



Bundesaamt  
für Güterverkehr

# Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt

- Wochenbericht KW 46 / 2021

## Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung.....	3
1	Einleitung.....	7
2	Straßengüterverkehr.....	8
3	Schienengüterverkehr.....	16
4	Kombinierter Verkehr.....	19
5	Binnenschifffahrt.....	21
6	Seeverkehr.....	24
7	Luftverkehr.....	32
8	Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG).....	36
9	Arbeitsmarktsituation.....	40
10	Aktienkursentwicklung ausgewählter deutscher Unternehmen.....	46

## 0 Zusammenfassung

Der Bericht beschreibt aktuelle Auswirkungen der Corona-Krise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt. Er berücksichtigt Erkenntnisse und Informationen, die bis zum 16.11.2021 vorlagen.<sup>1</sup> Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Rahmen der jüngsten Befragungen des Bundesamtes berichteten die im Straßengüterverkehr tätigen Unternehmen erneut weit überwiegend von einer guten Auftragslage. Allerdings drücken u.a. steigende Energie- und Personalkosten, die aufgrund des Wettbewerbsdrucks nicht in allen Fällen vollumfänglich über Entgeltsteigerungen kompensiert werden können, sowie die anhaltenden Störungen in den globalen Lieferketten, die sich auf zahlreiche Branchen – u.a. die Automobilwirtschaft und den Handel – und deren Transportnachfrage auswirken, vermehrt auf die Ertragslage. Problematisiert wurden erneut Lieferverzögerungen bzw. lange Lieferzeiten für bestimmte Lastkraftfahrzeuge, Auflieger und Ersatzteile, zuletzt auch Lieferengpässe für AdBlue. Einher mit den Engpässen gehen nicht selten teils hohe Preissteigerungen, die sich ebenso im Dienstleistungsbereich zeigten. Straßengüterverkehr
- Von nennenswerten Behinderungen im grenzüberschreitenden Verkehr, die im Zusammenhang mit Corona-Schutzmaßnahmen standen, wurde im Rahmen der jüngsten Befragungen ebenso wenig berichtet wie von größeren Personalproblemen durch Reisebeschränkungen. Allerdings erwarten nicht wenige Unternehmen eine Verschlechterung dieser Situation im Zuge einsetzender Verschärfungen der Corona-Schutzmaßnahmen. Generell fielen die Geschäftserwartungen für die nächsten drei Monate weniger positiv aus als in den vorherigen Erhebungen. Betriebliche Herausforderungen erwachsen weiterhin nahezu allen befragten Unternehmen durch einen wahrgenommenen Mangel an qualifiziertem Fahrpersonal und weiteren Fachkräften. Teilweise gaben Unternehmen an, aufgrund fehlenden Fahrpersonals nicht alle vorhandenen Fahrzeuge einsetzen zu können.
- Der bereinigte Lkw-Maut-Fahrleistungsindex lag im Zeitraum vom 31.10. bis 06.11.2021 im Durchschnitt rund 3,6 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 1,1 Prozent, gebietsfremde Lkw einen Anstieg von rund 4,8 Prozent.
- Nach jüngsten vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhte sich das Beförderungsaufkommen im Schienengüterverkehr in Deutschland im Zeit- Schienengüterverkehr

---

<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.

raum von Januar bis August 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 14,2 Prozent; die Verkehrsleistung legte um rund 16,4 Prozent zu. Im Rahmen der jüngsten Befragungen des Bundesamtes berichteten im Schienengüterverkehr tätige Unternehmen mehrheitlich von einer Beförderungsnachfrage, die weiter über dem Vorjahresniveau liege.

- Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr lag das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern im Zeitraum von Januar bis August 2021 um rund 10,7 Prozent über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums; das Aufkommen an beförderten Sattelanhängern erhöhte sich um rund 20,4 Prozent. Die anhaltenden Störungen der globalen Lieferketten mit teils massiven Schiffsverspätungen führen u.a. zu längeren Verweildauern von Containern in Seehäfen und nach Informationen des Bundesamtes aus Marktgesprächen zu starken Beeinträchtigungen in der Bahnabfertigung auf dem Korridor der norddeutschen Seehäfen. Kombinierter Verkehr
- In der Binnenschifffahrt entwickelte sich die Transportnachfrage zuletzt in diversen Segmenten positiv, insbesondere bei den Massengütern, und führte damit überwiegend zu einer saisonüblichen bis guten Auftragslage. In der Trockengüterschifffahrt kamen positive Nachfrageimpulse u.a. aus der Landwirtschaft, dem Energiesektor und dem Baubereich; in der Tankschifffahrt stieg in Erwartung weiterer Preissteigerungen die Transportnachfrage für Mineralöl- und Flüssiggasprodukte. In der Containerschifffahrt schätzten die befragten Unternehmen die Auftragslage zuletzt als saisonüblich ein. Dort steht die Entwicklung weiterhin unter dem Einfluss der anhaltenden Störungen der globalen Produktions- und Lieferketten mit teils massiven Schiffsverspätungen in den Häfen der Nord-Range. Sie führen weiterhin zu Abfertigungsproblemen in Antwerpen und Rotterdam, einer hohen Volatilität der Containerumschläge und einer hohen Planungsunsicherheit. Nach wie vor besteht ein hoher Mangel an Leercontainern. Binnenschifffahrt
- Die höhere Transportnachfrage bedingte in Verbindung mit örtlichem Niedrigwasser im Rheingebiet am Spotmarkt zuletzt einen größeren Frachtenanstieg. Wesentlich moderater entwickelte sich das Frachtenniveau im Rahmen jüngerer Neuausschreibungen von Beförderungsverträgen. Von Einschränkungen im Rahmen grenzüberschreitender Verkehre wurde nicht berichtet. Erneut wiesen die meisten befragten Unternehmen auf große Probleme hin, geeignetes, gut ausgebildetes Personal für ihre Schiffe zu finden.
- In den großen Seehäfen wiesen die Umschlagsergebnisse in den ersten drei Quartalen 2021 zum Teil deutliche Erholungstendenzen auf. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum stieg der Seegüterumschlag in Hamburg um rund 2,9 Prozent, in den Bremischen Häfen um rund 7,5 Prozent, in Rotterdam um rund 8,6 Prozent und in Antwerpen um rund 4,8 Prozent. Hafenübergreifend zeigt Seeverkehr

ten sich dabei Zuwächse sowohl beim Massengut- als auch beim Containerumschlag. Nach den Ausweisungen der amtlichen Seeverkehrsstatistik schlugen die deutschen Seehäfen im 1. Halbjahr 2021 insgesamt rund 5,1 Prozent mehr Güter um als im 1. Halbjahr 2020.

- Die Störungen der globalen Produktions- und Lieferketten mit teils massiven Schiffsverspätungen halten an. Bedingt u.a. durch eine hohe Nachfrage, Corona-bedingte temporäre Terminalschließungen und örtlichen Fachkräftemangel waren im Oktober 2021 nach Schätzungen rund 9 Prozent der weltweiten Frachtkapazität von Containerschiffen durch Staus gebunden. Letztere zeigen sich sowohl vor großen Seehäfen in China als auch in den USA. Folge der hohen Nachfrage nach Containertransporten ist ein hoher Anstieg der Frachtraten – vor allem auf den Asien- und zuletzt auch auf den Amerika-Routen – sowie der Zeitcharterraten für Containerschiffe. Mit Blick auf die Crewwechsel-Problematik deutet sich seit September 2021 eine gewisse Entspannung der Situation an.
- Das Angebot an Flugverbindungen liegt noch immer unter dem Niveau des Vorjahres, aber eine erhöhte Nachfrage und daraus resultierende Angebote zeichnen sich ab, wie aktuell bei Reisen in die USA. Bei der Luftfracht führen die weiterhin gute Konjunktur, die Störung globaler Lieferketten sowie die Erholung des Passagierverkehrs (mehr Beiladefracht) zu weiteren positiven Wachstumsraten im Vergleich zum Vorjahr.
- 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 Oktober 2021 eingegangenen 121 Anzeigen im Wirtschaftsabschnitt „Verkehr und Lagerei“ und die hiervon betroffenen 2.078 Personen die jeweils niedrigsten Werte seit dem sprunghaften Anstieg im Frühjahr 2020. Nach jüngsten Hochrechnungen der BA belief sich im o.g. Wirtschaftszweig die Anzahl kurzarbeitender Unternehmen im Juli 2021 auf insgesamt 8.008, die Anzahl der Kurzarbeiter auf insgesamt 88.296. Beides waren die niedrigsten Werte im Zeitraum von März 2020 bis Juli 2021.
- Die Anzahl der Arbeitslosen sank in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ im Oktober 2021 im Vergleich zum Oktober 2020 um rund 25,3 Prozent auf 38.963, im Vergleich zum Vormonat nahm sie um rund 4,7 Prozent ab; in der Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ sank die Zahl der Arbeitslosen im Vergleich zum Oktober 2020 um rund 10,9 Prozent auf 92.219, im Vergleich zum September 2021 nahm sie um rund 2,8 Prozent ab. Damit fiel die Zahl der Arbeitslosen in der Berufsgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ auf den tiefsten Stand im Zeitraum von Januar

Luftverkehr

Arbeitsmarktlage  
- Kurzarbeit- Arbeitslose, offene  
Stellen

2020 bis Oktober 2021 und in der Berufsgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ ebenfalls auf Vorkrisenniveau. 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 Oktober 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat um rund 13,8 Prozent auf 344.178, im Vergleich zum Vormonat nahm sie um rund 3,1 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 16.11.2021 vorlagen.

## 2 Straßengüterverkehr

Im Rahmen der jüngsten Befragungen des Bundesamtes berichteten die im Straßengüterverkehr tätigen Unternehmen erneut weit überwiegend von einer guten Auftragslage. Rund 70 Prozent aller Befragten – mithin noch etwas mehr als bei der vorherigen Erhebung – sprachen jüngst von einer guten Auftragslage, etwas mehr als 20 Prozent aller Befragten von einer saisonüblichen Auftragslage. Allerdings drücken u.a. steigende Energie- und Personalkosten sowie die anhaltenden Störungen in den globalen Lieferketten, die sich auf zahlreiche Branchen und deren Transportnachfrage auswirken, vermehrt auf die Ertragslage. Die Störungen in den globalen Lieferketten erhöhen die Volatilität der Nachfrage und erschweren die Gestaltung effizienter Transportketten, insbesondere im Hinblick auf die Kapazitätsauslastung. Zum Teil höhere Kosten für den Einsatz von Subunternehmen schmälern derzeit ebenfalls die Betriebsergebnisse. Insgesamt nahm im Vergleich zur vorherigen Erhebung der Anteil der befragten Unternehmen, die aktuell von einer guten Ertragslage sprachen, ab und der Anteil jener Unternehmer, die aktuell von einer schlechten Ertragslage berichteten, zu. Etwas mehr als die Hälfte aller Befragten bezeichnete ihre Ertragslage zuletzt weiterhin als befriedigend.

Aktuelle Lagebeschreibung  
- Auftrags- und Ertragslage

Befragte Unternehmen berichteten erneut von Friktionen in Lieferketten und Produktionsunterbrechungen, insbesondere im Automotive-Bereich, aufgrund von Lieferengpässen bei elektronischen Bauteilen und Mikrochips aus Fernost. Beispielsweise komme es nach Angaben von Marktteilnehmern in der Automobilindustrie und bei deren Zulieferern örtlich immer wieder kurzfristig zu schicht- oder tageweisen Produktionsstilllegungen mit der Folge, dass die Auftragslage stark schwanke und eine kontinuierliche Auftragsplanung damit aktuell kaum möglich sei. Problematisiert wurden in diesem Zusammenhang erneut Lieferverzögerungen bzw. lange Lieferzeiten für bestimmte Lastkraftfahrzeuge, Auflieger und Fahrzeugersatzteile, zuletzt des Weiteren Lieferengpässe für AdBlue. Die Warte- und Lieferzeiten haben sich um mehrere Wochen, in Spezialgebieten um mehrere Monate verlängert. Im Rahmen der Marktgespräche des Bundesamtes wurden Warte- und Lieferzeiten von bis zu 10 Monaten genannt. Einher mit den Engpässen gehen nach Auskunft von Befragten nicht selten teils hohe Preissteigerungen, die sich ebenso im Dienstleistungsbereich zeigten. Als weitere Branchen, die aktuell von Störungen in den globalen Lieferketten betroffen sind, wurden u.a. der Lebensmittelhandel und die Textilindustrie genannt; die Lieferverzögerungen für deren Non-food-Aktionsware bzw. Saisonware aus Asien und USA wurden jüngst mit vier bis sechs Wochen beziffert. Des Weiteren wurden Rohstoff- und Materialengpässe bzw. Lieferverzögerungen u.a. bei Holz, Papier, Stahl und Kunststoffen benannt. 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.

- Störungen in globalen Lieferketten



Ihre Geschäftserwartungen für die nächsten drei Monate bewerteten die befragten Unternehmen zwar erneut weit überwiegend als gleichbleibend; allerdings fiel der Ausblick insgesamt etwas weniger positiv aus als in den vorherigen Erhebungen. So ging der Anteil optimistischer Unternehmen etwas zurück, während der Anteil jener Unternehmen, die kurzfristig eine Verschlechterung erwarten, etwas zunahm. Die Unsicherheit bezüglich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung hält bei einem Gutteil der befragten Unternehmen an, zumal das Ende der Corona-Pandemie und etwaiger diesbezüglicher Maßnahmen nach wie vor nicht absehbar sei.

- Geschäftserwartungen

In der KEP-Branche profitieren befragte Unternehmen weiterhin von einer sehr hohen Beförderungsnachfrage im Privatkundenbereich. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes blieben die Online-Transaktionen seit der 15. Kalenderwoche 2021 jedoch hinter den sehr hohen Werten des Vorjahres zurück. Im Vorjahresvergleich sanken sie seitdem zwischen rund 2,2 Prozent (KW 20) und rund 16,2 Prozent (KW 16); zuletzt lagen sie um rund 8,9 Prozent unter dem Vorjahresniveau (KW 44) (siehe Abbildung 2.1).<sup>2</sup> Die trotz der jüngeren Rückgänge weiterhin hohen Aufkommensvolumina im Online-Handel stellen nicht nur die KEP-Branche, sondern auch die klassischen Stückgutnetze, die in Spitzenzeiten teilweise an Kapazitätsgrenzen stoßen, vor Herausforderungen. Die Deutsche Post DHL Group informiert auf ihrer Webseite regelmäßig über etwaige Einschränkungen in internationalen Partnernetzwerken.<sup>3</sup> Mit Stand vom 01.11.2021 war im internationalen Versandhandel der Versand von Päckchen, Warenpost- und Paketsendungen von insgesamt 255 ausgewiesenen Ländern bzw. Regionen in 231 Fällen uneingeschränkt, in 18 Fällen nur eingeschränkt und in 6 Fällen grundsätzlich nicht möglich. Von den Einschränkungen war kein Land auf dem europäischen Kontinent betroffen.

