



Bundesaamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt

- Wochenbericht KW 19 / 2020

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung.....	3
1	Einleitung.....	5
2	Straßengüterverkehr.....	6
3	Schienengüterverkehr.....	13
4	Kombinierter Verkehr.....	14
5	Binnenschifffahrt	15
6	Seeverkehr	19
7	Luftverkehr.....	20
8	Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG).....	24
9	Mautpflichtige Grenzfahrten.....	28
10	Arbeitsmarktsituation.....	30
11	Aktienkursentwicklung ausgewählter deutscher Unternehmen.....	34

0 Zusammenfassung

Der Bericht beschreibt aktuelle Auswirkungen der Corona-Krise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt. Er berücksichtigt Erkenntnisse und Informationen, die bis zum 07.05.2020 vorlagen. Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Straßengüterverkehr ist die in- und ausländische Nachfrage nach Transportdienstleistungen nach Angaben der Befragten weiterhin sehr niedrig. Viele Befragte bewerten ihre aktuelle Ertragslage als schlecht, ein Teil ist aktuell von Liquiditätsproblemen betroffen. Straßengüterverkehr
- Die schrittweisen Lockerungen der Corona-Maßnahmen sowie die anlaufende Produktion im produzierenden Gewerbe führen bei einigen Befragten zu einem tendenziell leichten Auftragsanstieg. Allerdings liegen die Sendungsvolumina weiterhin deutlich unter dem üblichen Niveau. Befragte Güterkraftverkehrsunternehmen befürchten nachhaltige Auftragsverluste aus der verladenen Wirtschaft.
- Im KEP-Bereich werden nach wie vor hohe Paketsendungsvolumina im B2C-Bereich registriert. Im internationalen Postbereich werden seit einigen Tagen länderspezifische Einschränkungen teilweise gelockert.
- Im Vergleich zur Vorwoche ist der Wettbewerbsdruck nach Angaben von Befragten erneut gestiegen. Erste Preisverhandlungen wurden terminiert. Dabei seien bereits Forderungen bekundet worden, Vertragsfrachten um fünf bis zehn Prozent, teilweise sogar um 20 Prozent zu reduzieren. Befragte befürchten einen langfristigen Preisverfall, u.a. aufgrund ihrer schlechten Verhandlungsposition.
- Die mautpflichtigen Lkw-Fahrleistungen lagen in der Kalenderwoche 18 (27.04.2020-01.05.2020) tagesbezogen zwischen 4,2 % und 25,5 % unterhalb des Vorkrisenniveaus (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020).
- Die Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland haben weiterhin mit Nachfragerückgängen zu kämpfen – insbesondere aus dem Bereich der Automobilindustrie. Folglich trat keine grundlegende positive Veränderung bei der Auftragslage und anderen betriebswirtschaftlichen Parametern ein. Trotz der angespannten gesamtwirtschaftlichen Lage schätzen die befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen nach eigenen Angaben die Insolvenzgefahr für ihr eigenes Unternehmen aktuell als gering ein. Die Geschäftserwartungen für die nächsten drei Monate sind eher gleichbleibend bis schlechter. Schienengüterverkehr
- Von Ausnahmen abgesehen sind die KV-Terminals in Deutschland weiterhin uneingeschränkt in Betrieb. Der Großteil der Unternehmen des Kombinierten Verkehrs hält sein Leistungsangebot im Wesentlichen uneingeschränkt aufrecht. Auf fast allen Verbindungen besteht ein ausreichendes Kapazitätsangebot.
- In der Binnenschifffahrt ist die Auftragslage weiterhin rückläufig. Besonders betroffen sind Agrar-, - Chemie-, - Stahl- und Mineralölprodukte. Auf regionaler Ebene sind Schwankungen möglich. Positive Impulse gibt es nach wie vor bei Transport- Binnenschifffahrt

ten von Baustoffen sowie Heizöl.

- Aufgrund der geringeren Transportnachfrage fallen in vielen Segmenten die Frachtpreise. Kleinwasserzuschläge im Rheingebiet könnten diese Situation leicht verbessern. Niedrige Gasölpreise führen zwar aktuell zu einer Entlastung bei den Betriebskosten, aufgrund bestehender Gleitklauseln in den Verträgen wirken sie sich im Allgemeinen jedoch nicht positiv auf die Ertragslage auf.
- Obwohl die europäischen Nachbarländer die Regelungen für die Ein- und Ausreise gelockert haben, ist eine 14 tägige Quarantäne des nautischen Personals nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Zunehmend wird Bordpersonal aus der Personenschiffahrt rekrutiert.
- Im grenzüberschreitenden Verkehr werden längere Wartezeiten in die Schweiz gemeldet. Aufgrund des aktuellen Niedrigwassers sind kaum Transporte über die Elbe nach Tschechien möglich.
- Die wirtschaftliche Aufrechterhaltung des Schiffsbetriebes und die Gesundheit des Personals werden aktuell als größte Herausforderung angesehen. In der Kritik stehen weiterhin die eingeschränkten Öffnungszeiten an den Schleusen.
- Im Bereich der Seeschiffahrt normalisieren sich die Umschlagsmengen in den chinesischen Häfen, während sich in den Häfen anderer Länder deutliche Rückgänge zeigen. Die Zeitcharterraten in der Containerschiffahrt verzeichnen eine spürbar negative Entwicklung.
- Nach vorläufigen Angaben stieg sowohl die Anzahl der eingegangenen Anzeigen über Kurzarbeit als auch die Anzahl der betroffenen Personen im März und April 2020 im Vergleich zum jeweiligen Vormonat sprunghaft an. Die Anzahl der eingegangenen Anzeigen belief sich im Wirtschaftsabschnitt „Verkehr und Lagerei“ im April 2020 auf 24.507, die Anzahl betroffener Personen auf 419.873. Die höchste Anzahl der Anzeigen und der betroffenen Personen stammte aus der Wirtschaftsabteilung „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“.
- Die Anzahl der Arbeitslosen stieg in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ im April 2020 im Vergleich zum April 2019 um rund 24,7 Prozent auf 46.441, in der Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ um rund 26,5 Prozent auf insgesamt 101.051. Unter zusätzlicher Berücksichtigung der in diesen Zahlen nicht enthaltenen Helfer betrug die Anzahl der Arbeitslosen in den beiden Berufshauptgruppen im April 2020 kumuliert 386.678. Dies entsprach einem Plus im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum von rund 20,1 Prozent. Die Anzahl der gemeldeten offenen Stellen ging in beiden Berufshauptgruppen um weit über 20 Prozent zurück.

Seeschiffahrt

Arbeitsmarktlage

1 Einleitung

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

Der Bericht berücksichtigt Erkenntnisse und Informationen, die bis zum 07.05.2020 vorliegen.

