



Bundesaamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt

- Wochenbericht KW 38 / 2021

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung.....	3
1	Einleitung.....	7
2	Straßengüterverkehr.....	8
3	Schienengüterverkehr.....	15
4	Kombinierter Verkehr.....	18
5	Binnenschifffahrt.....	21
6	Seeverkehr.....	25
7	Luftverkehr.....	33
8	Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG).....	37
9	Arbeitsmarktsituation.....	41
10	Aktienkursentwicklung ausgewählter deutscher Unternehmen.....	47

0 Zusammenfassung

Der Bericht beschreibt aktuelle Auswirkungen der Corona-Krise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt. Er berücksichtigt Erkenntnisse und Informationen, die bis zum 23.09.2021 vorlagen.¹ Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Rahmen der jüngsten Befragungen des Bundesamtes deckten sich die Einschätzungen der im Straßengüterverkehr tätigen Unternehmen weitestgehend mit jenen in der vorherigen Erhebung. Der Anteil der Unternehmen an der Gesamtheit der Befragten, die sowohl in Bezug auf die Auftrags- als auch die Ertrags- und Liquiditätslage aktuell kumuliert von einer guten oder saisonüblichen bzw. befriedigenden Situation sprachen, blieb hoch. 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 insbesondere am Spotmarkt stark angezogen; teilweise sprachen Unternehmen aufgrund des knappen Laderaumangebots am freien Markt von Herausforderungen bei der vertragsgemäßen Bedienung ihrer Kunden.
- Von nennenswerten Behinderungen im grenzüberschreitenden Verkehr, die im Zusammenhang mit Corona-Schutzmaßnahmen standen, wurde im Rahmen der jüngsten Befragungen 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. Ursächlich sind u.a. verspätete Schiffsankünfte durch temporäre Terminalschließungen in chinesischen Häfen aufgrund von Corona-Ausbrüchen, zuletzt des Meishan-Terminals in Ningbo-Zhoushan, dem verkehrsreichsten Hafenverbund der Welt. Örtlich wurden zudem Nachfragerückgänge infolge des Hochwassers im Juli 2021 benannt. Betriebliche Herausforderungen erwachsen derzeit nahezu allen befragten Unternehmen durch einen wahrgenommenen Mangel an qualifiziertem Fahrpersonal und weiteren Fachkräften.
- Der bereinigte Lkw-Maut-Fahrleistungsindex lag im Zeitraum vom 12. bis 18.09.2021 im Durchschnitt rund 0,2 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 3,3 Prozent, gebietsfremde Lkw einen Anstieg von rund 3,5 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 erhöhte sich das Beförderungsaufkommen im Schienengüterverkehr in Deutschland im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 13,6 Prozent; die Verkehrsleistung legte um rund 16,8 Prozent zu. Im Rahmen der jüngsten Befragungen des Bundesamtes berichteten im Schienengüterverkehr tätige Unternehmen mehrheitlich von einer anhaltend positiven Entwicklung der Beförderungsnachfrage. Schienengüterverkehr
- Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr lag das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern im 1. Halbjahr 2021 um rund 11,1 % über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums; das Aufkommen an beförderten Sattelanhängern erhöhte sich um rund 22,4 Prozent. Sowohl verschiedene Hafentreiber als auch KV-Operateure berichteten von deutlichen Aufkommenszuwächsen in der ersten Jahreshälfte 2021, teilweise wurde das „Vor-Corona“-Niveau übertroffen. Kombinierter Verkehr
- In der Binnenschifffahrt bleibt die Transportnachfrage uneinheitlich. Während in der Trockengüterschifffahrt positive Nachfrageimpulse aus der Landwirtschaft, dem Bau- und Schwergutbereich zu verzeichnen sind, spürt die Tankschifffahrt seit dem Ende der Sommerferien eine schwächere Nachfrage nach Mineralölzeugnissen. In der Containerschifffahrt führen Abfertigungsprobleme in den westeuropäischen Seehäfen weiterhin zu teils massiven Verzögerungen und in der Folge zu finanziellen Belastungen. Ein Grund sind pandemiebedingte Abfertigungsengpässe in südchinesischen Häfen, die zu gestörten Transportabläufen und Friktionen in den weltweiten Lieferketten führen. Nach wie vor besteht ein hoher Mangel an Leercontainern. Trotz einer grundsätzlich hohen Transportnachfrage wird die Auftragslage vor diesem Hintergrund unternehmensseitig nur als saisonüblich beschrieben. Verkehrsverlagerungen auf die Binnenschifffahrt infolge der temporären Bahnstreiks wurden lediglich in geringem Umfang berichtet. Binnenschifffahrt
- Trotz der im Vorjahresvergleich gestiegenen Transportnachfrage besteht im Rheingebiet weiterhin ein deutliches Überangebot an Schiffsraum, insbesondere an großen Einheiten. Der Preisdruck ist dort höher als in den Kanalgebieten, in denen die Nachfrage nach den kleineren Schiffen nach Unternehmensangaben aktuell hoch und die Schiffsauslastung entsprechend gut sei. Das fahrende Personal sei mittlerweile überwiegend gegen Covid-19 geimpft. Von Einschränkungen der Besatzungen im Rahmen grenzüberschreitender Verkehre wurde nicht berichtet. Allerdings wiesen die meisten befragten Unternehmen auf große Probleme hin, geeignetes Personal für ihre Schiffe zu finden.
- In den großen Seehäfen wiesen die Umschlagsergebnisse im 1. Halbjahr 2021 deutliche Erholungstendenzen auf. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum stieg der Seegüterumschlag in Hamburg um rund 3,8 Prozent, in den Bremischen Häfen um rund 7,8 Prozent, in Rotterdam um rund 5,8 Prozent und in Antwerpen um rund 5,1 Prozent. Hafengebündelt zeigten sich dabei Zuwächse Seeverkehr

sowohl beim Massengut- als auch beim Containerumschlag. Die deutschen Ostseehäfen Rostock (+13 %), Lübeck (+13 %) und Kiel (+8,3 %) wiesen im Vergleichszeitraum ebenfalls Umschlagszuwächse auf, vor allem aufgrund einer Zunahme der RoRo-Verkehre.

- Mitte August 2021 kam es wegen eines Corona-Ausbruchs zu einer temporären Schließung des Meishan-Terminals im chinesischen Hafenverbund Ningbo-Zhoushan, dem verkehrsreichsten Hafenverbund der Welt. Nach der sechstägigen Blockade des Suezkanals im März 2021 und temporären Terminalschließungen u.a. im Hafen Yantian im Mai/Juni 2021 war dies binnen weniger Monate bereits das dritte Ereignis, das zu Engpässen in den globalen Lieferketten führte. Störungen im Container-Schiffsverkehr und ein sehr starker Anstieg der Frachtraten auf den Asien-Routen waren weitere Folgen. Die Zeitcharterraten für Containerschiffe eilten zuletzt zu immer neuen Rekordwerten. Nach wie vor stellen Crewwechsel, Landgänge und medizinische Behandlungen für Seeleute ein Problem dar.
- Das Angebot an Flugverbindungen liegt noch immer unter dem Niveau des Vorjahres 2019, aber Nachfrage und Angebot wachsen weiterhin. Für 2021 wird mit einer globalen Kapazitätssteigerung von 15 % im Vergleich zum Vorjahr gerechnet. Die deutsche Luftfracht kehrt nach zwei schwierigen Jahren zu einer positiven Bilanz zurück. Besonders das Luftfrachtdrehkreuz am Leipzig/Halle Airport hat einen wichtigen Anteil daran
- 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 August 2021 eingegangenen 124 Anzeigen im Wirtschaftsabschnitt „Verkehr und Lagerei“ und die hiervon betroffenen 2.084 Personen die jeweils niedrigsten Werte seit Februar 2020. Nach jüngsten Hochrechnungen der BA belief sich im o.g. Wirtschaftszweig die Anzahl kurzarbeitender Unternehmen im Mai 2021 auf insgesamt 12.552, die Anzahl der Kurzarbeiter auf insgesamt 132.528. 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 August 2021 im Vergleich zum August 2020 um rund 22,9 Prozent auf 43.507, 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 August 2020 um rund 9,7 Prozent auf 97.744, im Vergleich zum Juli 2021 nahm sie um rund 2,1 Prozent ab. Damit setzte sich in beiden Berufshauptgruppen der rückläufige Trend der Vormonate

Luftverkehr

Arbeitsmarktlage
- Kurzarbeit- Arbeitslose, offene
Stellen

fort. In beiden Berufsgruppen erreichte die Anzahl gemeldeter offener Arbeitsstellen zuletzt die jeweils höchsten Werte seit Anfang 2020. Unter zusätzlicher Berücksichtigung der in den vorstehenden Zahlen nicht enthaltenen Helfer sank die Gesamtzahl der Arbeitslosen im August 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat um rund 13,2 Prozent auf 368.857, im Vergleich zum Vormonat nahm sie um rund 2,3 Prozent ab.

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 23.09.2021 vorliegen.

2 Straßengüterverkehr

Im Rahmen der jüngsten Befragungen des Bundesamtes deckten sich die Einschätzungen der im Straßengüterverkehr tätigen Unternehmen weitestgehend mit jenen in der vorherigen Erhebung. Der Anteil der Unternehmen an der Gesamtheit der Befragten, die sowohl in Bezug auf die Auftrags- als auch die Ertrags- und Liquiditätslage aktuell kumuliert von einer guten oder saisonüblichen bzw. befriedigenden Situation sprachen, blieb hoch. Rund zwei Drittel aller Befragten berichteten jüngst von einer guten Auftragslage, knapp ein Drittel aller Befragten von einer saisonüblichen Auftragslage. 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 leicht zurückgegangen. Nur vereinzelt wiesen befragte Güterkraftverkehrsunternehmen noch auf eine schlechte Auftragslage hin, beispielsweise in Fällen, in denen schwerpunktmäßig Beförderungsleistungen für den Messe- und Eventbereich erbracht werden. Jenseits dessen wurden 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 von einem Mangel an verfügbaren Containern zur Verladung, u.a. aufgrund verspäteter Schiffsankünfte. In der Folge verzögere sich der Warenversand nach Übersee; Ausgangsläger seien daher teilweise überfüllt. Nach der sechstägigen Blockade des Suezkanals im März 2021 und temporären Terminalschließungen u.a. im Hafen Yantian im Mai/Juni 2021 kam es Mitte August 2021 wegen eines Corona-Ausbruchs zu einer temporären Schließung des Meishan-Terminals im chinesischen Hafenverbund Ningbo-Zhoushan, dem verkehrsreichsten Hafenverbund der Welt. Dies war binnen weniger Monate bereits das dritte Ereignis im internationalen Seeverkehr mit weitreichenden Auswirkungen auf die globalen Lieferketten.

Aktuelle Lagebeschreibung

Ferner wurden Auswirkungen des Hochwassers im Juli 2021, von dem insbesondere Teile von Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen betroffen waren, thematisiert. So berichteten befragte Unternehmen von örtlichen Nachfragerückgängen und teils erheblichen Umwegverkehren aufgrund beschädigter oder zerstörter Produktionsstätten bzw. Infrastrukturen. Ihre Geschäftserwartungen für die nächsten drei Monate bewerteten die befragten Unternehmen erneut weit überwiegend als gleichbleibend; wie schon in den vorherigen

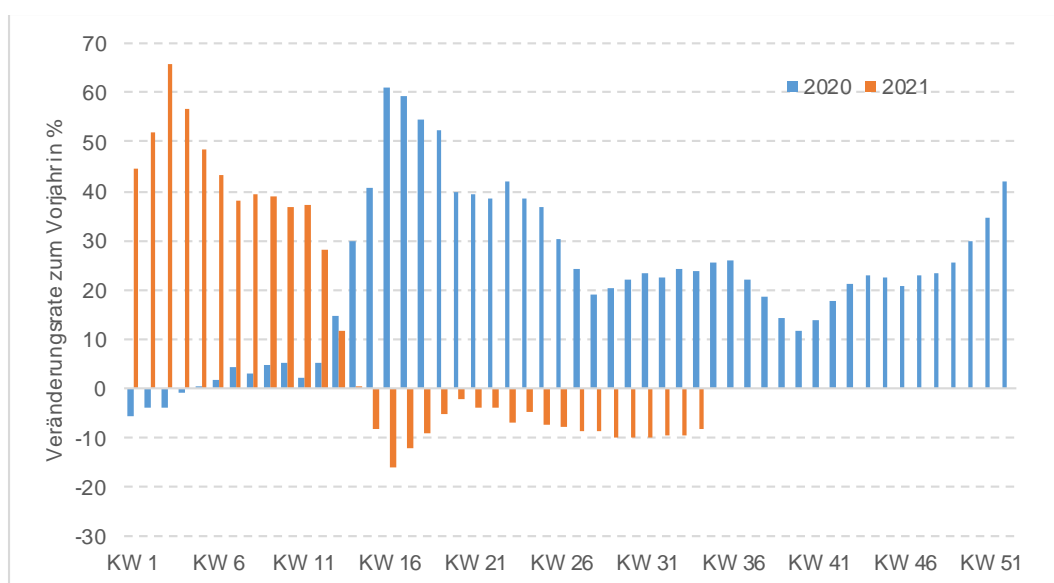
Hochwasserfolgen

Befragungen übertraf der Anteil optimistischer Unternehmen deutlich jenen Teil der Unternehmen, die kurzfristig eine Verschlechterung erwarten. Gleichwohl hält die Unsicherheit bezüglich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung bei einem Gutteil der befragten Unternehmen an, zumal das Ende der Corona-Pandemie und etwaiger diesbezüglicher Maßnahmen nach wie vor nicht absehbar sei.

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 seit der 15. Kalenderwoche des Jahres 2021 zwischen rund 2,2 Prozent (KW 20) und rund 16,2 Prozent (KW 16) (siehe Abbildung 2.1).²

KEP-Branche

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



Quelle: Statistisches Bundesamt.

Die Deutsche Post DHL Group informiert auf ihrer Webseite regelmäßig über etwaige Einschränkungen in internationalen Partnernetzwerken.³ Mit Stand vom 01.09.2021 war im

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/Datensatze/kredite-onlinetransaktionen.html>, Link zuletzt aufgerufen am 14.09.2021.

³ Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Post DHL Group: Aktuelle Hinweise zum Coronavirus – Auswirkungen auf Versand und Zustellung durch Deutsche Post DHL, unter: <https://www.dhl.de/de/privatkunden/kampagnenseiten/coronavirus.html>, zuletzt aufgerufen am 14.09.2021.

