgängen in vielen Gütersegmenten, insbesondere bei Stahl, Erzen und Importkohle, da viele Unternehmen während der Sommerferien ihre Produktion urlaubsbedingt drosselten. Eine Ausnahme bildeten die Transportmengen für die Baustoffindustrie, die jedoch die starken Abnahmen in anderen Segmenten nicht ausgleichen konnten. Insgesamt bewege sich die Transportnachfrage im Rheingebiet zurzeit dennoch über dem Vorjahresniveau. Binnenschiffsunternehmen, die häufig auf der Elbe unterwegs sind, berichteten aufgrund günstiger Wasserstände von deutlich mehr Großverladungen als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Zu den Schwerguttransporten zählen vor allem Turbinen und Transformatoren sowie Motoren und Behälter mit Stückgewichten von 40 bis 250 Tonnen.<sup>7</sup>

Entwicklung nach Segmenten  
- Trockengüterschifffahrt

Die Transportnachfrage in der Tankschifffahrt bewerteten die befragten Unternehmen zuletzt überwiegend als saisonüblich. Aufgrund einer deutlichen Zunahme der Reisetätigkeit – nicht zuletzt aufgrund der Sommerferien – ist die Nachfrage nach Kraftstoffen für den Individualverkehr sowie Kerosin deutlich angestiegen. Viele Fluggesellschaften haben ihr Flugangebot zu Urlaubsdestinationen deutlich erweitert. Mit Blick auf die Chemieschifffahrt sprachen befragte Unternehmen zuletzt gleichsam von einer zunehmenden Nachfrage. Diese könnte potenziell sogar höher ausfallen, jedoch seien einige dringend benötigte Rohstoffe auf dem Weltmarkt zurzeit sehr knapp und schränkten die Produktion von chemischen Erzeugnissen ein. Steigende Auftragsvolumina wurden ebenfalls für die Gasschifffahrt berichtet, insbesondere bei Flüssiggasen.

- Tankschifffahrt

In der Containerschifffahrt bewegte sich die Auftragslage nach Angaben der meisten Gesprächspartner des Bundesamtes zuletzt weiterhin auf einem saisonüblichen bis guten Niveau. Allerdings fahren die Binnenschiffe teilweise nicht mit voller Auslastung. Begründet wird dies von Befragten mit Abfertigungsproblemen in den westeuropäischen Seehäfen, hauptsächlich in Rotterdam und Antwerpen, und daraus resultierenden Verzögerungen. Ursächlich sei eine hohe Volatilität der Containerumschläge, u.a. aufgrund von pandemiebedingten Abfertigungsengpässen in südchinesischen Häfen, die zu Friktionen in den weltweiten Lieferketten führen. Nach Aussagen einiger Gesprächspartner seien aufgrund der Verzögerungen in den Häfen sowohl die See- als auch die Binnenschiffe deutlich länger unterwegs; die Anzahl der zu befördernden Container habe allerdings nicht signifikant zugenommen. Marktteilnehmer wiesen darauf hin, dass durch die gestörten Schiffsrundläufe ein gravierender Mangel an Leerboxen vorliege. Insbesondere 40-Fuß- und 44-

- Containerschifffahrt

---

<sup>7</sup> Siehe hierzu Sächsische Binnenhäfen Oberelbe: [Sommerverladungen im Hafen Dresden](#), Pressemitteilung vom 03.07.2021, abgerufen am 19.07.2021.

Fuß-Hi-Cube-Container, aber auch Standardcontainer seien Mangelware. In der Folge sind die Charraten für Containerboxen stark angestiegen.<sup>8</sup>

Trotz der im Vorjahresvergleich gestiegenen Transportnachfrage besteht nach Angaben befragter Unternehmen im Rheingebiet in der Trockengüterschiffahrt weiterhin ein deutliches Überangebot an Schiffsraum, insbesondere an großen Einheiten. Die Frachtraten befänden sich daher weiterhin auf vergleichsweise niedrigem Niveau. In den Kanalgebieten, in denen kleinere Schiffe zum Einsatz kommen, ließen sich hingegen eher saisonübliche Frachtraten erzielen. In der Tankschiffahrt bewegen sich die Frachtraten nach Angaben von Marktteilnehmern ebenfalls weiterhin auf niedrigem Niveau. Einige Kunden im Mineralöl- und Chemiesegment hätten zusätzliche Zeitcharterverträge abgeschlossen, um auf Marktschwankungen besser reagieren zu können. Bei fehlendem eigenem Bedarf würden diese Schiffe jedoch verstärkt zu relativ günstigen Konditionen am Markt angeboten und sorgten so für zusätzlichen Wettbewerb. In der Containerschiffahrt wird überwiegend von saisonüblichen bis guten Frachtraten berichtet.

Frachtenentwicklung

Das schwere Unwetter in der 28. KW führte auch in der Binnenschiffahrt zu Beeinträchtigungen. So stiegen die Wasserstände im Rheingebiet und an der Donau an. Die Schiffahrt über Pegel Maxau (Karlsruhe) musste durch die Überschreitung der Hochwassermarken II tageweise eingestellt werden. Im Bereich der Pegel Speyer und Worms bis Kaub wurden ebenfalls Hochwassermarken überschritten.<sup>9</sup> Trotz des Auslaufens der bundeseinheitlichen „Corona-Notbremse“ zum 30. Juni 2021 bieten einige der befragten Binnenschiffsunternehmen ihren Beschäftigten weiterhin Heimarbeit an. Dienst- und Geschäftsreisen bleiben teilweise auf ein Mindestmaß beschränkt.

Aktuelle Entwicklungen

---

<sup>8</sup> Siehe hierzu Dekra Newsletter / Transport & Verkehr: [Containermangel hemmt Welthandel](#), Artikel vom 24.06.2021, abgerufen am 16.07.2021.

<sup>9</sup> Siehe hierzu: Binnenschiffahrt: [Hochwasser legt Schiffahrt am Oberrhein lahm](#), Pressemitteilung vom 15.07.2021, abgerufen am 16.07.2021.

## 6 Seeverkehr

Zwischenzeitlich haben die Bremischen Häfen ihre Umschlagsergebnisse für die ersten fünf Monate des laufenden Jahres veröffentlicht. Danach stieg in Bremen und Bremerhaven der Seegüterumschlag im Zeitraum von Januar bis Mai 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum insgesamt um rund 5,6 Prozent auf knapp 29,2 Mio. t.<sup>10</sup> Dabei waren sowohl im seeseitigen Empfang (+6,8 %) als auch im seeseitigen Versand (+4,5%) Zuwächse zu verzeichnen. Im Vorjahresvergleich verbuchten nahezu alle Umschlagbereiche Steigerungen. Einzige Ausnahme bildeten die flüssigen Massengüter, deren Umschlag sich auf knapp 0,5 Mio.t halbierte. Der Umschlag trockener Massengüter erhöhte sich im Zeitraum von Januar bis Mai 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum hingegen um rund 23,0 Prozent auf knapp 3,2 Mio. t, vor allem aufgrund höherer Umschläge von Kohle und Erzen. Der Stückgutumschlag stieg um rund 5,9 Prozent auf rund 25,5 Mio. t. Nach den hohen Rückgängen im Jahr 2020 verzeichnete der Automobilumschlag in den ersten fünf Monaten des laufenden Jahres ein Plus von rund 29,3 Prozent. Der Containerumschlag belief sich auf insgesamt rund 2,1 Mio. TEU; im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum war dies eine Steigerung von rund 9,9 Prozent.