2 Straßengüterverkehr

Aktuelle
Lagebeschreibung

Viele befragte Unternehmen verzeichnen infolge der Coronakrise weiterhin eine deutlich verschlechterte Auftragslage. Vielfach würden Aufträge lediglich von festen Auftraggebern sowie aus einigen Teilsegmenten eingehen, die nicht durch die Corona-Maßnahmen beeinträchtigt wurden. Um vertraglichen Verpflichtungen nachzukommen, nähmen befragte Unternehmen in vielen Fällen eine deutlich geringere Auslastung der fahrenden Einheiten hin. Die Gewinnung von Zusatzladungen, um Auslastungsgrade zu erhöhen, sei angesichts des derzeitigen Laderaumüberhangs sowie der weiterhin sehr niedrigen Tagesfrachtraten deutlich erschwert. Rückladungsverkehre würden nicht selten leer erfolgen. In der vergangenen Woche berichteten einige Befragte von ersten Anzeichen einer leicht steigenden Transportnachfrage infolge der in Teilen anlaufenden Produktion im produzierenden Gewerbe. In einigen Fällen würde tendenziell steigende Auftragseingänge seitens der Automobilhersteller sowie einiger Zulieferer registriert. Allerdings hielten sich weiterhin viele Zulieferer mit einem Anlaufen ihrer Produktion zurück. Zudem seien Sendungsvolumina in der Automobilindustrie weiterhin wesentlich geringer als sonst üblich. Infolge der zuletzt beschlossenen Lockerungsmaßnahmen erhoffen sich befragte Gesprächspartner in den nächsten Wochen eine positive Entwicklung ihrer Auftragslage. Befragte Unternehmen, die aufgrund der geringeren Nachfrage Teile ihres Fuhrparks zwischenzeitlich abgemeldet haben, zeigen sich allerdings weiterhin zurückhaltend, die stillgelegten Kapazitäten wieder an den Markt zu bringen. Einige Befragte befürchten, dass sich die Beförderungsnachfrage in den nächsten Monaten trotz der schrittweisen Lockerungen nicht vollständig erholen werde, da die verladene Wirtschaft voraussichtlich weiterhin von einer geringeren in- und ausländischen Nachfrage betroffen sei.

KEP-Branche

Nach Angaben der befragten KEP-Unternehmen verharrten Sendungsvolumina im B2B-Segment weiterhin auf einem sehr niedrigen Niveau. Im B2C-Bereich werde dagegen weiterhin eine sehr hohe Nachfrage registriert, die teilweise mit einem erheblichen Mehraufwand einherginge. Angesichts des hohen Paketaufkommens informiert die Deutsche Post DHL Group auf ihrer Website über mögliche Verzögerungen bei der Zustellung, insbesondere in einigen Großstädten sowie bei Sperrgutsendungen.¹ Zwischenzeitliche Engpässe bei der Abholung von Paketsendungen bei Geschäftskunden (z.B. Online-shops), die u.a. bei Buchungsanfragen von Zusatzterminen auftraten, wurden weitestgehend durch einen kurzfristigen Aufbau an Kapazitäten behoben. Aufgrund der dynamischen Entwicklung der aktuellen Ereignisse kann es nach Angaben der Deutschen Post DHL Group kurzfristig zu geänderten Öffnungszeiten sowie Filialschließungen kommen. Bei Filialschließungen werden Pakete erneut zugestellt oder bei einer anderen Filiale hinterlegt. Briefsendungen innerhalb Deutschlands erfolgen weiterhin weitestgehend

¹ 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/coronavirus>, letzte Aktualisierung am 07.05.2020.

ohne Einschränkungen. Europaweit werden Brief- und Paketsendungen grundsätzlich zugestellt, allerdings teilweise mit verzögerten Zustelllaufzeiten. Stellenweise werden Paketsendungen innerhalb Europas lediglich für kleinere Maximalmaße zugelassen, wie beispielsweise in Italien, Frankreich und in der Schweiz. Für Paketsendungen außerhalb Europas gelten in vielen asiatischen, amerikanischen und afrikanischen Ländern allgemeine Annahmestopps. Lediglich in Ausnahmen, darunter China, Indonesien, Vietnam, Mexiko, Russland sowie Saudi-Arabien, werden Brief- und Paketversand uneingeschränkt zugelassen. In den vergangenen Tagen wurden in einigen Ländern die Beschränkungen beim Brief- und Päckchenversand gelockert, wie u.a. in Thailand, Japan, Indien, Kanada und Brasilien. In die USA sind Briefsendungen weiterhin grundsätzlich möglich, Warenpost- und Paketsendungen werden allerdings in der Regel nur für Geschäftskunden versandt (ausgenommen sind private Premiumdienste). Bei internationalen Brief- und Paketsendungen kann es zu Laufzeitverzögerungen kommen, insbesondere aufgrund des aktuell eingeschränkten Passagierflugverkehrs.² In der Regel wird ein Großteil der internationalen Postsendungen in den Frachträumen von Passagierflugzeugen befördert. Zudem werden für gewöhnlich Sendungen zu Zielflughäfen, die teilweise von den Frachtfluggesellschaften mangels Nachfrage nicht angesteuert werden, in Passagierfliegern transportiert. Weitere Einschränkungen im internationalen Postverkehr resultieren aus Grenzkontrollen, Schutz- und Quarantänemaßnahmen im Zielland sowie Kapazitätsengpässen im Paketnetz des Ziellands. Angesichts der eingeschränkten Beförderungskapazitäten unterliegen internationale Paketsendungen teilweise erhöhten Zahlungsbedingungen („Krisenzuschlag“).

Nach Aussagen der befragten Unternehmen habe der Wettbewerbsdruck im Transportgewerbe in der vergangenen Woche weiter zugenommen. Nicht selten werde derzeit eine Reduzierung von Sendungsvolumina seitens fester Auftraggeber verzeichnet, wobei teilweise dieselben Auftraggeber Neuausschreibungen inserieren würden. Vor allem befragte Unternehmen, die ihren Unternehmenssitz nahe den ostmitteleuropäischen Grenzen haben, befürchten, gewisse Anteile ihrer Vertragsfrachten an Unternehmen aus den Nachbarstaaten zu verlieren. Einige Befragte wurden in der vergangenen Woche über anstehende Vertragsgespräche informiert. Die ersten Termine für Preisverhandlungen seien bereits vereinbart worden. Dabei forderten einige Vertragspartner Preisnachlässen im Rahmen von fünf bis zehn Prozent, teilweise sogar bis zu 20 Prozent. Befragte Unternehmen sähen sich derzeit in einer schlechten Verhandlungsposition, der Preisdruck in der verladenen Wirtschaft sei bekannt. Die Gesprächspartner des Bundesamtes sorgen sich daher um eine nachhaltige Senkung der Vertragsfrachten. Zugleich stellt die aktuell schlechte Finanzsituation für viele Befragte eine große Herausforderung dar. In vielen