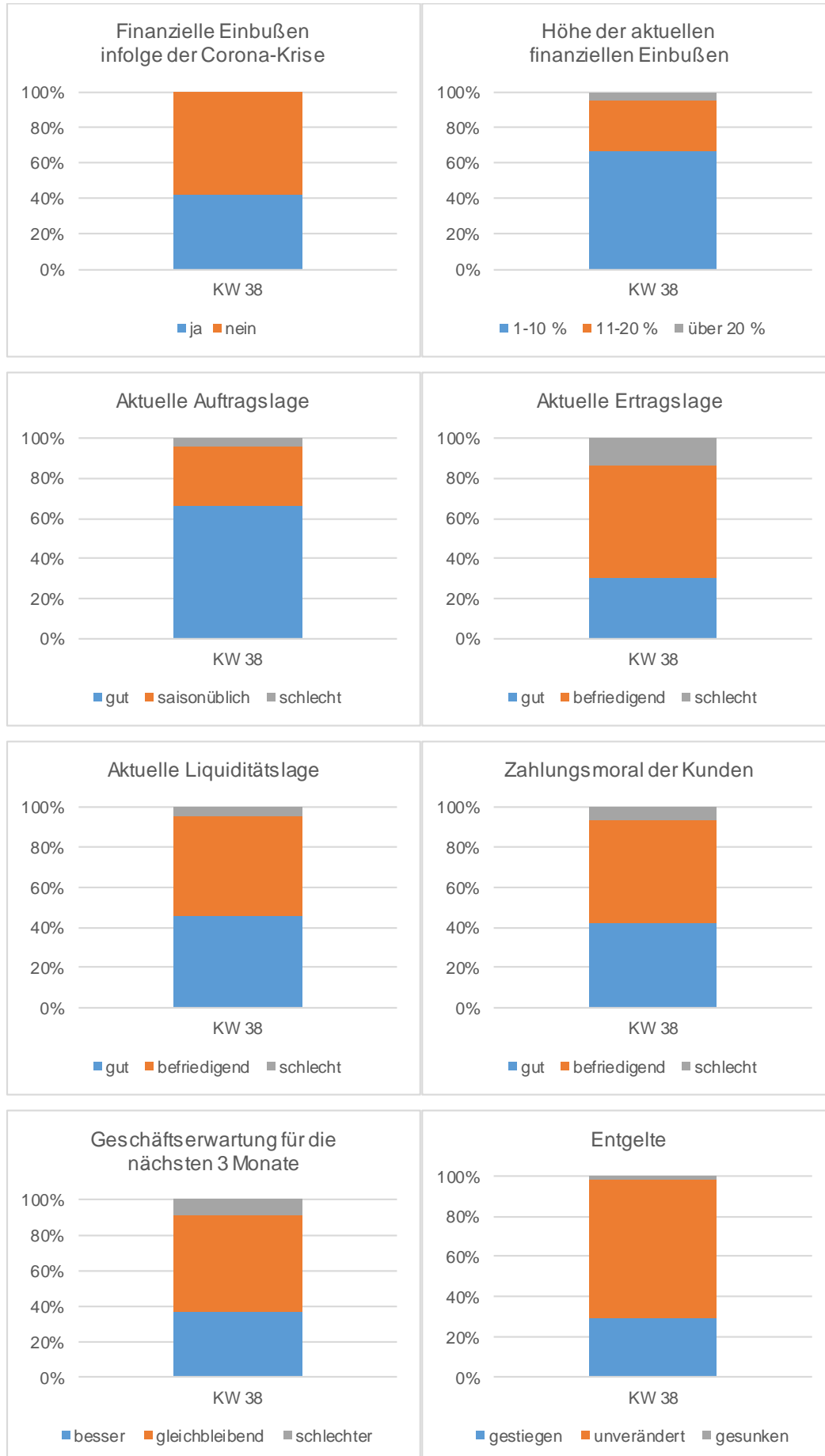
internationalen Versandhandel der Versand von Päckchen, Warenpost- und Paketsendungen von insgesamt 255 ausgewiesenen Ländern bzw. Regionen in 221 Fällen uneingeschränkt, in 22 Fällen nur eingeschränkt und in 12 Fällen grundsätzlich nicht möglich. Von den Einschränkungen war kein Land auf dem europäischen Kontinent betroffen.

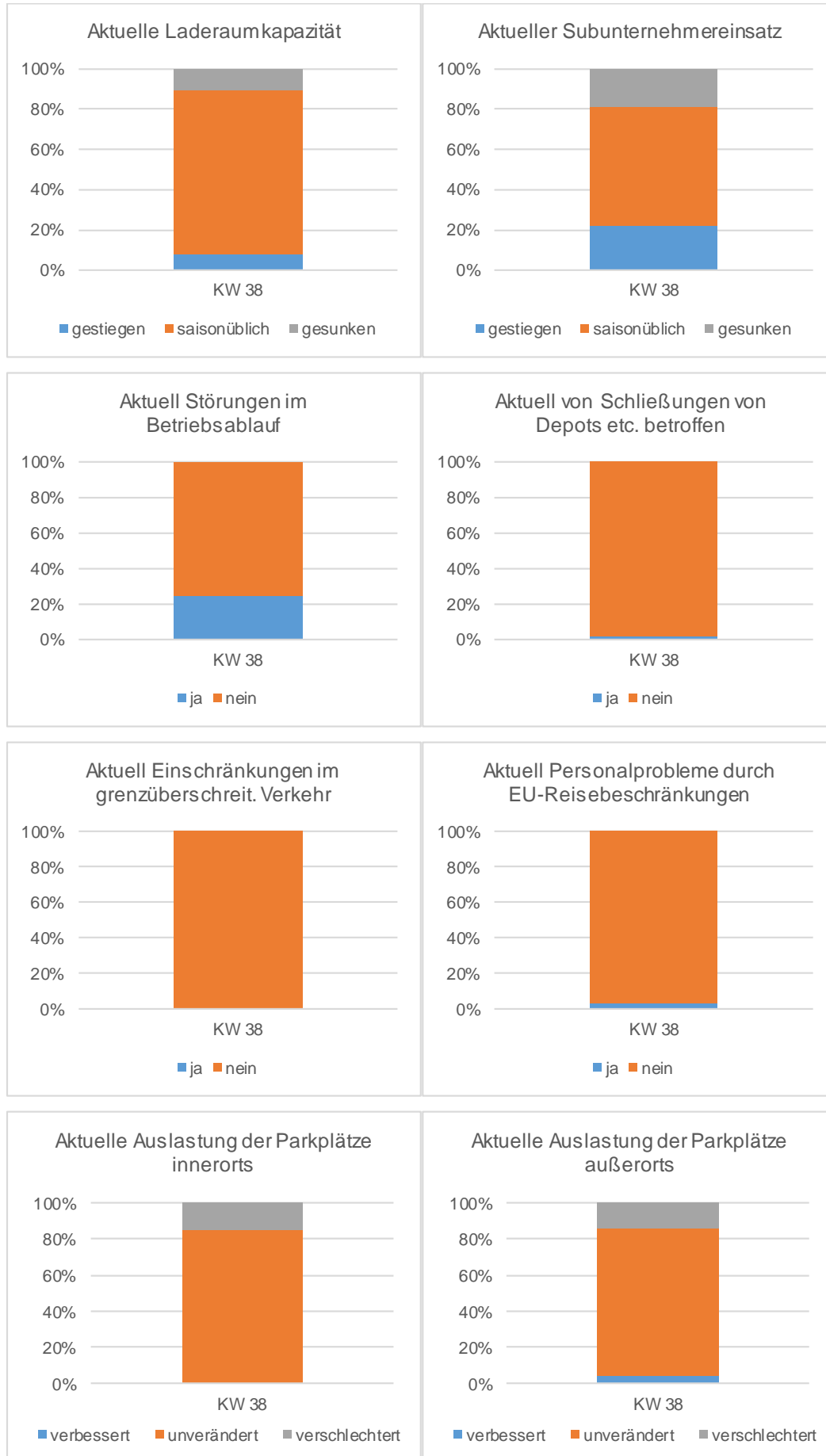
Nach Auskunft befragter Unternehmen habe das Frachtniveau aufgrund des hohen Ladungsangebots und der derzeit am Markt verbreitet wahrgenommenen Laderaumknappheit insbesondere am Spotmarkt stark angezogen. Teilweise sprachen befragte Unternehmen von Herausforderungen, ihre Kunden vor dem Hintergrund des knappen Laderaumangebots am freien Markt weiterhin vertragsmäßig bedienen zu können. Realisierte 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 CO₂-Bepreisung von Kraftstoffen resultieren, vollständig zu kompensieren. 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 gestalte sich zunehmend schwieriger und beeinträchtige die weitere betriebliche Entwicklung. Teilweise gaben Unternehmen an, aufgrund fehlenden Fahrpersonals nicht alle Fahrzeuge einsetzen zu können, teilweise musste der Fuhrpark reduziert werden. Mittlerweile liegt die Anzahl der bei der Bundesagentur für Arbeit gemeldeten offenen Stellen für Berufskraftfahrer wieder höher als kurz vor Ausbruch der Corona-Krise.

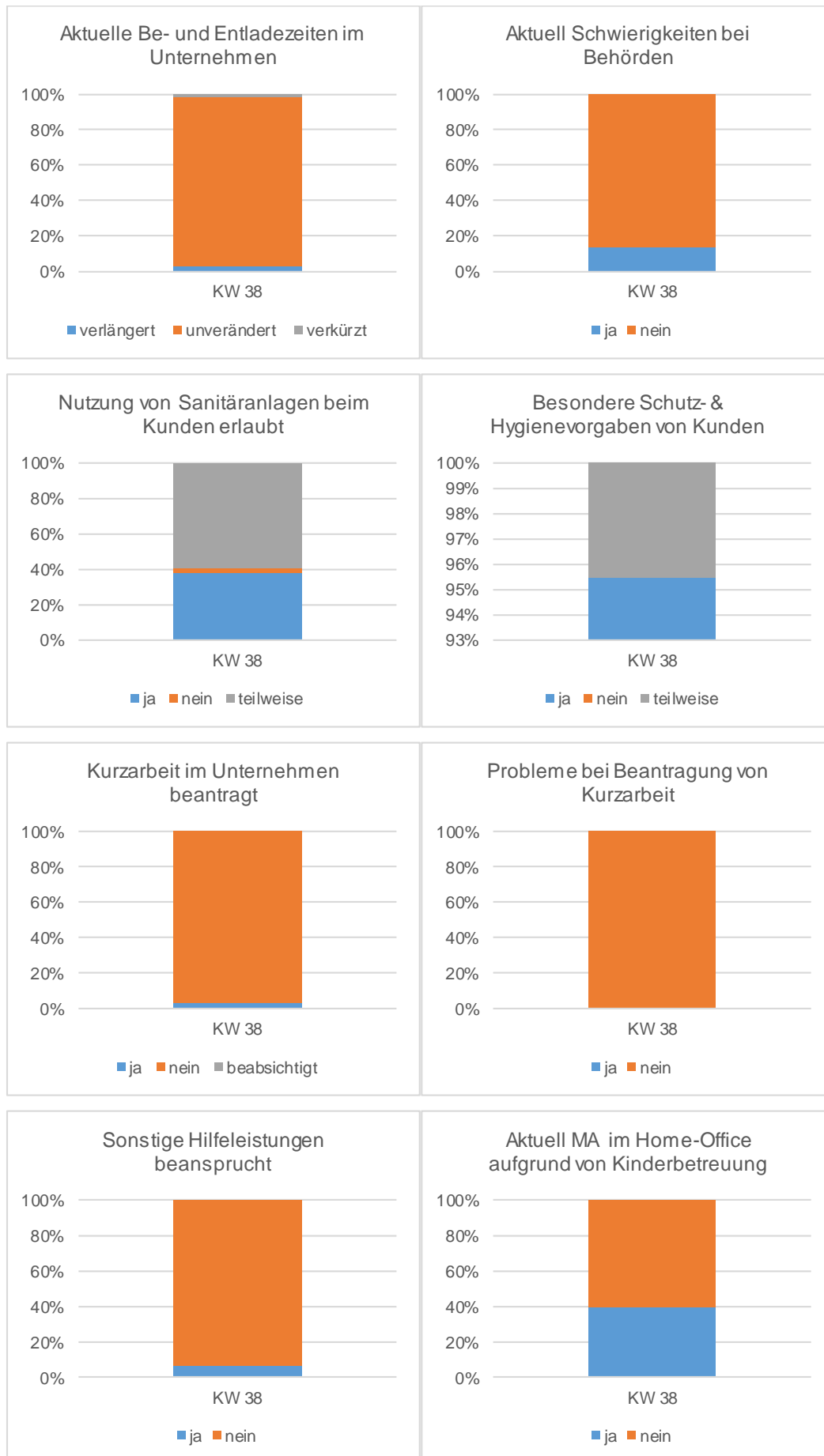
Aktuelle Herausforderungen

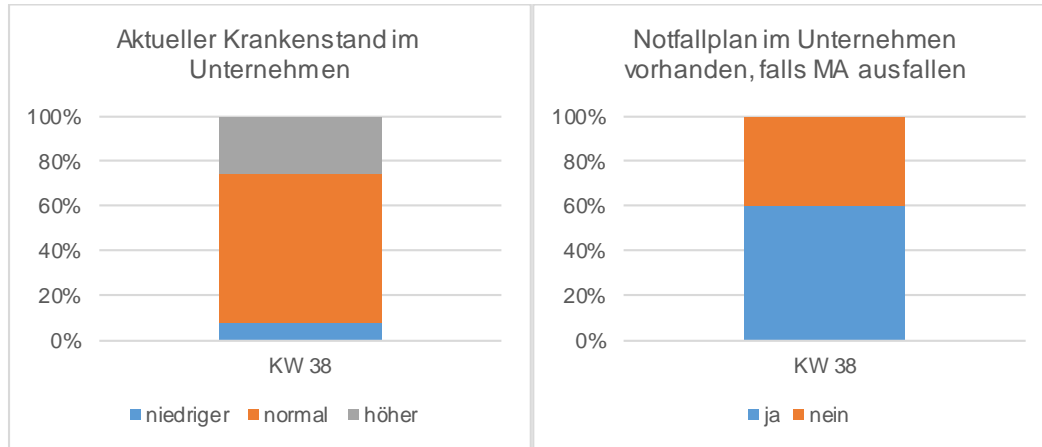
Von nennenswerten Behinderungen im grenzüberschreitenden Verkehr, die im Zusammenhang mit Corona-Schutzmaßnahmen standen, wurde im Rahmen der jüngsten Befragungen von Güterkraftverkehrsunternehmen ebenso wenig berichtet wie von Personalproblemen durch Reisebeschränkungen. Allerdings gaben einige Unternehmen an, dass an ersten Be- und Entladestellen die Gewährung des Zutritts von Fahrerinnen und Fahrern an die sogenannte 3G-Regelung geknüpft werde. Da keine Auskunftspflicht der Fahrer/-innen über ihren Impfstatus gegenüber ihren Arbeitgebern bestehe, könne dies nach Unternehmensangaben dazu führen, dass sich die von den Maßnahmen betroffenen Fahrer/-innen regelmäßig evtl. sogar täglich Corona-Tests unterziehen müssten. Der Anteil von Unternehmen, die noch von Schwierigkeiten bei der Kontaktierung öffentlicher Verwaltungseinrichtungen, langen Vorlaufzeiten für Terminvergaben o.ä. berichteten, nahm im Vergleich zur vorherigen Befragung erneut ab.