Seegüterumschlag  
- Bremische Häfen

Für den Seehafen Antwerpen liegen bereits Daten für das 1. Halbjahr 2021 vor. Dort stieg der Seegüterumschlag im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um rund 5,1 Prozent auf rund 120,0 Mio. t.<sup>11</sup> Dabei zeigten sich bei allen Ladungsarten Umschlagszuwächse. Der Umschlag trockener Massengüter erhöhte sich im Vorjahresvergleich um rund 7,6 Prozent, der Umschlag flüssiger Massengüter um rund 1,6 Prozent. Die RoRo-Verkehre legten um rund 22,0 Prozent zu. Der Containerumschlag stieg insgesamt um rund 5,1 Prozent auf rund 6,2 Mio. TEU bzw. um rund 4,3 Prozent auf rund 71,9 Mio. t.

- Antwerpen

Der Containerumschlag in den Häfen der Nordrange (Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Antwerpen, Zeebrügge, Le Havre) bewegte sich in den ersten fünf Monaten des Jahres 2021 ebenfalls über dem Vorjahresniveau.<sup>12</sup> 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 wirt-

- Nordrange

---

<sup>10</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen (Hrsg.): Monatliche Schnellstatistiken – Bremische Häfen – Mai 2021, unter: <https://bremen-ports.de/statistiken/>, abgerufen am 15.7.2021.

<sup>11</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Antwerp Port Authority: Maritieme goederenoverslag 6 maanden 2021, unter: <https://www.portofantwerp.com/nl/publications/statistics/maritieme-goederenoverslag-H1-2021>, abgerufen am 22.7.2021.

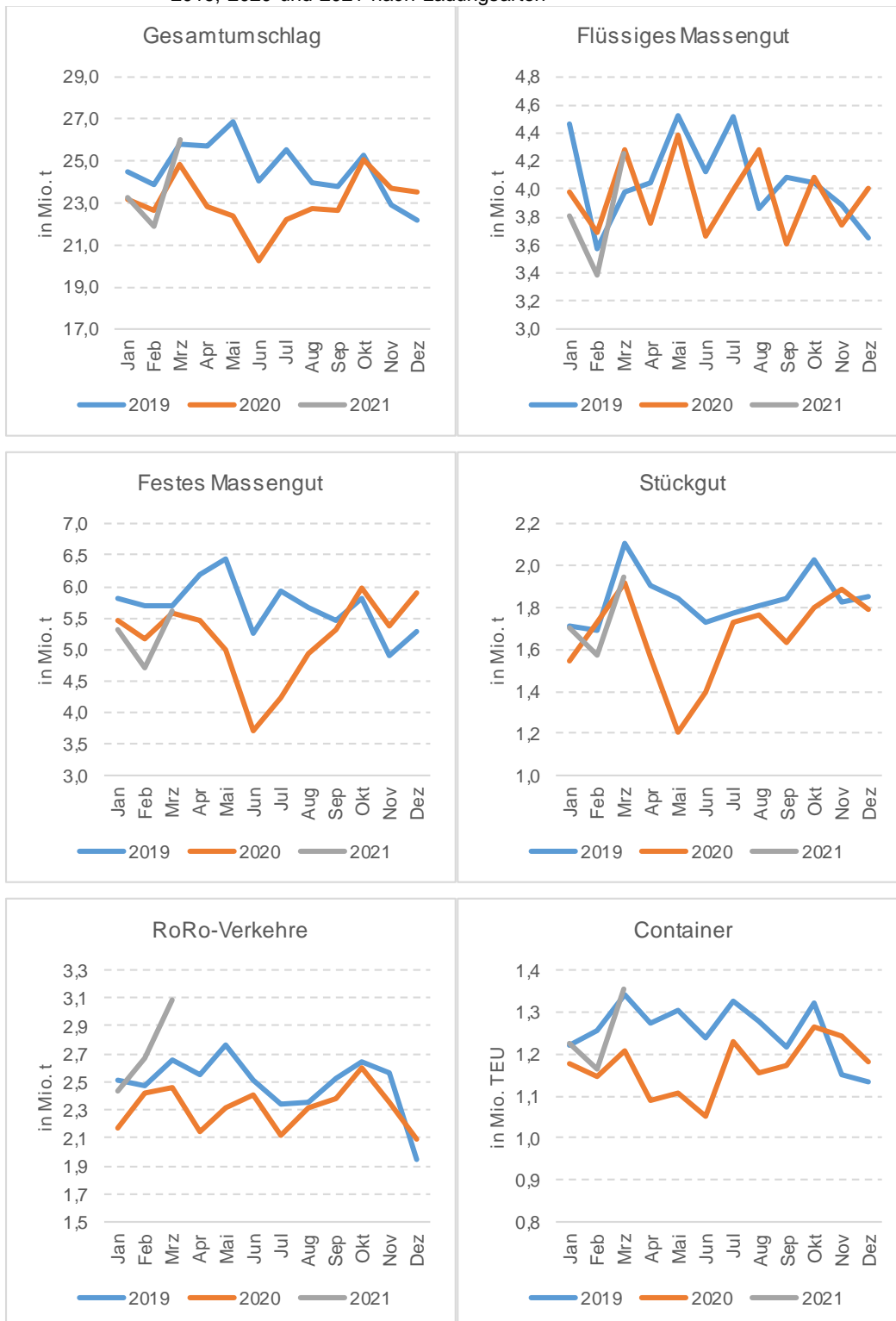
<sup>12</sup> Siehe hierzu und im Folgenden RWI / ISL: RWI/ISL-Containerumschlag-Index: Weiterhin deutlicher Anstieg des Containerumschlags, Pressemitteilung vom 24.06.2021, unter: <https://www.rwi-essen.de/containerindex>, abgerufen am 15.07.2021.

schaftliche Entwicklung im nördlichen Euroraum und Deutschland gibt, im Mai 2021 saisonbereinigt einen Wert von 120,2 Punkten, nach (revidiert) 117,0 Punkten im Vormonat. Zum Vergleich: Im Mai 2020 lag der Containerumschlag-Index bei 100,8 Punkten.

Daten aus der amtlichen Seeverkehrsstatistik des Statistischen Bundesamtes liegen mittlerweile für das 1. Quartal 2021 vor. Danach wurden im 1. Quartal 2021 in den deutschen Seehäfen mit insgesamt rund 71,2 Mio. t rund 0,8 Prozent mehr Güter umgeschlagen als im 1. Quartal 2020. Sowohl im seeseitigen Empfang (+0,8 %) als auch im seeseitigen Versand (+0,7 %) nahmen die Güterumschläge im Vergleichszeitraum zu. Mit Blick auf die einzelnen Ladungsarten zeigten sich im Vergleichszeitraum Umschlagszuwächse bei RoRo-Verkehren (+16,1 %), Containern (+6,2 % (TEU)) und Stückgütern (+0,4 %), Rückgänge hingegen bei flüssigem und festem Massengut (-4,2 % bzw. -3,5 %). Abbildung 6.1 stellt die monatliche Entwicklung des Seegüterumschlags deutscher Häfen in den Jahren 2019, 2020 und 2021 vergleichend gegenüber.