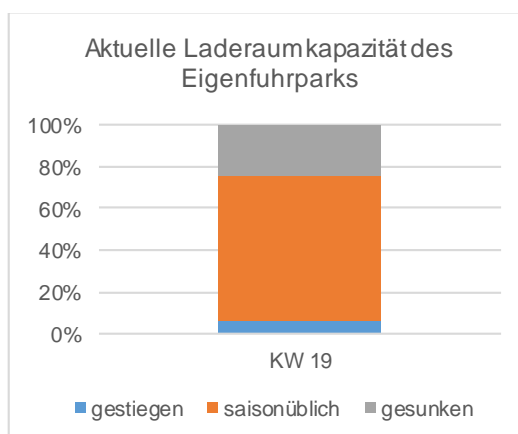
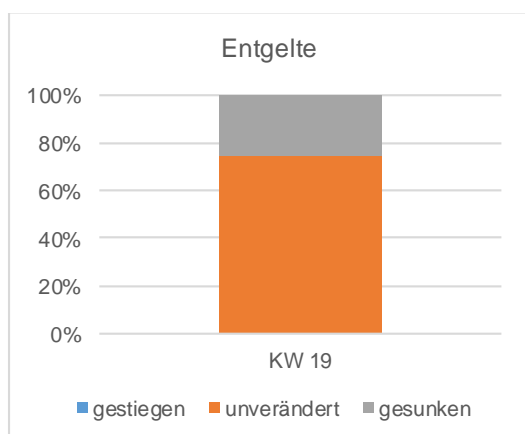
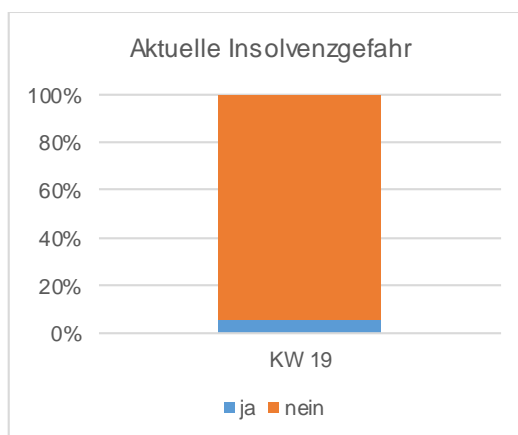
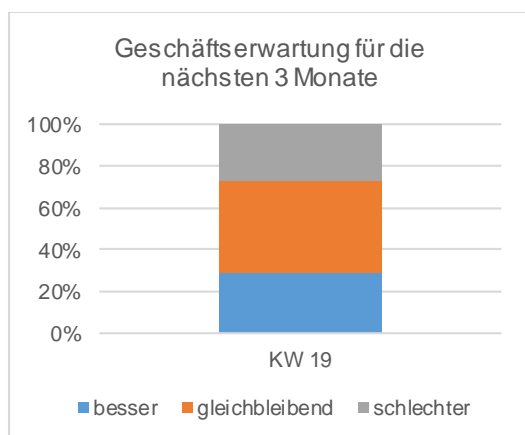
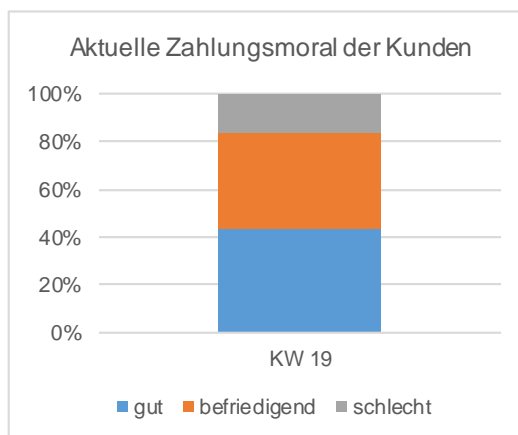
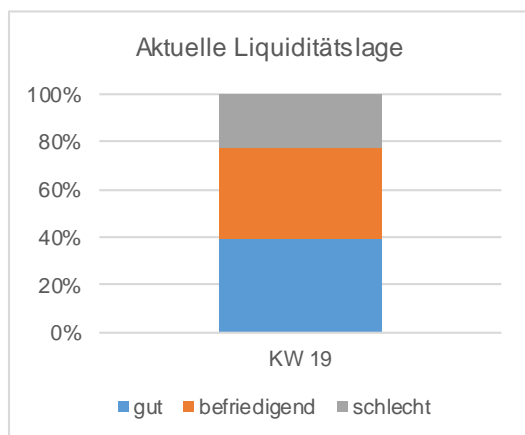
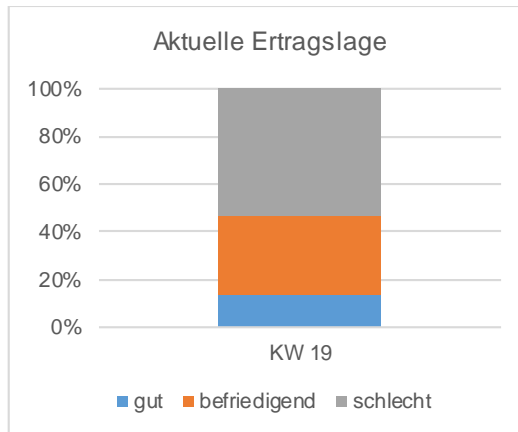
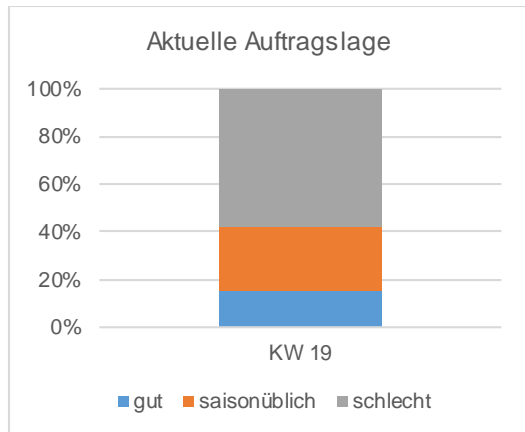
Aktuelle
Herausforderungen

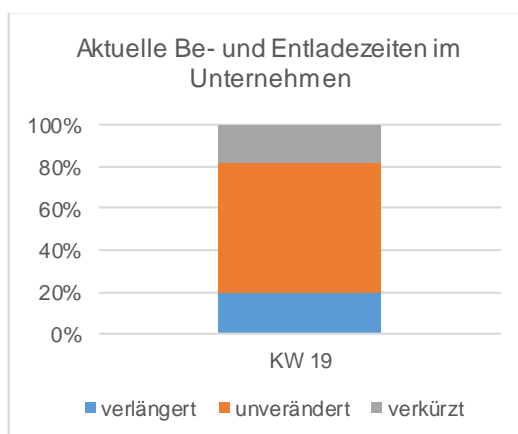
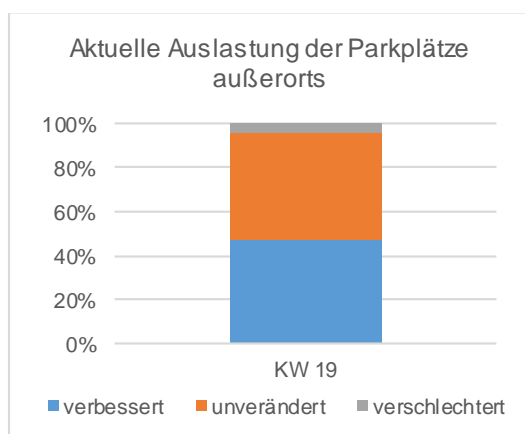
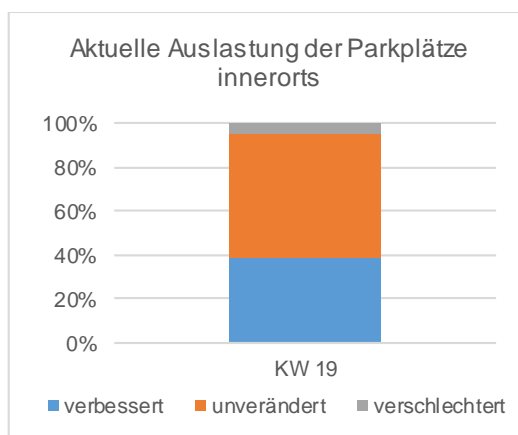
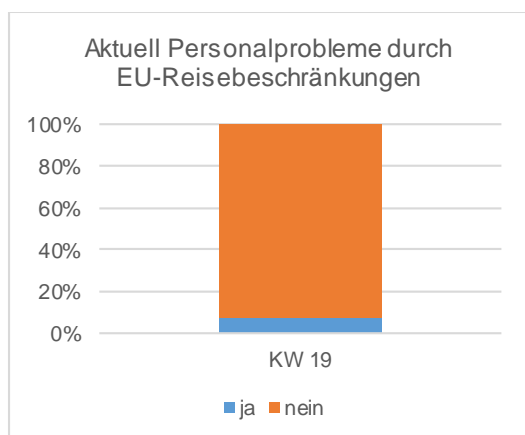
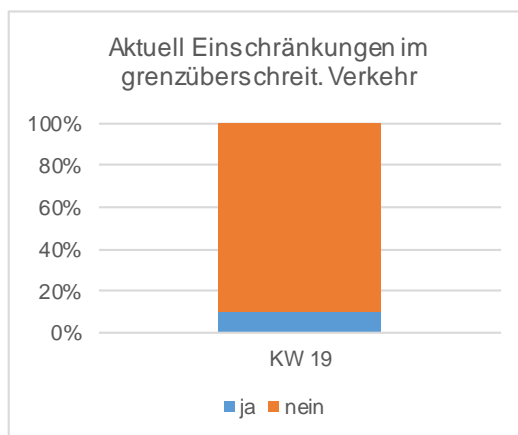
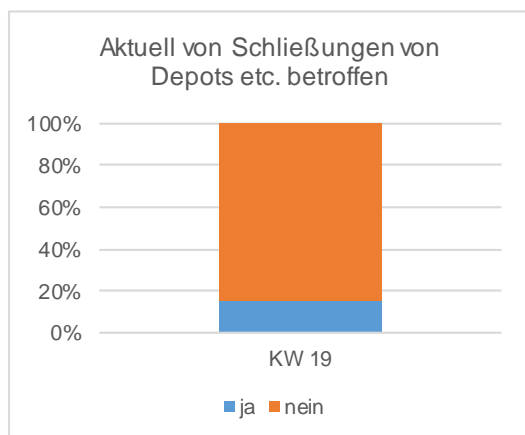
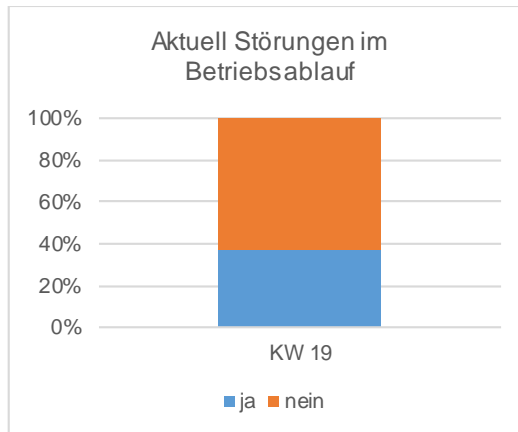
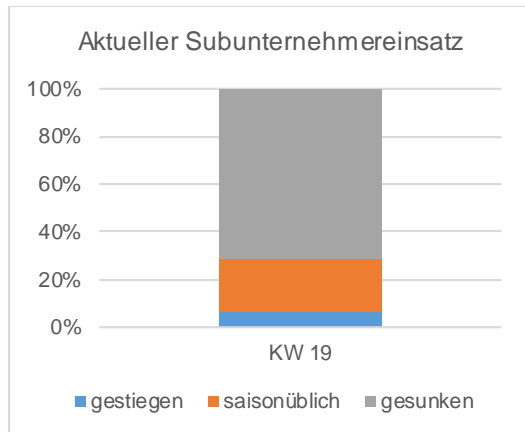
² Siehe hierzu und im Folgenden Handelsblatt: Verbände: Fehlende Passagierflüge erschweren internationalen Postverkehr, Presseartikel vom 04.05.2020, unter: <https://www.handelsblatt.com/dpa/wirtschaft-handel-und-finanzen-verbaeude-fehlende-passagierfluege-erschweren-internationalen-postverkehr/25798988.html?ticket=ST-3423489-CMmcOif3UpScSNSCTohC-ap2>, zuletzt aufgerufen am 07.05.2020.