Sonstiges







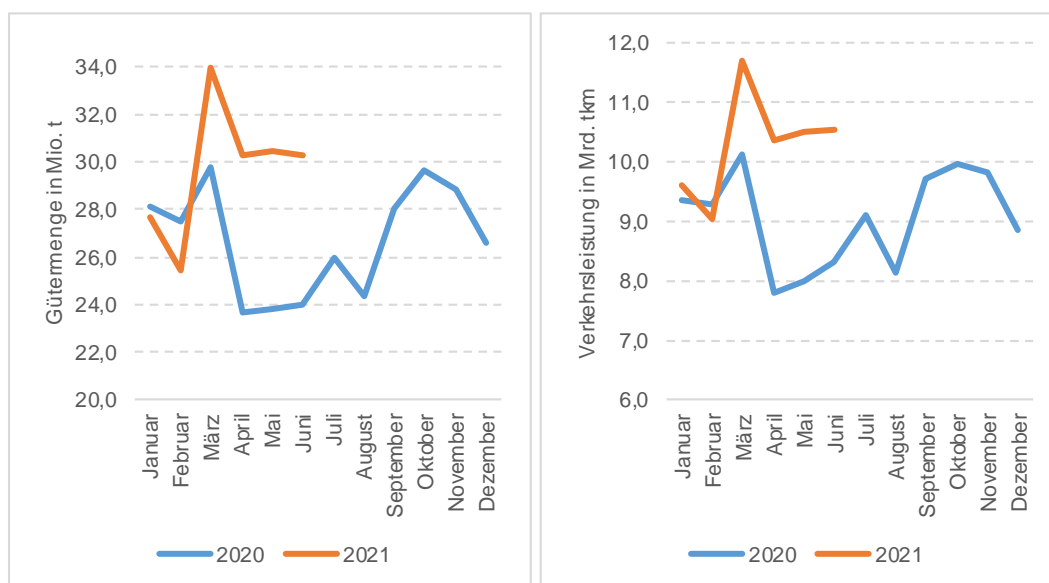


3 Schienengüterverkehr

Für den Schienengüterverkehr in Deutschland liegen zwischenzeitlich statistische Daten bis einschließlich Juni 2021 vor⁴. Wie Abbildung 3.1 zu entnehmen ist, setzte nach dem deutlichen Einbruch der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung im April 2021 in den Monaten Mai 2021 und Juni 2021 eine Stabilisierungsphase ein. So nahm nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes das Aufkommen im Mai 2021 im Vergleich zum Vormonat um rund 0,5 Prozent zu; die Verkehrsleistung steigerte sich um rund 1,4 Prozent. Im Juni 2021 wiederum sank die Beförderungsaufkommen um rund 0,7 Prozent, während sich die Verkehrsleistung um rund 0,3 Prozent erhöhte. Insgesamt lag die Beförderungsmenge im Zeitraum von Januar bis Juni 2021 um rund 13,6 Prozent über dem Wert des Zeitraums von Januar bis Juni 2020, die Verkehrsleistung erhöhte sich um rund 16,8 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 Juni 2021

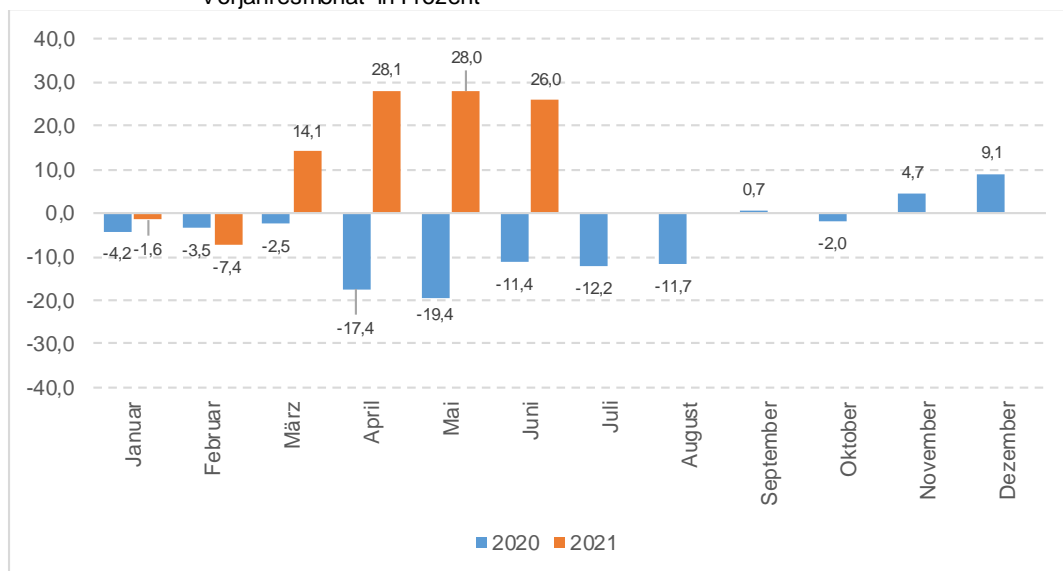


Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS Datenbank). Eigene Darstellung.

Abbildung 3.2 stellt die Entwicklung der Beförderungsmenge im Schienengüterverkehr in Deutschland in den Monaten von Januar 2020 bis Juni 2021 im Vergleich zu den jeweiligen Vorjahresmonaten dar. Während im Januar 2021 und Februar 2021 das Aufkommen teils deutlich unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahresmonatswertes lag, konnten von März 2021 bis Juni 2021 erhebliche Steigerungen im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresmonaten beobachtet werden. So nahm die Beförderungsmenge im Mai 2021 um rund 28,0 Prozent zu und im Juni 2021 um rund 26,0 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).

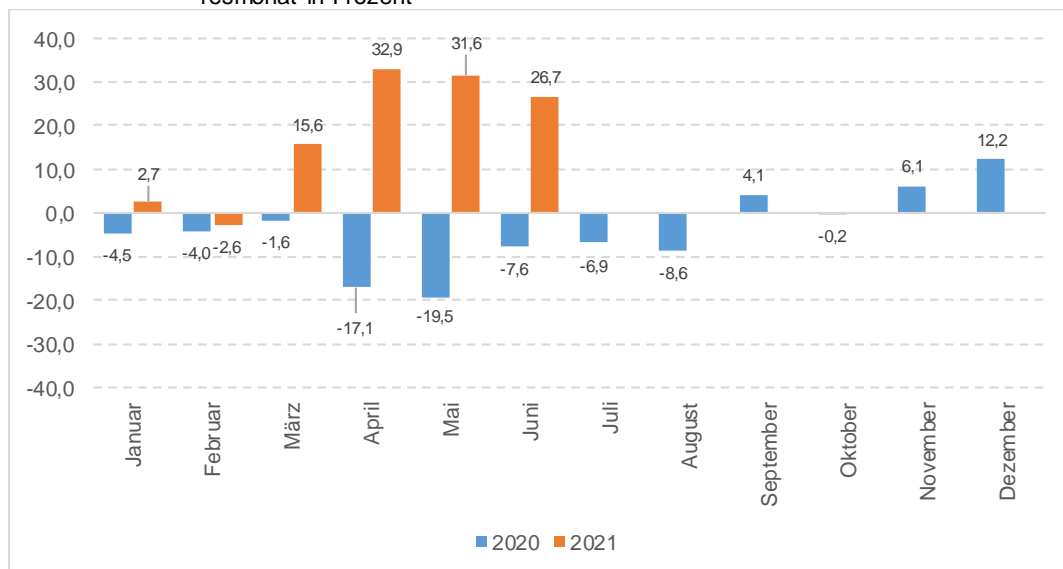
Abbildung 3.2: Entwicklung der Beförderungsmenge im Schienengüterverkehr in Deutschland in den Monaten Januar 2020 bis Juni 2021, Veränderungsraten im Vergleich zum Vorjahresmonat in Prozent



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

Abbildung 3.3 stellt die Entwicklung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr in Deutschland in den Monaten von Januar 2020 bis Juni 2021 im Vergleich zu den jeweiligen Vorjahresmonaten dar. Die Verkehrsleistung lag zu Beginn des Jahres 2021 im Januar 2021 über dem entsprechenden Vorjahresmonatswert. Im Februar 2021 jedoch nahm die Verkehrsleistung wieder ab und reduzierte sich im Vergleich zum Februar 2020 um rund 2,6 Prozent. Von März 2021 bis Juni 2021 konnten dann wieder deutliche Zuwächse im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresmonaten beobachtet werden. So erhöhte sich die Leistung im Mai 2021 um rund 31,6 Prozent und im Juni 2021 um rund 26,7 Prozent.

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



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

Seit der letzten Berichterstattung im Juli 2021 hat sich die Lage im Schienengüterverkehr in Deutschland nach Auskunft befragter Unternehmen nicht wesentlich verändert. Im Rahmen der jüngsten Befragungen des Bundesamtes berichteten im Schienengüterverkehr tätige Unternehmen mehrheitlich von einer anhaltend positiven Entwicklung der Beförderungsnachfrage. Die Ertrags- und Liquiditätssituation wurde als befriedigend bis gut beschrieben. Die Umsätze und Entgelte bewegten sich nach Angaben befragter Unternehmen derzeit eher auf stabilem Niveau, während bei den Kosten Steigerungstendenzen zu beobachten seien. 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, Waggonen, 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 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. Die Krankenstände befinden sich bei den meisten befragten Unternehmen auf einem jahreszeitüblichen Niveau. Von betriebsbedingten Ausfällen wurde nicht berichtet.

Aktuelle Lage-
beschreibung

4 Kombiniertes Verkehr

Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes nahm die Beförderungsmenge an Containern und Wechselbehältern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Mai 2021 im Vergleich zum Vormonat um rund 2,3 Prozent ab. Im Juni 2021 legte sie im Vergleich zum Vormonat um rund 3,0 Prozent auf rund 0,63 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit) zu, im Vergleich zum Juni 2020 stieg sie um rund 16,4 Prozent (siehe Abbildung 4.1).⁵ Insgesamt nahm das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um rund 11,1 Prozent zu.

Aufkommensentwicklung

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

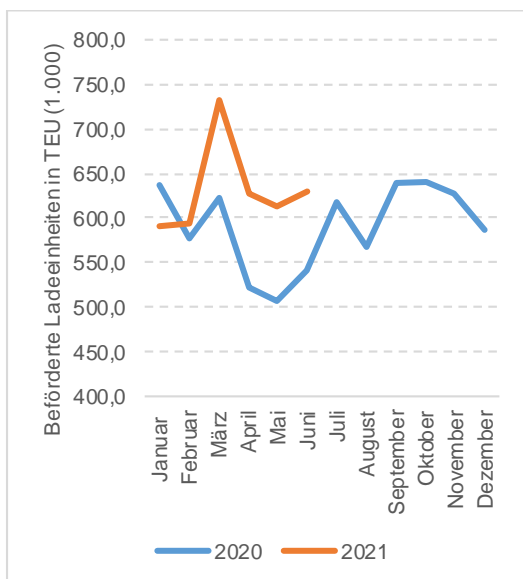
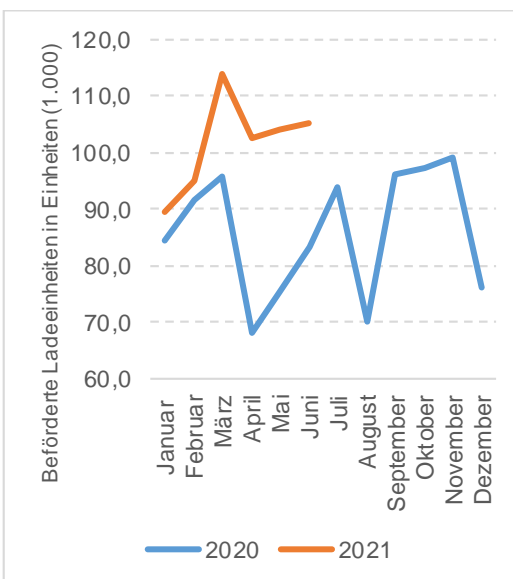


Abbildung 4.2: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Sattelanhänger in Deutschland im Zeitraum von Januar 2020 bis Juni 2021



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

Die Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr beförderten Sattelanhänger verzeichnete im Mai 2021 im Vergleich zum Vormonat einen Anstieg von rund 1,7 Prozent (siehe Abbildung 4.2). Im Juni 2021 stieg sie im Vergleich zum Mai 2021 um rund 1,1 Prozent, im Vergleich zum Juni 2020 legte sie um rund 26,6 Prozent zu. Insgesamt lag das Aufkommen an beförderten Sattelanhängern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im 1. Halbjahr 2021 nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes um rund 22,4 Prozent über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Der begleitete Kombinierte Verkehr verzeichnete im Juni 2021 im Vergleich zum Vormonat eine Abnahme von

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).

rund 2,4 Prozent, im Vergleich zum Juni 2020 hingegen eine Zunahme von rund 42,6 Prozent.

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. Halbjahr 2021 ein neues Rekordergebnis.⁶ Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum erhöhte er sich um rund 11,3 Prozent auf rund 1,4 Mio. TEU. Insgesamt wurden im 1. Halbjahr 2021 rund 23,7 Mio. t Güter im Zu- und Ablaufverkehr des Hamburger Hafens auf der Schiene transportiert, rund 4,4 Prozent mehr als im 1. Halbjahr 2020. Aufgrund in großer Zahl auftretender Schiffsverspätungen kam es im Hamburger Hafen in der ersten Jahreshälfte 2021 bei der Eisenbahnabfertigung zeitweise zu Verzögerungen.
- Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) vermeldete einen Anstieg der Bahntransporte im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 19,3 Prozent auf knapp 0,7 Mio. TEU.⁷ Dabei verstärkte sich der Anstieg im zweiten Quartal 2021 durch das pandemiebedingt schwache Vorjahresquartal.
- Im Rostocker Hafen stieg der Umschlag intermodaler Ladeeinheiten im Kombinierten Ladungsverkehr im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 41 Prozent auf 63.752 Einheiten.⁸ Begründet wurde das Wachstum seitens des Hafens einerseits mit mehreren neu eröffneten Intermodal-Verbindungen, andererseits mit zeitweiligen Streckensperrungen in Dänemark, die zu Verlagerungen auf den Seeweg geführt hätten. Die Anzahl der über See transportierten Eisenbahnwaggons erhöhte sich im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 53 Prozent auf 14.800 Einheiten.
- Die Hupac Intermodal SA transportierte im 1. Halbjahr 2021 nach eigenen Angaben insgesamt 568.622 Lkw-Sendungen auf der Schiene.⁹ Im Vergleich zum

⁶ Siehe hierzu und im Folgenden Hafen Hamburg Marketing e.V.: Positive Umschlagentwicklung des Hamburger Hafens nach Rückgängen durch Corona, Pressemitteilung vom 30.08.2021.

⁷ Siehe hierzu und im Folgenden Hamburger Hafen und Logistik AG: HHLA profitiert von starkem Zuwachs der Containertransporte auf der Schiene, Mitteilung vom 12.08.2021, unter: <https://hlla.de/investoren/mitteilungen/finanzmitteilungen/detailansicht/hhla-profitiert-von-starkem-zuwachs-der-containertransporte-auf-der-schiene>, abgerufen am 10.09.2021.

⁸ Siehe hierzu und im Folgenden ROSTOCK PORT GmbH: Umschlagrekord in Rostock, Pressemitteilung vom 04.08.2021, Rostock 2021.

⁹ Siehe hierzu und im Folgenden Hupac Intermodal SA: Klimaziele erfordern stabile Kapazität für Kombinierten Verkehr, Mitteilung vom 20.08.2021, unter: <https://www.hupac.com/DE/Klimaziele-erfordern-stabile-Kapazitaet-fr-Kombinierten-Verkehr-62c6ec00>, abgerufen am 10.09.2021.

1. Halbjahr 2020 wurden damit insgesamt 14,5 Prozent mehr Container, Wechselbehälter und Sattelanhänger befördert. Nach Unternehmensangaben seien damit die Volumina von 2019 um fast 10 Prozent übertroffen worden. Mit Ausnahme der Maritimverkehre, die an den Folgen der Suezkanal-Blockade litten und die Überlastung zahlreicher Terminals durch Unpaarigkeiten im Seehafen-Hinterlandverkehr zu spüren bekämen, zeigte sich nach Unternehmensangaben in allen Marktsegmenten ein positiver Trend.

- Die Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG war nach eigenen Angaben im 1. Halbjahr 2021 ebenfalls auf Wachstumskurs.¹⁰ Mit über 470.000 transportierten Sattelaufliegern, Wechselbehältern und Containern wurde das Ergebnis des 1. Halbjahres 2020 um rund 11,5 Prozent übertroffen. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2019 betrug das Plus rund 2,8 Prozent.

¹⁰ Siehe hierzu und im Folgenden Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG : Kombiverkehr übertrifft im ersten Halbjahr 2021 Transportmengen aus Vor-Corona-Zeiten, Mitteilung vom 09.08.2021, unter: https://www.kombiverkehr.de/de/presse/nachrichten/:Kombiverkehr_%C3%BCbertrifft_im_ersten_Halb-jahr_2021_Transportmengen_aus_Vor-Corona-Zeiten, abgerufen am 10.09.2021.