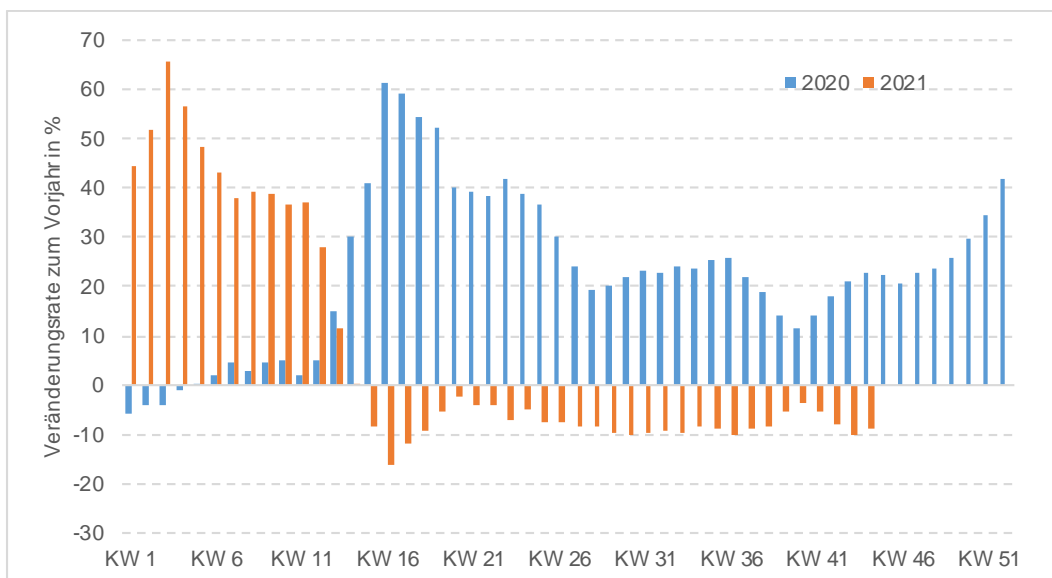
KEP-Branche

---

<sup>2</sup> Anhaltspunkte über die Entwicklung von B2C-Online-Geschäften in Deutschland bietet ein neuer wöchentlicher Frühindikator des Statistischen Bundesamtes. Das Informationsangebot des Statistischen Bundesamtes basiert auf Daten zur wöchentlichen Veränderungen von Online-Geschäften. Vor der Freigabe eines Kaufs auf Rechnung durch einen Versandhändler wird die Identität und Bonität einer Privatperson überprüft. Im Rahmen des Frühindikators werden die Zahl dieser Auskünfte auf Grundlage der Daten von Informationsdienstleistern wiedergegeben. Siehe hierfür und im Folgenden Statistisches Bundesamt: Experimentelle Daten – Auskünfte für Online-Transaktionen, unter: <https://www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/Datensatze/kredite-onlinetransaktionen.html>, Link zuletzt aufgerufen am 14.09.2021.

<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 15.11.2021.

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



Quelle: Statistisches Bundesamt.

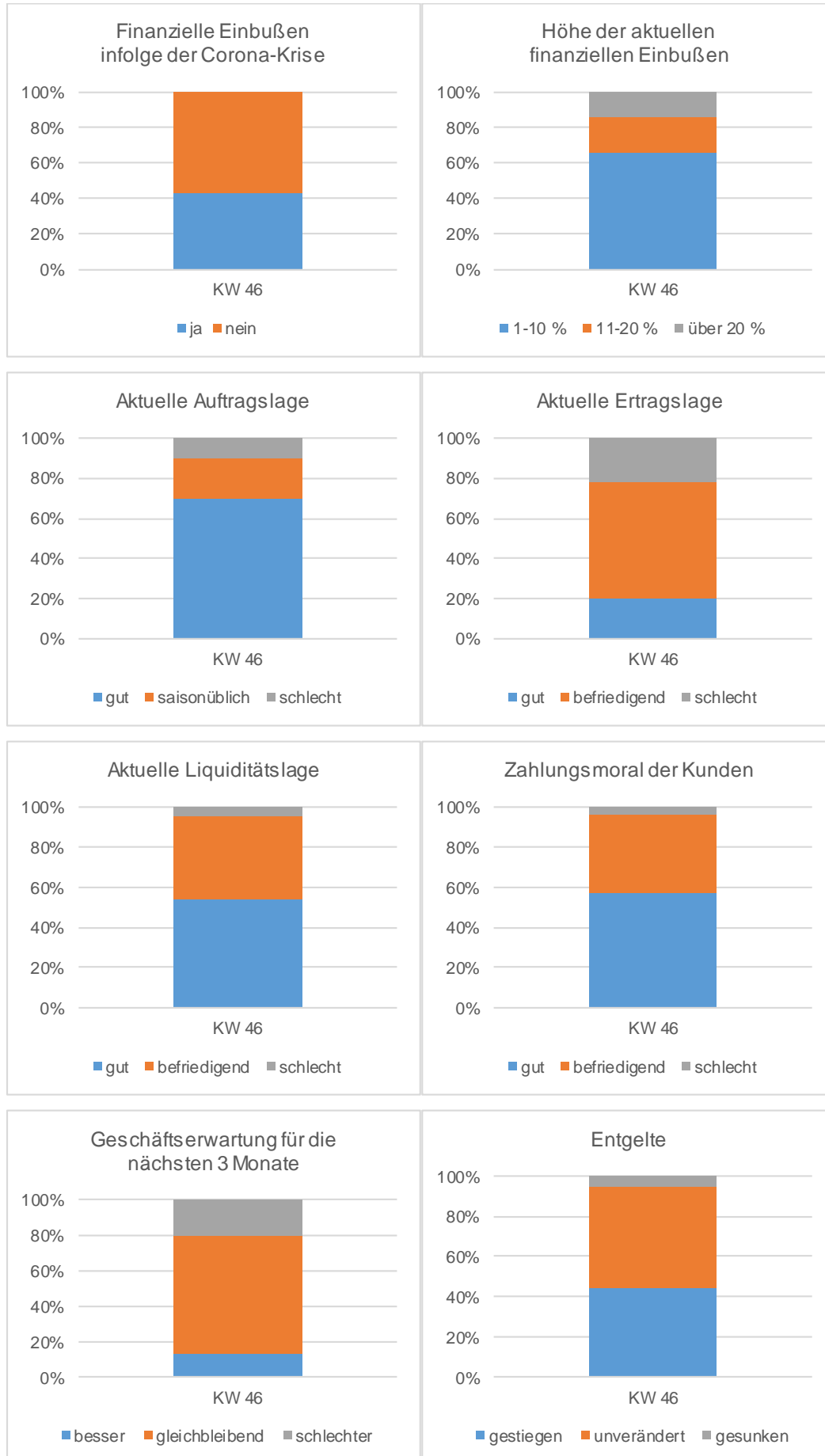
Nach Auskunft befragter Unternehmen habe das Frachtniveau aufgrund des hohen Ladungsangebots und der derzeit am Markt verbreitet wahrgenommenen Laderaumknappheit insbesondere am Spotmarkt stark angezogen. Realisierte Entgeltsteigerungen seien nach Unternehmensangaben allerdings nicht in allen Fällen ausreichend gewesen, um Kostensteigerungen, die insbesondere aus dem deutlichen Anstieg der Kraftstoffkosten und der seit Jahresbeginn wirksamen CO<sub>2</sub>-Bepreisung von Kraftstoffen sowie steigenden Personalkosten resultieren, vollständig zu kompensieren. Ein Grund sei der anhaltende Wettbewerbsdruck durch mittel- und (süd-)osteuropäische Transportunternehmen. 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 beeinträchtigte die weitere betriebliche Entwicklung. Teilweise gaben Unternehmen an, aufgrund fehlenden Fahrpersonals nicht alle vorhandenen Fahrzeuge einsetzen zu können. Mittlerweile liegt die Anzahl der bei der Bundesagentur für Arbeit gemeldeten offenen Stellen für Berufskraftfahrer wieder höher als kurz vor Ausbruch der Corona-Krise.

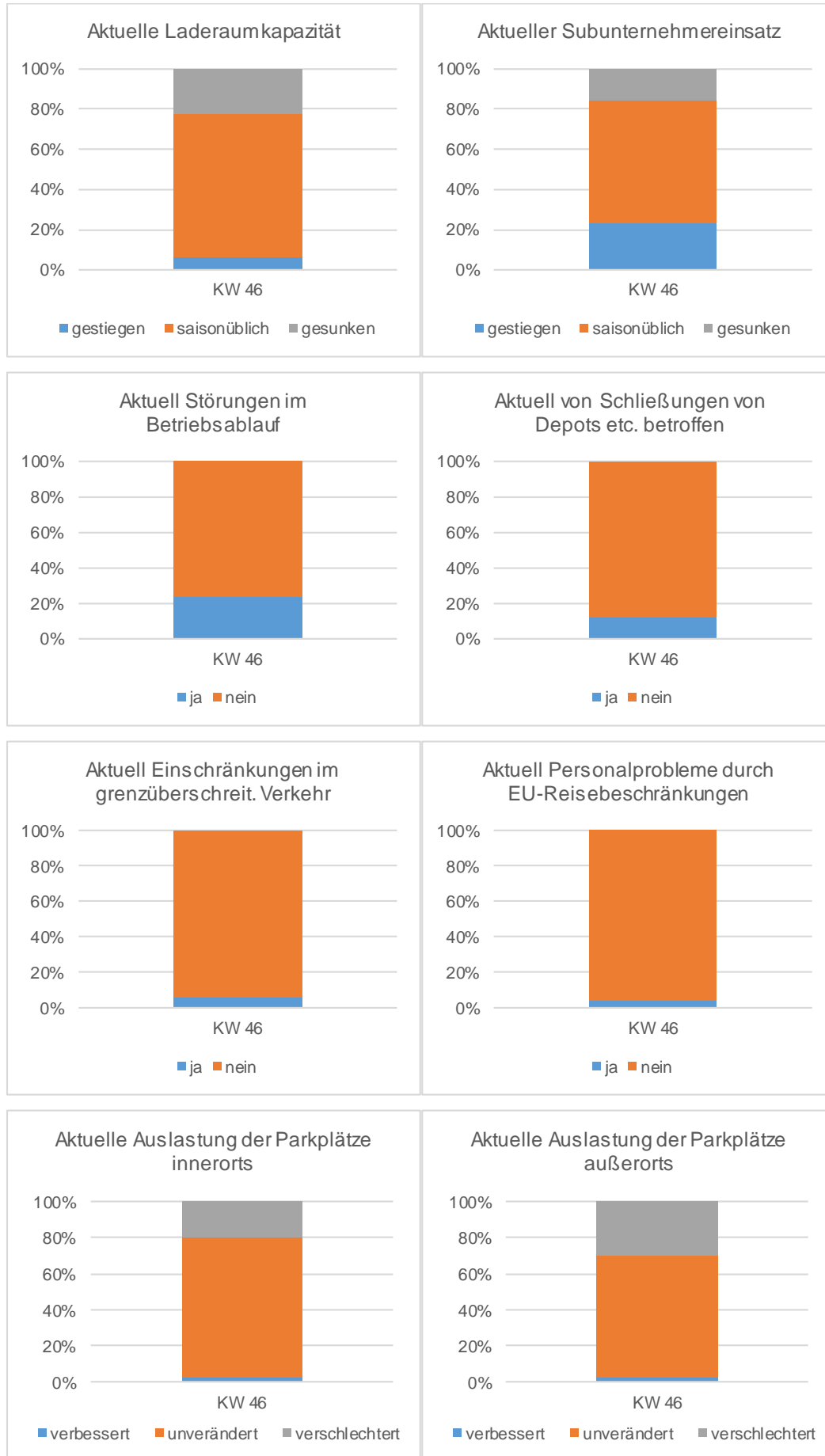
Aktuelle Herausforderungen

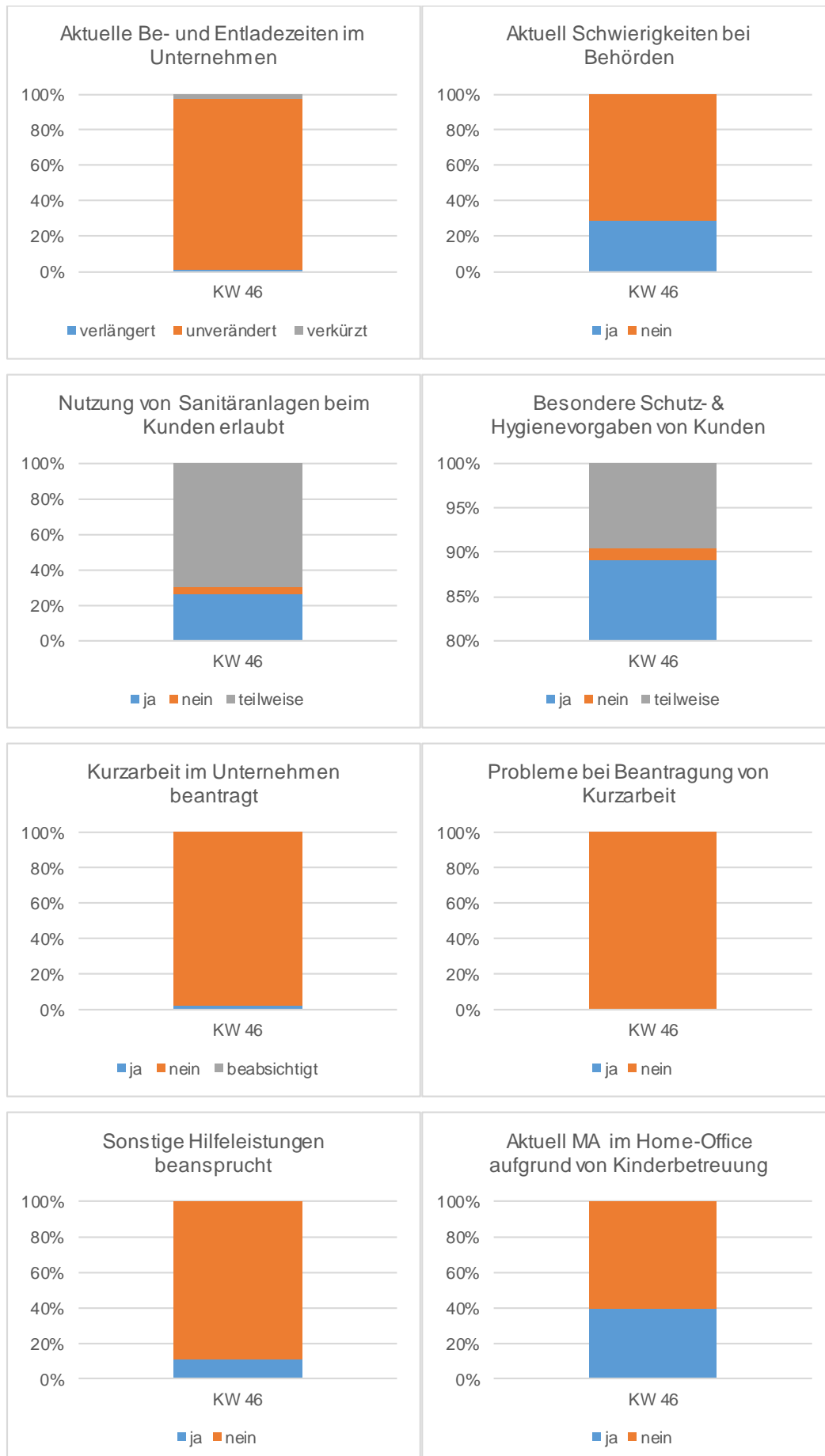
Von nennenswerten Behinderungen im grenzüberschreitenden Verkehr, die im Zusammenhang mit Corona-Schutzmaßnahmen standen, wurde im Rahmen der jüngsten Befragungen von Güterkraftverkehrsunternehmen ebenso wenig berichtet wie von Personalproblemen durch Reisebeschränkungen. Allerdings erwarten nicht wenige Unternehmen eine Verschlechterung dieser Situation im Zuge einsetzender Verschärfungen der Corona-Schutzmaßnahmen. Vereinzelt wurde auf aktuelle Erschwernisse durch Testpflichten und Quarantänemaßnahmen in Rumänien hingewiesen. Erneut gaben befragte Unternehmen an, dass örtlich an Be- und Entladestellen die Gewährung des Zutritts von Fahrerinnen und