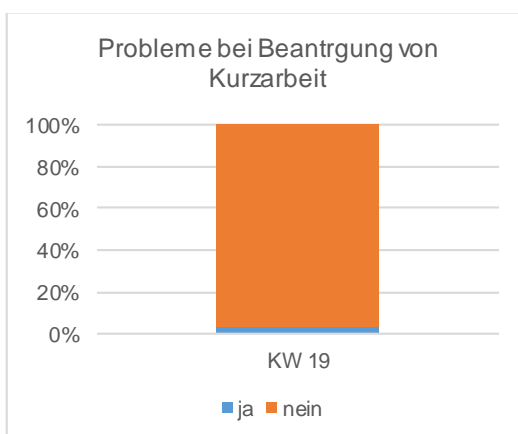
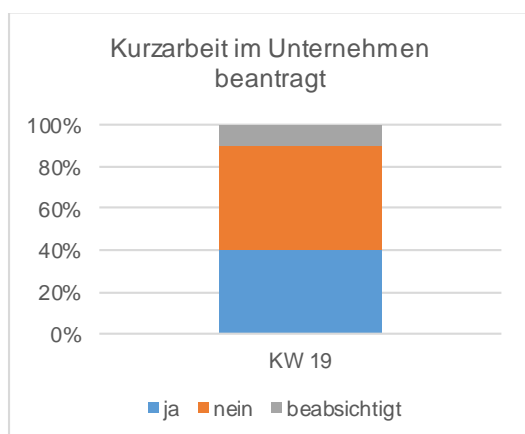
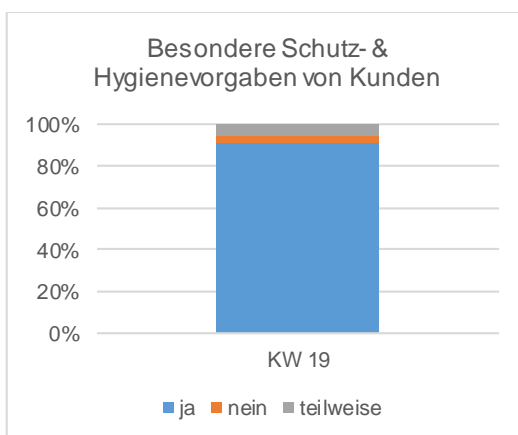
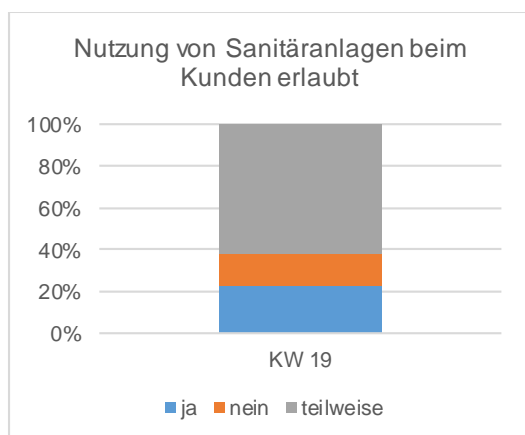
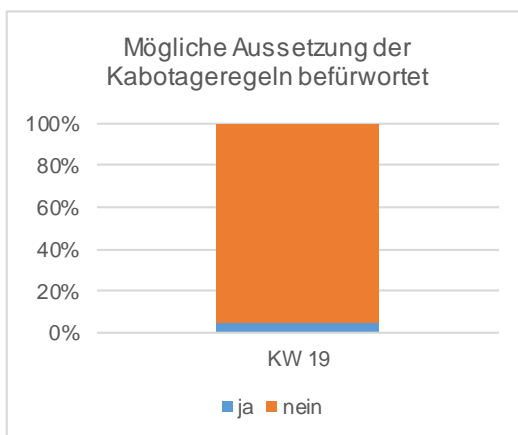
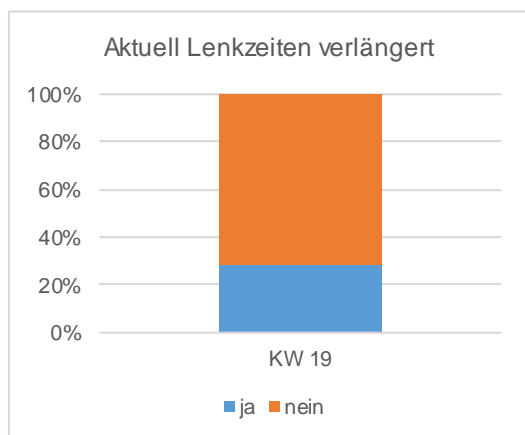
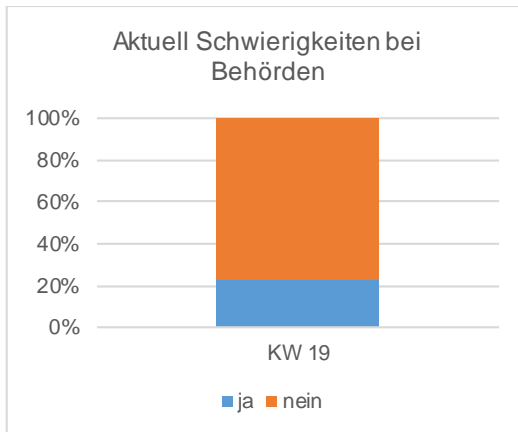
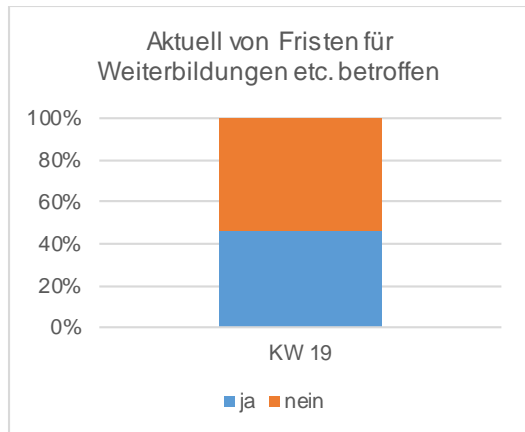
Fällen könne derzeit nicht kostendeckend gewirtschaftet werden. Der erhöhte Leerfahrtenanteil, der derzeit von vielen Befragten registriert wird, wirke sich zudem negativ auf die Ertragslage aus, u.a. da Personal-, Maut- und Treibstoffkosten hierfür in Teilen nicht in Rechnung gestellt werden könnten. Einzelne Befragte berichten, dass sie angesichts mangelnder Rückladungen lediglich Aufträge im Nah- und Regionalverkehr annähmen. So würde versucht, laufende Kosten, die im Rahmen von Leerfahrten verzeichnet würden, möglichst gering zu halten. In Einzelfällen würden Kunden gebeten, einen gewissen Betrag in Vorkasse zu begleichen, so dass die mit dem Transportauftrag verbundenen Kosten von den Transportunternehmen nicht komplett vorgestreckt werden müssten. Viele befragte Unternehmen hätten bereits Hilfskredite beantragt. Einige mittelständische Unternehmen, die aufgrund ihrer höheren Mitarbeiteranzahl keine Hilfskredite beantragen dürfen, wünschten sich andere finanzielle Hilfeleistungen.