5 Binnenschifffahrt

In der Binnenschifffahrt ist die Transportnachfrage weiterhin uneinheitlich. In der Trockengüterschifffahrt tätige Unternehmen schätzten in den jüngsten Befragungen des Bundesamtes ihre Auftragslage zumeist als saisonüblich bis gut ein. Besonders hervorgehoben wurde die aktuell hohe Transportnachfrage für landwirtschaftliche Produkte wie Getreide und Ölsamen sowie Düngemittel und Holzwaren. Die Auftragslage im Bereich der Baustoffbeförderungen (Sand, Kies, Zementklinker) wurde aufgrund diverser Großbaustellen mehrheitlich als stabil eingeschätzt. Vereinzelt wurde von einem kurzfristigen Anstieg der Beförderungsnachfrage für Importkohle berichtet, der allerdings nicht als nachhaltig angesehen wurde. Aufgrund guter Wasserstände konnten insbesondere auf der Elbe vermehrt Schwerguttransporte durchgeführt werden. Infolge der Flutkatastrophe im Westen Deutschlands verzeichneten Binnenschifffahrtsunternehmen zudem erste Anfragen zum Abtransport von Abbruchmaterialien zu den Deponien in Ostdeutschland. Die Beförderungsnachfrage für Stahl und Eisenerze sei nach Unternehmensangaben derzeit hingegen verhalten. Von nennenswerten Verkehrsverlagerungen auf die Wasserstraße infolge des temporären Bahnstreiks wurde nicht berichtet; teilweise sei seitens der produzierenden Wirtschaft zur Überbrückung von schienenseitigen Transportausfällen auf Lagerbestände zurückgegriffen worden.

Entwicklung nach
Segmenten
- Trockengüterschifffahrt

Die Transportnachfrage in der Tankschifffahrt schätzten die befragten Unternehmen zuletzt überwiegend als saisonüblich oder schwach ein. So sei die Nachfrage nach Kraftstoffen für den Individualverkehr sowie Kerosin nach den Sommerferien zurückgegangen. Positive Impulse, beispielsweise aus der Landwirtschaft, fehlten. Heizöl werde von privaten Verbrauchsstellen derzeit ebenfalls nur zögerlich nachgefragt, da viele Tankläger aufgrund seinerzeit niedriger Mineralölpreise bereits im vergangenen Frühjahr befüllt wurden. Entsprechend seien die Aufträge für Beförderungen von Mineralölerzeugnissen aus den großen Seehäfen ins Rheingebiet nach Unternehmensangaben derzeit rückläufig. Ein Teil der derzeitigen Transporte ent falle auf Produktionsüberschüsse zwecks Einlagerung in Tanklagern. Vereinzelt wurde von kurzfristigen Verkehrsverlagerungen auf die Tankschifffahrt infolge des Bahnstreiks berichtet. Eine erhöhte Beförderungsnachfrage wurde in Bezug auf Speisefette für die Gastronomie beobachtet. Mit Blick auf die Chemie- und Gasschifffahrt wurde zuletzt eher von einer verhaltenen Transportnachfrage berichtet.

- Tankschifffahrt

Die Entwicklung in der Containerschifffahrt steht weiterhin unter dem Einfluss pandemiebedingter Abfertigungsengpässe in chinesischen Häfen, die zu erheblichen Verzögerungen, verspäteten Schiffsankünften in den Häfen der Nord-Range, einer hohen Volatilität der Containerumschläge und insgesamt zu Friktionen in den weltweiten Lieferketten führen. Durch die verspäteten Schiffsankünfte komme es für die Binnenschifffahrt nicht nur zu teilweise mehrtägigen Wartezeiten in Antwerpen und Rotterdam, sondern aufgrund der hohen Volatilität häufig auch zu einer lediglich geringen Auslastung der Binnenschiffe; in der

- Containerschifffahrt

Folge litten die Betriebsergebnisse und die Planbarkeit der Hinterlandverkehre. Vor diesem Hintergrund wurde die aktuelle Auftragslage seitens der meisten befragten Unternehmen im Containersegment – trotz der allgemein sehr hohen derzeitigen Transportnachfrage – lediglich als saisonüblich eingeschätzt. Positive Auswirkungen des Bahnstreiks auf die Nachfrage in der Containerbinnenschifffahrt wurden nicht berichtet. Erneut wiesen Marktteilnehmer darauf hin, dass durch die gestörten Schiffsrundläufe ein gravierender Mangel an Leerboxen vorliege. Insbesondere 40-Fuß- und 44-Fuß-Hi-Cube-Container, aber auch Standardcontainer seien Mangelware. In der Folge seien die Charraten für Containerboxen sehr stark angestiegen.

Trotz der im Vorjahresvergleich gestiegenen Transportnachfrage besteht nach Angaben befragter Unternehmen im Rheingebiet in der Trockengüterschifffahrt weiterhin ein deutliches Überangebot an Schiffsraum, insbesondere an großen Einheiten. Im Rahmen von Neuausschreibungen von Beförderungsverträgen konnten nach Unternehmensangaben daher bestenfalls leichte Entgeltsteigerungen erzielt werden; zumeist wurde von einem stabilen Frachtniveau berichtet. Ein vergleichsweise geringerer Preisdruck herrsche derzeit in den Kanalgebieten; dort sei die Nachfrage nach den kleineren Schiffen aktuell hoch und die Schiffsauslastung entsprechend gut. Heterogen fielen zuletzt die Aussagen zur Frachtenentwicklung in der Tankschifffahrt aus. Während einige Unternehmen von höheren Abschlüssen berichteten, sprachen andere von Frachtraten, die aktuell so niedrig seien, dass sie kaum die Betriebskosten abdeckten. Begründet wurde letzteres erneut mit dem Abschluss von Zeitcharterverträgen einiger Kunden im Mineralöl- und Chemiesegment, um auf Marktschwankungen besser reagieren zu können. Bei fehlendem eigenem Bedarf würden diese Schiffe verstärkt zu relativ günstigen Konditionen am Markt angeboten und sorgten so für zusätzlichen Wettbewerb. In der Containerschifffahrt wurde unternehmensseitig zuletzt überwiegend von saisonüblichen Frachtraten berichtet. Aufgrund langer Wartezeiten in den Seehäfen wurden Kunden häufig vertraglich festgelegte Zuschläge in Rechnung gestellt. Hinzu kamen ab Mitte September teilweise Kleinwasserzuschläge.

Frachtenentwicklung

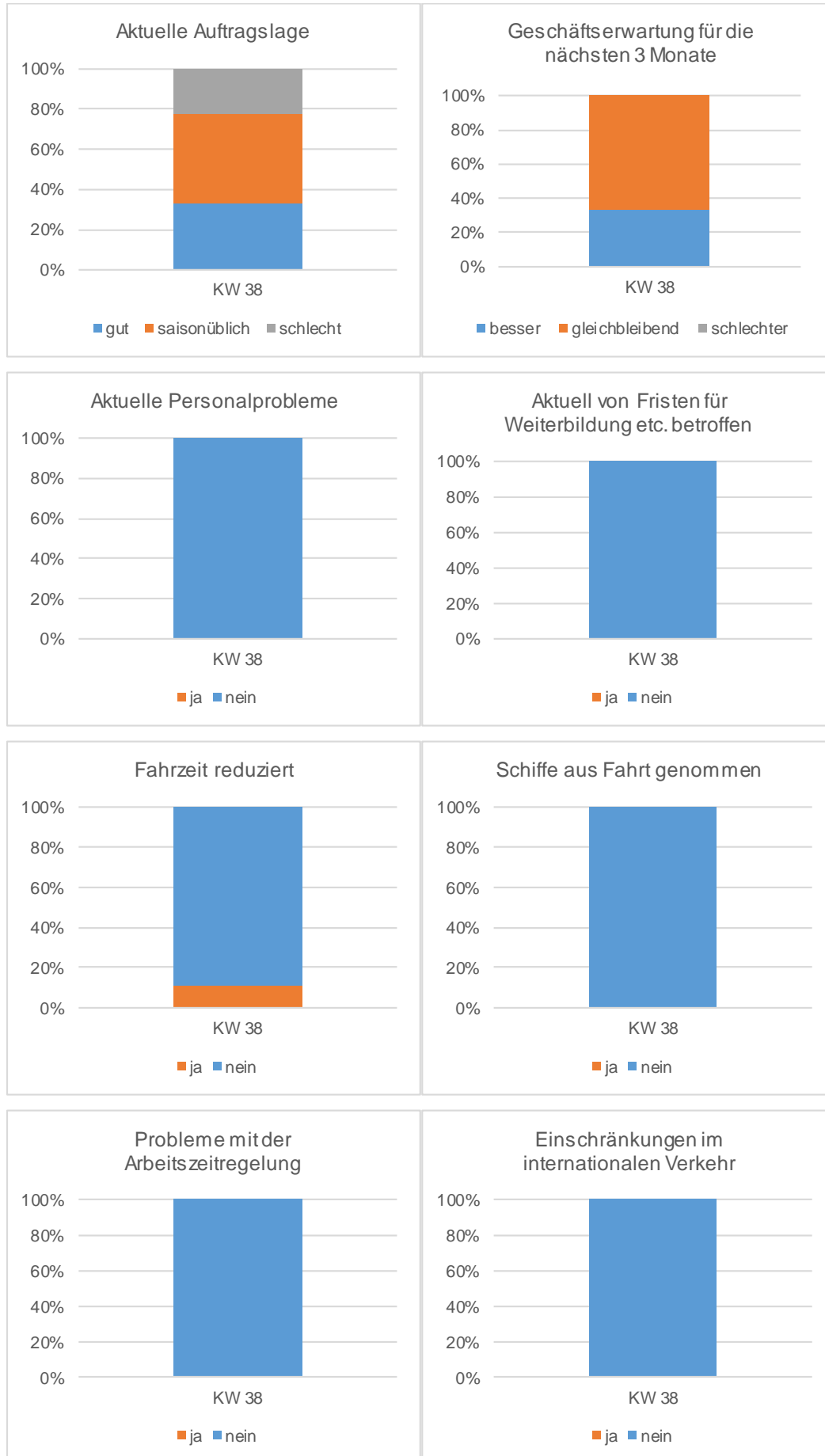
Nach Unternehmensangaben sei das fahrende Personal mittlerweile überwiegend gegen Covid-19 geimpft. Von Einschränkungen der Besatzungen im Rahmen grenzüberschreitender Verkehre wurde nicht berichtet. Bei der Mehrheit der Befragten befindet sich das Personal nicht mehr in Kurzarbeit. Die Möglichkeit der Heimarbeit besteht in der Regel jedoch weiterhin. Die meisten befragten Unternehmen berichteten von großen Problemen, geeignetes Personal für ihre Schiffe zu finden. In diesem Zusammenhang nehme das Angebot an osteuropäischen Binnenschiffern ebenfalls ab. Wechselwillige Binnenschiffer/-innen stellten häufig hohe Forderungen an die Löhne und Freizeit. Auch Schiffswerften litten nach Unternehmensangaben unter Fachkräftemangel, so dass für dringend erforderliche

Personalsituation

Schiffsreparaturen lange Wartezeiten eingeplant werden müssten. Die Fort- und Weiterbildungsangebote haben mittlerweile wieder zugenommen. Vereinzelt ist bei Lehrgängen allerdings noch ein gewisser Rückstau erkennbar.

Einige befragte Unternehmen berichteten aktuell von wasserbaulichen Maßnahmen und Brückenarbeiten auf dem Hamburger Hafengelände, die zu Sperrungen von Wasserwegen führten. Bei der Umfahrung dieser Sperrungen hätten Seeschiffe gegenüber Binnenschiffen Priorität. Dies führe für die Binnenschifffahrt mitunter zu erheblichen Zeitverlusten. Des Weiteren sei das Schiffshebewerk bei Scharnebeck derzeit nur eingeschränkt in Betrieb. Dort stehe zeitweise nur ein Trog zur Verfügung, längere Wartezeiten seien nicht auszuschließen. Darüber hinaus berichteten Unternehmen von Problemen an den Schleusen in Kiel und Brunsbüttel am Nord-Ostsee-Kanal.

- Sonstiges



6 Seeverkehr

Zwischenzeitlich haben die Seehäfen Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Rotterdam und Antwerpen ihre Umschlagsergebnisse für die erste Jahreshälfte 2021 veröffentlicht (siehe Tabelle 6.1). Danach stieg der Seegüterumschlag in Hamburg im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 3,8 Prozent auf insgesamt rund 63,5 Mio. t.¹¹ Ein wesentlicher Grund war die starke Entwicklung des Containerumschlags ab März 2021. Insgesamt lag er im 1. Halbjahr 2021 mit rund 4,3 Mio. TEU um rund 5,5 Prozent über dem Vorjahresergebnis. Umschlagszuwächse zeigten sich dabei im Verkehr mit Amerika, Asien und Afrika. Die Europa-Verkehre legten insgesamt um 0,5 Prozent zu, allerdings nahm mit einem Plus von rund 6,4 Prozent nur der Transshipment-Umschlag mit den skandinavischen Ländern zu. Maßgeblich waren u.a. Zuwächse im seeseitigen Containerumschlag mit den Vereinigten Staaten (+5,3 %), Schweden (+5,3 %), Polen (+14,4 %), Brasilien (+16,1 %) und Dänemark (+6,4 %) sowie Hamburgs größtem Handelspartner China (+14,2 %) – trotz zwischenzeitlich massiver Einschränkungen des Umschlagsbetriebs in einigen chinesischen Häfen. Der Stückgutumschlag insgesamt übertraf im 1. Halbjahr 2021 mit rund 44,2 Mio. t das Vorjahresergebnis um rund 4,0 Prozent. Der Massengutumschlag legte im Vergleichszeitraum um rund 3,3 Prozent auf rund 19,3 Mio. t zu. Hierzu trugen insbesondere steigende Importe von Erzen bei; sie nahmen im Vorjahresvergleich um rund 26,3 Prozent auf rund 5,0 Mio. t zu. In den Segmenten Sauggut und Flüssigladung blieb die Umschlagsentwicklung im 1. Halbjahr 2021 hingegen hinter jener des entsprechenden Vorjahreszeitraums zurück. Mit Blick auf das Gesamtjahr 2021 wird mit einem Aufwärtstrend beim Seegüterumschlag gerechnet.

Seegüterumschlag
- Hamburg

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

Umschlagbereich	Einheit	Hamburg		Bremische Häfen		Rotterdam		Antwerpen	
		Jan-Jun 2021	Δ in %	Jan-Jun 2021	Δ in %	Jan-Jun 2021	Δ in %	Jan-Jun 2021	Δ in %
Gesamt	(in Mio. t)	63,5	3,8	35,2	7,8	231,6	5,8	120,0	5,1
Empfang	(in Mio. t)	36,0	6,7	18,0	9,5	160,0	6,1	58,5	0,9
Versand	(in Mio. t)	27,5	0,3	17,2	6,1	71,6	5,1	61,6	9,4
Massengut	(in Mio. t)	19,3	3,3	4,6	14,6	138,6	6,1	40,6	2,5
Stückgut	(in Mio. t)	44,2	4,0	30,7	6,9	93,1	5,3	79,4	6,5
Container	(in Mio. TEU)	4,3	5,5	2,6	11,1	7,6	8,7	6,2	5,1
Fahrzeuge	(in Mio. Stück)	k.A.	k.A.	0,93	34,4	k.A.	k.A.	0,52	29,3

Quellen: Hafen Hamburg Marketing e.V., Freie Hansestadt Bremen - Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen (Hrsg.), Havenbedrijf Rotterdam N.V., Antwerp Port Authority. Eigene Berechnungen.

¹¹ Siehe hierzu und im Folgenden Hafen Hamburg Marketing e.V.: Positive Umschlagentwicklung des Hamburger Hafens nach Rückgängen durch Corona, Pressemitteilung vom 30.08.2021.

In den Bremischen Häfen erhöhte sich der Seegüterumschlag im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum insgesamt um rund 7,8 Prozent auf rund 35,2 Mio. t.¹² Dabei waren sowohl im seeseitigen Empfang (+9,5 %) als auch im seeseitigen Versand (+6,1 %) Zuwächse zu verzeichnen. Im Vorjahresvergleich verbuchten nahezu alle Umschlagbereiche Steigerungen. Einzige Ausnahme bildeten die flüssigen Massengüter, deren Umschlag sich auf knapp 0,6 Mio.t fast halbierte. Der Umschlag trockener Massengüter erhöhte sich im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum hingegen um rund 37,7 Prozent auf rund 4,0 Mio. t, vor allem aufgrund höherer Umschläge von Kohle und Erzen. Der Stückgutumschlag stieg um rund 6,9 Prozent auf rund 30,7 Mio. t. Nach den hohen Rückgängen im Jahr 2020 verzeichnete der Automobilumschlag in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres ein Plus von rund 34,4 Prozent. Der Containerumschlag belief sich auf insgesamt knapp 2,6 Mio. TEU; im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum war dies eine Steigerung von rund 11,1 Prozent.