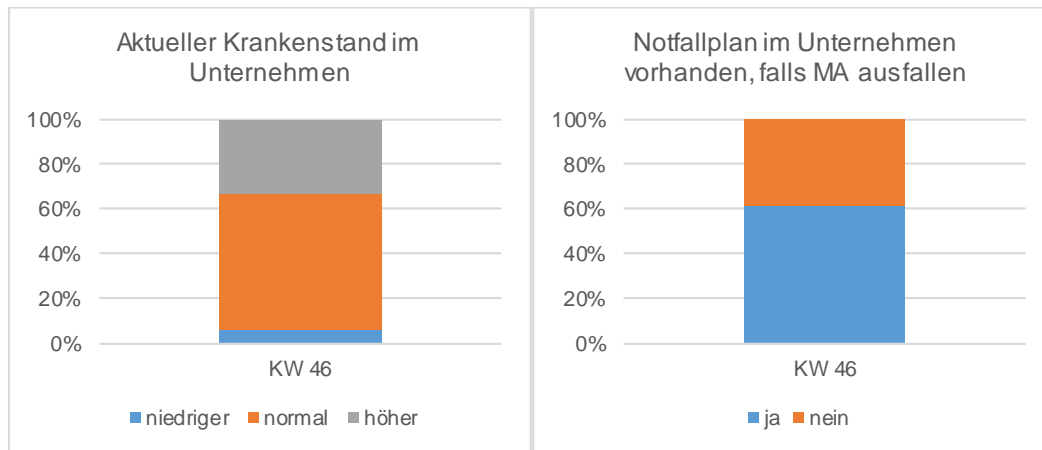
Sonstiges

Fahren an die sogenannte 3G-Regelung, teilweise sogar an die 2G-Regelung geknüpft werde. Da keine Auskunftspflicht des Fahrpersonals zum Impfstatus gegenüber den Arbeitgebern bestehe, könne dies nach Unternehmensangaben dazu führen, dass sich die von den Maßnahmen betroffenen Fahrerinnen und Fahrer regelmäßig evtl. sogar täglich Corona-Tests unterziehen müssten. Generell hat der Anteil der Unternehmen, die auf erhöhte Krankenstände hinwiesen, im Vergleich zur vorherigen Erhebung etwas zugenommen. Begründet wurde dies jedoch auch mit dem jahreszeitüblichen Anstieg der Grippe- und Erkältungserkrankungen. Nach wie vor berichtet ein kleinerer Teil der befragten Unternehmen von Schwierigkeiten bei der Kontaktierung öffentlicher Verwaltungseinrichtungen und teilweise langen Vorlaufzeiten im Falle erforderlicher Terminvergaben.









### 3 Schienengüterverkehr

Für den Schienengüterverkehr in Deutschland liegen zwischenzeitlich statistische Daten bis einschließlich August 2021 vor.<sup>4</sup> 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 zunächst eine Stabilisierungsphase ein, bevor im Juli und August 2021 weitere Rückgänge zu verzeichnen waren. So nahm nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes das Aufkommen im Juli 2021 im Vergleich zum Vormonat um rund 1,1 Prozent ab; die Verkehrsleistung sank um rund 2,6 Prozent. Im August 2021 reduzierte sich das Beförderungsaufkommen im Vergleich zum Vormonat um rund 4,9 Prozent, die Verkehrsleistung um rund 6,6 Prozent. Trotz der jüngeren unterjährigen Rückgänge lag die Beförderungsmenge im Zeitraum von Januar bis August 2021 insgesamt um rund 14,2 Prozent über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums, die Verkehrsleistung erhöhte sich im Vergleichszeitraum um rund 16,4 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 August 2021



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

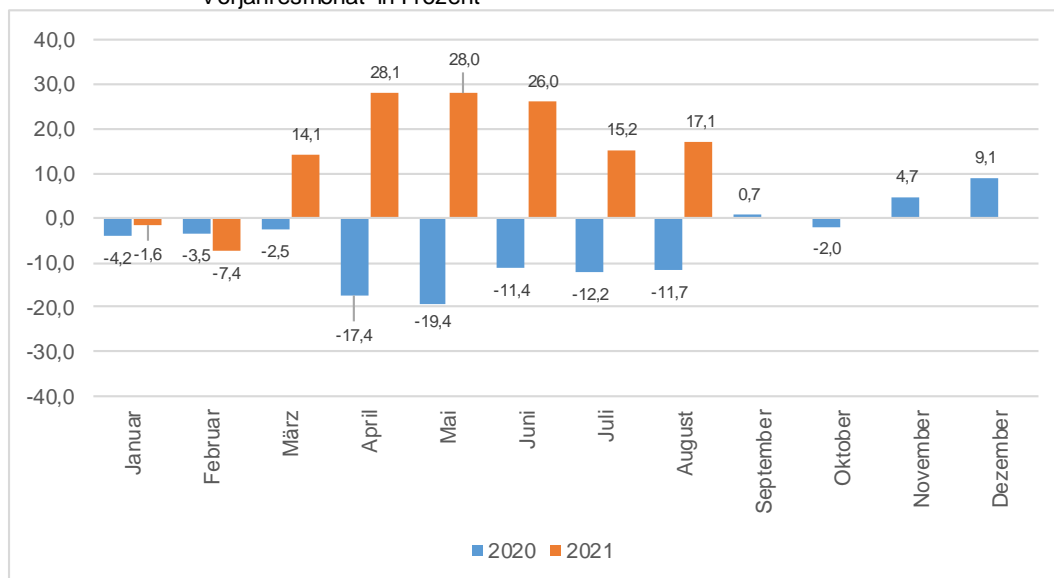
Abbildung 3.2 stellt die Entwicklung der Beförderungsmenge im Schienengüterverkehr in Deutschland in den Monaten von Januar 2020 bis August 2021 im Vergleich zu den jeweiligen Vorjahresmonaten dar. Während im Januar 2021 und Februar 2021 das Aufkommen teils deutlich unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahresmonatswertes lag, konnten von März 2021 bis August 2021 deutliche Zunahmen im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresmonaten festgestellt werden. So nahm die Beförderungsmenge im Juli 2021 um

<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).



rund 15,2 Prozent und im August 2021 um rund 17,1 Prozent im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat zu.

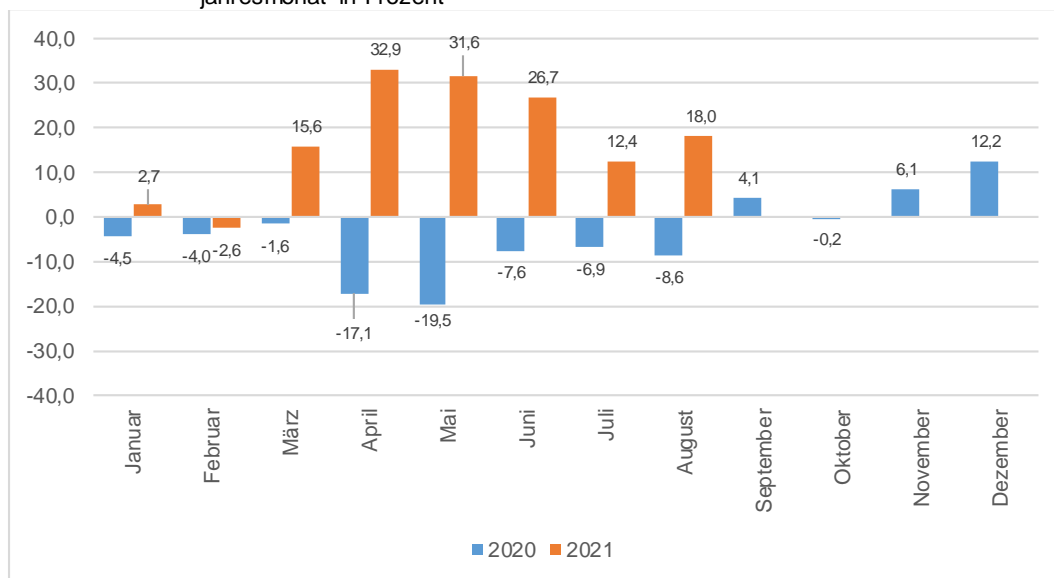
**Abbildung 3.2:** Entwicklung der Beförderungsmenge im Schienengüterverkehr in Deutschland in den Monaten Januar 2020 bis August 2021, Veränderungsraten im Vergleich zum Vorjahresmonat in Prozent



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 August 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 August 2021 konnten dann wieder deutliche Zuwächse im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresmonaten beobachtet werden. So erhöhte sich die Verkehrsleistung im Juli 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat um rund 12,4 Prozent und im August 2021 um rund 18,0 Prozent.

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



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

Seit der letzten Berichterstattung im September 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 Beförderungsnachfrage, die weiter über dem Vorjahresniveau liege. Die Auftrags-, 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 anhaltende Steigerungstendenzen zu beobachten seien. Letztere resultierten vor allem aus den steigenden Energiekosten. Die Geschäftserwartung der Eisenbahnverkehrsunternehmen für die nächsten Monate ist überwiegend gleichbleibend. Die grundsätzliche Verfügbarkeit von Triebfahrzeugen, Waggons, 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. Vermehrt thematisierten im Rahmen der jüngsten Erhebungen befragte Unternehmen wieder betriebliche Herausforderungen durch einen wahrgenommenen Mangel an Fachkräften. Die Krankenstände befinden sich bei den meisten befragten Unternehmen auf einem jahreszeitüblichen Niveau. Von betriebsbedingten Ausfällen wurde nicht berichtet.

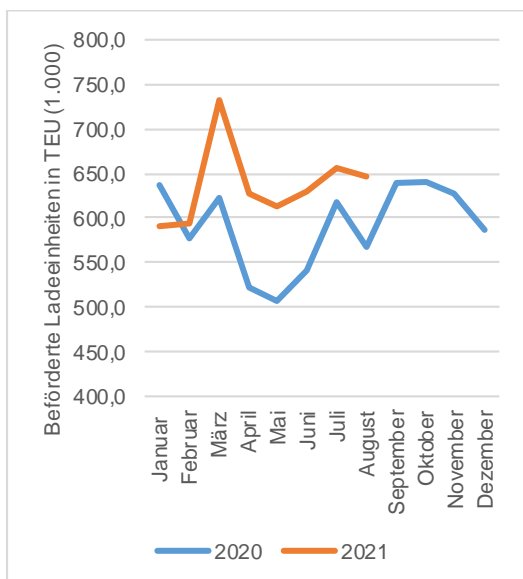
Aktuelle Lage-  
beschreibung

## 4 Kombiniertes Verkehr

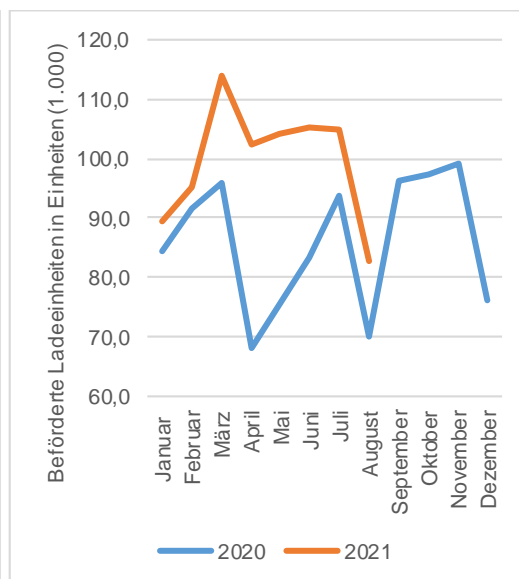
Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes nahm die Beförderungsmenge an Containern und Wechselbehältern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Juli 2021 im Vergleich zum Vormonat um rund 3,8 Prozent zu. Im August 2021 nahm sie im Vergleich zum Vormonat um rund 1,3 Prozent auf rund 0,65 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit) ab, im Vergleich zum August 2020 stieg sie um rund 13,8 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 August 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 10,7 Prozent zu.

Aufkommensentwicklung

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



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



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

Die Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr beförderten Sattelanhänger verzeichnete im Juli 2021 im Vergleich zum Vormonat einen Rückgang von rund 0,5 Prozent (siehe Abbildung 4.2). Im August 2021 sank sie im Vergleich zum Juli 2021 um rund 21,0 Prozent, im Vergleich zum August 2020 legte sie um rund 17,9 Prozent zu. Insgesamt lag das Aufkommen an beförderten Sattelanhängern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Zeitraum von Januar bis August 2021 nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes rund 20,4 Prozent über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Der begleitete Kombinierte Verkehr verzeichnete im August 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 hohe Abnahme von rund 46,6 Prozent, im Vergleich zum August 2020 hingegen eine Zunahme von rund 77,4 Prozent.

Die anhaltenden Störungen der globalen Lieferketten mit teils massiven Schiffsverspätungen führen u.a. zu längeren Verweildauern von Containern auf den Hamburger Terminals der HHLA<sup>6</sup> und nach Informationen des Bundesamtes zu starken Beeinträchtigungen in der Bahnabfertigung. Demnach kommt es auf dem Korridor der norddeutschen Seehäfen sowohl in Import- als auch in Exportrichtung zu Verzögerungen bei der Abfertigung und verlängerten Transportzeiten auf der Schiene. Nach Angaben von Marktteilnehmern seien die Abläufe in den Häfen in Bezug auf Schiffsentladungen, Zugverkehr und Trucking der Container aus dem Gleichgewicht geraten und ein planvolles Handeln derzeit nahezu unmöglich. Schiffe, Züge und Lkw würden unter hohem Zeitdruck be- bzw. entladen und abgewickelt. Für die ersten drei Quartale 2020 vermeldete die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) einen Anstieg der Bahntransporte im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 14,0 Prozent auf über 1,0 Mio. TEU.<sup>7</sup> Dabei schwächte sich der Anstieg im dritten Quartal 2021 durch die bereits starke Erholung im entsprechenden Vorjahresquartal ab.

Aktuelle Entwicklungen

---

<sup>6</sup> Siehe hierzu Hamburger Hafen und Logistik AG: Umsatz und Ergebnis der HHLA steigen dank temporärer Effekte stark an, Mitteilung vom 10.11.2021, unter: <https://hhl.de/unternehmen/news/detailansicht/umsatz-und-ergebnis-der-hhla-steigen-dank-temporaerer-effekte-stark-an>, abgerufen am 11.11.2021.

<sup>7</sup> Siehe hierzu und im Folgenden ebenda.

## 5 Binnenschifffahrt

Nach Aussagen der im Rahmen der Marktbeobachtung befragten Unternehmen hat sich die Transportnachfrage im Trockengüterbereich in zahlreichen Segmenten in den letzten Wochen deutlich erhöht; die Auftragslage wird überwiegend als gut bewertet. Einige befragte Binnenschiffsunternehmen, die hauptsächlich im Großraum Berlin, im Elbe-, Mittel- und westdeutschen Kanalgebiet aktiv sind, berichteten, dass teilweise die Nachfrage das Angebot an verfügbarem Schiffsraum übersteige. Im Rheingebiet sei die Transportnachfrage ebenfalls gestiegen, jedoch sei dort weiterhin ausreichend Schiffsraum verfügbar. Begründet wird die gute Auftragslage unter anderem mit dem anhaltenden Bauboom. Insbesondere im Großraum Berlin aber auch im Rheingebiet würden Baumaterialien wie beispielsweise Sand, Kies und Zementklinker zu Großbaustellen befördert. Des Weiteren zeigten sich befragte Binnenschiffsunternehmen mit der Nachfrage nach Kali und Düngemitteln, die zurzeit von der Landwirtschaft benötigt werden, sowie nach Getreidetransporten zufrieden. Das Getreide ist häufig für Futtermittelproduzenten in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen bzw. für den Export über die Seehäfen bestimmt. Des Weiteren wird von einer hohen Transportnachfrage für Importkohle berichtet, die sowohl über die ARA-Häfen als auch über Hamburg eingeführt wird und für die Stahlproduktion und die Verstromung genutzt wird. Versorgt werden u.a. Chemieparks, die Kohle benötigen, um die energieintensive Produktion chemischer Erzeugnisse sicherzustellen. Im Schwergüterbereich bestand nach Unternehmensangaben zuletzt eine stabile Nachfrage für die Beförderung von Flügeln für Windkraftträder, Turbinen und Generatoren. Weiterhin verhalten sei dagegen die Transportnachfrage aus der Automotive-Industrie aufgrund der anhaltenden Störungen der globalen Lieferketten. Viele Zulieferer aus Fernost könnten dringend benötigte Bauteile (z.B. Halbleiter, Computerchips) nicht in ausreichendem Umfang liefern. Die Folgen seien Produktionsdrosselungen und Kurzarbeit an einigen Standorten.