- Deutschland

Abbildung 6.1: Monatliche Entwicklung des Seegüterumschlags deutscher Häfen in den Jahren 2019, 2020 und 2021 nach Ladungsarten



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

Im Juni 2021 führten Terminalschließungen und daraus resultierende Verzögerungen in großen, bedeutenden Häfen im Süden Chinas aufgrund eines neuen Ausbruchs des Corona-Virus zu gravierenden Störungen im Container-Schiffsverkehr; die Anzahl dort

Corona-Ausbruch in südchinesischen Häfen



wartender Containerschiffe nahm in der Folge stark zu.<sup>13</sup> Beispielsweise arbeiteten die Terminals im Hafen Yantian, der im Jahr 2020 insgesamt 13,3 Mio. TEU umschlug und über den ein beträchtlicher Teil der Direktverkehre mit China abgewickelt werden, zeitweise nur noch zu 30 Prozent. Dies bedeutete, dass vorübergehend etwa 25.000 TEU täglich nicht umgeschlagen werden konnten. Den Hamburger Hafen verbinden zehn Liniendienste mit Yantian. Neben Yantian waren weitere Häfen im Süden Chinas zeitweilig von den angeordneten Schließungen großer Bereiche betroffen. Nach Einschätzung von Marktteilnehmern haben letztere größere Folgen als die sechstägige Blockade des Suezkanals im März 2021 durch die Havarie des Containerschiffs „Ever Given“. Die Folgen der Verzögerungen spiegelten sich in einem deutlichen Anstieg der Frachtraten wieder. Nach Presseangaben haben sich die Frachtkosten beispielsweise auf der Route von Shanghai nach Rotterdam im Vorjahresvergleich zeitweise um knapp 600 Prozent erhöht.<sup>14</sup> 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 fort und eilte zuletzt zu immer neuen Rekordwerten.<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Hafen Hamburg Marketing e.V.: China: Corona-Ausbruch sorgt erneut für Unregelmäßigkeiten, Pressemitteilung vom 11.06.2021, unter: <https://www.hafen-hamburg.de/de/presse/news/china-corona-ausbruch-sorgt-erneut-fuer-unregelmassigkeiten-37225/>, abgerufen am 15.07.2021.

<sup>14</sup> Siehe Luzerner Zeitung: Der größte Stau der Welt: Corona sorgt für Verzögerungen in einem riesigen Container-Hafen, Online-Artikel vom 09.07.2021, unter: <https://www.luzernerzeitung.ch/international/china-der-groesste-stau-der-welt-corona-sorgt-fuer-verzoegerungen-in-einem-riesigen-container-hafen-ld.2162273>, abgerufen am 15.07.2021.

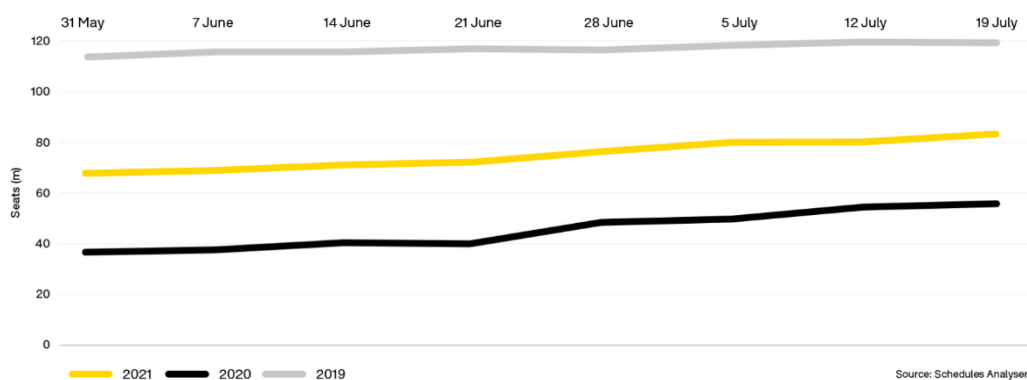
<sup>15</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V.: New ConTex, unter: <https://www.vhbs.de/index.php?id=28>.

## 7 Luftverkehr

Das Sitzplatzangebot für Passagiere liegt weiterhin deutlich unter dem Niveau von 2019. Jedoch zeichnet sich eine positive Tendenz ab. Laut OAG beträgt in der 29. KW die Sitzplatzkapazität 83 Millionen Sitzplätzen weltweit. Im Vorjahreszeitraum waren es lediglich 56 Millionen Sitzplätze. Auch die Anzahl der Flüge stieg von rd. 378.000 in der Vorjahreswoche auf rd. 541.000 Flüge in der aktuellen 29. KW 2021.<sup>16</sup>

Sitzplatzkapazität

### Weekly Global Scheduled Seats Change Year-Over-Year



Quelle: OAG.

Auch die Pressemitteilungen der Deutschen Lufthansa vermitteln ein Zeichen des Passagierwachstums. So vermeldete die Fluggesellschaft am 14. Juni 2021, dass sich im Vergleich zum durchschnittlichen wöchentlichen Buchungseingang im März und April 2021 die Neubuchungen im Mai und Anfang Juni mehr als verdoppelt haben. Dabei waren besonders das europäische Mittelmeer und die touristischen Langstreckenmärkte mit nur wenigen Reisebeschränkungen gefragt.<sup>17</sup>

Erhöhte Nachfrage und Angebot bei der Deutschen Lufthansa

Mittlerweile bietet das Unternehmen ab Frankfurt 192 Flugziele an, mehr als im Sommer 2019, und liegt mit über 1.800 wöchentlichen Verbindungen auf einem Niveau von 55 % der Verbindungen aus Vor-Corona-Zeiten; Tendenz: steigend.<sup>18</sup>

Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst das nachstehende Schaubild über die Entwicklung des Passagierverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 26. Kalenderwoche 2021. Diese Zahlen lassen ebenfalls einen positiven Trend im Flugverkehr erkennen.<sup>19</sup>