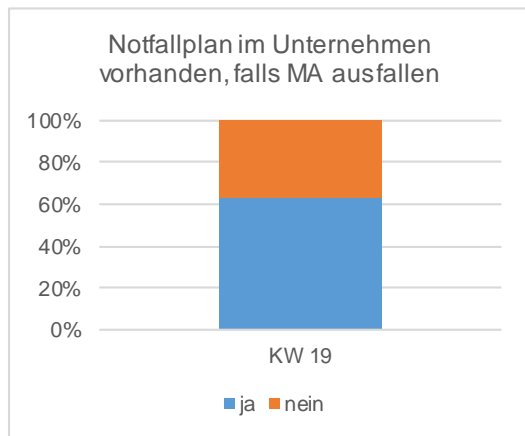
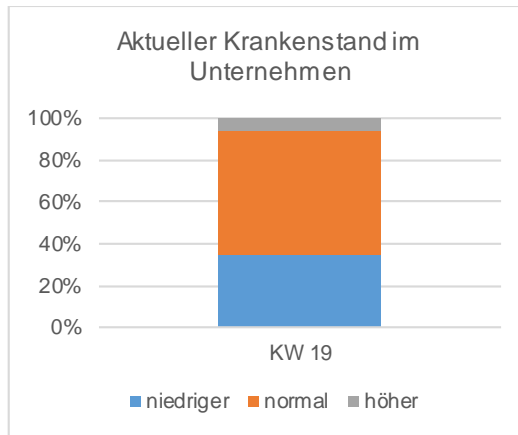
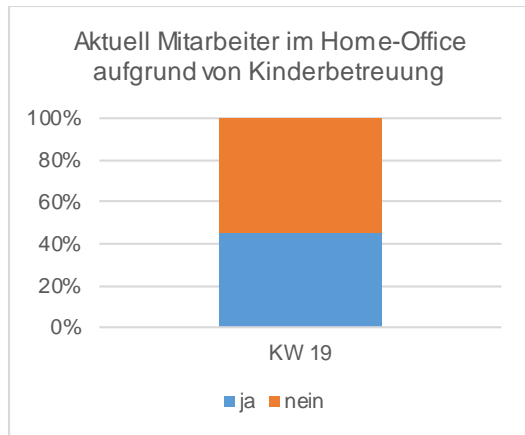
Viele Befragte berichten, dass sie derzeit einen tendenziell geringeren Krankenstand im Unternehmen verzeichnen. Dies läge allerdings mitunter daran, dass sich Beschäftigte in Kurzarbeit befänden bzw. in Teilen aktuell Urlaubstage und Überstunden abbauten. Den Beschäftigten würde in der Regel nahegelegt, sich bereits bei kleineren Erkältungssymptomen krank zu melden, aus Sorge, dass es sich um eine Corona-Infektion handeln könnte und sich weitere Beschäftigte anstecken könnten. Teilweise würde aus Vorsorge bei den Beschäftigten vor Arbeitsantritt Fieber gemessen. Einige Befragte sorgen sich, dass ihre Beschäftigten notwendige Schutzmaßnahmen in Erholungszeiten nicht ernst nähmen und dadurch den Betrieb gefährden könnten. In der vergangenen Woche wurden bei einzelnen Befragten erstmals bestätigte Corona-Fälle im Unternehmen registriert. Die betroffenen Beschäftigten seien allerdings frühzeitig isoliert worden, so dass kein größerer Ausfall der Belegschaft eintrat. Weiterhin berichten Befragte, dass die Nutzung von Sanitäreinrichtungen bei Kunden teilweise sehr eingeschränkt sei. Insbesondere auf großen Betriebshöfen sowie bei Kunden mit hohen Umschlagsvolumina würde Fahrern teilweise kein Zutritt zu sanitären Anlagen gewährt. Teilweise würden zwar Dixi-Klos zur Verfügung gestellt, allerdings seien sie ohne fließendes Wasser ausgestattet. Schutz- und Hygieneauflagen beständen bei nahezu allen Kunden. Nach wie vor würden sich Störungen im Betriebsablauf weitestgehend aus zum Teil deutlich höheren Be- und Entladezeiten ergeben. In einigen Fällen sei die Zustellung und Abholung durch reduzierte Betriebszeiten erschwert. Insgesamt würde ein erhöhter Abstimmungsbedarf, u.a. bei Terminabsprachen, verzeichnet. Derzeit positiv sei nach Angaben der Befragten die aktuell geringere Verkehrsdichte auf den Bundesautobahnen und -straßen sowie die dadurch verkürzten Fahrtzeiten.