Entwicklung nach Segmenten  
- Trockengüterschifffahrt

Die Transportnachfrage in der Tankschifffahrt schätzten befragte Unternehmen zuletzt überwiegend als gut oder saisonüblich ein. In Erwartung weiter steigender Preise für Mineralöl- und Flüssiggasprodukte sei die Transportnachfrage insbesondere nach Vergaserkraftstoffen angestiegen. Vereinzelt wurde von einer erhöhten Nachfrage nach Heizöl berichtet. Das Transportaufkommen an Speisefetten für die Gastronomie und an Ethanol, das u.a. zur Herstellung von Desinfektionsmitteln verwendet wird, befände sich weiterhin auf hohem Niveau. Teilweise wurde von einer positiven Entwicklung bei den Chemietransporten berichtet. Aufgrund von Niedrigwasser konnten Tankschiffe auf einigen Abschnitten des Rheins zuletzt nicht mehr voll beladen werden, so dass für dieselbe Menge Ladung mehr Schiffe eingesetzt werden mussten.

- Tankschifffahrt

In der Containerschifffahrt schätzten die befragten Unternehmen die Auftragslage zuletzt als saisonüblich ein. Allerdings steht die Entwicklung in der Containerschifffahrt weiterhin unter dem Einfluss der anhaltenden Störungen der globalen Produktions- und Lieferketten

- Containerschifffahrt

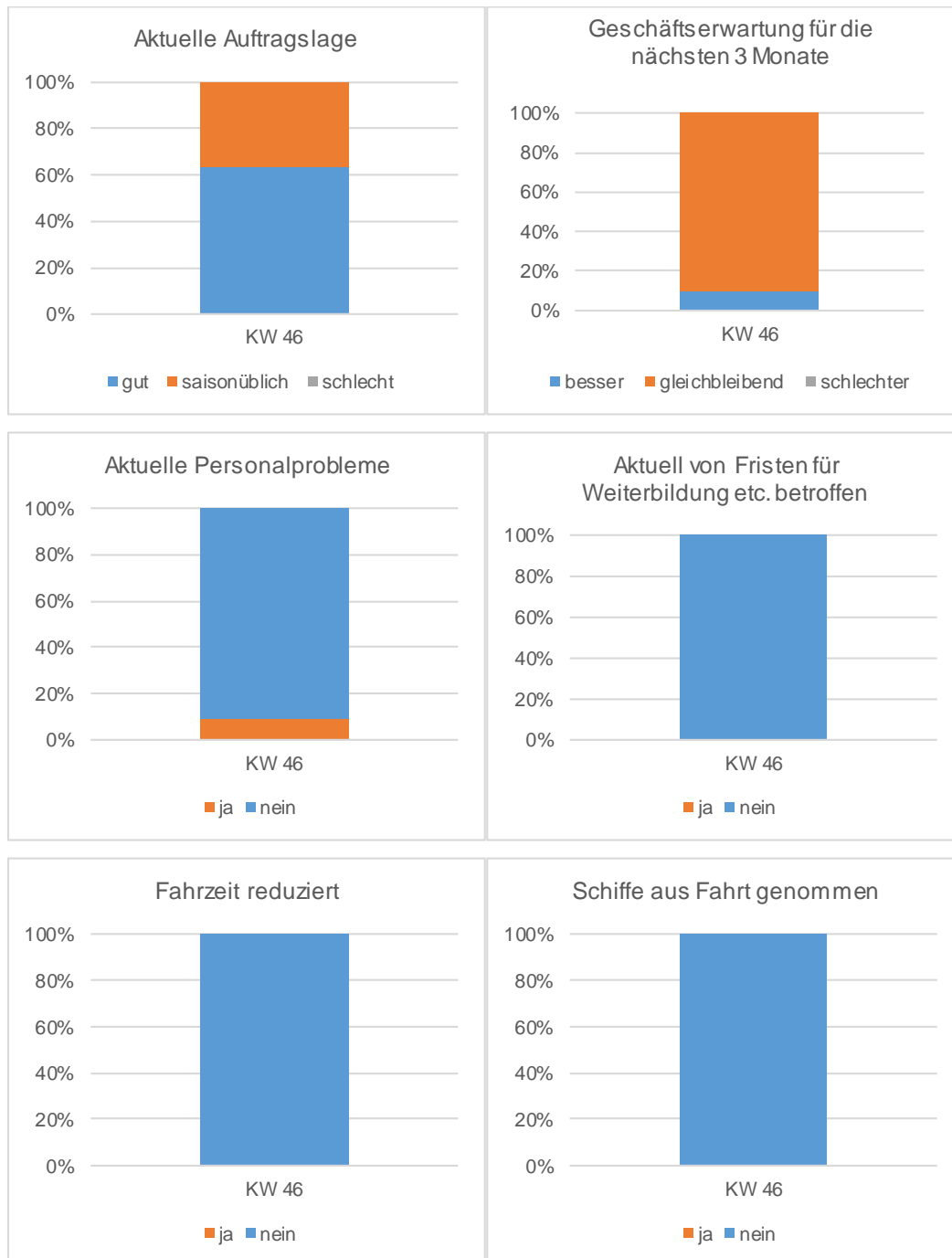
mit teils massiven Schiffsverspätungen in den Häfen der Nord-Range. Letztere führten weiterhin zu Abfertigungsproblemen in den großen Seehäfen Antwerpen und Rotterdam, einer hohen Volatilität der Containerumschläge und einer hohen Planungsunsicherheit. Da die Abfertigung der Binnenschiffe an den großen Seeterminals gegenüber den Seeschiffen nachrangige Priorität hat, sind Verspätungen von mehreren Tagen mittlerweile gängige Praxis. Entsprechend leidet die Planbarkeit der Hinterlandverkehre. Zwar werden Zuschläge für die Wartezeiten in den Häfen, die sog. „Congestion Surcharge“, in Rechnung gestellt, allerdings würden diese kundenseitig zunehmend kritisch hinterfragt. Erneut wiesen Marktteilnehmer darauf hin, dass durch die gestörten Schiffsrundläufe ein gravierender Mangel an Leerboxen vorliege, betroffen hiervon seien gegenwärtig insbesondere 40-Fuß und 44-Fuß Hi-Cube-Container.

Im Rahmen von Neuausschreibungen von Beförderungsverträgen wurden nach Unternehmensangaben in der Trockengüterschifffahrt die Frachtraten gegenüber dem Vorjahr zu meist stabil gehalten. In Abhängigkeit von der Güterart und der Wasserstraße waren zum Teil auch leicht höhere Frachtraten durchsetzbar. Am Spotmarkt kam es aufgrund der gestiegenen Transportnachfrage und des Niedrigwassers auf dem Rhein zuletzt zu einem Anstieg der Frachtraten. Generell ist der Preisdruck im Rheingebiet weiterhin höher als in den Kanalgebieten, in denen vergleichsweise kleinere Schiffe zum Einsatz kommen. In der Tankschifffahrt wurde jüngst ebenfalls von steigenden Tagesfrachtraten berichtet. Im Containersegment befinden sich die Frachtraten nach Unternehmensangaben auf saisonüblichem Niveau; hinzu kommen die o.g. Zuschläge für die Wartezeiten in den Häfen und teilweise Kleinwasserzuschläge. Nachdem die Gasölpreise im September und Oktober 2021 kräftig angestiegen waren, stabilisierten sie sich zuletzt auf hohem Niveau. Zur Absicherung gegen schwankende Gasölpreise finden in der Binnenschifffahrt regelmäßig sog. Gasölklauseln Anwendung.

Frachtenentwicklung

Im Rahmen der jüngsten Befragung wurden von den teilnehmenden Binnenschiffsunternehmen keine wesentlichen Einschränkungen im grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr erwähnt. Nach Aussagen befragter Unternehmen gehe der Anteil der Beschäftigten, die sich im Home-Office befinden, leicht zurück. Um direkte persönliche Kontakte im Büro einzuschränken, haben einzelne Binnenschiffsunternehmen ein Schichtsystem eingeführt bzw. Änderungen an den Arbeitsplätzen (z.B. Aufbau von Trennwänden) vorgenommen. Bei Bewegungen innerhalb der Büroräume besteht vielfach Maskenpflicht. Die meisten befragten Unternehmen berichteten weiterhin von großen Problemen, geeignetes, gut ausgebildetes Personal für ihre Schiffe zu finden. Es fehle an Schiffsführern, Steuer männern und Bootsleuten für den Schichtwechsel bzw. die Ablöse an Bord. Schiffswerften litten nach Unternehmensangaben ebenfalls unter Fachkräftemangel, so dass für dringend erforderliche Schiffsreparaturen lange Wartezeiten eingeplant werden müssten.

Personalsituation



## 6 Seeverkehr

Zwischenzeitlich haben die Seehäfen Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Rotterdam und Antwerpen ihre Umschlagsresultate für die ersten drei Quartale 2021 veröffentlicht (siehe Tabelle 6.1). Danach stieg der Seegüterumschlag in Hamburg im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 2,9 Prozent auf insgesamt rund 95,8 Mio. t.<sup>8</sup> Die letztjährigen Rückgänge konnte der Hamburger Hafen damit noch nicht vollständig aufholen. Der Containerumschlag lag in den ersten neun Monaten 2021 mit rund 6,5 Mio. TEU um rund 2,9 Prozent über dem Vorjahresergebnis. Mit Ausnahme von Australien/Pazifik verzeichneten dabei alle Hauptfahrgebiete eine positive Umschlagsentwicklung. Maßgeblich waren u.a. Zuwächse im seeseitigen Containerumschlag mit den Vereinigten Staaten (+4,5 %), Schweden (+9,9 %), Polen (+18,8 %), Brasilien (+6,7 %) und Dänemark (+4,5 %) sowie Hamburgs größtem Handelspartner China (+6,4 %) – trotz Störungen der globalen Produktions- und Lieferketten mit teils massiven Schiffsverspätungen. Der Stückgutumschlag insgesamt übertraf in den ersten neun Monaten 2021 mit rund 66,1 Mio. t das Vorjahresergebnis um rund 1,6 Prozent. Der Massengutumschlag legte im Vergleichszeitraum um rund 6,1 Prozent auf rund 29,7 Mio. t zu. Hierzu trugen insbesondere steigende Importe von Erzen und Kohle bei; sie nahmen im Vorjahresvergleich um rund 17,8 Prozent auf rund 16,3 Mio. t zu. Der Umschlag von Flüssiglading erhöhte sich im Zeitraum von Januar bis September 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 0,9 Prozent auf rund 8,7 Mio. t; im Segment Sauggut blieb der Umschlag von Getreide und Ölfrüchten deutlich hinter dem hohen Vorjahresergebnis zurück. Mit Blick auf das 4. Quartal 2021 wird mit einem leichten Aufwärtstrend beim Seegüterumschlag gerechnet.

Seegüterumschlag  
- Hamburg

**Tabelle 6.1:** Seegüterumschlag in Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Rotterdam und Antwerpen im Zeitraum von Januar bis September 2021 nach Umschlagbereichen, Veränderungsrate im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum

Umschlagbereich	Einheit	Hamburg		Bremische Häfen		Rotterdam		Antwerpen	
		Jan-Sept 2021	in %	Jan-Sept 2021	in %	Jan-Sept 2021	in %	Jan-Sept 2021	in %
Gesamt	(in Mio. t)	95,8	2,9	52,3	7,5	350,1	8,6	179,2	4,8
Empfang	(in Mio. t)	55,1	6,6	26,9	9,6	242,2	10,1	87,6	2,9
Versand	(in Mio. t)	40,7	-1,7	25,4	5,4	108,0	5,4	91,6	6,6
Massengut	(in Mio. t)	29,7	6,1	7,0	15,6	210,2	11,6	61,6	3,2
Stückgut	(in Mio. t)	66,1	1,6	45,2	6,4	139,9	4,5	117,5	5,6
Container	(in Mio. TEU)	6,5	2,4	3,8	10,2	11,5	7,8	9,1	2,8
Fahrzeuge	(in Mio. Stück)	k.A.	k.A.	1,30	10,3	k.A.	k.A.	0,73	19,3

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.

<sup>8</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Hafen Hamburg Marketing e.V.: Hamburger Hafen mit gutem Ergebnis beim Seegüterumschlag in den ersten neun Monaten, Pressemitteilung vom 16.11.2021.



In den Bremischen Häfen erhöhte sich der Seegüterumschlag im Zeitraum von Januar bis September 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum insgesamt um rund 7,5 Prozent auf knapp 52,3 Mio. t.<sup>9</sup> Dabei waren sowohl im seeseitigen Empfang (+9,6 %) als auch im seeseitigen Versand (+5,4 %) Zuwächse zu verzeichnen. Im Vorjahresvergleich verbuchten nahezu alle Umschlagbereiche Steigerungen. Einzige Ausnahme bildeten die flüssigen Massengüter, deren Umschlag um rund 36,0 Prozent auf rund 1,0 Mio. t. abnahm. Der Umschlag trockener Massengüter erhöhte sich im Zeitraum von Januar bis September 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum hingegen um rund 34,0 Prozent auf rund 6,0 Mio. t, vor allem aufgrund höherer Umschläge von Kohle und Erzen. Der Stückgutumschlag stieg um rund 6,4 Prozent auf rund 45,2 Mio. t. Nach den hohen Rückgängen im Jahr 2020 verzeichnete der Automobilumschlag in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres ein Plus von rund 10,3 Prozent auf rund 1,3 Mio. Einheiten. Der Containerumschlag belief sich auf insgesamt rund 3,8 Mio. TEU; im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum war dies eine Steigerung von rund 10,2 Prozent.

- Bremische Häfen

Der Seehafen Rotterdam vermeldete einen Anstieg des Seegüterumschlags im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 8,6 Prozent auf rund 350,1 Mio. t.<sup>10</sup> Ursächlich waren vor allem hohe Zuwächse beim Umschlag von Eisenerz und Schrott (+42,0 %), Kohle (+48,4 %), Mineralölerzeugnissen (+13,5 %), Rohöl (+4,3 %) und Containern. Zu den wenigen Umschlagssegmenten die im Vergleichszeitraum Rückgänge aufwiesen, zählten LNG (-1,8 %) und Agrarmassengut (-12,8 %). Insgesamt erhöhte sich der Umschlag trockener Massengüter in den ersten drei Quartalen 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 27,9 Prozent. Hier kam insbesondere die Wiederbelebung der 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 aufgrund einer gestiegenen Nachfrage nach Energie im Vergleichszeitraum ebenfalls deutlich an. Der Umschlag flüssiger Massengüter legte in Rotterdam in den ersten drei Quartalen 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 6,4 Prozent zu. Der Containerumschlag in Rotterdam erhöhte sich in den ersten drei Quartalen 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum vor dem Hintergrund einer gestiegenen Konsumgüternachfrage um rund 7,8 Prozent auf rund 11,5 Mio. TEU;

- Rotterdam

---

<sup>9</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen (Hrsg.): Monatliche Schnellstatistiken Bremische Häfen – September 2021, unter: [https://bremen-ports.de/wp-content/uploads/2021/11/Seeg%C3%BCterumschlag\\_09-2021.pdf](https://bremen-ports.de/wp-content/uploads/2021/11/Seeg%C3%BCterumschlag_09-2021.pdf), abgerufen am 16.11.2021.