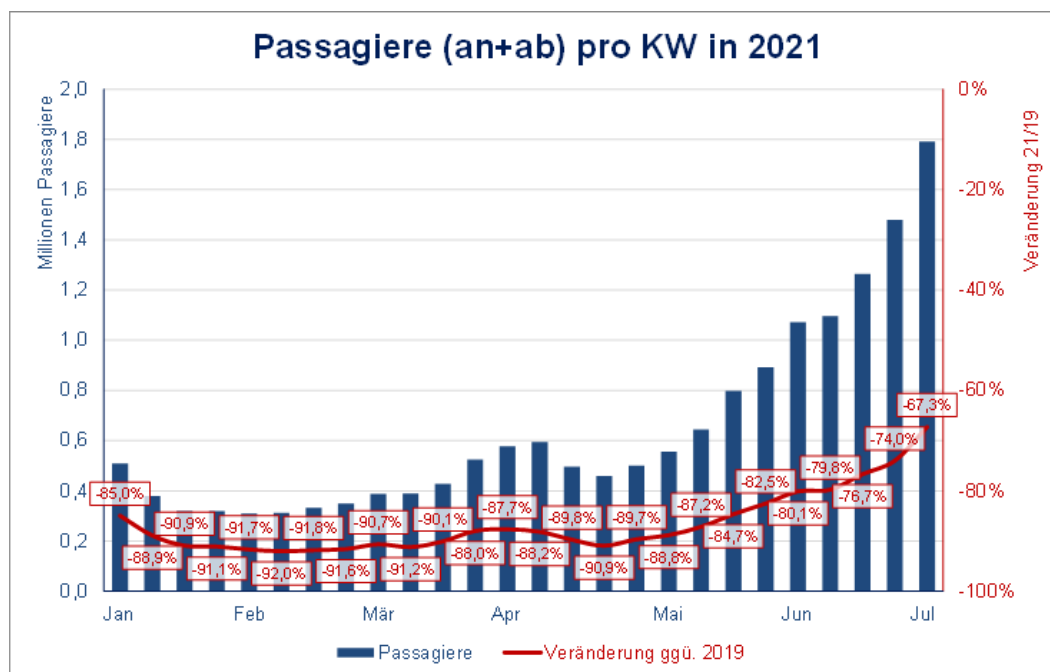
ADV – Passage in Deutschland

<sup>16</sup> Siehe OAG.com: Coronavirus-airline-schedules-data, abgerufen am 19.07.2021.

<sup>17</sup> Siehe Lufthansa Pressemitteilung vom 14.06.2021, Lufthansa Group gibt mittelfristige Ziele bekannt und trifft Vorbereitungen für eine Kapitalerhöhung, abgerufen am 19.07.2021.

<sup>18</sup> Siehe Lufthansa Pressemitteilung vom 13.07.2021, Ferienstart in Hessen: Lufthansa empfiehlt rechtzeitige Anreise zum Flughafen, abgerufen am 19.07.2021.

<sup>19</sup> Siehe adv.aero: Coronavirus, wöchentliche Verkehrszahlen, abgerufen am 20.07.2021.



Quelle: Flughafenverband ADV.

Auch der Flughafen Frankfurt vermeldet, dass zum ersten Mal seit Beginn der Krise an zwei Tagen im Juni mehr als 80.000 Passagiere registriert werden konnten. Im Vergleich zum Juni 2019 handelt es sich dennoch um einen deutlichen Rückgang von 73 %.<sup>20</sup>

Passage Flughafen Frankfurt

Ein ähnliches Bild zeigt sich am Flughafen München. Es wurden an zwei Tagen im Juli über 50.000 Fluggäste gezählt. Erstmals seit Beginn der Pandemie erwartet der Flughafen für Juli wieder mehr als eine Millionen Reisende. Aber auch hier zeigt der Vergleich mit Juli 2019, wie groß der Rückgang immer noch ist: Damals zählte der Flughafen 4,5 Millionen Passagiere. Inzwischen können von München aus aktuell wieder mehr als 160 Ziele weltweit angefliegen werden.<sup>21</sup>

Passage Flughafen München

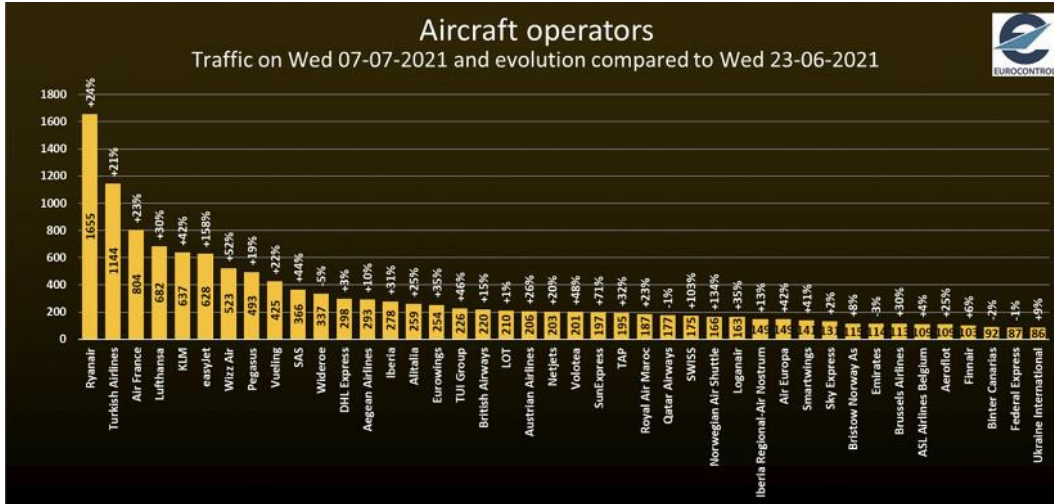
Daten von Eurocontrol bestätigen ebenfalls ein Wachstum des Flugangebots bei den verschiedenen Luftfahrtunternehmen, bezogen auf die zwei Wochen von Ende Juni bis Anfang Juli 2021.<sup>22</sup>

Eurocontrol

<sup>20</sup> Siehe Fraport Pressemitteilung vom 13.07.2021: Fraport-Verkehrszahlen im Juni 2021: Beginnender Aufwärtstrend setzt sich fort, abgerufen am 20.07.2021.

<sup>21</sup> Siehe Münchener Flughafen Pressemitteilung vom 13.07.2021: Deutlicher Aufwärtstrend am Münchner Flughafen, abgerufen am 20.07.2021.

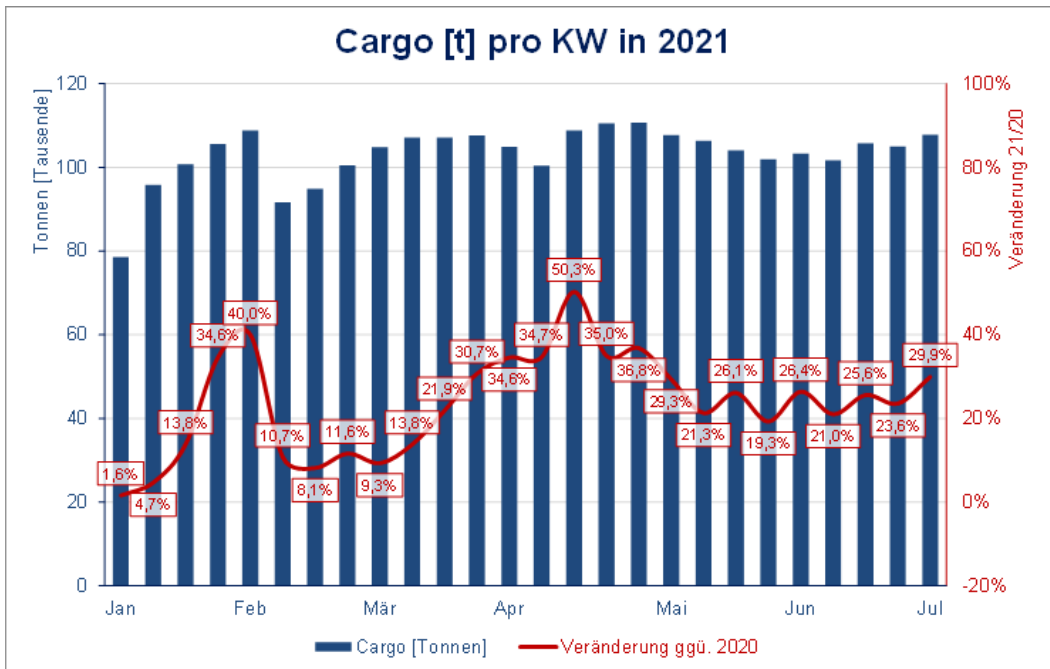
<sup>22</sup> Siehe Eurocontrol vom 08.07.2021, Eurocontrol Comprehensive Assessment Covid 19 – Impact on European Air Traffic, abgerufen am 21.07.2021.