Themen von aktueller Bedeutung









3 Schienengüterverkehr

Auf Basis der dem Bundesamt zur Verfügung stehenden Informationen trat in der KW 19 im Vergleich zur Vorwoche keine grundlegende Verbesserung der Situation der Eisenbahnverkehrsunternehmen ein. Weiterhin ist der größte Teil der Unternehmen von einer rückläufigen Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen infolge der vorherrschenden COVID-19-Pandemie betroffen. Sie resultiert primär aus Produktionseinschränkungen oder -stilllegungen in verschiedenen Wirtschaftssektoren. Folglich trat keine grundlegende positive Veränderung bei der Auftragslage der Unternehmen ein. Es kommt weiterhin zu Zugausfällen, die nach Erkenntnissen des Bundesamtes auf Grundlage der geführten Gespräche ausschließlich produktionsbedingt und nicht betriebsbedingt sind. Grundsätzlich stehen am Markt freie Kapazitäten im Schienengüterverkehr zur Verfügung. Die betriebswirtschaftlichen Parameter erfuhren in der KW 19 im Vergleich zu den Vorwochen ebenfalls keine nennenswerten Veränderungen. Viele Marktteilnehmer haben aufgrund der angespannten Auftragslage weiterhin mit Umsatzrückgängen und einer angespannten Liquiditätslage zu kämpfen. Entgelte und Kosten entwickeln sich weiterhin eher auf einem konstanten Niveau. Trotz der angespannten gesamtwirtschaftlichen Lage schätzen die befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen nach eigenen Angaben die Insolvenzgefahr für ihr eigenes Unternehmen aktuell als gering ein. Die Geschäftserwartungen für die nächsten drei Monate werden von den befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen eher als gleichbleibend oder schlechter eingeschätzt. Die Krankenstände in den befragten Unternehmen sind weiterhin auf jahreszeitüblichem Niveau; COVID-19-bezogene Krankenfälle wurden nicht benannt. Trotzdem stellen der Gesundheitsschutz des Personals und die infolge von COVID-19 angepassten Betriebsabläufe die Marktteilnehmer weiterhin vor große Herausforderungen. In diesem Zusammenhang wurden von den Gesprächspartnern u.a. weiterhin die vielerorts mangelnde Verfügbarkeit von Hotels sowie fehlende Versorgungsmöglichkeiten für Lokomotivführer bemängelt.

Aktuelle
Lagebeschreibung

Der Schienengüterverkehr mit China zieht unterdessen wieder an. Nach aktuellen Angaben der DB AG wurden diese Woche sowohl Atemschutzmasken als auch Schutzausrüstung von China nach Deutschland transportiert.³ Die Duisburger Hafen AG teilte in einer Pressemitteilung mit, dass die China-Verkehre im April 2020 mit rund 50 Zügen wöchentlich auf ein neues historisches Rekordniveau gestiegen seien; dieses resultiere insbesondere aus "pandemiebedingten Nachholeffekten".⁴ Die Häfen und Güterverkehr Köln AG berichtete von der Einrichtung einer einmal pro Woche verkehrenden Containerzug-Verbindung zwischen Köln und China.⁵

Chinaverkehre

³ Siehe DB AG (2020): „Eisenbahnbrücke Eurasia steht: Millionen Schutzmasken aus China in Deutschland eingetroffen“, Pressemitteilung vom 04.05.2020, abgerufen am 06.05.2020.

⁴ Siehe Duisburger Hafen AG (2020): „duisport zählt 50 Züge pro Woche: China-Verkehre im April auf historischem Rekordniveau.“, Pressemitteilung vom 06.05.2020, abgerufen am 06.05.2020.

⁵ Siehe Häfen und Güterverkehr Köln AG (2020): „Regelmäßige Containerzug-Verbindung zwischen Köln und China eingerichtet“, Pressemitteilung vom 27.04.2020, abgerufen am 06.05.2020.

4 Kombiniertes Verkehr

Wie in den Vorwochen war der Großteil der KV-Terminals in Deutschland auch in der KW 19 weiterhin uneingeschränkt in Betrieb. Ausnahmen bildeten weiterhin einzelne geschlossene KV-Terminals in Süddeutschland, die einen starken Bezug zur Automobilindustrie haben.⁶ Nach Informationen des Bundesamtes bestehen die in den KV-Terminals umgesetzten Gesundheitsschutzmaßnahmen gegen das COVID-19-Virus weiterhin fort und werden entsprechend eingehalten. Informationen, nach denen die Einhaltung der Schutzmaßnahmen in den KV-Terminals nennenswerte negative Auswirkungen auf den Betriebsablauf hat, liegen dem Bundesamt weiterhin nicht vor. Das Leistungsangebot im Kombinierten Verkehr besteht größtenteils ohne größere Einschränkungen fort; ausreichende Kapazitäten stehen am Markt bereit. Nach Unternehmensangaben konnten in der KW 19 bis auf die Verbindung zwischen Kreuztal, Kornwestheim und Verona sämtliche Relationen innerhalb des nationalen und internationalen Netzwerks der Kombiverkehr angeboten werden; alle Terminals in Deutschland und Europa innerhalb des Netzwerks seien weiterhin in Betrieb, teilweise mit angepassten Öffnungszeiten.⁷ Nach den geführten Marktgesprächen des Bundesamtes bewegen sich die Seehafen-Hinterlandverkehre aktuell weiterhin auf einem eher stabilen, allerdings deutlich niedrigerem Niveau als vor Ausbruch der Coronakrise. Von hohen Rückgängen berichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Verkehren zwischen Deutschland und Italien; fallweise bewegten sich diese im Vergleich zum Vorkrisenniveau im hohen zweistelligen Prozentbereich.

Aktuelle
Lagebeschreibung

6 Siehe DB Netze AG (2020): „Aktuelle Maßnahmen zu Corona (SARS-CoV-2) in den DUS-Terminals. Fortsetzung der Corona-bedingten Sonderöffnungszeiten in der KW 19“, Mitteilung vom 30.04.2020, abgerufen am 06.05.2020.

7 Siehe Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG: "4. Mai 2020: KW 19 – Kapazitäten auf fast allen Verbindungen vorhanden / Teilweise angepasste Terminalöffnungszeiten", Mitteilung vom 04.05.2020, abgerufen am 06.05.2020.

5 Binnenschifffahrt

Nach Aussage der meisten befragten Unternehmen gehen die Transportmengen in der Binnenschifffahrt weiterhin zurück. Bereits vor der Corona-Krise seien der Binnenschifffahrt infolge des langanhaltenden Niedrigwassers im Jahr 2018 Gütermengen nachhaltig verloren gegangen. Des Weiteren verliere die Binnenschifffahrt durch den sukzessiven Kohleausstieg einen wichtigen Energieträger im Massenguttransport. Seit etwa März dieses Jahres kämen hierzu noch die Transportrückgänge, die durch die Corona-Pandemie und den damit verbundenen „Lockdown“ vieler wichtiger Wirtschaftszweige entstanden seien.

Entwicklung der
Beförderungsmenge

In der Trockengüterschifffahrt wird nach wie vor von rückläufigen Transportmengen von Stahlprodukten vor allem für die Automobilindustrie berichtet. Die Stahlwerke im Großraum Berlin würden jedoch noch regelmäßig angefahren. Beim Transport von Agrarprodukten werden zunehmende Aktivitäten von Anbietern aus den Nachbarstaaten beobachtet. Es wird befürchtet, dass sich selbst bei einer raschen Belebung der Produktion, die Transportnachfrage in der Binnenschifffahrt nicht sofort signifikant erhöhen werde. An vielen Wirtschaftsstandorten seien die Läger gut gefüllt. Somit benötige es Zeit, bis eine erhöhte Transportnachfrage die Binnenschifffahrt erreiche. Positive Signale gibt es weiterhin von Binnenschiffsunternehmen, die hauptsächlich Transporte von Baustoffen und deren Vorprodukten durchführen, beispielsweise für den Neubau von Brücken oder Schleusenanlagen, für die Renaturierung von Flüssen, die Verbesserung des Hochwasserschutzes oder für die Realisierung von Naturschutz- und Naherholungsgebieten. In diesem Segment wird die Nachfrage als zufriedenstellend bewertet, zumal auch die Niederlande die Infrastruktur stetig verbessere.