<sup>10</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Havenbedrijf Rotterdam N.V.: Umschlag im Rotterdamer Hafen auch im dritten Quartal stark gestiegen, Pressemitteilung vom 20.10.2021, sowie Havenbedrijf Rotterdam N.V.: Throughput Port of Rotterdam Q3 2021, unter: <https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/2021-10/2021Q3%20Throughput%20Port%20of%20Rotterdam.pdf>, abgerufen am 11.11.2021.

gemessen in Tonnen nahm er um rund 4,0 Prozent zu. Begründet wurde letzteres insbesondere mit einem starken Rückgang des durchschnittlichen Gewichts der beladenen Container, ferner mit einer Zunahme des Umschlags von Leercontainern.

In Antwerpen stieg der Seegüterumschlag in den ersten drei Quartalen 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 4,8 Prozent auf rund 179,2 Mio. t.<sup>11</sup> Dabei zeigten sich bei allen Ladungsarten insgesamt Umschlagszuwächse. Der Umschlag trockener Massengüter erhöhte sich im Vorjahresvergleich um rund 9,3 Prozent, der Umschlag flüssiger Massengüter um rund 2,2 Prozent. Die RoRo-Verkehre legten um rund 18,2 Prozent zu. Der Containerumschlag stieg insgesamt um rund 2,8 Prozent auf rund 9,1 Mio. TEU bzw. um rund 2,3 Prozent auf rund 105,4 Mio. t. Die Anzahl umgeschlagener Kraftfahrzeuge erhöhte sich um rund 19,3 Prozent auf über 0,7 Mio. Einheiten.

- Antwerpen

Der Containerumschlag in den Häfen der Nordrange (Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Antwerpen, Zeebrügge, Le Havre) bewegte sich in den ersten neun 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 wirtschaftliche Entwicklung im nördlichen Euroraum und Deutschland gibt, im September 2021 saisonbereinigt einen Wert von 119,7 Punkten, nach (revidiert) 113,4 Punkten im Vormonat. Zum Vergleich: Im September 2020 lag der Containerumschlag-Index bei 110,4 Punkten. In den chinesischen Häfen kam es im September 2021 hingegen zu einem Rückgang des Containerumschlags und zwar sowohl im Vergleich zum Vormonat als auch zum entsprechenden Vorjahresmonat.

- Nordrange

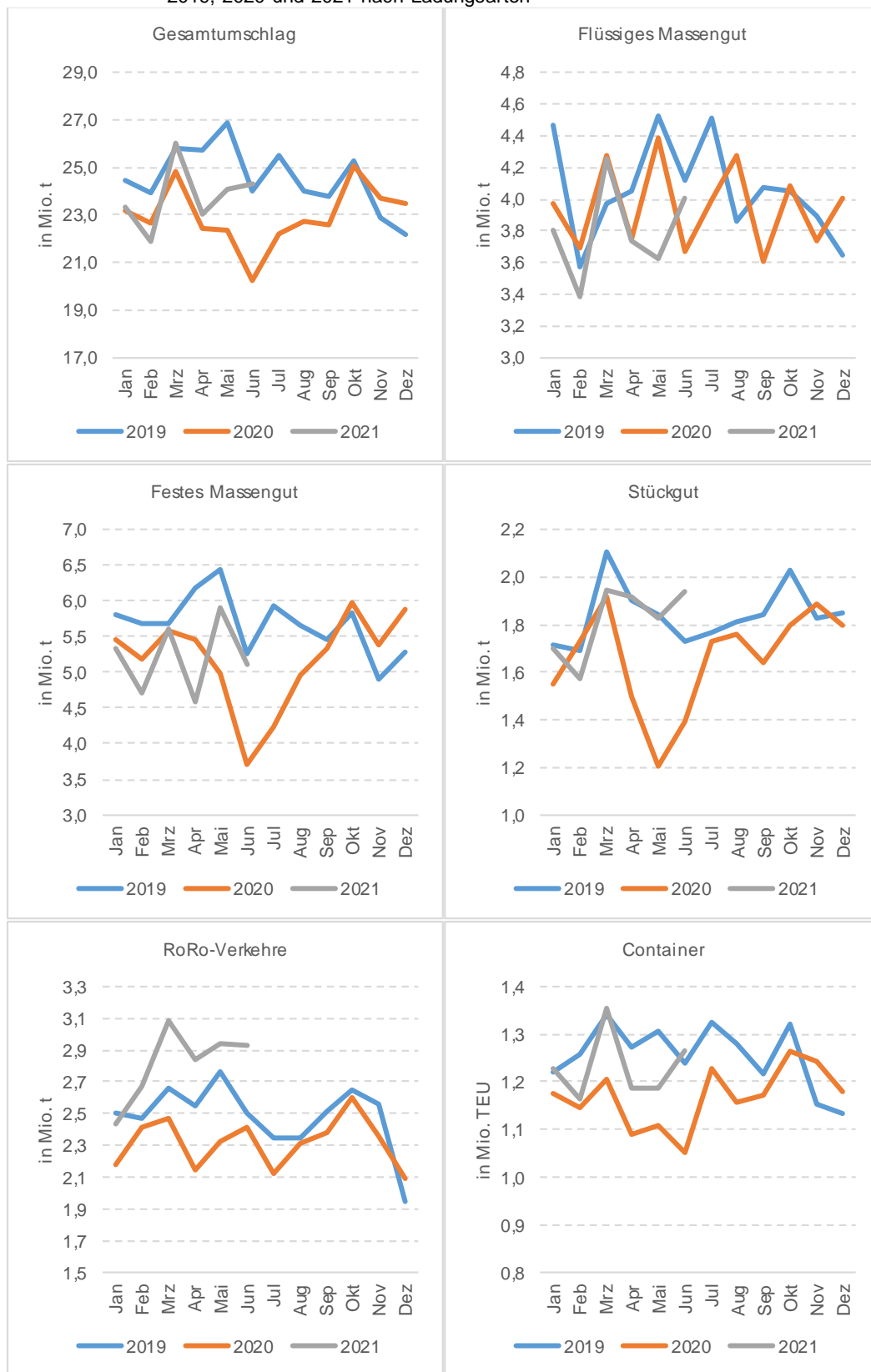
Daten aus der amtlichen Seeverkehrsstatistik des Statistischen Bundesamtes liegen für das 1. Halbjahr 2021 vor. Danach wurden ersten sechs Monaten 2021 in den deutschen Seehäfen mit insgesamt rund 142,6 Mio. t rund 5,1 Prozent mehr Güter umgeschlagen als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Sowohl im seeseitigen Empfang (+4,3 %) als auch im seeseitigen Versand (+6,2 %) nahmen die Güterumschläge im Vergleichszeitraum zu. Mit Blick auf die einzelnen Ladungsarten zeigten sich im Vergleichszeitraum Umschlagszuwächse bei festem Massengut (+2,9 %), RoRo-Verkehren (+21,3 %), Containern (+9,0 % (TEU)) und Stückgütern (+17,3 %), Rückgänge hingegen bei flüssigem Massengut (-3,9 %). Abbildung 6.1 stellt die monatliche Entwicklung des Seegüterumschlags deutscher Häfen in den Jahren 2019, 2020 und 2021 vergleichend gegenüber.

- Deutschland

<sup>11</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Antwerp Port Authority: Maritieme goederenoverslag Januari - September 2021, unter: [https://www.portofantwerp.com/sites/default/files/Kwartaalbericht%202021%20-%20Q1-3\\_1.pdf](https://www.portofantwerp.com/sites/default/files/Kwartaalbericht%202021%20-%20Q1-3_1.pdf), abgerufen am 11.11.2021.

<sup>12</sup> Siehe hierzu und im Folgenden RWI / ISL: RWI/ISL-Containerumschlag-Index: Leichte Erholung des internationalen Containerhandels bei großen regionalen Unterschieden, Pressemitteilung vom 29.10.2021, unter: <https://www.rwi-essen.de/containerindex>, abgerufen am 11.11.2021.

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.

Die Störungen der globalen Produktions- und Lieferketten mit teils massiven Schiffsverspätungen halten an. Zuletzt wurde im August 2021 wegen eines Corona-Ausbruchs der Meishan-Terminal im chinesischen Hafenverbund Ningbo-Zhoushan, dem gemessen am Containerumschlag nach Shanghai und Singapur drittgrößten Containerhafen der Welt, für insgesamt zwei Wochen geschlossen. Während dort der Schiffsstau mittlerweile wieder etwas abgenommen hat, hat sich der Andrang von Containerschiffen im Perlfussdelta nach Angaben des IfW Kiel verschärft.<sup>13</sup> Zugleich nahmen die Staus vor Häfen in den Vereinigten Staaten deutlich zu. Nach Schätzungen des IfW Kiel steckten im Oktober vor Los Angeles und Long Beach fast drei Prozent der weltweiten Frachtkapazitäten fest, vor Savannah über zwei Prozent. Insgesamt waren nach Schätzungen des IfW Kiel im Oktober rund 9 Prozent der weltweiten Frachtkapazität durch Staus gebunden, auch durch leere Containerschiffe, die auf ihre Beladung warteten. Zudem steckten über 3 Prozent aller verschifften Waren auf dem Seeweg in wartenden Schiffen fest. Neben der hohen Nachfrage und Corona-bedingten Terminalschließungen tragen örtlich auch fehlende Hafenarbeiter zu den Verzögerungen bei; zudem führen Corona-bedingte Produktionsausfälle in Fabriken zu längeren Umlaufzeiten von Containern, so dass für dieselbe Menge Ladung mehr Container benötigt werden.<sup>14</sup> Nach Angaben des IfW Kiel orderten derzeit viele große Einzelhändler und produzierende Unternehmen als Reaktion auf die gestiegene Nachfrage und die Lieferengpässe Waren auf Vorrat und bänden damit zusätzlich die begrenzten Kapazitäten im Transportnetzwerk.<sup>15</sup> Anzeichen für eine Normalisierung dürften sich nach Einschätzung des IfW Kiel erst nach dem chinesischen Neujahrsfest im 1. Halbjahr 2022 zeigen, eine Entspannung der Lage auf breiter Front frühestens ab Sommer 2022. Die Hamburger Hafen und Logistik AG hat sich nach eigenen Angaben ebenfalls darauf eingestellt, dass die Beeinträchtigungen in den globalen Lieferketten noch bis ins Jahr 2022 andauern werden.<sup>16</sup>

Störungen globaler Lieferketten

Die hohe Nachfrage in Verbindung mit einem knappen Kapazitätsangebot bedingte in der See- und Küstenschifffahrt in den ersten drei Quartalen 2021 auf bestimmten Relationen einen sehr starken Anstieg der Erzeugerpreise (siehe Abbildungen 6.1 und 6.2). Nachdem

Erzeugerpreisindex für Güterbeförderungen in der See- und Küstenschifffahrt

<sup>13</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Institut für Weltwirtschaft (IfW Kiel): Kiel Trade Indicator: Aussichten für Handel trüben sich ein, Staus drohen sich zu verschärfen, Pressemitteilung vom 20.10.2021, unter: <https://www.ifw-kiel.de/de/publikationen/medieninformationen/2021/kiel-trade-indicator-aussichten-fuer-handel-trueben-sich-ein-staus-drohen-sich-zu-verschaerfen/>, abgerufen am 11.11.2021.

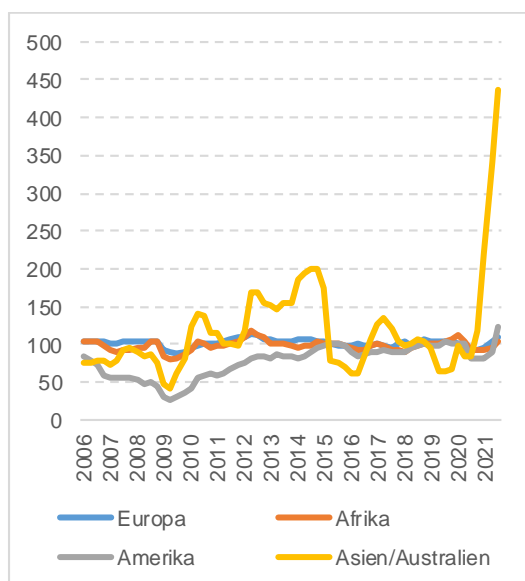
<sup>14</sup> Siehe hierzu Verband Deutscher Reeder (Hrsg): Boxen, Schiffe, Terminals: Warum die Lieferketten klemmen, in: Deutsche Seeschifffahrt, Ausgabe 4. Quartal 2021, S. 24 f.

<sup>15</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Institut für Weltwirtschaft (IfW Kiel): Kiel Trade Indicator: Aussichten für Handel trüben sich ein, Staus drohen sich zu verschärfen, Pressemitteilung vom 20.10.2021, unter: <https://www.ifw-kiel.de/de/publikationen/medieninformationen/2021/kiel-trade-indicator-aussichten-fuer-handel-trueben-sich-ein-staus-drohen-sich-zu-verschaerfen/>, abgerufen am 11.11.2021.

<sup>16</sup> Siehe hierzu Hamburger Hafen und Logistik AG: Umsatz und Ergebnis der HHLA steigen dank temporärer Effekte stark an, Mitteilung vom 10.11.2021, unter: <https://hhla.de/unternehmen/news/detailansicht/umsatz-und-ergebnis-der-hhla-steigen-dank-temporaerer-effekte-stark-an>, abgerufen am 11.11.2021.

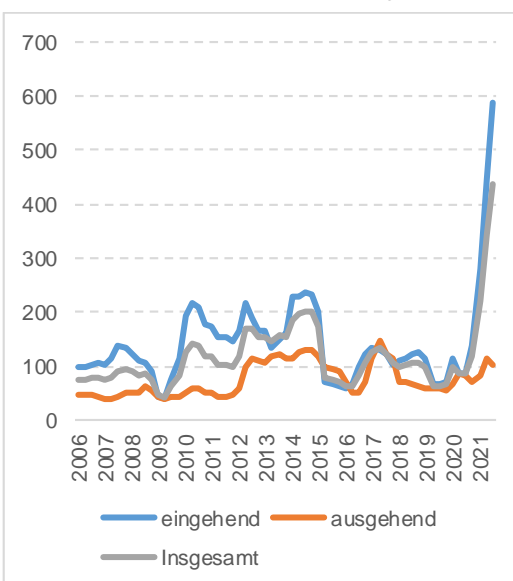
sie in der Linienfahrt mit Asien/Australien nach Angaben des Statistischen Bundesamtes bereits im 1. Quartal 2021 im Vergleich zum Vorquartal insgesamt um rund 86,5 Prozent gestiegen waren, erhöhten sie sich im 2. und 3. Quartal 2021 im Vergleich zum jeweiligen Vorquartal nochmals um 55,7 Prozent bzw. 27,9 Prozent. Damit lagen die Erzeugerpreise in der Linienfahrt mit Asien/Australien im 3. Quartal 2021 um über 400 Prozent über dem Niveau des entsprechenden Vorjahresquartals; im Vergleich zum 3. Quartal 2019 lagen sie um knapp 600 Prozent höher. Überdurchschnittliche Anstiege verbuchten dabei die eingehenden Verkehre. Alle anderen Fahrtgebiete verzeichneten im 3. Quartal 2021 im Vergleich zum Vorquartal ebenfalls Anstiege. In der Linienfahrt mit Amerika stiegen die Erzeugerpreise im 3. Quartal 2021 im Vergleich zum 2. Quartal 2021 um rund 36,9 Prozent, mit Afrika um rund 8,8 Prozent. Gleiches galt für die Europa- (+5,4 %) und die RoRo-Fährverkehre (+2,0 %). 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 Jahr 2021 fort und eilte in den ersten drei Quartalen zu immer neuen Rekordwerten.<sup>17</sup> Im Oktober 2021 wurde diese Entwicklung zumindest vorerst unterbrochen.