Quelle: Eurocontrol.

Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst das untenstehende Schaubild über die Entwicklung des Frachtverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 26. Kalenderwoche 2021.

ADV – Luftfracht in Deutschland



Quelle: Flughafenverband ADV.

Die Luftfrachtlogistik agiert in der Krise stabil und sichert weiterhin die Versorgung aus der Luft. Für die hohe Dynamik sorgen alle Teilsegmente im Luftfrachtmarkt.

Laut dem aktuellen Monatsbericht der Fraport AG boomte im ersten Halbjahr 2021 der gesamte Air Cargo Verkehr und erzielte mit einem kräftigen Wachstum von 27,3 % ein neues Rekordergebnis von rund 1,16 Mio. Tonnen gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Mit einem Spitzenwert von rund 1,14 Mio. Tonnen und einem Zuwachs von

Flughafen Frankfurt

28,9 % war insbesondere das Luftfrachtsegment ohne Luftpost für das starke Gesamtergebnis verantwortlich. Sowohl die Ergebnisse des ersten als auch des zweiten Quartals wurden vom Flughafen als „historisch“ bezeichnet, weil dadurch deutlich zweistellige Wachstumsraten erzielt worden sind. Diese positive Entwicklung wäre umso höher zu bewerten, da im ersten Halbjahr die Beiladepkapazitäten nur zu einem Drittel des Angebots aus dem Vorkrisenjahr zur Verfügung standen. Die hohe Nachfrage galt insbesondere der Beförderung von medizinischen Gütern (u. a. PPE wie Schutzmasken, Test Kits) und E-Commerce-Gütern (z. B. Elektronik).<sup>23</sup>

Das Luftfrachtaufkommen in Leipzig/ Halle erhöhte sich im ersten Halbjahr um vier Prozent auf 633.856 Tonnen. Im Juni stieg der Frachturnschlag am Leipzig/Halle Airport im Vergleich zum Vorjahresmonat um 16,1 Prozent auf 114.367 Tonnen. Der Flughafen sichert nach seiner Einschätzung mit dieser positiven Entwicklung die für Mitteldeutschland so wichtigen Logistik- und Versorgungsketten für die Bevölkerung und Wirtschaft. Getragen wird das Wachstum einerseits durch das Expressfrachtgeschäft von DHL. Andererseits entwickeln sich positiv auch die Bereiche Fracht- und Spezialcharter, unter anderem mit Hilfs- und Versorgungsflügen. Pro Woche gab es im ersten Halbjahr rund 1.000 Starts und Landungen im Frachtverkehr auf dem Flughafen Leipzig/Halle.<sup>24</sup>

Flughafen  
Leipzig/Halle

Die Verkehrsentwicklung des ersten Halbjahres in München war, wie auch in der gesamten internationalen Luftfahrt, noch erheblich von den Pandemiefolgen geprägt. Bei der geflogenen Luftfracht lag das Aufkommen bei rund 65.000 Tonnen. Dies entsprach einem Minus von 25,8 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.<sup>25</sup>

Flughafen München

Nach dem Aufwärtstrend im vergangenen Jahr mit einem Zuwachs auf 863.000 Tonnen (+6 Prozent) erweist sich die Luftfracht auch in 2021 als wichtiges Geschäftsfeld am Flughafen Köln/Bonn. Für 2021 erwartet der Flughafen ein Frachtaufkommen von mit mehr als 900.000 Tonnen und rechnet mit einer Fortsetzung des positiven Trends. Der Anstieg der Tonnage ist auf die Rolle der Luftfracht beim weltweiten Transport von medizinischen Gütern, Schutzausrüstungen und Impfstoffen sowie auf die zunehmende Bedeutung des E-Commerce zurückzuführen.<sup>26</sup>

Flughafen Köln/Bonn

<sup>23</sup> Siehe Monatsbericht Juni 2021 vom 13.07.21, Fraport AG, gelesen 20.07.2021.

<sup>24</sup> Siehe [www.airportzentrale.de](http://www.airportzentrale.de), „Flughafen Leipzig/Halle und Flughafen Dresden zählten im 1. Halbjahr 2020 rund 573 Tausend Passagiere“, „Luftfrachtaufkommen in LEJ wächst weiter deutlich“ vom 21.07.2021 gelesen am 22.07.2021.

<sup>25</sup> Siehe Pressemitteilung Flughafen München „Deutlicher Aufwärtstrend am Münchener Flughafen“ vom 13.07.2021, gelesen am 20.07.2021.

<sup>26</sup> Siehe Pressemitteilung Flughafen Köln/Bonn „Fracht stützt Köln/Bonn im Pandemie-Jahr 850.000 Reisende in den Sommerferien erwartet“ vom 25.06.2021, gelesen am 19.07.2021.

## 8 Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG)<sup>27</sup>

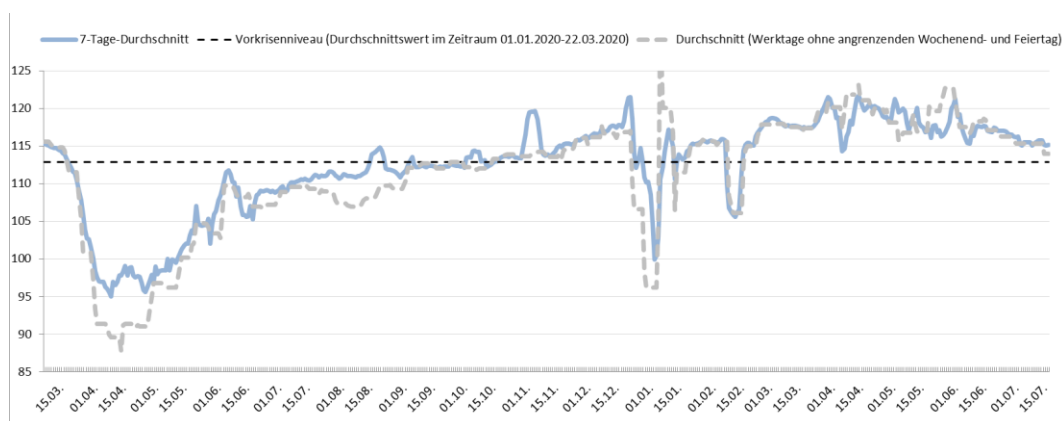
Wocheninformation KW 28 – 22.07.2021

### 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 17.07.2021) weiterhin oberhalb des Vorkrisenniveaus, jedoch ist in den zurückliegenden Wochen eine leicht sinkende Tendenz zu beobachten. Ein Einfluss des Starkregenereignisses (Tief Bernd) ist im flächendeckenden Index lediglich am 15.07.2021 leicht zu erkennen. Gleichwohl zeigen sich umfassendere lokale Auswirkungen in Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen (A1, A61, versch. Bundesstraßen).