Trockengüterschifffahrt

In der Tankschifffahrt reduzieren sich die Transportmengen von Diesel, Kerosin und Benzin kontinuierlich. Die Tanklager seien überwiegend gut gefüllt und benötigten wenig Nachschub. Transporte von Biokraftstoffen sind nach Aussagen der Gesprächsteilnehmer nahezu zum Erliegen gekommen. Der Transport von Chemieprodukten wird aktuell als sehr verhalten eingeschätzt. Dies sei insbesondere für die Eigner von C-Tankern mit Edelstahlwänden problematisch. Diese Schiffe könnten zwar auch Mineralöle befördern, jedoch sei in diesem Segment die Nachfrage nach Schiffsraum ebenfalls beschränkt. Die Nachfrage nach Heizöltransporten wird weiterhin als konstant eingeschätzt, obwohl die kalte Jahreszeit sich langsam dem Ende neigt.

Tankschifffahrt

Von der Containerschifffahrt wird berichtet, dass die Warenströme auf dem Neckar in Richtung Stuttgart mit Relevanz für die Automobilwirtschaft immer schwächer ausfielen. Auf dem Mittellandkanal habe man jedoch den Eindruck, dass Transporte für die Autoherstellung langsam wieder zunehmen. Ferner wird befürchtet, dass für den Sommer mit einem größeren Ungleichgewicht zwischen Import und Export zu rechnen sei, d.h. die

Containerschifffahrt

Importquote bei der Containerbeförderung bei den Pendelverkehren stärker ansteigen werde.

Einige der befragten Unternehmen berichten, dass die Frachtraten insbesondere für Getreidetransporte in den Kanalgebieten weiter rückläufig seien. Dieser negative Effekt könne durch günstige Anbieter aus den Nachbarstaaten noch weiter verstärkt werden. Auf dem Rhein werden aufgrund fallender Wasserstände zurzeit Zuschläge für Kleinwasser erhoben. Sollten sich die Wasserstände erholen, könnte dies die Frachtraten weiter unter Druck setzen und zu einer Verschlechterung der Liquiditätslage führen. Eine gewisse Entlastung schaffen diesbezüglich derzeit die sehr niedrigen Gasölpreise, die dazu beitragen, die Betriebskosten zu senken. Der fortschreitende Frachtenverfall lässt die Liquiditätsreserven weiter schrumpfen und gefährdet den Kapitaldienst von Unternehmen. Besonders betroffen hiervon sind nach Angaben von Marktteilnehmern Eigner größerer, in hohem Maße fremdfinanzierter Schiffe.

Liquiditäts- und Ertragslage

Einige Gesprächsteilnehmer erwähnten, dass einige europäische Nachbarländer mittlerweile ihre Auflagen für die Einreise bzw. Ausreise gelockert hätten. Auf zahlreichen Binnenschiffen ist nautisches Personal aus osteuropäischen Staaten im Einsatz, das während seiner Freischicht ins Heimatland reisen möchte. Allerdings bestehe die Gefahr einer 14-tägigen Quarantäne fort. In der Binnenschifffahrt sei das fahrende Personal gerade in den Sommermonaten normalerweise knapper. Allerdings habe das aktuelle Betriebsverbot in der Personenschifffahrt dazu geführt, dass vermehrt Anfragen aus dieser Sparte in der Güterschifffahrt eingetroffen seien. Einige Binnenschiffer arbeiten zurzeit in Doppelschicht und können die angesammelten Tage an Freizeit später ausgleichen. In einer schwierigen Situation sind die Auszubildenden im dritten Lehrjahr, da die Berufsschulen noch nicht wieder geöffnet haben.

Personalsituation

Im grenzüberschreitenden Verkehr wird aktuell von längeren Wartezeiten bei der Einreise in die Schweiz berichtet. Aufgrund des Niedrigwassers der Elbe seien Transporte nach Tschechien derzeit nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich.

Grenzüberschreitender Verkehr

Für die meisten Binnenschiffsunternehmen besteht die größte aktuelle Herausforderung darin, die Krise wirtschaftlich möglichst schnell zu überwinden, um eventuell drohenden Liquiditätsengpässen vorzubeugen. Mit großer Sorge wird die Entwicklung der Frachtraten beobachtet. Ein weiteres Problem ist die fehlende Perspektive hinsichtlich des Endes der Krise. Die Kontrolle der Einhaltung des Gesundheitsschutzes und die damit verbundenen Hygieneregeln wurden in Gesprächen ebenfalls thematisiert. Beim mobilen Arbeiten treten öfters Verzögerungen bei der Kommunikation und im Datenaustausch auf. Einige Unternehmen betrachten die Gefahr von Stahlwerksschließungen mit großer Sorge. Die geplanten Investitionen in emissionsärmere Motoren könnten verschoben werden.

Aktuelle Herausforderungen

Gesprächspartner berichteten, dass an Land befindliches Bordpersonal häufig zu Ausbesserungsarbeiten an den Schiffen eingesetzt werde. Positiv wurde das Soforthilfeprogramm Corona von Bund und Ländern bewertet. Somit konnten Liquiditätsengpässe für einige Binnenschiffsunternehmen schnell überbrückt werden. In der Kritik stehen weiterhin die beschränkten Öffnungszeiten an den Schleusen. Unabhängig von der Corona-Krise können die aktuell niedrigen Pegelstände der Elbe zu Auftragsrückgängen führen, da Transporte auch mit geringer Beladung nicht mehr ordnungsgemäß durchgeführt werden könnten. Darüber hinaus wird befürchtet, dass bei einer längerfristigen Trockenheit die Erntemengen schlechter ausfallen werden. Einige Gesprächspartner regten an, in der Corona-Krise mehr Arbeiten an den Wasserstraßen auszuschreiben. Dies könnte die Auftragslage positiv beeinflussen.

Themen von aktueller
Bedeutung



6 Seeverkehr

Der RWI/ISL-Containerumschlag-Index des Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) erreichte im März 2020 nach der aktuellen Schnellschätzung 111,2 Punkte.⁸ Dies stellte eine saisonbereinigte Steigerung von 5,9 Punkten im Vergleich zum Vormonat dar, allerdings lag er hiermit rund vier Prozent unter dem Vorjahreswert. Nach dem Aussetzen der strikten Corona-Restriktionen wurde in China die Produktion wieder aufgenommen. Die chinesischen Häfen funktionierten wieder im Normalbetrieb. Die dortigen Umschlagsmengen reduzierten sich im März 2020 um rund ein Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Die anderen internationalen Häfen waren dagegen weiter stark von den einschränkenden Maßnahmen infolge der Corona-Krise betroffen. Der im Rahmen einer Sonderauswertung ermittelte RWI/ISL-Containerumschlag-Index unter Ausschluss der chinesischen Häfen sank im März 2020 saisonbereinigt um 3 Punkte im Vergleich zum Februar 2020 und um 6,2 Prozent im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreswert. Mithin kehrten die chinesischen Häfen zum Normalbetrieb zurück, während Häfen anderer Länder weiter mit den Folgen der zurückgefahrenen Handelsaktivitäten zu kämpfen hatten. Ergänzend wurde im Rahmen des RWI/ISL-Containerumschlag-Index im März 2020 erstmals ein Nordrange-Index errechnet und veröffentlicht. Dieser bildet die Lage in den kontinentaleuropäischen Nordseehäfen (Le Havre, Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam, Bremen/Bremerhaven, Hamburg) ab. Im März 2020 wurde danach eine Steigerung von 2 Punkten im Vergleich zum Vormonat, aber ein Rückgang um 4,3 Prozent gegenüber dem entsprechenden Vorjahreswert verzeichnet.