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



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

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



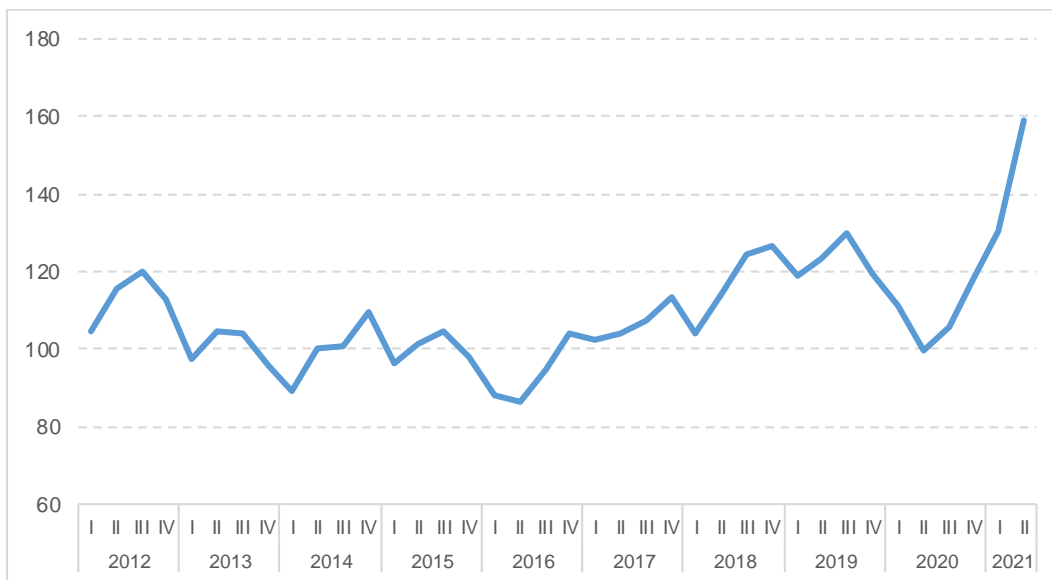
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

<sup>17</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V.: New ConTex, unter: <https://www.vhbs.de/index.php?id=28>.

In Verbindung mit der hohen Nachfrage bescherte der Anstieg der Frachtraten dem Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen in der See- und Küstenschifffahrt“ in der ersten Jahreshälfte 2021 ein hohes Umsatzwachstum. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes stieg der Branchenumsatz im 1. Quartal 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal um rund 17,3 Prozent, im 2. Quartal 2021 um rund 59,6 Prozent. Wie Abbildung 6.4 veranschaulicht, wurden damit in den beiden ersten Quartalen 2021 die höchsten Branchenumsätze der letzten Jahre erzielt. Auf Unternehmensebene variieren die Ergebnisausweisungen.

Umsatzentwicklung

**Abbildung 6.4:** Erzeugerpreisindex für Güterbeförderungen in der See- und Küstenschifffahrt, 1. Quartal 2012 – 2. Quartal 2021 (2015 = 100)



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

Der starke Anstieg der Frachtraten bescherte u.a. der Hapag-Lloyd AG ein sehr gutes Ergebnis in den ersten neun Monaten 2021.<sup>18</sup> Vor dem Hintergrund eines deutlichen Anstiegs der durchschnittlichen Frachtraten aufgrund einer anhaltend hohen Nachfrage nach Containertransporten bei gleichzeitig knappen Transportkapazitäten lagen die Umsatzerlöse in den ersten neun Monaten 2021 mit rund 15,0 Mrd. EUR um rund 60,2 Prozent über dem entsprechenden Vorjahreswert. Das Geschäftsergebnis (EBIT) lag mit rund 5,8 Mrd. Euro ebenfalls weit über dem Vorjahresniveau (858 Mio. Euro). Insgesamt stieg das Transportvolumen in den ersten neun Monaten 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 3,3 Prozent auf knapp 9,0 Mio. TEU.

Quartalsberichte  
- Hapag-Lloyd AG

<sup>18</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Hapag-Lloyd AG: Quartalsfinanzbericht 1. Januar bis 30. September 2021, S. 1, Hamburg 2021; unter: <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/press/releases/2021/11/hapag-lloyd-achieves-extraordinary-strong-result-in-first-nine-m.html>, abgerufen am 12.11.2021.

Die Hamburger Hafen und Logistik AG verzeichnete im Zeitraum von Januar bis September 2021 ebenfalls einen deutlichen Anstieg des Umsatzes und des Betriebsergebnisses.<sup>19</sup> Das Betriebsergebnis (EBIT) stieg im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 51,3 Prozent auf insgesamt 162,5 Mio. Euro; der Konzernumsatz legte um 12,4 Prozent zu. Wesentliche Gründe hierfür waren der temporär starke Anstieg der Lagergelderlöse infolge längerer Verweildauern von Containern auf den Hamburger Terminals aufgrund anhaltender Störungen der globalen Lieferketten mit teils massiven Schiffsverspätungen sowie der starke Anstieg der Containertransportmengen. So erhöhte sich im Segment Intermodal der Containertransport in den ersten neun Monaten 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 11,1 Prozent auf knapp 1,3 Mio. TEU. Bahntransporte profitierten dabei weiterhin stärker von der im zweiten Halbjahr 2020 begonnenen Erholung des Ladungsaufkommens als der Straßengüterverkehr. Während erstgenannte in den ersten drei Quartalen 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 14,0 Prozent auf über 1,0 Mio. TEU zulegten, bewegte sich letztgenannter mit rund 233 Tsd. TEU annähernd auf Vorjahresniveau. Die Umschlagsmenge an den HHLA-Containerterminals erhöhte sich im Vergleichszeitraum insgesamt um 1,6 Prozent auf knapp 5,2 Mio. TEU. An den drei Hamburger Containerterminals stieg das Umschlagsvolumen um 1,3 Prozent auf rund 4,7 Mio. TEU, hauptsächlich aufgrund höherer Ladungsmengen mit Fernost sowie Nord- und Südamerika.

- HHLA

Nach wie vor stellen Crewwechsel ein Problem dar. Ein Indikator für die anhaltenden Schwierigkeiten beim Crewwechsel ist der vom Global Maritime Forum – einer internationalen gemeinnützigen Organisation – veröffentlichte „Crew Change Indicator“. Dieser deutet seit September 2021 auf eine gewisse Stabilisierung und Entspannung der Situation hin. So waren im November 2021 rund 7,1 Prozent aller Seeleute an Bord über ihren Vertrag hinaus beschäftigt, rund 1,0 Prozent aller Seeleute waren über die maximal erlaubten elf Monate an Bord.<sup>20</sup> Im August 2021 lagen die entsprechenden Werte noch bei 9,0 Prozent bzw. 1,3 Prozent.

Seeleute

---

<sup>19</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Hamburger Hafen und Logistik AG: Umsatz und Ergebnis der HHLA steigen dank temporärer Effekte stark an, Mitteilung vom 10.11.2021, unter: <https://hhl.de/unternehmen/news/detailansicht/umsatz-und-ergebnis-der-hhla-steigen-dank-temporaerer-effekte-stark-an>, abgerufen am 11.11.2021.

<sup>20</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Global Maritime Forum: Neptune Declaration Crew Change Indicator, unter: <https://www.globalmaritimeforum.org/content/2021/11/Neptune-Declaration-Crew-Change-Indicator-November-2021.pdf>, abgerufen am 11.11.2021. Der Indikator basiert auf Angaben von 10 internationalen Schiffsmanagern, die gemeinsam für mehr als 90.000 Seeleute in allen wichtigen Segmenten verantwortlich sind.

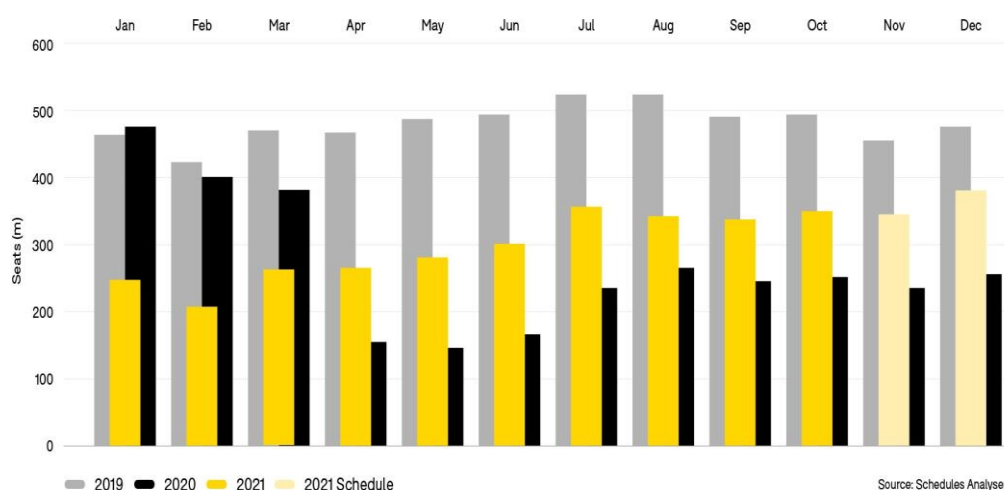


## 7 Luftverkehr

Auch wenn der Luftverkehr sich in der Passage weiterhin deutlich unter den Daten aus 2019 befindet, zeichnet sich dennoch eine positive Tendenz ab. Laut OAG gibt es im November eine weltweite Kapazität von 334 Millionen Sitzplätzen und es wird damit gerechnet, dass die Sitzplatzkapazität im Zeitraum November 2021 bis März 2022 das aktuelle Niveau übersteigen wird. So liegt die geplante Kapazität im Dezember derzeit bei 13 Prozent über November, für Januar 2022 bei 19 Prozent über November, im Februar 2022 bei 10 Prozent über November und im März 2022 bei 24 Prozent über dem aktuellen Monat.<sup>21</sup>

Sitzplatzkapazität

### Global Scheduled Seat Capacity Year-over-Year



Quelle: OAG.

Seit dem 08.11.2021 ist die Einreise für Geimpfte in die USA wieder ohne größere Einschränkungen möglich. In diesem Zusammenhang berichten die Airlines von hoch ausgelasteten Maschinen sowie einer hohen Nachfrage. Die Lufthansa spricht von einer Auslastung vergleichbar mit dem Vorkrisenjahr 2019 für die kommenden Wochen. Lufthansa allein bietet im Winterflugplan 2021/22 wöchentlich 160 Verbindungen zu 19 US-Zielen an. Im Sommer waren es noch 30 wöchentliche Verbindungen.<sup>22</sup>

Ende der Einreisebeschränkungen in den USA

Der Flughafenverband ADV vermeldet für die 43. KW zwar einen leichten Rückgang der Passagierzahlen im Vergleich zur Vorwoche, gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies aber immer noch eine enorme Steigerung. Waren es in der Vorwoche noch 2.832.383 Passagiere (-45,0 % zu 2019; +246,6 % zu 2020), so waren es in der 43. KW 2.583.215 Fluggäste (-42,1 % zu 2019; +297,0 % zu 2020).<sup>23</sup>

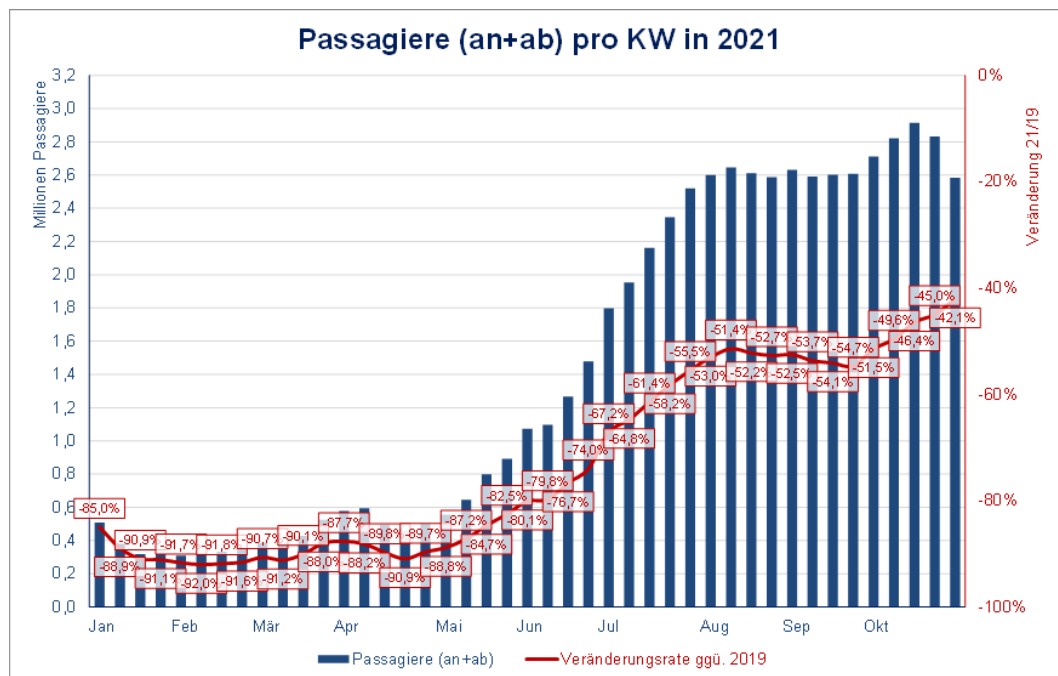
ADV – Passage in Deutschland

<sup>21</sup> Siehe OAG.com: Coronavirus-airline-schedules-data, abgerufen am 10.11.2021.

<sup>22</sup> Siehe aero.de: US Öffnung – „Wir haben eine Auslastung wie 2019“.

<sup>23</sup> Siehe ADV.aero: Wöchentliche Verkehrszahlen, abgerufen am 10.11.2021.





Quelle: Flughafenverband ADV.