- Bremische Häfen

Der Seehafen Rotterdam vermeldete einen Anstieg des Seegüterumschlags im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um rund 5,8 Prozent auf rund 231,6 Mio. t.¹³ Ursächlich waren vor allem hohe Zuwächse beim Umschlag von Eisenerz (+34,4 %) und Kohle (+35,8 %) sowie Mineralölzeugnissen und Containern. Rückgänge zeigten sich hingegen u.a. beim Umschlag von LNG und Agrarmassengut. Insgesamt erhöhte sich der Umschlag trockener Massengüter im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um rund 22,5 Prozent. Hier kam insbesondere die Wiederbelebung der deutschen Stahlproduktion zum Tragen, die zu einer erhöhten Nachfrage nach Eisenerz und Schrott sowie Koks- und Kohle für Hochöfen führte. Die Nachfrage nach Kohle für die Stromerzeugung stieg im Vergleichszeitraum ebenfalls an. Der Umschlag flüssiger Massengüter legte in Rotterdam im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 1,1 Prozent zu, hauptsächlich aufgrund höherer Anlieferungen von Heizöl und Naphtha. Der Containerumschlag in Rotterdam erhöhte sich im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum vor dem Hintergrund einer gestiegenen Konsumgüternachfrage um rund 8,7 Prozent auf rund 7,6 Mio. TEU; gemessen in Tonnen nahm er um rund 4,4 Prozent zu. Begründet wurde letzteres mit einer höheren Anzahl von Leercontainern und einem geringeren Durchschnittsgewicht pro Container. Noch nie wurden in Rotterdam so viele Container binnen eines Zeitraums von sechs Monaten umgeschlagen wie im 1. Halbjahr 2021.

- Rotterdam

¹² Siehe hierzu und im Folgenden Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen (Hrsg.): Monatliche Schnellstatistiken Bremische Häfen – Juni 2021, unter: https://bremen-ports.de/wp-content/uploads/2021/08/Seeg%C3%BCterumschlag_06-2021.pdf, abgerufen am 10.09.2021.

¹³ Siehe hierzu und im Folgenden Havenbedrijf Rotterdam N.V.: Throughput Port of Rotterdam – Data H1 2021, unter: <https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/2021-07/Port%20of%20Rotterdam%20Throughput%20Data%202021HY.pdf>, abgerufen am 10.09.2021.

In Antwerpen stieg der Seegüterumschlag im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um rund 5,1 Prozent auf rund 120,0 Mio. t.¹⁴ 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. Die Anzahl umgeschlagener Kraftfahrzeuge erhöhte sich um rund 29,3 Prozent auf über 0,5 Mio. Einheiten.

- Antwerpen

Der Containerumschlag in den Häfen der Nordrange (Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Antwerpen, Zeebrügge, Le Havre) bewegte sich in den ersten sieben Monaten des Jahres 2021 ebenfalls über dem Vorjahresniveau.¹⁵ 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 Juli 2021 saisonbereinigt einen Wert von 123,7 Punkten, nach (revidiert) 119,7 Punkten im Vormonat. Zum Vergleich: Im Juli 2020 lag der Containerumschlag-Index bei 108,2 Punkten. In den chinesischen Häfen kam es im Juli 2021 aufgrund von Verzögerungen bei der Containerabfertigung hingegen zu einem Rückgang des Index.

- Nordrange

Der Seegüterumschlag im Überseehafen Rostock erreichte im 1. Halbjahr 2021 mit rund 14,4 Mio. t einen neuen Rekordwert.¹⁶ Noch nie wurden dort in den ersten sechs Monaten eines Jahres mehr Güter umgeschlagen; im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 betrug das Plus rund 1,7 Mio. t bzw. rund 13 Prozent. Mit rund 9,1 Mio. t entfielen im 1. Halbjahr 2021 rund 63 Prozent des Gesamtumschlags des Überseehafens Rostock auf Fähr- und RoRo-Güter; im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 bedeutete dies eine Zunahme von rund 20 Prozent. Die Anzahl der auf den Fähr- und RoRo-Verbindungen von und nach Dänemark, Schweden und Finnland beförderten Lkw nahm im Vergleichszeitraum um rund 12 Prozent auf 203.000 zu; die Anzahl der umgeschlagenen Trailer stieg um rund 30 Prozent auf 83.200. Zudem wurden 14.800 Eisenbahnwaggons über See transportiert. Die Anzahl der beförderten Pkw lag im 1. Halbjahr 2021 mit knapp 0,1 Mio. annähernd auf Vorjahresniveau. Auf den Umschlag von Massen- und Stückgütern entfielen im Überseehafen Rostock im 1. Halbjahr 2021 rund 5,3 Mio. t. Zuwächsen beim Umschlag von Flüssig- und Stückgü-

- Rostock

¹⁴ 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.

¹⁵ Siehe hierzu und im Folgenden RWI / ISL: RWI/ISL-Containerumschlag-Index: Belegung in Europa lässt den Containerumschlag steigen, Pressemitteilung vom 26.08.2021, unter: <https://www.rwi-essen.de/containerindex>, abgerufen am 13.09.2021.

¹⁶ Siehe hierzu und im Folgenden ROSTOCK PORT GmbH: Umschlagrekord in Rostock, Pressemitteilung vom 04.08.2021, Rostock 2021.

tern standen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum Rückgänge bei Schüttgütern gegenüber. Die Anzahl der beförderten Fährpassagiere von und nach Nordeuropa nahm im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 nach Hafenangaben coronabedingt um knapp 50.000 auf 488.000 ab.

Die Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) hat nach eigenen Angaben an ihren Anlagen im 1. Halbjahr 2021 ihre Einbußen durch die Corona-Pandemie mehr als wettgemacht; im Vergleich zum 1. Halbjahr 2019 stieg der Güterumschlag um rund vier Prozent, im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um nahezu 13 Prozent auf rund 12 Mio. t.¹⁷ Maßgeblich war vor allem die Zunahme der RoRo- und Fahrzeugverkehre. Die Zahl der umgeschlagenen Lkw erhöhte sich im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um zwölf Prozent auf rund 200.000 Einheiten, die Zahl der umgeschlagenen Trailer um 19 Prozent auf über 190.000 Einheiten. Der Umschlag von Neufahrzeugen stieg um über 50 Prozent auf rund 50.000 Einheiten. Im Bereich der Forstprodukte setzte sich der strukturell bedingte Mengenrückgang hingegen fort, er betrug im Vergleichszeitraum rund 24 Prozent

- Lübeck

Der Seehafen Kiel hat kürzlich ebenfalls sein Umschlagsergebnis für das 1. Halbjahr 2021 veröffentlicht. Danach stieg der Seegüterumschlag im Seehafen Kiel im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 8,25 Prozent auf insgesamt knapp 3,7 Mio. t.¹⁸ Mit einem Plus von rund 12,7 Prozent bei den verladenen Lkw und Trailern wies dabei der Fährverkehr ein überdurchschnittliches Wachstum auf. Die höchsten Zuwächse verzeichneten die Linien nach Klaipeda in Litauen und Göteborg in Schweden. Eine positive Entwicklung gab es nach Angaben des Seehafens Kiel seit Ende Mai 2021 auch bei den Passagierzahlen im Kreuzfahrtbereich. Bis Ende Juli 2021 verbuchte der Seehafen Kiel 60 Anläufe von Kreuzfahrtschiffen mit insgesamt rund 100.000 Passagieren.

- Kiel

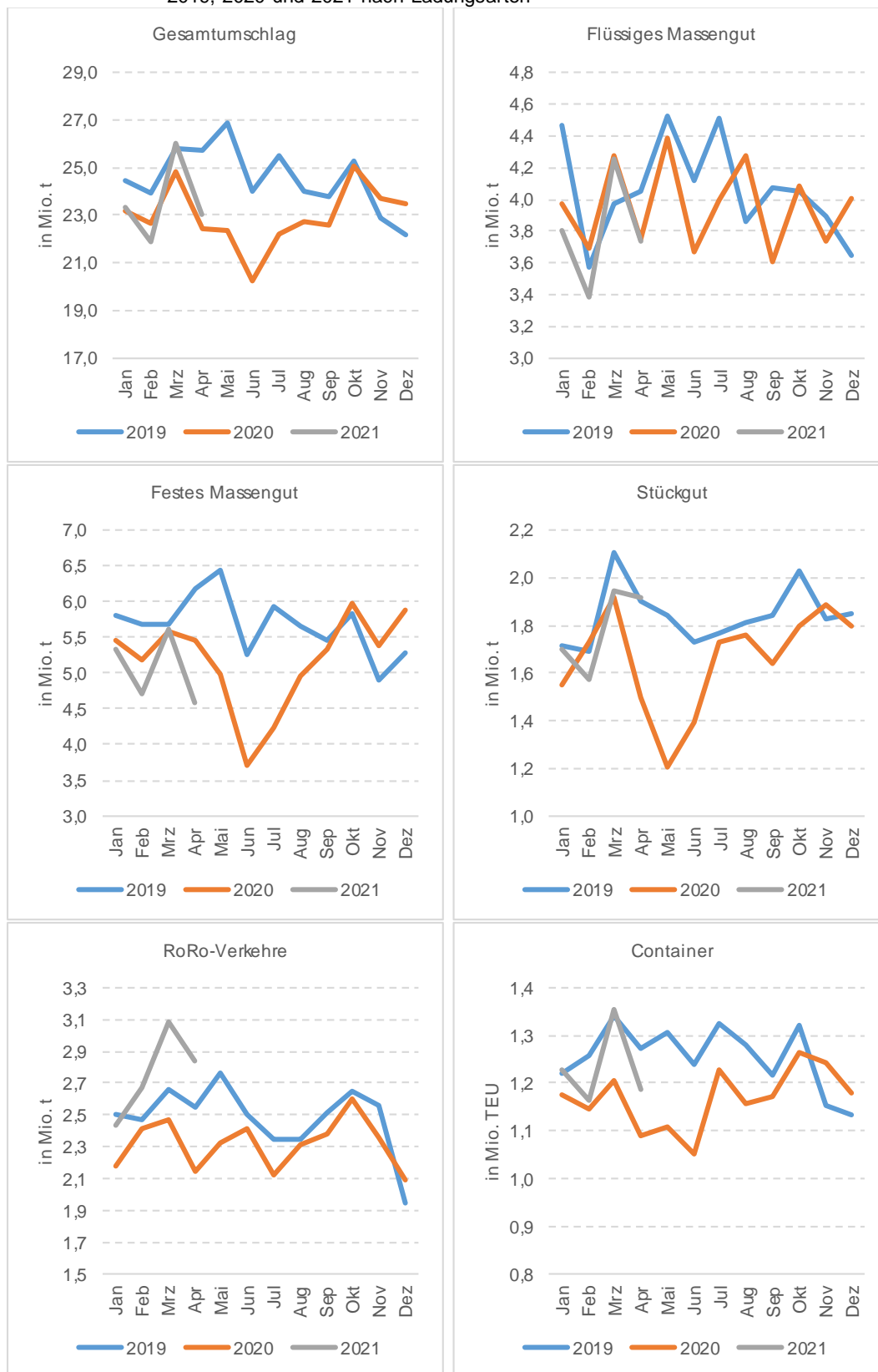
Daten aus der amtlichen Seeverkehrsstatistik des Statistischen Bundesamtes liegen für die ersten vier Monate des laufenden Jahres vor. Danach wurden von Januar bis April 2021 in den deutschen Seehäfen mit insgesamt rund 94,3 Mio. t rund 1,2 Prozent mehr Güter umgeschlagen als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Sowohl im seeseitigen Empfang (+0,3 %) als auch im seeseitigen Versand (+2,4 %) nahmen die Güterumschläge im Vergleichszeitraum zu. Mit Blick auf die einzelnen Ladungsarten zeigten sich im Vergleichszeitraum Umschlagszuwächse bei RoRo-Verkehren (+19,9 %), Containern (+6,9 % (TEU)) und Stückgütern (+6,5 %), Rückgänge hingegen bei flüssigem und festem Massengut (-3,2 % bzw. -6,6 %). Abbildung 6.1 stellt die monatliche Entwicklung des Seegüterumschlags deutscher Häfen in den Jahren 2019, 2020 und 2021 vergleichend gegenüber.

- Deutschland

¹⁷ Siehe hierzu und im Folgenden Lübecker Hafen-Gesellschaft: Lübecker Hafen-Gesellschaft hat Corona-Delle überwunden, Pressemitteilung vom 12.08.2021, unter: <https://www.lhg.com/index.php?id=58>, abgerufen am 13.09.2021.

¹⁸ Siehe hierzu und im Folgenden SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG: Deutlicher Mengenwuchs im Kieler Seehafen, Pressemitteilung vom 13.08.2021, Kiel 2021.

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.

Aufgrund eines neuen Ausbruchs des Corona-Virus in der südchinesischen Provinz Guangdong wurden Ende Mai 2021 Teile des dortigen Hafens Yantian geschlossen.¹⁹ Mittlerweile haben dort alle betroffenen Terminals wieder geöffnet. Allerdings führten die temporären Schließungen zu einer nachhaltigen Störung der globalen Lieferketten. Dies gilt gleichsam für die Mitte August 2021 wegen eines Corona-Falls angeordnete temporäre Schließung des Meishan-Terminals im chinesischen Hafenverbund Ningbo-Zhoushan, dem verkehrsreichsten Hafenverbund der Welt. Über den Terminal werden rund 20 Prozent des gesamten Containerumschlags des Hafenverbunds abgewickelt; im 1. Halbjahr 2021 bewegte sich dieser bei rund 16 Mio. TEU. Der Hafenverbund Ningbo-Zhoushan ist gemessen am Containerumschlag nach Shanghai und Singapur der drittgrößte Containerhafen der Welt. Nach der sechstägigen Blockade des Suezkanals im März 2021 und den o.g. Schließungen im Hafen Yantian war der temporäre Betriebsstopp des Meishan-Terminals binnen weniger Monate bereits das dritte Ereignis, das zu Engpässen in den globalen Lieferketten führte. Störungen im Container-Schiffsverkehr und ein sehr starker Anstieg der Frachtraten (s.u.) waren weitere Folgen. Trotz zwischenzeitlich massiver Einschränkungen des Hafensbetriebs verzeichneten fast alle chinesischen Häfen in der ersten Jahreshälfte 2021 ein Wachstum ihres Containerumschlags, vielfach wurden neue Rekordwerte erreicht.²⁰

Corona-Ausbruch in südchinesischen Häfen

Die hohe Nachfrage in Verbindung mit einem knappen Kapazitätsangebot bedingte in der See- und Küstenschifffahrt im 1. Halbjahr 2021 auf bestimmten Relationen einen sehr starken Anstieg der Erzeugerpreise (siehe Abbildungen 6.1 und 6.2). Nachdem sie in der Linienfahrt mit Asien/Australien nach Angaben des Statistischen bereits im 1. Quartal 2020 im Vergleich zum 4. Quartal 2020 insgesamt um rund 86,5 Prozent gestiegen waren, erhöhten sie sich im 2. Quartal 2021 im Vergleich zum 1. Quartal 2021 nochmals um 55,7 Prozent. Damit lagen die Erzeugerpreise in der Linienfahrt mit Asien/Australien im 2. Quartal 2021 um über 300 Prozent über dem Niveau des entsprechenden Vorjahresquartals. Überdurchschnittliche Anstiege verbuchten dabei die eingehenden Verkehre. Alle anderen Fahrtgebiete verzeichneten im 2. Quartal 2021 im Vergleich zum Vorquartal ebenfalls Anstiege, allerdings in deutlich geringerem Ausmaße. In der Linienfahrt mit Amerika stiegen die Erzeugerpreise im Vergleichszeitraum um rund 12,5 Prozent, mit Afrika um rund 2,9

Erzeugerpreisindex für Güterbeförderungen in der See- und Küstenschifffahrt

¹⁹ Siehe hierzu und im Folgenden Hafen Hamburg Marketing e.V.: Wachstum und nachhaltige Infrastrukturinvestitionen: Chinesische Häfen verzeichnen Containerumschlag in Rekordhöhe, Pressemitteilung vom 24.08.2021, unter: <https://www.hafen-hamburg.de/de/presse/news/wachstum-und-nachhaltige-infrastrukturinvestitionen-chinesische-haefen-verzeichnen-containerumschlag-in-rekordhoehe-1/>, abgerufen am 14.09.2021.