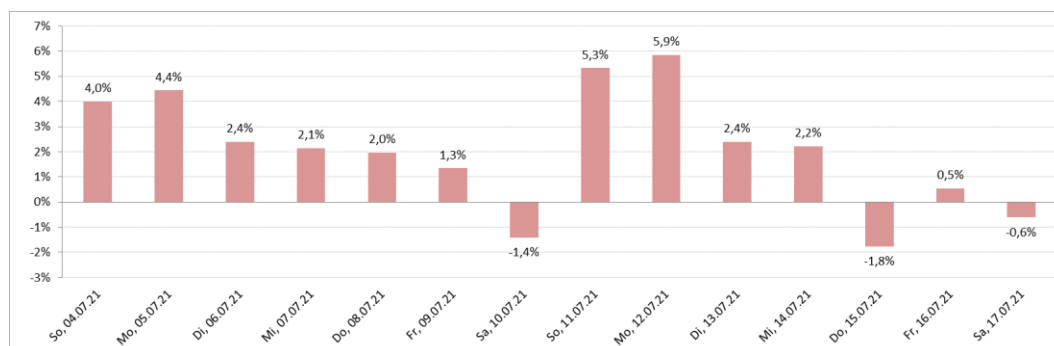


### Kurzfristige Entwicklung (bereinigte Werte)

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 0,5 % und 5,9 % über dem Vorkrisenniveau.

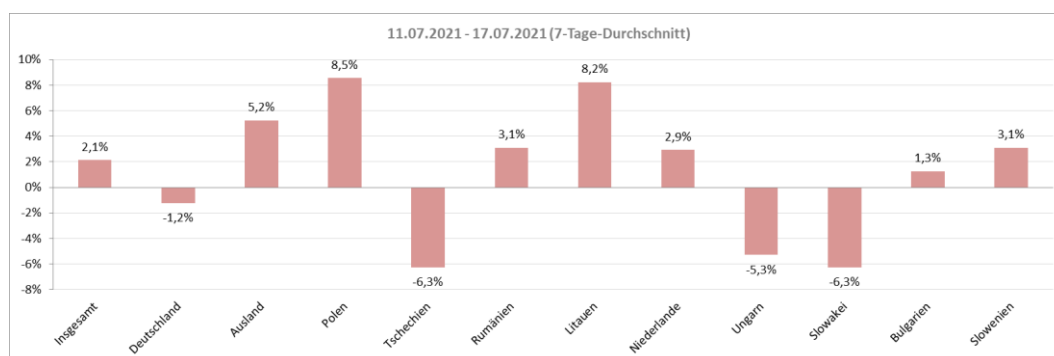
<sup>27</sup> Originalwerte durch BAG. Bereinigungsverfahren durch Deutsche Bundesbank. Veröffentlichung durch StBA.

Am 15.07.2021 und 17.07.2021 liegt der Indexwert rund -1,8 % beziehungsweise -0,6 % unterhalb des Vorkrisenniveaus. Im Durchschnitt liegt der Indexwert an den letzten sieben betrachteten Tagen weiterhin 2,1 % 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 (11.07.2021 - 17.07.2021) weist der Index für deutsche Lkw einen leichten Rückgang gegenüber dem Vorkrisenniveau auf (-1,2 %), während der Index für ausländische Lkw rund 5,2 % über dem Vorkrisenniveau liegt. Unterschiede zwischen einzelnen ausländischen Herkunftsländern bleiben bestehen.



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

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

Das BAG hat sein im Jahr 2017 entwickeltes 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>28</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 Juni 2021 auf 155, die Anzahl der hiervon betroffenen Personen auf 2.847. Dies waren jeweils die niedrigsten Werte seit dem sprunghaften Anstieg im Frühjahr 2020. Im Mai 2021 betrug die Anzahl der eingegangenen Anzeigen noch 332, die Anzahl betroffener Personen 7.356.

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 Juni 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	332	7.356
Juni 2021 <sup>1</sup>	155	2.847

<sup>1</sup> Vorläufige Daten.

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Datenstand 28. Juni 2021).

<sup>28</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 Juni 2021 mit 89 wie in den Vormonaten aus der Wirtschaftsabteilung „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“; die höchste Anzahl neuer Betroffener entfiel mit 1.939 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 Juni 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	89	89	-	705	705	-
50 Schifffahrt	3	3	-	5	5	-
51 Luftfahrt	*	*	*	*	*	*
52 Lagerei u. Erbr. v. sonst. DL f. d. Verkehr	55	51	4	1.979	1.939	40
53 Post-, Kurier- und Expressdienste	11	11	-	184	184	-

\*) 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 28. Juni 2021).

Die Anzahl der Kurzarbeiter und kurzarbeitenden Betriebe im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ können für den Zeitraum von März 2020 bis März 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 März 2021 auf insgesamt 14.512, die Anzahl der Kurzarbeiter auf insgesamt 149.028. Im Vergleich zum Vormonat sank die Anzahl der Kurzarbeiter im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ damit um rund 17,0 Prozent, im Vergleich zum bisherigen Höchststand im April 2020 um rund 55,0 Prozent. Die Anzahl kurzarbeitender Unternehmen im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ reduzierte sich im März 2021 im Vergleich zum Februar 2021 um rund 12,1 Prozent, im Vergleich zum bisherigen Höchststand im April 2020 um rund 41,8 Prozent.

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

	März 2021 (HR2)	Feb. 2021 (HR3)	Jan. 2021 (HR4)	Dez. 2020	Nov. 2020	Okt. 2020	Sept. 2020	Aug. 2020	Juli 2020	Juni 2020	Mai 2020	April 2020	März 2020
Betriebe	14.512	16.509	16.308	14.707	13.940	12.932	13.776	15.785	17.852	21.128	24.524	24.945	13.791
Kurzarbeiter	149.028	179.559	175.361	149.435	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: Juni 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 Juni 2021 im Vergleich zum Juni 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 13,2 Prozent auf 45.232. Dabei zeigten sich die höchsten absoluten Rückgänge der Arbeitslosen bei den Berufen der Lagerwirtschaft (5131), Speditions- und Logistikkaufleuten (5162) sowie Servicefachkräften im Luftverkehr (5142). Die Anzahl der gemeldeten offenen Stellen in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ erhöhte sich im Juni 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat um rund 41,1 Prozent auf insgesamt 29.021. Die Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ verzeichnete im Juni 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat einen Rückgang der Arbeitslosenzahl um rund 4,7 Prozent auf insgesamt 102.745; die Anzahl der gemeldeten offenen Arbeitsstellen stieg um rund 15,3 Prozent auf insgesamt 23.655. Mit 13.192 offenen Stellen entfiel im Juni 2020 weit über die Hälfte dieser Stellengesuche auf Berufskraftfahrer (Güterverkehr/Lkw). Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat bedeutete dies ein Plus von rund 17,8 Prozent.