Ein ähnliches Bild zeichnen auch die Flughäfen in Deutschland. So meldet der Flughafen Frankfurt für den September 2021 rund 3,1 Millionen Fluggäste. Gegenüber dem gleichen Monat im Jahr 2020 entspricht dies einer Steigerung von 169,1 Prozent. Somit wurde bereits wie im Monat August 2021 annähernd die Hälfte des Vorkrisenniveaus erreicht. Kumuliert über die ersten neun Monate des Jahres lag das Fluggastaufkommen bei rund 15,8 Millionen Passagieren, was allerdings immer noch einem Rückgang von 70,8 Prozent gegenüber dem Jahr 2019 bedeutet.<sup>24</sup>

Passage Flughafen Frankfurt

Für den Winter rechnet der Flughafen Frankfurt ebenfalls mit mehr Verkehr. So sind zu Beginn der Winterflugplan-Periode im November durchschnittlich 2.970 Passagierflüge pro Woche geplant. Dies sind 30 Prozent weniger als im Winterflugplan 2019/20, jedoch 180 Prozent mehr als im Winterflugplan 2020/21. Davon entfallen 380 Flüge auf innerdeutsche, 620 auf interkontinentale und 1970 auf europäische Strecken. Damit liegt das Niveau noch etwa 36 Prozent unter dem Vergleichswert aus 2019/2020.<sup>25</sup>

Auch der Flughafen München vermeldet einen kräftigen Zuwachs bei den Passagieren im dritten Quartal. So zog das Verkehrsaufkommen deutlich an. Insgesamt wurden im dritten Quartal mehr als 5,1 Millionen Passagiere gezählt und damit mehr als doppelt so viele wie im Vergleichszeitraum 2020. Im September erreichte der Flughafen mit 1,9 Millionen Passagieren das höchste Fluggastaufkommen seit Beginn der Pandemie. Damit verbuchte

Passage am Flughafen München

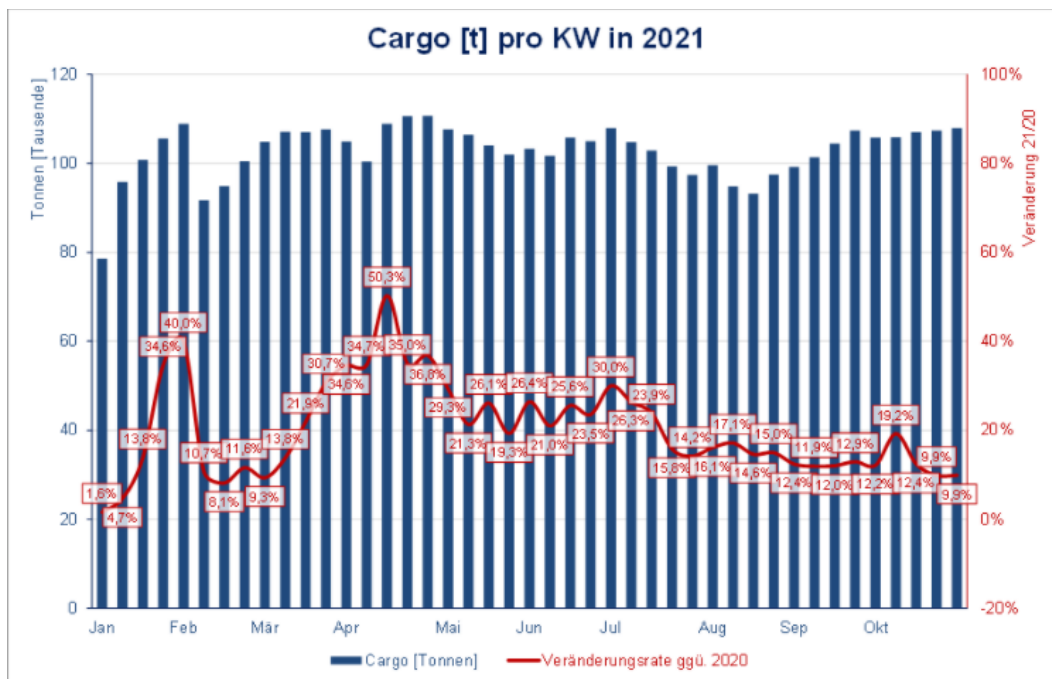
<sup>24</sup> Siehe Pressemitteilung Fraport: Fraport Verkehrszahlen im September 2021: Positive Passagierentwicklung setzt sich fort vom 13.10.2021, abgerufen am 09.11.2021.

<sup>25</sup> Siehe Pressemitteilung Fraport: Von Frankfurt in die Welt: Im Winter ab FRA zu 244 Zielen in 92 Ländern vom 27.10.2021, abgerufen am 09.11.2021.

der Airport in diesem Monat fast so viele Fluggäste wie im gesamten 1. Halbjahr 2021 (Jan.-Jun.: 2,2 Millionen Passagiere). Auch diese Zahlen liegen jedoch noch deutlich unter denen aus dem Jahr 2019. Im September 2021 betrug das Minus noch 40 Prozent im Vergleich zum September 2019.<sup>26</sup>

Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst untenstehendes Schaubild über die Entwicklung des Frachtverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 43. Kalenderwoche 2021.

ADV – Luftfracht in Deutschland



Quelle: Flughafenverband ADV.

Der Luftfrachtverkehr boomte am Flughafen Frankfurt in den ersten neun Monaten 2021 und erreichte mit rund 1,73 Mio. Tonnen ein neues Rekordergebnis. Gegenüber dem Vorjahr bedeutete dies ein dynamisches Wachstum von 24,3 Prozent bzw. etwa 340.000 Tonnen. Die ersten beiden Quartale des Jahres waren bereits historisch in Bezug auf ihr Cargoaufkommen. Es erzielte im dritten Quartal die zweithöchste Tonnage am Flughafen Frankfurt. Nur das dritte Quartal 2010 war höher. Diese Entwicklung ist umso positiver zu bewerten, da in den ersten neun Monaten nur ca. 40 Prozent der Beiladepazitäten aus dem Vorkrisenjahr zur Verfügung standen. Die Stückzahlen blieben aufgrund der hohen Nachfrage insbesondere nach medizinischen Gütern (u. a. Schutzausrüstung) hoch. E-Commerce-Güter (z. B. Elektronik) waren weiterhin gefragt.

Flughafen Frankfurt

Des Weiteren profitierte der Air Cargo Verkehr von der Erholung der Weltwirtschaft. Aufgrund der weiterhin knappen Luftfrachtkapazitäten lagen die weltweiten Frachtraten etwa 80 Prozent über dem Vorkrisenniveau. Das hohe Yield-Niveau ermöglichte den Einsatz

<sup>26</sup> Siehe Pressemitteilung: Stabiler Aufwärtstrend am Münchener Flughafen vom 14.10.2021, abgerufen am 09.11.2021.

zusätzlicher Frachtflüge mit Passagiermaschinen. Etwa 8.500 dieser Flüge mit ca. 195.000 Tonnen Cargo wurden von Januar bis September 2021 durchgeführt. Korrespondierend zu der Erholung im Passagiergeschäft legte die Beiladefracht um etwa 40 Prozent zu. Die Frachterflüge waren zu etwa 71 Prozent ausgelastet, eine Steigerung von etwa 5 Prozentpunkten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Die gestiegene Exportnachfrage zeigte sich auch bei der Entwicklung der aus- und eingeladenen Frachtmengen am Flughafen Frankfurt, wo die Einladungen um 28,7 Prozent überproportional anstiegen (Ausladungen: +23,5 %).<sup>27</sup>

Der Luftfrachtverkehr erzielte im Oktober mit einem Aufkommen von 200.187 Tonnen ein kräftiges Wachstum von 10,0 Prozent gegenüber dem Vorjahr bzw. 11,7 Prozent im Vergleich zum Vorkrisenjahr 2019. Dies bedeutete die zweithöchste Oktober-Tonnage in der Geschichte des Flughafens Frankfurt. Nur das Aufkommen aus dem Jahr 2010 war um ca. 6 Prozent bzw. rund 12.600 Tonnen höher. Die abgefertigte Cargo-Tonnage befand sich damit auf einem Rekordniveau mit etwa 6 Prozent über dem langjährigen durchschnittlichen Oktober-Volumen.<sup>28</sup>

Auch wenn das Verkehrsaufkommen am Münchener Flughafen weiterhin deutlich anzieht, verzeichnet der Flughafen für die ersten neun Monaten 2021 ein Minus von 10,6 Prozent (107.871 Tonnen) im Luftfrachtverkehr im Vergleich zu 2020 (120.616 Tonnen).<sup>29</sup>

Flughafen München

Im Frachtgeschäft konnte Lufthansa Cargo auch im dritten Quartal, wie auch zuvor in den Vorquartalen, von der anhaltend hohen Nachfrage im globalen Luftfracht-Markt profitieren, die durch Engpässe bei der Seefracht und die Störung globaler Lieferketten weiter verstärkt wurde. Das marktweite Angebot blieb dabei aufgrund der weiterhin reduzierten Belly-Kapazitäten unter dem Vorkrisenniveau.<sup>30</sup>

Lufthansa Cargo

---

<sup>27</sup> Siehe Fraport „Monatsbericht zur Verkehrsentwicklung Flughafen Frankfurt September 2021“ vom 13.10.2021, abgerufen am 10.11.2021.

<sup>28</sup> Siehe Fraport „Monatsbericht zur Verkehrsentwicklung Flughafen Frankfurt Oktober 2021“ vom 11.11.2021, abgerufen am 11.11.2021.

<sup>29</sup> Siehe Pressemitteilung Flughafen München „Über fünf Millionen Fluggäste im dritten Quartal“ vom 14.10.2021, abgerufen am 10.11.2021.

<sup>30</sup> Siehe Pressemitteilung Lufthansa Group „Lufthansa Group kehrt im dritten Quartal in die Gewinnzone zurück und erwirtschaftet erneut positive Mittelzuflüsse“ vom 03.11.2021, abgerufen am 10.11.2021.

## 8 Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG)<sup>31</sup>

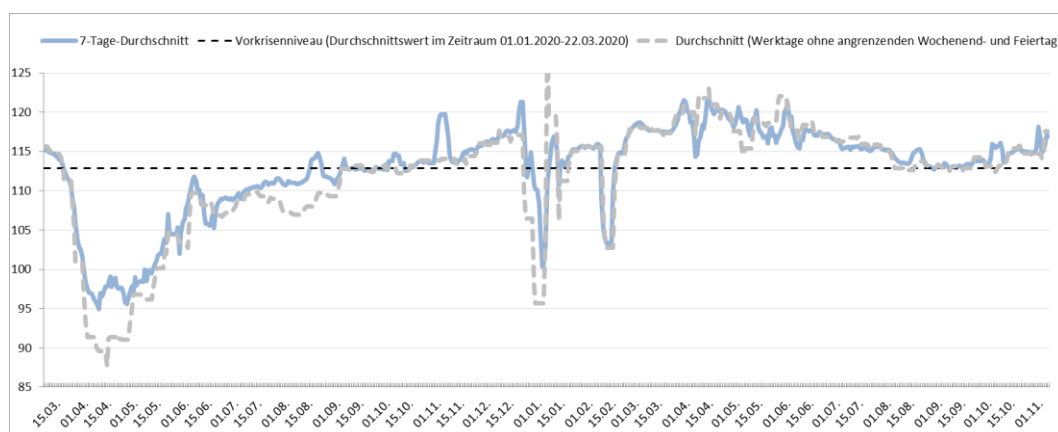
Wocheninformation KW 44 – 11.11.2021

### 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 30.10.2021) oberhalb des Vorkrisenniveaus. In den zurückliegenden Wochen ist weiterhin ein leicht aufsteigender Trend der Durchschnittswerte an Werktagen zu beobachten.

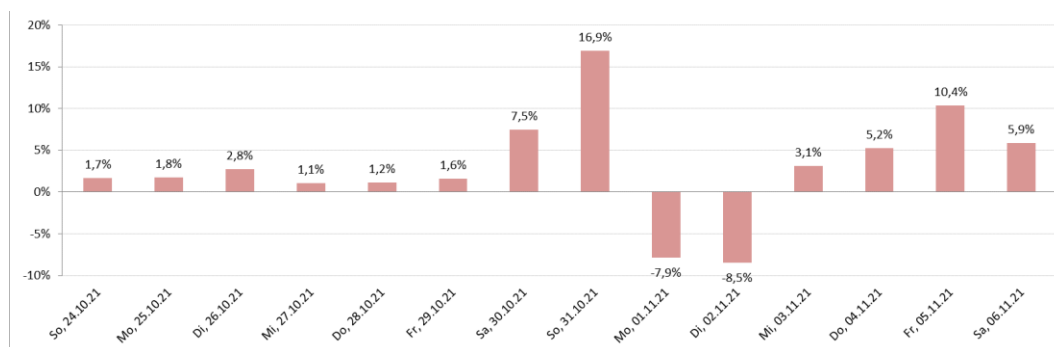


### Kurzfristige Entwicklung (bereinigte Werte)

In der Abbildung sind die Veränderungen am aktuellen Rand gegenüber dem Vorkrisenniveau (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020) dargestellt. Am 01.11.2021 (Allerheiligen) und am 02.11.2021 liegt der Indexwert 7,9 Prozent bzw. 8,5 Prozent unterhalb des Vorkrisenniveaus. An den anderen fünf Tagen liegt der Indexwert oberhalb des Vorkrisenniveaus bei Werten zwischen 3,1 Prozent und 16,9 Prozent. Im Durchschnitt liegt

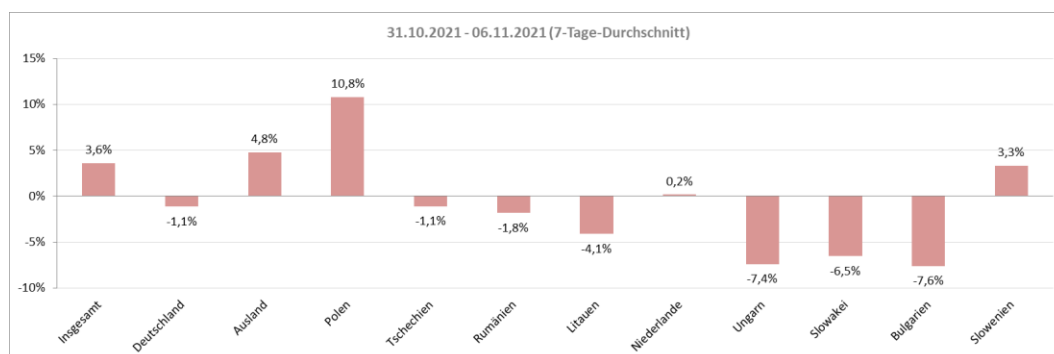
<sup>31</sup> Originalwerte durch BAG. Bereinigungsverfahren durch Deutsche Bundesbank. Veröffentlichung durch StBA.

der Indexwert an den letzten sieben betrachteten Tagen rund 3,6 Prozent 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 (31.10.2021 - 06.11.2021) weist der Index für deutsche Lkw einen Rückgang um 1,1 Prozent gegenüber dem Vorkrisenniveau auf, während der Index für ausländische Lkw rund 4,8 Prozent 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 Prozent 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>32</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 Oktober 2021 auf 121, die Anzahl der hiervon betroffenen Personen auf 2.078. Dies waren jeweils die niedrigsten Werte seit dem sprunghaften Anstieg im Frühjahr 2020. Im September 2021 betrug die Anzahl der eingegangenen Anzeigen noch 125, die Anzahl betroffener Personen 2.078.

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 Oktober 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	148	2.424
Sept. 2021	125	2.413
Okt. 2021 <sup>1</sup>	121	2.078

<sup>1</sup> Vorläufige Daten.

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

<sup>32</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 Oktober 2021 mit 58 wie in den Vormonaten aus der Wirtschaftsabteilung „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“; die höchste Anzahl neuer Betroffener entfiel mit 1.044 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 Oktober 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	58	58	-	976	976	-
50 Schifffahrt	5	5	-	21	21	-
51 Luftfahrt	*	*	*	*	*	*
52 Lagerei u. Erbr. v. sonst. DL f. d. Verkehr	*	51	*	*	1.044	*
53 Post-, Kurier- und Expressdienste	6	6	-	36	36	-

\*) Aus Gründen des Datenschutzes und der statistischen Geheimhaltung werden die Zahlenwerte 1 oder 2 und Daten, aus denen rechnerisch auf einen solchen Zahlenwert geschlossen werden kann, anonymisiert.  
Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Datenstand 26. Oktober 2021).

Die Anzahl der Kurzarbeiter und kurzarbeitenden Betriebe im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ können für den Zeitraum von März 2020 bis Juli 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 Juli 2021 auf insgesamt 8.008, die Anzahl der Kurzarbeiter auf insgesamt 88.296. Beides waren die niedrigsten Werte im Betrachtungszeitraum. Im Vergleich zum Vormonat sank die Anzahl der Kurzarbeiter im Wirtschaftszweig „Verkehr“ damit um rund 23,5 Prozent, im Vergleich zum bisherigen Höchststand im April 2020 um rund 67,9 Prozent. Die Anzahl kurzarbeitender Unternehmen im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ reduzierte sich im Juli 2021 im Vergleich zum Juni 2021 um rund 22,9 Prozent, im Vergleich zum bisherigen Höchststand im April 2020 um rund 73,4 Prozent.