²⁰ Siehe hierzu und im Folgenden Hafen Hamburg Marketing e.V.: Wachstum und nachhaltige Infrastrukturinvestitionen: Chinesische Häfen verzeichnen Containerumschlag in Rekordhöhe, Pressemitteilung vom 24.08.2021, unter: <https://www.hafen-hamburg.de/de/presse/news/wachstum-und-nachhaltige-infrastrukturinvestitionen-chinesische-haefen-verzeichnen-containerumschlag-in-rekordhoehe-1/>, abgerufen am 14.09.2021.

Prozent. Gleiches galt für die Europa- (+10,1 %) und die RoRo-Fährverkehre (+2,6 %). 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 bisherigen Jahresverlauf fort und eilte zuletzt zu immer neuen Rekordwerten.²¹

Abbildung 6.2: Erzeugerpreisindex für die See- und Küstenschifffahrt (2015=100), Güterbeförderung in der Linienfahrt nach Kontinenten, quartalsweise Darstellung

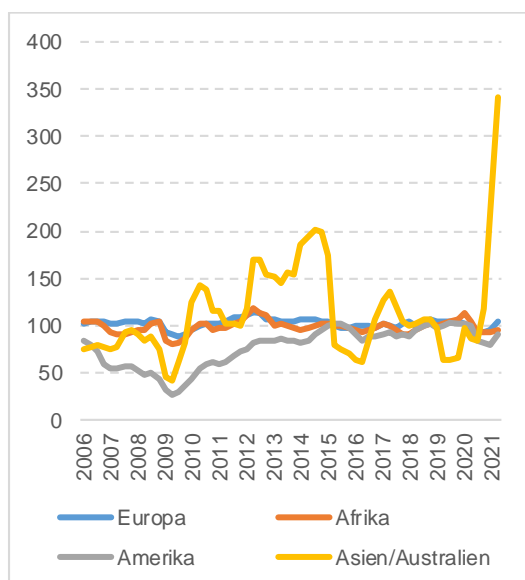
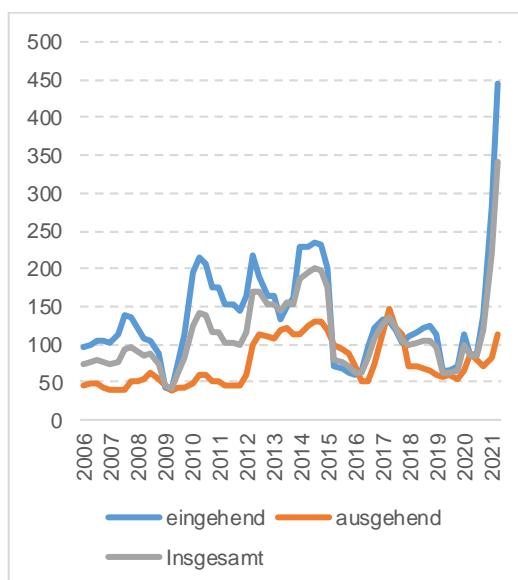


Abbildung 6.3: Erzeugerpreisindex für die See- u. Küstenschifffahrt (2015=100), Güterbeförderung in der Linienfahrt mit Asien/Australien nach Verkehrsrichtung, quartalsweise Darstellung



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung. Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Der starke Anstieg der Frachtraten bescherte u.a. der Hapag-Lloyd AG ein sehr gutes Halbjahresergebnis.²² Vor dem Hintergrund eines deutlichen Anstiegs der durchschnittlichen Frachtraten aufgrund einer hohen Nachfrage nach Containertransporten bei gleichzeitig knappen Transportkapazitäten und Engpässen in der Infrastruktur lagen die Umsatzerlöse im 1. Halbjahr 2021 mit rund 8,8 Mrd. EUR um rund 37,6 Prozent über dem entsprechenden Vorjahreswert. Das Geschäftsergebnis (EBIT) lag mit knapp 2,9 Mrd. Euro ebenfalls deutlich über dem Vorjahresniveau (511 Mio. Euro). Neben dem Anstieg der Frachtraten und der hohen Nachfrage wurde dies unternehmensseitig mit niedrigeren Bunkerverbrauchspreisen begründet. Insgesamt stieg das Transportvolumen im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund vier Prozent auf rund 6,0 Mio. TEU. Mit Blick auf die derzeitigen Engpässe in den globalen Lieferketten rechnet Hapag-

Quartalsberichte
- Hapag-Lloyd AG

²¹ Siehe hierzu und im Folgenden Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V.: New ConTex, unter: <https://www.vhbs.de/index.php?id=28>.

²² Siehe hierzu und im Folgenden Hapag-Lloyd AG: Hapag-Lloyd mit sehr gutem Halbjahresergebnis, Pressemitteilung vom 12.08.2021, unter: [Hapag-Lloyd mit sehr gutem Halbjahresergebnis - Hapag-Lloyd](#), abgerufen am 13.09.2021.

Lloyd derzeit nicht mit einer Normalisierung vor dem ersten Quartal 2022. Neben der Hapag-Lloyd AG präsentierten auch Wettbewerber wie Maersk im 1. Halbjahr 2021 glänzende Ergebnisse.²³

Die Hamburger Hafen und Logistik AG verzeichnete im 1. Halbjahr 2021 ebenfalls einen deutlichen Anstieg des Umsatzes und des Betriebsergebnisses.²⁴ Das Betriebsergebnis (EBIT) stieg im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um 63,2 Prozent auf insgesamt 90,5 Mio. Euro; der Konzernumsatz legte um 12,8 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 sechs Monaten 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 16,0 Prozent auf über 0,8 Mio. TEU. Bahntransporte profitierten dabei weiterhin stärker von der im zweiten Halbjahr 2020 begonnenen Erholung des Ladungsaufkommens als der Straßengüterverkehr. Während erstgenannte im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreshalbjahr um 19,3 Prozent auf rund 678 Tsd. TEU zulegten, verzeichnete letztgenannter ein Plus von 3,4 Prozent. Im Gegensatz zum Containertransport ging die Umschlagsmenge an den HHLA-Containerterminals im Vergleichszeitraum insgesamt um 0,7 Prozent auf knapp 3,4 Mio. TEU zurück. An den drei Hamburger Containerterminals nahm das Umschlagsvolumen allerdings um 0,5 Prozent auf knapp 3,1 Mio. TEU zu, hauptsächlich aufgrund eines moderaten Anstiegs der Ladungsmengen mit Fernost. Moderate Rückgänge zeigten sich hingegen bei den Zubringerverkehren, insbesondere im Ostseeraum.

- HHLA

Nach Aussagen des Verbands Deutscher Reeder stellen Crewwechsel, Landgänge und medizinische Behandlungen für Seeleute weiterhin ein Problem dar – nicht nur für deutsche Reedereien.²⁵ Ein Indikator für die anhaltenden Schwierigkeiten beim Crewwechsel ist der vom Global Maritime Forum – einer internationalen gemeinnützigen Organisation – veröffentlichte „Crew Change Indicator“. Danach waren im September 2021 rund 8,9 Prozent aller Seeleute an Bord über ihren Vertrag hinaus beschäftigt, rund 1,2 Prozent aller Seeleute waren über die maximal erlaubten elf Monate an Bord.²⁶

Seeleute

²³ Siehe hierzu A.P. Møller - Mærsk A/S: Interim Report Q2 2021, Kopenhagen 2021.

²⁴ Siehe hierzu und im Folgenden Hamburger Hafen und Logistik AG: HHLA profitiert von starkem Zuwachs der Containertransporte auf der Schiene, Mitteilung vom 12.08.2021, unter: <https://hlla.de/investoren/mitteilungen/finanzmitteilungen/detailansicht/hhla-profitiert-von-starkem-zuwachs-der-containertransporte-auf-der-schiene>, abgerufen am 13.09.2021.

²⁵ Siehe Verband Deutscher Reeder (Hrsg): Nur nicht krank werden, in: Deutsche Seeschifffahrt, Ausgabe 3. Quartal 2021, S. 26 f.

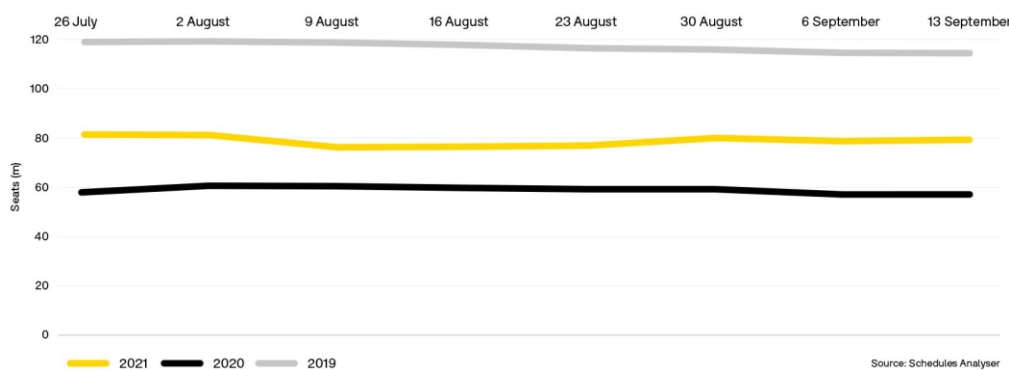
²⁶ Siehe hierzu Global Maritime Forum: Neptune Declaration Crew Change Indicator, unter: <https://www.globalmaritimeforum.org/content/2021/08/The-Neptune-Declaration-Crew-Change-Indicator-September-2021.pdf>, abgerufen am 14.09.2021. Der Indikator basiert auf Angaben von 10 internationalen Schiffsmanagern, die gemeinsam für mehr als 90.000 Seeleute in allen wichtigen Segmenten verantwortlich sind.

7 Luftverkehr

Der Luftverkehr befindet sich in der Passage weiterhin deutlich unter den Daten aus 2019. Eine positivere Tendenz zeichnet sich jedoch ab. Laut OAG gibt es für die 37. KW eine wöchentliche Sitzplatzkapazität von ca. 79 Millionen Sitzplätzen weltweit. Für den Rest des Jahres ist allerdings keine signifikante Kapazitätssteigerung mehr zu erwarten, sodass für 2021 mit einer globalen Kapazitätssteigerung von 15 % im Vergleich zum Vorjahr gerechnet wird. Bezogen auf das Vorkrisenjahr 2019 liegt der Rückgang damit bei 36 %.²⁷

Sitzplatzkapazität

Weekly Global Scheduled Seats Change Year-Over-Year



Quelle: OAG.

Der Luftverkehr in Deutschland erholt sich langsamer von der Corona-Pandemie als in anderen europäischen Ländern. Besonders deutlich wird dies bei der Betrachtung der Inlandsflüge. So wurde beispielsweise in der Türkei und Italien das Niveau aus dem Vorkrisenjahr 2019 übertroffen. Auch in Spanien (96 %), Frankreich (94 %) und Norwegen (94 %) wurde das Vorkrisenniveau fast erreicht. In Deutschland ist man hingegen erst bei 56 %. Schlechter sieht es nur in Großbritannien mit 51 % aus.²⁸

Gebremste Erholung

Sollte es zu keinen Corona-bedingten Rückschlägen kommen, plant die Fluggesellschaft Eurowings aufgrund steigender Nachfrage, die Flotte von derzeit 81 Maschinen auf mehr als 100 Flugzeuge auszubauen. Das Geschäft der Airline konzentriert sich derzeit auf Urlaubsreisen und das Geschäft mit Familien- und Heimatflügen in Richtung Balkan, Russland und die Türkei. Nach Ende der Sommerferien kommt auch wieder das Geschäftsreisesegment hinzu. Zuletzt profitierte Eurowings von dem Streik bei der Deutschen Bahn. In dieser Zeit stieg die Nachfrage nach längeren innerdeutschen Strecken um rund 50 %.²⁹

Wachsende Flotte bei Eurowings

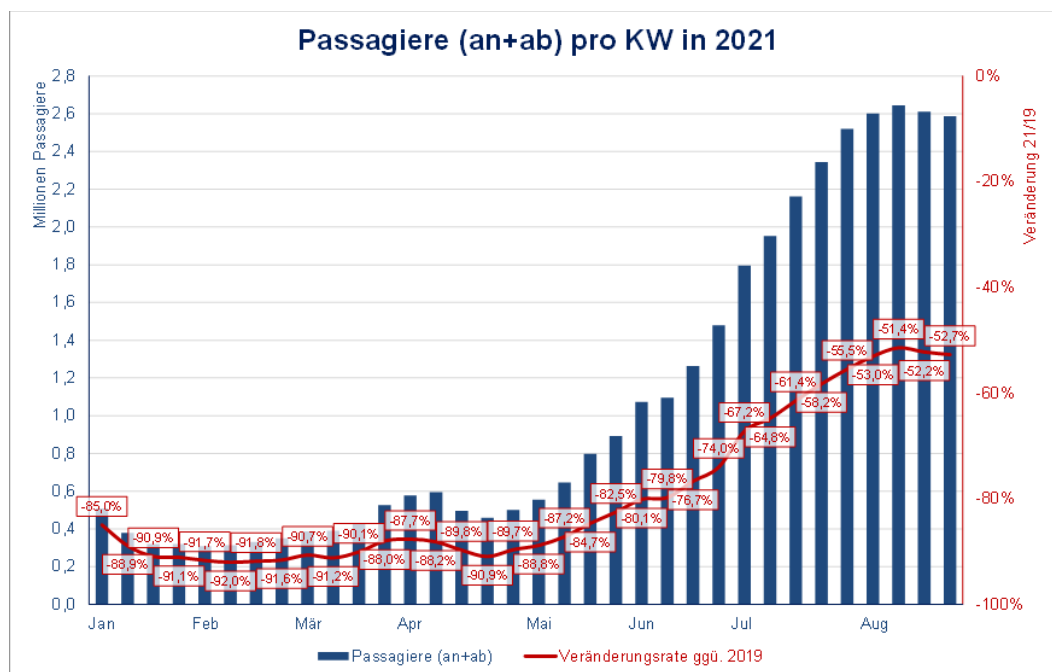
²⁷ Siehe OAG.com: Coronavirus-airline-schedules-data, abgerufen am 14.09.2021.

²⁸ Siehe aero.de: Erholung mit Bremsklappen, abgerufen am 13.09.2021.

²⁹ Siehe aero.de: Eurowings spürt wieder Rückenwind vom 10.09.2021, abgerufen am 15.09.2021.

Der Flughafenverband ADV meldet für die 34. KW einen leichten Rückgang der Passagierzahlen im Vergleich zur Vorwoche. Waren es in der Vorwoche noch 2.611.548 Passagiere (-52,2 % zu 2019), so wurden in der 34. KW 2.588.229 Fluggäste (-52,7 % zu 2019) gezählt.³⁰

ADV – Passage in Deutschland



Quelle: Flughafenverband ADV.