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 <sup>1)</sup>			Gemeldete Arbeitsstellen		
		Juni		in %	Juni		in %	Juni		in %
		2021	2020		2021	2020		2021	2020	
51	Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführ.)	45.232	52.122	-13,2	75.525	83.598	-9,7	29.021	20.567	41,1
511	Tech.Betrieb Eisenb.,Luft,Schiffsverkehr	1.115	1.163	-4,1	1.915	1.991	-3,8	222	412	-46,1
5111	Berufe im technischen Eisenbahnbetrieb	100	84	19,0	176	139	26,6	56	76	-26,3
5112	Berufe technischer Luftverkehrsbetrieb	663	708	-6,4	1.186	1.300	-8,8	100	267	-62,5
5113	Berufe technisch. Schiffsverkehrsbetrieb	345	362	-4,7	540	536	0,7	65	68	-4,4
5118	TechBetriebEisenb.Luft,Schiffsverk.(ssT)	7	8	x	13	15	x	-	-	x
512	Überwachung, Wartung Verkehrsinfrastruktur	836	857	-2,5	1.284	1.276	0,6	800	993	-19,4
5121	Straßen- und Tunnelwärter/innen	259	247	4,9	408	400	2,0	253	230	10,0
5122	Überwach.,Wartung Eisenbahninfrastruktur	542	576	-5,9	814	830	-1,9	540	748	-27,8
5123	Berufe in der Flugsicherungstechnik	13	13	x	23	16	x	-	4	x
5124	Wasserstraßen- und Brückenwärter/innen	21	20	x	37	27	x	-	*	x
513	Lagerwirt., Post,Zustellung, Güterumschlag	32.511	37.433	-13,1	54.070	59.519	-9,2	21.592	15.189	42,2
5131	Berufe in der Lagerwirtschaft	29.005	33.741	-14,0	48.137	53.385	-9,8	20.708	14.415	43,7
5132	Berufe für Post- und Zustelldienste	2.281	2.358	-3,3	4.016	4.088	-1,8	552	579	-4,7
5133	Berufe im Güter- und Warenumschlag	216	199	8,5	329	294	11,9	56	15	x
5139	Aufsicht,Führung-Lagerw.Zustell.Güterum.	1.009	1.135	-11,1	1.588	1.752	-9,4	276	180	53,3
514	Servicekräfte im Personenverkehr	1.290	2.027	-36,4	2.284	3.588	-36,3	289	475	-39,2
5141	Servicefachkräfte Straßen-, Schienenverk.	440	488	-9,8	764	796	-4,0	241	368	-34,5
5142	Servicefachkräfte im Luftverkehr	773	1.463	-47,2	1.377	2.675	-48,5	13	79	x
5143	Servicefachkräfte im Schiffsverkehr	21	40	x	41	52	x	*	*	x
5149	Aufsicht-Personenverkehr(Servicebereich)	56	36	x	102	65	56,9	34	27	x
515	Überwachung u. Steuerung Verkehrsbetrieb	1.027	942	9,0	1.604	1.453	10,4	633	345	83,5
5150	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (oS)	102	100	2,0	173	162	6,8	162	136	19,1
5151	Berufe Überwachung Straßenverkehrsbetr.	12	14	x	18	25	x	*	*	x
5152	Berufe Überwachung Eisenbahnverkehrsbetr	108	118	-8,5	211	211	0,0	279	91	206,6
5153	Berufe Überwachung Luftverkehrsbetrieb	184	194	-5,2	295	323	-8,7	40	40	x
5154	Berufe Überwachung Schiffsverkehrsbetr.	22	15	x	40	31	x	6	5	x
5158	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (ssT)	22	17	x	31	30	x	3	*	x
5159	Aufsicht,Führung-Überwach. Verkehrsbetr.	577	484	19,2	836	671	24,6	141	71	98,6
516	Kaufleute - Verkehr und Logistik	8.453	9.700	-12,9	14.368	15.771	-8,9	5.485	3.153	74,0
5161	Verkehrskaufleute	74	110	-32,7	123	175	-29,7	46	27	x
5162	Speditions- und Logistikaufleute	5.928	6.883	-13,9	10.386	11.496	-9,7	4.457	2.497	78,5
5163	Straßen- und Schienenverkehrskaufleute	915	1.090	-16,1	1.438	1.608	-10,6	745	470	58,5
5164	Luftverkehrskaufleute	150	171	-12,3	253	278	-9,0	25	17	x
5165	Schiffahrtkaufleute	144	186	-22,6	205	274	-25,2	16	19	x
5166	Kurier-Express-Postdienstleistungskaufl.	222	229	-3,1	418	419	-0,2	74	49	x
5169	Führung-Verkehr, Logistik (kaufm.Bereich)	1.020	1.031	-1,1	1.545	1.521	1,6	122	74	64,9

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))

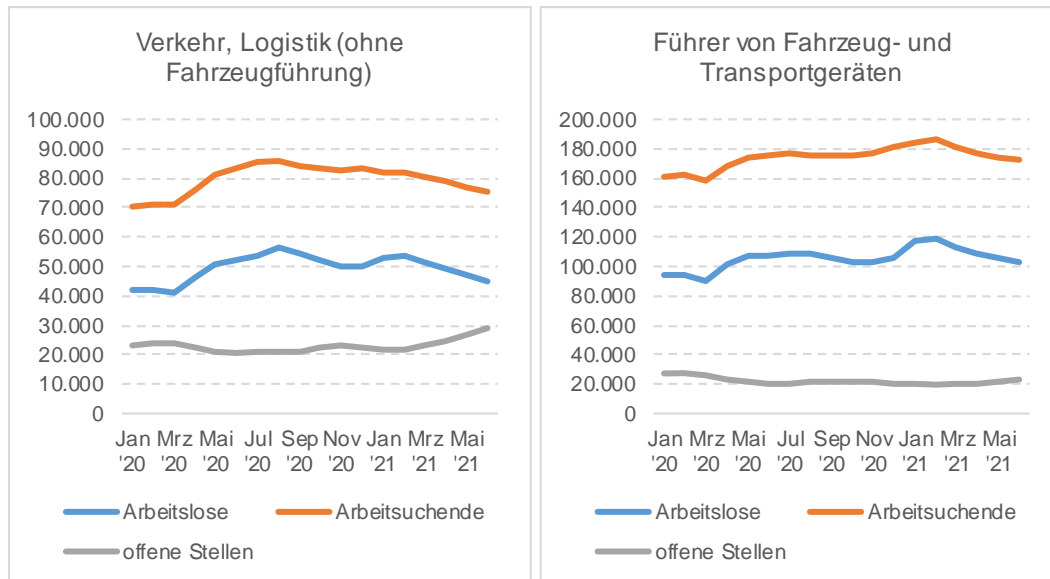
Berufshauptgruppe Berufsgruppe Berufsuntergruppe		Arbeitslose			Arbeitsuchende <sup>1)</sup>			Gemeldete Arbeitsstellen		
		Juni		in %	Juni		in %	Juni		in %
		2021	2020		2021	2020		2021	2020	
52	Führer von Fahrzeug- u. Transportgeräten	102.745	107.808	-4,7	171.867	175.243	-1,9	23.655	20.521	15,3
521	Fahrzeufführung im Straßenverkehr	97.283	102.077	-4,7	163.242	166.305	-1,8	19.709	17.104	15,2
5211	Berufskraftfahrer(Personentransport/PKW)	9.281	9.720	-4,5	19.150	20.078	-4,6	745	752	-0,9
5212	Berufskraftfahrer(Güterverkehr/LKW)	18.303	22.636	-19,1	30.636	35.180	-12,9	13.192	11.198	17,8
5213	Bus-, Straßenbahnfahrer/innen	5.849	5.871	-0,4	10.993	10.536	4,3	1.382	1.948	-29,1
5218	Fahrzeufführer im Straßenverkehr(s.s.T.)	63.850	63.850	0,0	102.463	100.511	1,9	4.390	3.206	36,9
522	Fahrzeufführung im Eisenbahnverkehr	536	422	27,0	1.148	934	22,9	1.040	683	52,3
523	Fahrzeufführung im Flugverkehr	636	437	45,5	849	695	22,2	9	11	x
5231	Piloten und Verkehrsflugzeugführer	598	419	42,7	792	658	20,4	7	9	x
5238	Fahrzeufführer im Flugverkehr (s.s.T.)	38	18	x	57	37	x	*	*	x
524	Fahrzeufführung im Schiffsverkehr	438	479	-8,6	740	784	-5,6	123	152	-19,1
5241	Nautische Schiffsoffiziere und Kapitäne	228	275	-17,1	426	497	-14,3	64	62	3,2
5242	Schiffsführer Binnen-,Hafenverkehr	210	204	2,9	314	287	9,4	59	90	-34,4
525	Bau- und Transportgeräteführung	3.852	4.393	-12,3	5.888	6.525	-9,8	2.774	2.571	7,9
5251	Führer land-,forstwirtschaftl. Maschinen	277	289	-4,2	398	453	-12,1	156	157	-0,6
5252	Führer Erdbewegungs-,verwandte Maschinen	2.615	2.936	-10,9	3.961	4.308	-8,1	2.152	2.013	6,9
5253	Kranführer, Bediener Hebeeinrichtungen	912	1.116	-18,3	1.462	1.689	-13,4	453	390	16,2
5259	Aufsicht - Bau-, Transportgeräteführung	48	52	x	67	75	-10,7	13	11	x