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

Monat	Betriebe	Kurzarbeiter
Juli 2021 (HR2)	8.008	88.296
Juni 2021 (HR3)	10.475	114.549
Mai 2021 (HR4)	12.552	135.263
April 2021	13.516	143.254
März 2021	14.563	151.348
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: Oktober 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 Oktober 2021 im Vergleich zum Oktober 2020 deutliche Rückgänge bei den Arbeitslosen und hohe Zuwächse bei den gemeldeten offenen Stellen. In der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ sank die Anzahl der Arbeitslosen im Vergleichszeitraum um rund 25,3 Prozent auf 38.963. 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 Oktober 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat um rund 57,8 Prozent auf insgesamt 34.829. Die Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ verzeichnete im Oktober 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat einen Rückgang der Arbeitslosenzahl um rund 10,9 Prozent auf insgesamt 92.219; die Anzahl der gemeldeten offenen Arbeitsstellen stieg um rund 36,3 Prozent auf insgesamt 29.923. Mit 15.586 richtete sich im Oktober 2021 über die Hälfte dieser Stellenangebote

Arbeitslose, Arbeitssuchende, gemeldete Stellen

an Berufskraftfahrer (Güterverkehr/Lkw). Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat bedeutete dies ein Plus von rund 38,0 Prozent.

**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		
		Oktober		Δ in %	Oktober		Δ in %	Oktober		Δ in %
		2021	2020		2021	2020		2021	2020	
51	Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführ.)	38.963	52.159	-25,3	67.332	83.345	-19,2	34.829	22.068	57,8
511	Tech.Betrieb Eisenb.,Luft,Schiffsverkehr	913	1.190	-23,3	1.682	2.200	-23,5	391	233	67,8
5111	Berufe im technischen Eisenbahnbetrieb	88	99	-11,1	155	157	-1,3	67	72	-6,9
5112	Berufe technischer Luftverkehrsbetrieb	500	747	-33,1	958	1.408	-32,0	259	103	151,5
5113	Berufe technisch. Schiffsverkehrsbetrieb	315	333	-5,4	556	616	-9,7	63	57	10,5
5118	TechBetriebEisenb.Luft,Schiffsverk.(ssT)	10	10	x	13	17	x	*	-	x
512	Überwachung, Wartung/Verkehrsinfrastruktur	757	844	-10,3	1.320	1.351	-2,3	1.040	1.128	-7,8
5121	Straßen- und Tunnelwärter/innen	192	233	-17,6	425	450	-5,6	399	411	-2,9
5122	Überwach.,Wartung Eisenbahninfrastruktur	525	576	-8,9	823	845	-2,6	626	710	-11,8
5123	Berufe in der Flugsicherungstechnik	14	11	x	21	12	x	*	*	x
5124	Wasserstraßen- und Brückenwärter/innen	24	23	x	47	43	x	3	*	x
513	Lagerwirt.,Post,Zustellung,Güterumschlag	28.156	36.997	-23,9	48.310	58.503	-17,4	25.251	16.208	55,8
5131	Berufe in der Lagerwirtschaft	24.952	33.362	-25,2	42.685	52.398	-18,5	24.062	15.228	58,0
5132	Berufe für Post- und Zustelldienste	2.140	2.303	-7,1	3.850	4.029	-4,4	780	739	5,5
5133	Berufe im Güter- und Warenumschlag	185	219	-15,5	293	308	-4,9	74	24	x
5139	Aufsicht,Führung-Lagew.Zustell.Güterum.	879	1.113	-21,0	1.482	1.768	-16,2	335	217	54,4
514	Servicekräfte im Personenverkehr	1.019	1.891	-46,1	1.973	3.604	-45,3	445	590	-24,6
5141	Servicefachkräfte Straßen-,Schienenverk.	392	450	-12,9	693	808	-14,2	358	495	-27,7
5142	Servicefachkräfte im Luftverkehr	568	1.372	-58,6	1.154	2.656	-56,6	58	45	x
5143	Servicefachkräfte im Schiffsverkehr	19	28	x	40	47	x	*	*	x
5149	Aufsicht-Personenverkehr(Servicebereich)	40	41	x	86	93	-7,5	27	49	x
515	Überwachung u. Steuerung Verkehrsbetrieb	864	920	-6,1	1.434	1.516	-5,4	858	626	37,1
5150	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (oS)	88	100	-12,0	153	171	-10,5	233	129	80,6
5151	Berufe Überwachung Straßenverkehrsbetr.	6	15	x	13	20	x	*	-	x
5152	Berufe Überwachung Eisenbahnverkehrsbetr	113	111	1,8	213	210	1,4	394	346	13,9
5153	Berufe Überwachung Luftverkehrsbetrieb	144	197	-26,9	236	364	-35,2	72	54	33,3
5154	Berufe Überwachung Schiffsverkehrsbetr.	26	14	x	51	42	x	8	4	x
5158	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (ssT)	17	21	x	28	26	x	3	-	x
5159	Aufsicht,Führung-Überwach. Verkehrsbetr.	470	462	1,7	740	683	8,3	146	93	57,0
516	Kaufleute - Verkehr und Logistik	7.254	10.317	-29,7	12.613	16.171	-22,0	6.844	3.283	108,5
5161	Verkehrskaufleute	66	124	-46,8	120	180	-33,3	48	27	x
5162	Speditions- und Logistikaufleute	5.090	7.407	-31,3	9.068	11.846	-23,5	5.551	2.509	121,2
5163	Straßen- und Schienenverkehrskaufleute	787	1.091	-27,9	1.283	1.585	-19,1	927	515	80,0
5164	Luftverkehrskaufleute	131	170	-22,9	228	268	-14,9	29	77	x
5165	Schiffahrtkaufleute	102	180	-43,3	148	241	-38,6	24	16	x
5166	Kurier-Express-Postdienstleistungskaufl.	191	242	-21,1	381	417	-8,6	124	60	106,7
5169	Führung-Verkehr,Logistik (kaufm.Bereich)	887	1.103	-19,6	1.385	1.634	-15,2	141	79	78,5

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))

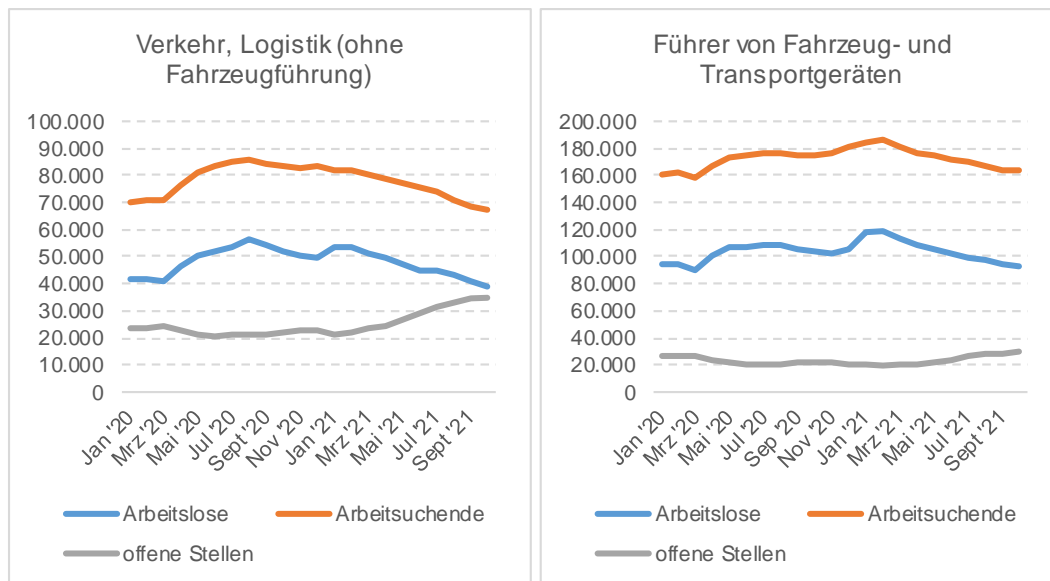
Berufshauptgruppe	Arbeitslose			Arbeitsuchende <sup>1)</sup>			Gemeldete Arbeitsstellen		
	Oktober		Δ in %	Oktober		Δ in %	Oktober		Δ in %
	2021	2020		2021	2020		2021	2020	
52 Führer von Fahrzeug- u. Transportgeräten	92.219	103.530	-10,9	163.591	175.022	-6,5	29.923	21.950	36,3
521 Fahrzeugführung im Straßenverkehr	87.628	97.829	-10,4	154.931	165.051	-6,1	25.558	18.314	39,6
5211 Berufskraftfahrer(Personentransport/PKW)	7.909	9.153	-13,6	17.461	19.671	-11,2	1.349	835	61,6
5212 Berufskraftfahrer (Güterverkehr/LKW)	15.713	20.923	-24,9	28.657	34.663	-17,3	15.586	11.298	38,0
5213 Bus-, Straßenbahnfahrer/innen	4.799	5.519	-13,0	9.905	10.397	-4,7	2.200	1.935	13,7
5218 Fahrzeugführer im Straßenverkehr(s.s.T.)	59.207	62.234	-4,9	98.908	100.320	-1,4	6.423	4.246	51,3
522 Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr	531	495	7,3	1.128	1.033	9,2	1.246	993	25,5
523 Fahrzeugführung im Flugverkehr	445	633	-29,7	719	961	-25,2	8	8	x
5231 Piloten und Verkehrsflugzeugführer	413	604	-31,6	674	912	-26,1	7	6	x
5238 Fahrzeugführer im Flugverkehr (s.s.T.)	32	29	x	45	49	x	*	*	x
524 Fahrzeugführung im Schiffsverkehr	345	448	-23,0	772	941	-18,0	115	94	22,3
5241 Nautische Schiffsoffiziere und Kapitäne	196	270	-27,4	385	481	-20,0	63	50	26,0
5242 Schiffsführer Binnen-,Hafenverkehr	149	178	-16,3	387	460	-15,9	52	44	x
525 Bau- und Transportgeräteführung	3.270	4.125	-20,7	6.041	7.036	-14,1	2.996	2.541	17,9
5251 Führer land-, forstwirtschaftl. Maschinen	194	242	-19,8	498	597	-16,6	182	148	23,0
5252 Führer Erdbewegungs-, verwandte Maschinen	2.228	2.749	-19,0	4.038	4.631	-12,8	2.264	1.921	17,9
5253 Kranführer, Bediener Hebeeinrichtungen	792	1.076	-26,4	1.416	1.725	-17,9	528	455	16,0
5259 Aufsicht - Bau-, Transportgeräteführung	56	58	-3,4	89	83	7,2	22	17	x

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

Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

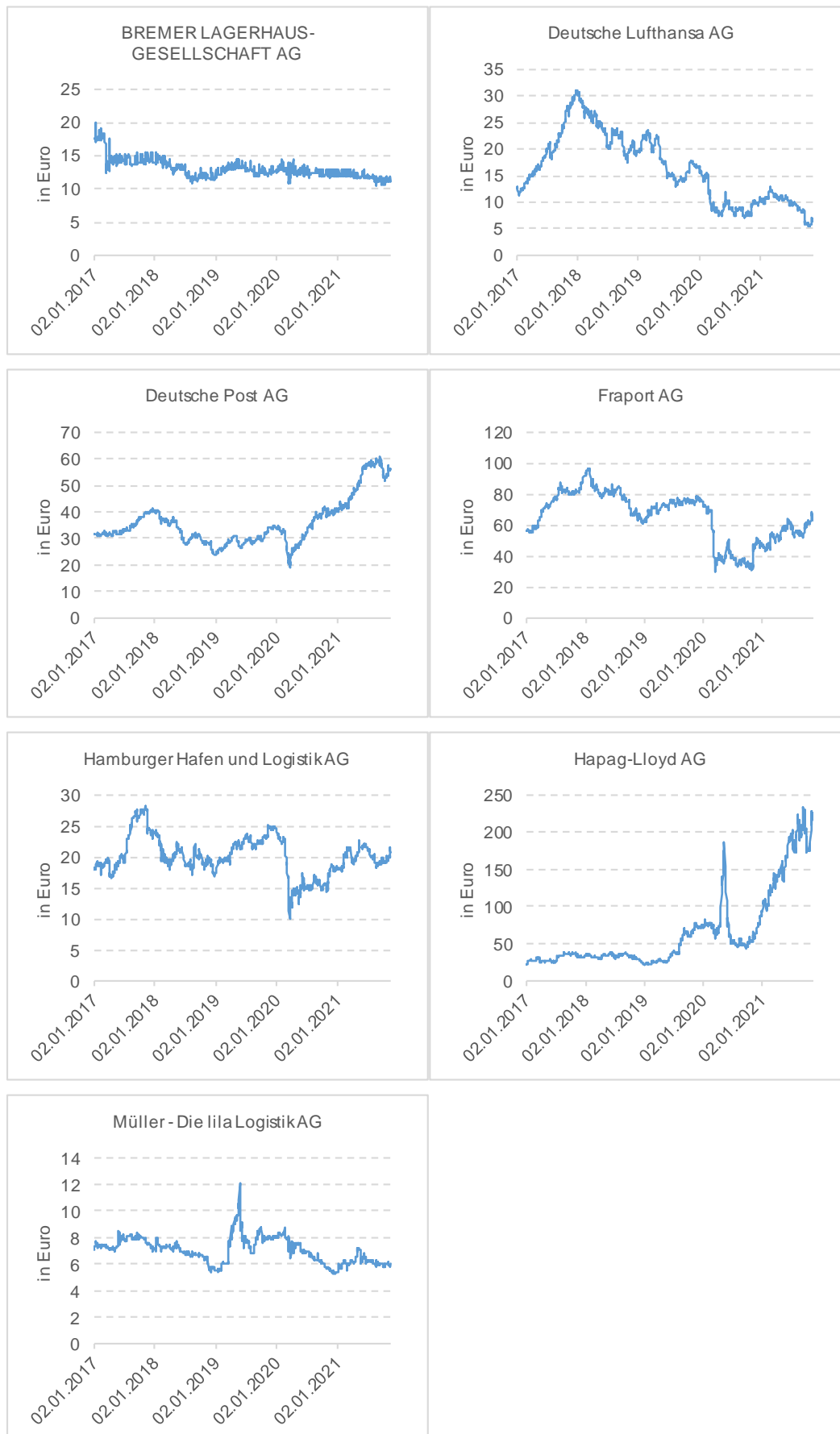
Im Vergleich zum Vormonat sank die Zahl der Arbeitslosen in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ im Oktober 2021 um 1.938 bzw. rund 4,7 Prozent, in der Berufsgruppe „Führung von Fahrzeug- u. Transportgeräten“ um 2.678 bzw. rund 2,8 Prozent. Damit setzte sich in beiden Berufshauptgruppen nicht nur der rückläufige Trend der Vormonate fort; in der Berufsgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ fiel die Zahl der Arbeitslosen zugleich auf den tiefsten Stand im gesamten Zeitraum von Januar 2020 bis Oktober 2021. In der Berufsgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ ging die Zahl der Arbeitslosen ebenfalls auf Vorkrisenniveau zurück. In beiden Berufsgruppen erreichte die Anzahl gemeldeter offener Arbeitsstellen im Oktober 2021 die jeweils höchsten Werte im o.g. Zeitraum (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 Oktober 2021 kumuliert 344.178. Dies entsprach einem Rückgang im Vergleich zum Vormonat von rund 3,1 Prozent und im Vergleich zum Vorjahresmonat von rund 13,8 Prozent.

**Abbildung 9.1:** Offene Stellen, Arbeitslose und Arbeitsuchende<sup>1</sup> in den Berufshauptgruppen „Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführung)“ (linke Abb.) und „Führer von Fahrzeug- und Transportgeräten“ (rechte Abb.) im Zeitraum von Januar 2020 bis Oktober 2021; ausgewiesenes Anforderungsniveau: Fachkraft, Spezialist, Experte (ohne Helfer) (Berufe nach der Klassifikation der Berufe 2010 (KldB 2010))



<sup>1</sup> 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: 19. November 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.