Im August 2021 sind am Flughafen Frankfurt knapp 3,4 Millionen Passagiere an- und abgeflogen, so viele wie in keinem anderen Monat seit Beginn der Corona-Krise. Das waren rund 123 % mehr als im August des Vorjahres, aber immer noch 51 % weniger als im August 2019. Jedoch rechnet der Flughafenbetreiber Fraport mit einem schwierigen Winter. Für das laufende Jahr erwartet man bis zu 25 Millionen Fluggästen. In 2020 waren es noch weniger als 19 Millionen und im Rekordjahr 2019 konnte der Airport mehr als 70 Millionen Passagiere zählen.³¹

Passage Flughafen Frankfurt

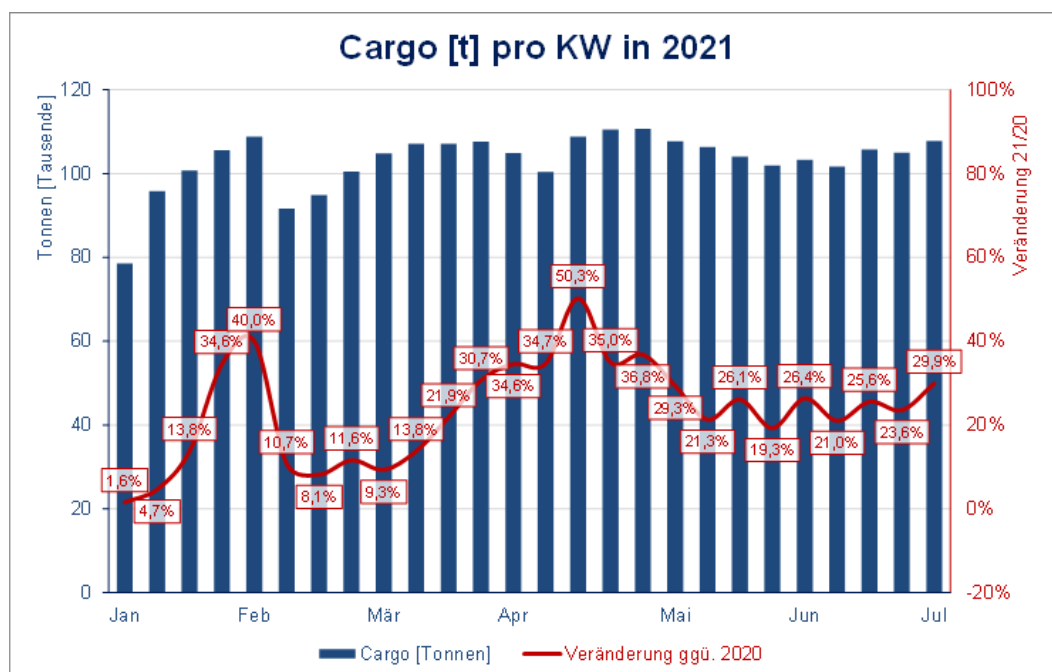
Die Luftfrachtlogistik agiert in der Krise stabil und sichert weiterhin die Versorgung aus der Luft. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahreszeitraum befindet sich über 10 %. Für die hohe Dynamik sorgen alle Teilsegmente im Luftfrachtmarkt. Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst untenstehendes Schaubild über die Entwicklung des Frachtverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 34. Kalenderwoche 2021.³²

ADV – Luftfracht in Deutschland

³⁰ Siehe ADV.aero: Wöchentliche Verkehrszahlen, abgerufen am 15.09.2021.

³¹ Siehe aero.de: Bester Monat am Frankfurter Flughafen seit Krisenbeginn vom 13.09.2021, abgerufen am 15.09.2021.

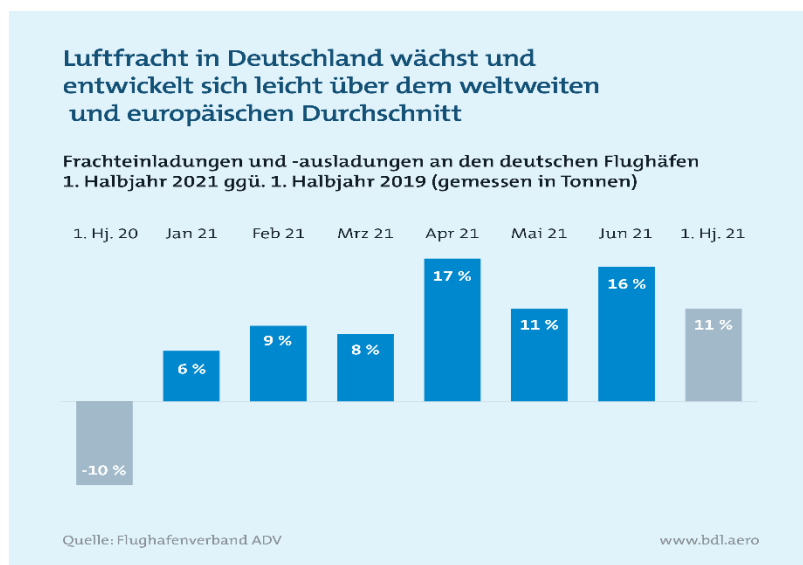
³² Siehe ADV.aero: Wöchentliche Verkehrszahlen, abgerufen am 15.09.2021.



Quelle: Flughafenverband ADV.

Der globale positive Trend der Luftfracht zeigt sich auch an den deutschen Flughäfen. Im ersten Halbjahr 2021 wurden an deutschen Flughäfen 11 Prozent mehr Güter ein- und ausgeladen als im ersten Halbjahr 2019 und 21 Prozent mehr als im ersten Halbjahr 2020. Damit findet die Luftfracht nach zwei schwierigen Jahren zu einer positiven Bilanz zurück.³³

Halbjahresbericht BDL



Quelle: BDL.

³³ Siehe www.bdl.aero: Bericht zur Lage der Branche, Halbjahreszahlen 2021, abgerufen am 13.09.2021.

Der Frachtumschlag am Leipzig/Halle Airport (LEJ), Europas viergrößtem Luftfrachtdrehkreuz, wächst weiter deutlich. Er zählt zu den am dynamischsten wachsenden Cargo-Airports weltweit und ist der erste Flughafen in Deutschland, der im August mehr Flüge registrierte als vor der Corona-Krise (August 2019). Als zweitgrößter Luftfrachtumschlagplatz in Deutschland sichert der Airport wichtige Logistik- und Versorgungsketten (bspw. medizinische Hilfsgüter und Schutzausrüstung) für die Industrie und Bevölkerung. Er ist das weltweit größte Drehkreuz der DHL sowie das erste regionale Luftfrachtzentrum von Amazon Air in Europa. Damit ist der Airport eines der bedeutendsten Drehkreuze für Express- und E-Commerce-Sendungen. Insgesamt steuern über 80 Fracht-Airlines Leipzig an und bedienen ein Streckennetz, das über 270 Ziele weltweit umfasst. Wöchentlich werden bis zu 1.300 Starts und Landungen im Frachtverkehr verzeichnet.³⁴

Flughafen Leipzig/Halle

Das Cargo-Volumen am Flughafen Frankfurt legte erneut zu und erzielte ein deutliches Plus von 13,3 Prozent auf 182.362 Tonnen (plus 5,3 Prozent im Vergleich zum August 2019). Die Zahl der Flugbewegungen stieg gegenüber dem Vergleichsmonat des Vorjahres um 63,3 Prozent auf 28.897 Starts und Landungen. Die Summe der Höchststartgewichte wuchs um 55,5 Prozent auf knapp 1,8 Millionen Tonnen.³⁵

Flughafen Frankfurt

Lufthansa-Chef Carsten Spohr sieht für den von der Corona-Krise hart getroffenen Konzern dank eines boomenden Luftfrachtgeschäfts wieder Licht am Horizont. Spohr rechnet mit einem Milliarden Gewinn bei Lufthansa Cargo. In der Luftfracht sei diese mehr oder weniger global ausverkauft. Große Kunden seien die Autoindustrie, aber auch Pharmaprodukte und medizinische Produkte seien gefragt. Zudem spiele der Online-Handel eine wichtige Rolle. Zeitgleich springe der Geschäftsreiseverkehr wieder an.³⁶

Lufthansa Cargo

³⁴ Siehe Flughafen Leipzig/Halle: Leipzig/Halle Airport: Frachtaufkommen überschreitet im August 1-Millionen-Tonnen-Marke, Pressemitteilung vom 13.09.2021, abgerufen am 15.09.2021.

³⁵ Siehe Fraport AG: Fraport-Verkehrszahlen im August 2021: Passagierzahlen in Frankfurt profitieren vom Sommerreiseverkehr; Cargo-Aufkommen in Frankfurt erneut mit deutlichem Plus / Flughäfen im internationalen Portfolio mit überwiegend positiver Entwicklung, Pressemitteilung vom 13.09.2021, abgerufen am 16.09.2021.

³⁶ Siehe www.aero.de: „Wir sind global ausverkauft in der Luftfracht“ vom 08.09.2021, abgerufen am 13.09.2021.

8 Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG)³⁷

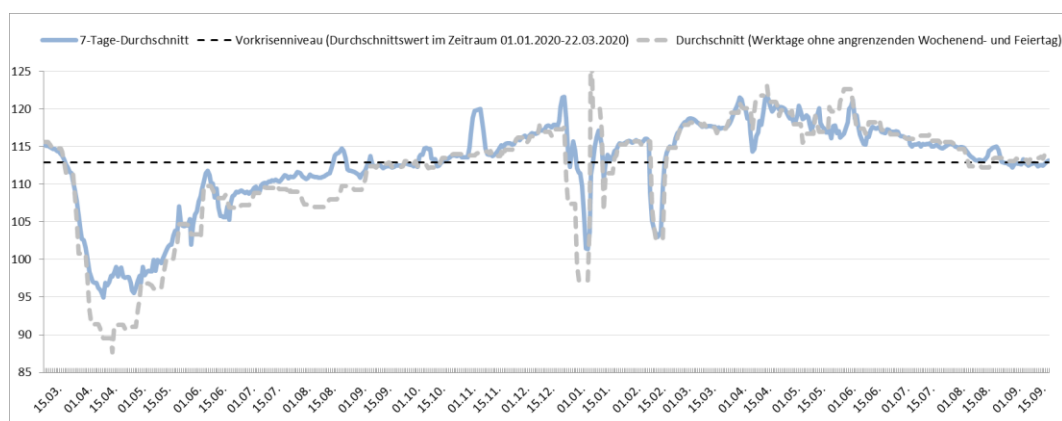
Wocheninformation KW 37 – 23.09.2021

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)

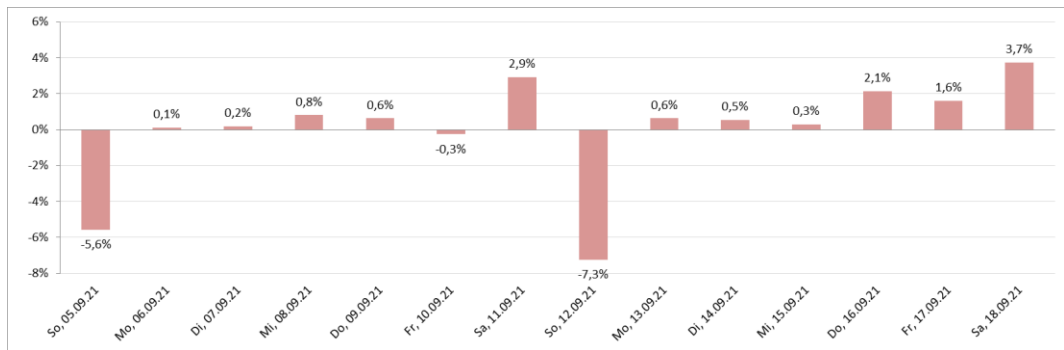
Die folgende Abbildung zeigt den 7-Tage-Durchschnitt des Indexwerts (Basisjahr 2015 = 100) sowie zum Vergleich das Vorkrisenniveau (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020). Der 7-Tage-Durchschnitt des täglichen Lkw-Maut-Fahrleistungsindex liegt am aktuellen Rand des Betrachtungsraumes (01.03.2020 bis 18.09.2021) marginal oberhalb des Vorkrisenniveaus. In den zurückliegenden Wochen stagnieren die Durchschnittswerte des Index nahe dem Vorkrisenniveau.



Kurzfristige Entwicklung (bereinigte Werte)

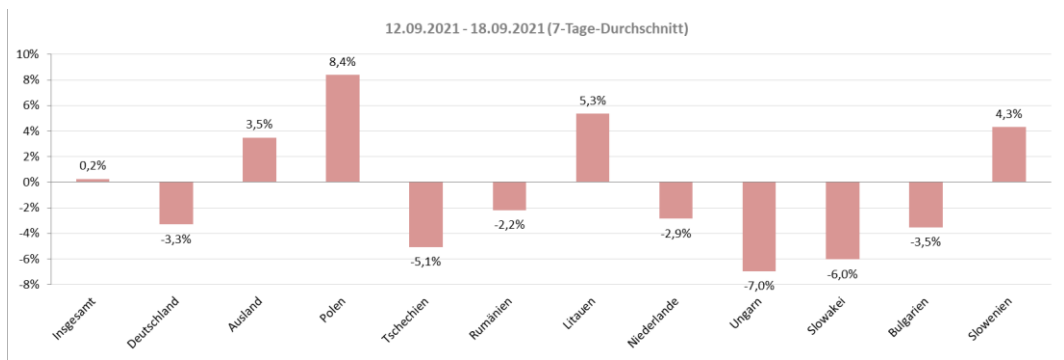
In der Abbildung sind die Veränderungen am aktuellen Rand gegenüber dem Vorkrisenniveau (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020) dargestellt. Am Sonntag dem 12.09.2021 liegt der Indexwert 7,3 % unterhalb des Vorkrisenniveaus. An den anderen sechs Tagen liegt der Indexwert leicht oberhalb des Vorkrisenniveaus bei Werten zwischen 0,3 % und 3,7 %. Im Durchschnitt liegt der Indexwert an den letzten sieben betrachteten Tagen mit 0,2 % leicht oberhalb des Vorkrisenniveaus.

³⁷ Originalwerte durch BAG. Bereinigungsverfahren durch Deutsche Bundesbank. Veröffentlichung durch StBA.



Unterschiede bei Herkunftsländern (bereinigte Werte)

Die untenstehende Abbildung zeigt die Veränderung des 7-Tage-Durchschnitts der bereinigten Indexwerte gegenüber dem Vorkrisenniveau (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020) differenziert nach Herkunftsländern. Im aktuellen Betrachtungszeitraum (12.09.2021 - 18.09.2021) weist der Index für deutsche Lkw einen Rückgang um 3,3 % gegenüber dem Vorkrisenniveau auf, während der Index für ausländische Lkw rund 3,5 % 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

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 Kurzarbeit³⁸ 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 August 2021 auf 124, die Anzahl der hiervon betroffenen Personen auf 2.084. Dies waren jeweils die niedrigsten Werte seit dem sprunghaften Anstieg im Frühjahr 2020. Im Juli 2021 betrug die Anzahl der eingegangenen Anzeigen noch 168, die Anzahl betroffener Personen 3.633.

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 August 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	189	3.957
Juli 2021	168	3.633
Aug. 2021 ¹	124	2.084

¹ Vorläufige Daten.

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

³⁸ 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 August 2021 mit 62 wie in den Vormonaten aus der Wirtschaftsabteilung „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“; die höchste Anzahl neuer Betroffener entfiel mit 1.287 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 August 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	62	62	-	474	474	-
50 Schifffahrt	*	*	-	*	*	-
51 Luftfahrt	-	-	-	-	-	-
52 Lagerei u. Erbr. v. sonst. DL f. d. Verkehr	*	49	*	*	1.287	*
53 Post-, Kurier- und Expressdienste	11	11	-	315	315	-

*) 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. August 2021).

Die Anzahl der Kurzarbeiter und kurzarbeitenden Betriebe im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ können für den Zeitraum von März 2020 bis Mai 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 Mai 2021 auf insgesamt 12.552, die Anzahl der Kurzarbeiter auf insgesamt 132.528. Im Vergleich zum Vormonat sank die Anzahl der Kurzarbeiter im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ damit um rund 7,4 Prozent, im Vergleich zum bisherigen Höchststand im April 2020 um rund 60,0 Prozent. Die Anzahl kurzarbeitender Unternehmen im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ reduzierte sich im Mai 2021 im Vergleich zum April 2021 um rund 7,2 Prozent, im Vergleich zum bisherigen Höchststand im April 2020 um rund 49,7 Prozent.