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

Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

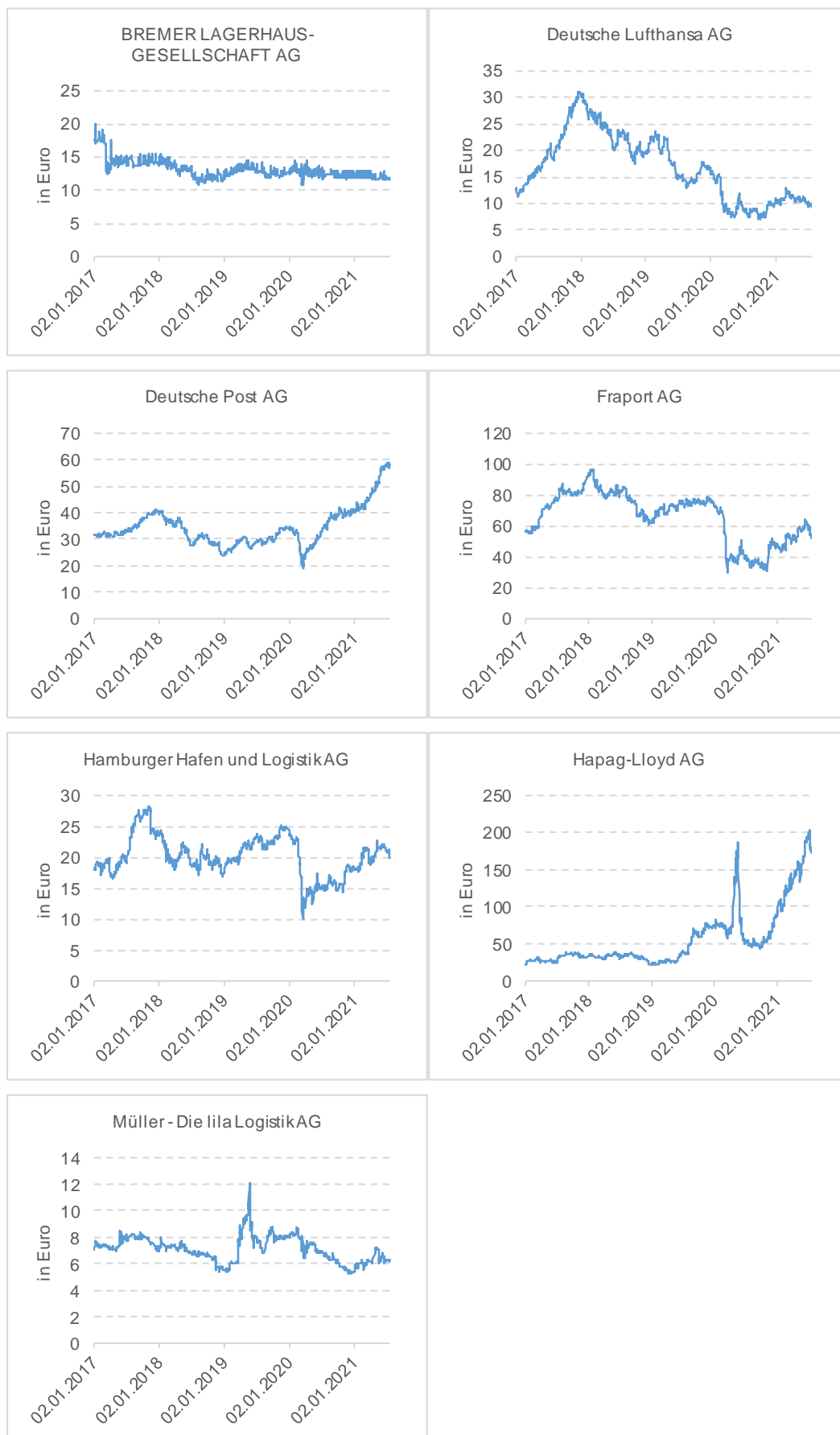
Im Vergleich zum Vormonat sank die Zahl der Arbeitslosen in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeufführung)“ im Juni 2021 um 1.609 bzw. rund 3,4 Prozent, in der Berufsgruppe „Führung von Fahrzeug- u. Transportgeräten“ um 2.915 bzw. rund 2,8 Prozent. Damit setzte sich in beiden Berufshauptgruppen der rückläufige Trend der Vormonate fort. In beiden Berufsgruppen lag zudem die Anzahl gemeldeter offener Arbeitsstellen im Juni 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 Fahrzeufführung)“ und „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ im Mai 2021 kumuliert 386.969. Dies entsprach einem Rückgang im Vergleich zum Vormonat von rund 2,9 Prozent und im Vergleich zum Vorjahresmonat von rund 8,1 Prozent.

**Abbildung 9.1:** Offene Stellen, Arbeitslose und Arbeitsuchende in den Berufshauptgruppen „Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführung)“ (linke Abb.) und „Führer von Fahrzeug- und Transportgeräten“ (rechte Abb.) im Zeitraum von Januar 2020 bis Juni 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: 30. Juli 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**

---