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

Monat	Betriebe	Kurzarbeiter
Mai 2021 (HR2)	12.552	132.528
Apr. 2021 (HR3)	13.529	143.077
März 2021 (HR4)	14.562	151.186
Feb. 2021	16.478	182.928
Jan. 2021	16.303	175.596
Dez. 2020	14.707	149.435
Nov. 2020	13.940	142.161
Okt. 2020	12.932	142.404
Sept. 2020	13.776	151.375
Aug. 2020	15.785	172.921
Juli 2020	17.852	200.354
Juni 2020	21.128	256.269
Mai 2020	24.524	319.738
April 2020	24.945	331.524
März 2020	13.791	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: August 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 August 2021 im Vergleich zum August 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 22,9 Prozent auf 43.507. 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 August 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat um rund 56,4 Prozent auf insgesamt 32.941. Die Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ verzeichnete im August 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat einen Rückgang der Arbeitslosenzahl um rund 9,7 Prozent auf insgesamt 97.744; die Anzahl der gemeldeten offenen Arbeitsstellen stieg um rund 31,9 Prozent auf insgesamt 27.586. Mit 15.080 richtete sich im August 2021 weit über die Hälfte dieser Stellenangebote an Berufskraftfahrer (Güterverkehr/Lkw). Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat bedeutete dies ein Plus von rund 33,5 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 ¹⁾			Gemeldete Arbeitsstellen		
		August		Δ in %	August		Δ in %	August		Δ in %
		2021	2020		2021	2020		2021	2020	
51	Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführ.)	43.507	56.432	-22,9	70.937	85.824	-17,3	32.941	21.057	56,4
511	Tech.Betrieb Eisenb.,Luft,Schiffsverkehr	989	1.254	-21,1	1.800	2.177	-17,3	309	277	11,6
5111	Berufe im technischen Eisenbahnbetrieb	95	94	1,1	168	147	14,3	55	70	-21,4
5112	Berufe technischer Luftverkehrsbetrieb	577	797	-27,6	1.074	1.443	-25,6	169	134	26,1
5113	Berufe technisch. Schiffsverkehrsbetrieb	308	354	-13,0	543	572	-5,1	84	72	16,7
5118	TechBetriebEisenb.Luft,Schiffsverk. (ssT)	9	8	x	15	14	x	-	-	x
512	Überwachung, WartungVerkehrsinfrastruktur	798	832	-4,1	1.221	1.248	-2,2	917	943	-2,8
5121	Straßen- und Tunnelwärter/innen	217	226	-4,0	358	377	-5,0	275	237	16,0
5122	Überwach.,Wartung Eisenbahninfrastruktur	546	574	-4,9	805	823	-2,2	631	697	-9,5
5123	Berufe in der Flugsicherungstechnik	14	9	x	20	14	x	-	4	x
5124	Wasserstraßen- und Brückenwärter/innen	19	23	x	35	34	x	-	*	x
513	Lagerwirt.,Post,Zustellung,Güterumschlag	31.505	40.194	-21,6	50.832	60.703	-16,3	24.274	15.765	54,0
5131	Berufe in der Lagerwirtschaft	28.109	36.264	-22,5	45.123	54.387	-17,0	23.197	14.986	54,8
5132	Berufe fürPost- und Zustelldienste	2.233	2.522	-11,5	3.874	4.200	-7,8	687	542	26,8
5133	Berufe im Güter- und Warenumschlag	200	221	-9,5	309	300	3,0	80	19	x
5139	Aufsicht,Führung-Lagew.Zustell.Güterum.	963	1.187	-18,9	1.526	1.816	-16,0	310	218	42,2
514	Servicekräfte im Personenverkehr	1.185	2.083	-43,1	2.144	3.681	-41,8	369	487	-24,2
5141	Servicefachkräfte Straßen-,Schienenverk.	420	477	-11,9	735	790	-7,0	303	399	-24,1
5142	Servicefachkräfte im Luftverkehr	690	1.534	-55,0	1.274	2.771	-54,0	29	54	x
5143	Servicefachkräfte im Schiffsverkehr	18	31	x	36	44	x	*	*	x
5149	Aufsicht-Personenverkehr(Servicebereich)	57	41	x	99	76	30,3	35	33	x
515	Überwachung u. Steuerung Verkehrsbetrieb	944	985	-4,2	1.518	1.506	0,8	719	319	125,4
5150	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (oS)	90	109	-17,4	153	171	-10,5	237	119	99,2
5151	Berufe Überwachung Straßenverkehrsbetr.	10	13	x	12	19	x	*	-	x
5152	Berufe Überwachung Eisenbahnverkehrsbetr	121	125	-3,2	219	216	1,4	260	75	246,7
5153	Berufe Überwachung Luftverkehrsbetrieb	161	226	-28,8	267	364	-26,6	54	57	-5,3
5154	Berufe Überwachung Schiffsverkehrsbetr.	24	13	x	42	27	x	23	*	x
5158	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (ssT)	20	16	x	32	27	x	3	-	x
5159	Aufsicht,Führung-Überwach. Verkehrsbetr.	518	483	7,2	793	682	16,3	141	66	113,6
516	Kaufleute - Verkehr und Logistik	8.086	11.084	-27,0	13.422	16.509	-18,7	6.353	3.266	94,5
5161	Verkehrskaufleute	62	120	-48,3	120	175	-31,4	51	29	x
5162	Speditions- und Logistikaufleute	5.743	8.072	-28,9	9.710	12.115	-19,9	5.214	2.576	102,4
5163	Straßen- und Schienenverkehrskaufleute	843	1.141	-26,1	1.325	1.631	-18,8	868	470	84,7
5164	Luftverkehrskaufleute	147	190	-22,6	239	273	-12,5	26	19	x
5165	Schiffahrtkaufleute	131	211	-37,9	178	276	-35,5	16	19	x
5166	Kurier-Express-Postdienstleistungskaufl.	203	258	-21,3	401	441	-9,1	56	63	-11,1
5169	Führung-Verkehr,Logistik (kaufm.Bereich)	957	1.092	-12,4	1.449	1.598	-9,3	122	90	35,6

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

Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

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

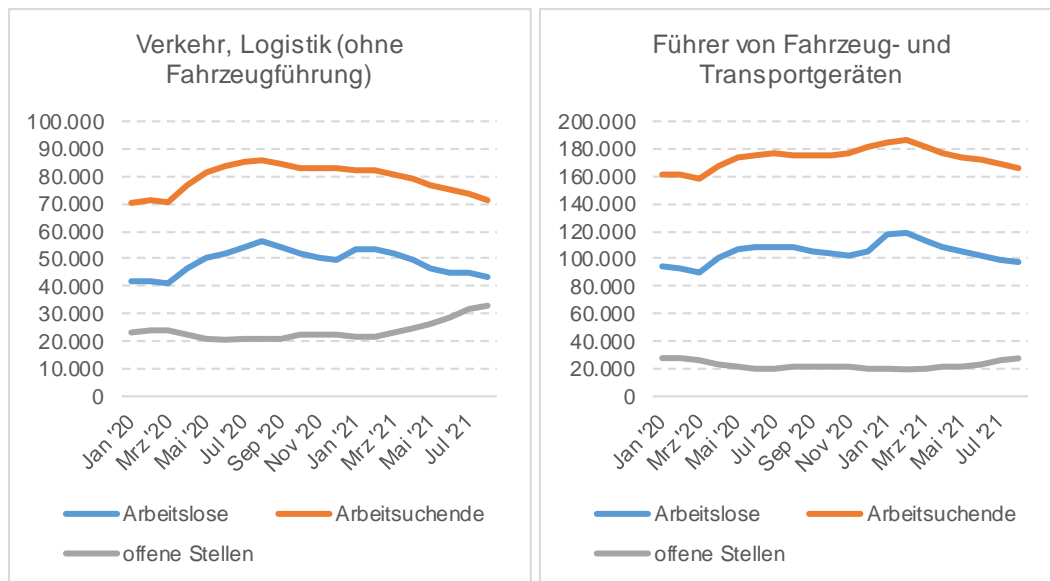
Berufshauptgruppe	Arbeitslose			Arbeitsuchende ¹⁾			Gemeldete Arbeitsstellen		
	August		Δ in %	August		Δ in %	August		Δ in %
	2021	2020		2021	2020		2021	2020	
52 Führer von Fahrzeug- u. Transportgeräten	97.744	108.264	-9,7	166.303	175.871	-5,4	27.586	20.917	31,9
521 Fahrzeugführung im Straßenverkehr	92.776	102.256	-9,3	158.018	166.601	-5,2	23.410	17.348	34,9
5211 Berufskraftfahrer(Personentransport/PKW)	8.485	9.771	-13,2	18.156	20.292	-10,5	1.035	748	38,4
5212 Berufskraftfahrer(Güterverkehr/LKW)	16.957	21.964	-22,8	29.036	34.613	-16,1	15.080	11.298	33,5
5213 Bus-, Straßenbahnfahrer/innen	5.613	6.094	-7,9	10.538	10.692	-1,4	1.843	1.854	-0,6
5218 Fahrzeugführer im Straßenverkehr(s.s.T.)	61.721	64.427	-4,2	100.288	101.004	-0,7	5.452	3.448	58,1
522 Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr	541	480	12,7	1.138	994	14,5	1.119	817	37,0
523 Fahrzeugführung im Flugverkehr	489	663	-26,2	742	886	-16,3	8	4	x
5231 Piloten und Verkehrsflugzeugführer	454	634	-28,4	693	845	-18,0	6	*	x
5238 Fahrzeugführer im Flugverkehr (s.s.T.)	35	29	x	49	41	x	*	*	x
524 Fahrzeugführung im Schiffsverkehr	382	501	-23,8	733	846	-13,4	110	128	-14,1
5241 Nautische Schiffsoffiziere und Kapitäne	216	289	-25,3	416	506	-17,8	55	65	-15,4
5242 Schiffsführer Binnen-,Hafenverkehr	166	212	-21,7	317	340	-6,8	55	63	-12,7
525 Bau- und Transportgeräteführung	3.556	4.364	-18,5	5.672	6.544	-13,3	2.939	2.620	12,2
5251 Führer land-,forstwirtschaftl. Maschinen	208	245	-15,1	388	470	-17,4	169	153	10,5
5252 Führer Erdbewegungs-,verwandte Maschinen	2.428	2.919	-16,8	3.833	4.296	-10,8	2.272	2.024	12,3
5253 Kranführer, Bediener Hebeeinrichtungen	865	1.143	-24,3	1.373	1.702	-19,3	486	427	13,8
5259 Aufsicht - Bau-, Transportgeräteführung	55	57	-3,5	78	76	2,6	12	16	x

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

Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

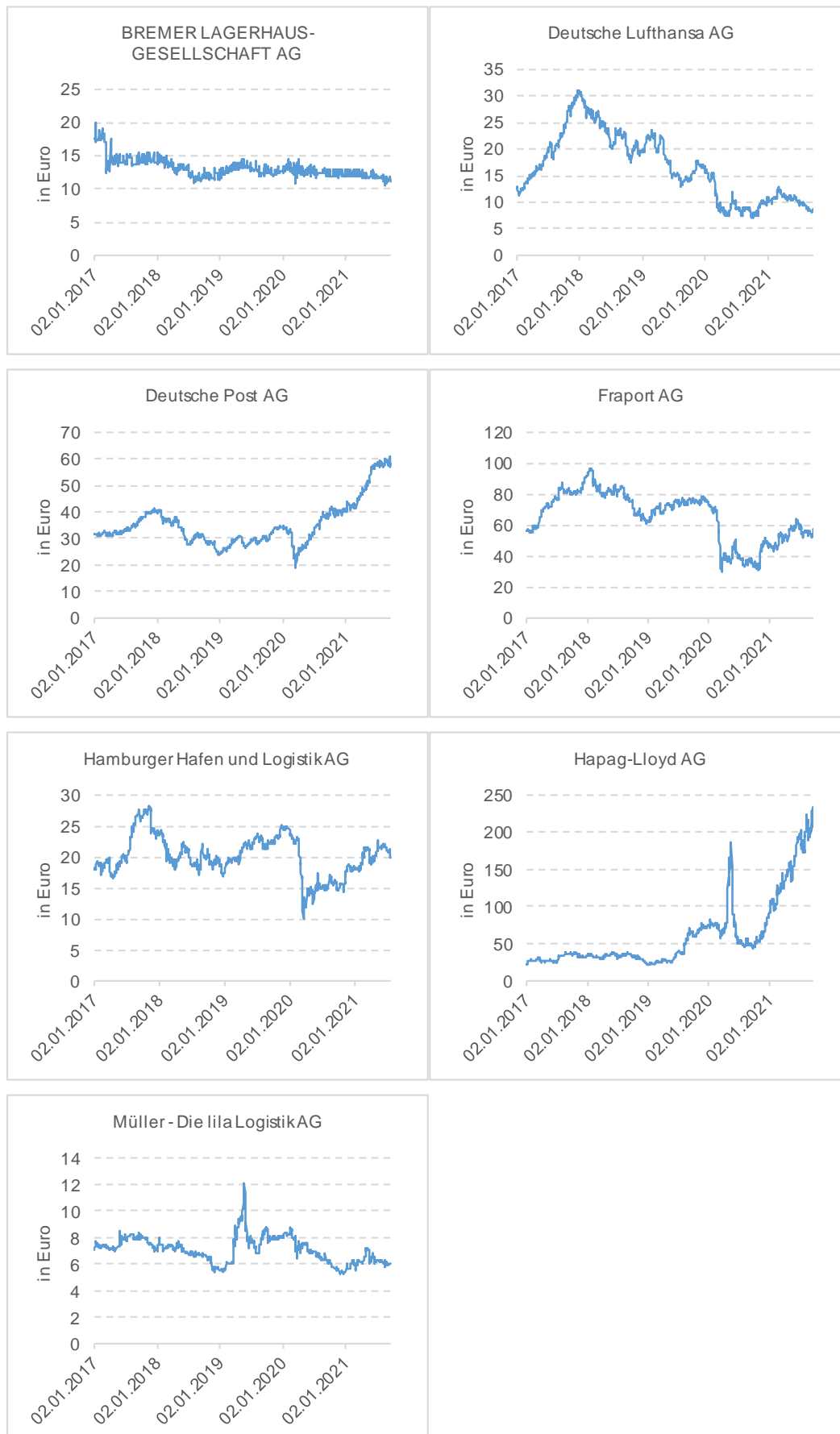
Im Vergleich zum Vormonat sank die Zahl der Arbeitslosen in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ im August 2021 um 1.544 bzw. rund 3,4 Prozent, in der Berufsgruppe „Führung von Fahrzeug- u. Transportgeräten“ um 2.111 bzw. rund 2,1 Prozent. Damit setzte sich in beiden Berufshauptgruppen der rückläufige Trend der Vormonate fort. In beiden Berufsgruppen erreichte die Anzahl gemeldeter offener Arbeitsstellen zuletzt die jeweils höchsten Werte im Zeitraum von Januar 2020 bis August 2021 (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 August 2021 kumuliert 368.857. Dies entsprach einem Rückgang im Vergleich zum Vormonat von rund 2,3 Prozent und im Vergleich zum Vorjahresmonat von rund 13,2 Prozent.

Abbildung 9.1: Offene Stellen, Arbeitslose und Arbeitsuchende¹ in den Berufshauptgruppen „Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführung)“ (linke Abb.) und „Führer von Fahrzeug- und Transportgeräten“ (rechte Abb.) im Zeitraum von Januar 2020 bis August 2021; ausgewiesenes Anforderungsniveau: Fachkraft, Spezialist, Experte (ohne Helfer) (Berufe nach der Klassifikation der Berufe 2010 (KldB 2010))



¹ 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: 23. September 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