Containerumschlag

In den vergangenen Wochen berichteten Gesprächspartner der Marktbeobachtung von stark gefallenem Charraten im Seeverkehr. Der New ConTex⁹, der vom Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e. V. veröffentlicht wird, ging nach einem Rückgang von zehn Punkten in der Vorwoche weitere neun Punkte zurück.¹⁰ Für März 2020 lag der Wert rund 11,3 Prozent unter dem Vorjahreswert. Spürbare Rückgänge waren bei allen erfassten Containerschiffstypen zu verzeichnen, insbesondere im Vergleich zum Vormonat. Die einzige Ausnahme stellte das 1.100-TEU-Segment mit einem vergleichsweise moderaten Rückgang von 0,7 Prozent dar. Anfang Februar 2020 lagen die Charraten für die Schiffstypen 2.700 bis 4.250 TEU noch zwischen 13.000 und 14.000 US-Dollar. Am 05.05.2020 betrug die Charrate laut New ConTex für den Typ 4.250 TEU auf Basis einer 24-Monatscharter bei fallender Tendenz noch 10.396 US-Dollar.

Charter-Raten

⁸ Siehe hierzu und im Folgenden RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung e.V.: RWI/ISL-Containerumschlag-Index: Normalisierung in China, weiterer Rückgang im Rest der Welt, Pressemitteilung vom 30.04.2020, abgerufen unter <https://www.rwi-essen.de/containerindex>.

⁹ Es handelt sich um einen unternehmensunabhängigen Index für Zeitcharterraten für Containerschiffe. Er basiert auf der Einschätzung der aktuellen Tages-Charterraten für sechs ausgewählte Containerschiffstypen, die repräsentativ für die jeweiligen Schiffsklassen sind.

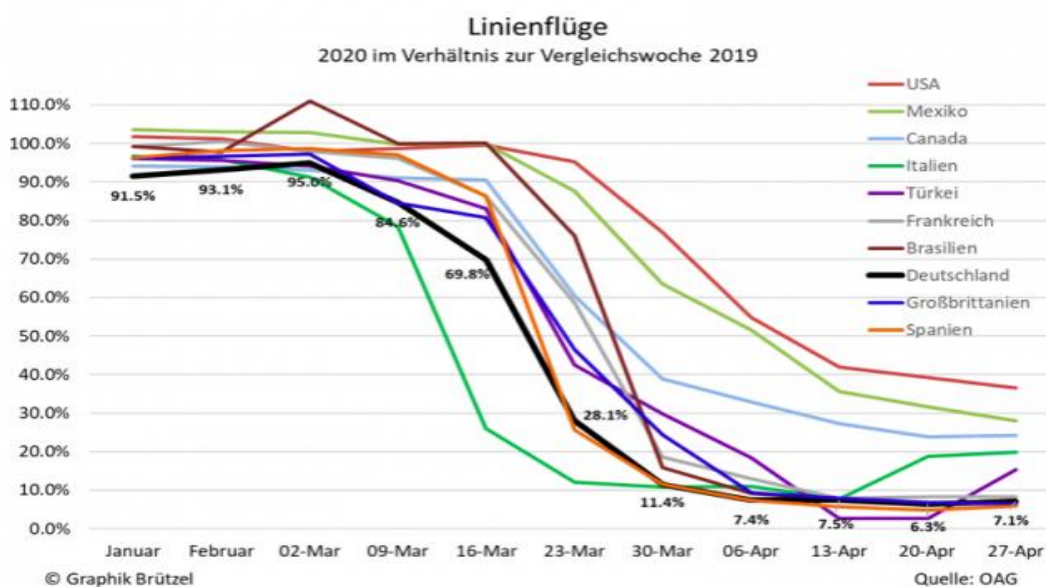
¹⁰ Siehe hierzu und im Folgenden Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e. V. (VHBS), abgerufen unter <https://www.vhbs.de/index.php?id=28>.

7 Luftverkehr¹¹

Nach jüngsten Meldungen von OAG hatte sich das Angebot von Linienflügen am 4. Mai gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 69,9 % (Vorwoche: -66,8 %) weltweit reduziert. Darunter waren China mit -32,2 %, VAE mit -78,1 %, Singapur mit -97,0 %, USA mit -74,5 %. Innerhalb von Europa gingen die Flüge u.a. in Italien um 78,1 %, in Spanien um 92,3 %, in Deutschland um 90,5 % (Vorwoche -92,9 %) und in Frankreich um 91,9 % zurück.¹²

Angebot von Linienflügen

Gegenüber Nordamerika ist der Einbruch in allen europäischen Ländern durchgehend intensiver. In Deutschland lag der Verkehr bereits in den Monaten Januar und Februar erkennbar unter dem Niveau des Vorjahres und wurde mit einer Woche Verzögerung gegenüber Italien bereits Mitte März drastisch zurückgefahren.



Die Fluglinienplanungen der Luftfahrtunternehmen mit Werten bis in den Monat Mai beinhalten neben den reinen An- und Abflügen allerdings auch Zugverbindungen mit eigenen Flugliniennummern, so dass die tatsächlichen Abflüge an deutschen Verkehrsflughäfen eher auf weniger als fünf Prozent des Vorjahresniveaus liegen dürften als in obiger Übersicht angegeben.¹³

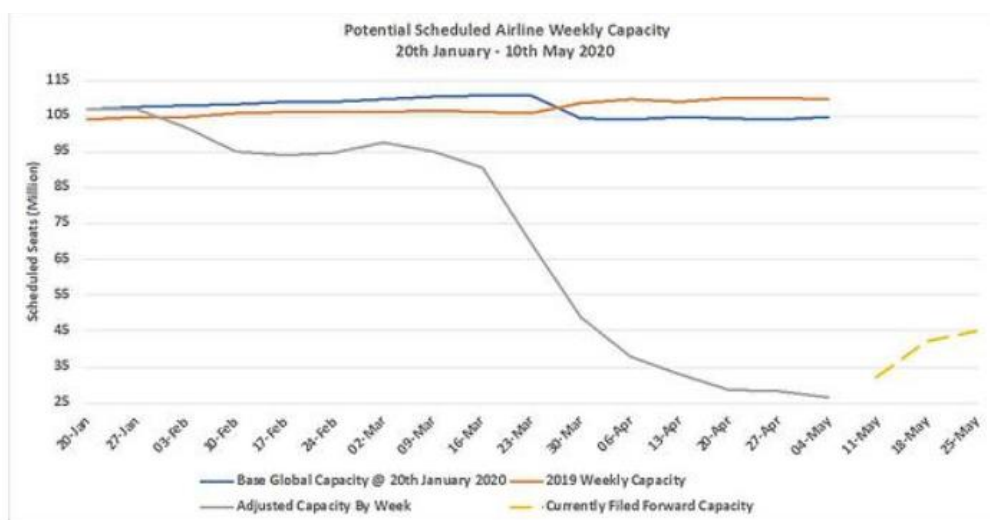
Nachstehend folgt eine Übersicht über die Sitzplatzplanungen der Luftfahrtunternehmen zu Jahresbeginn (am 20. Januar 2020) und die danach folgenden Anpassungen der Kapazitäten.

Sitzplanungen am bzw. vom 20. Januar bis 25. Mai 2020

¹¹ Quellen: OAG, dpa, fw, Frankfurter Allgemeine Zeitung, Airliners.de.

¹² Siehe OAG.com „Global Scheduled Flights Changes year-over-year“ vom 05.05.2020, abgerufen am 05.05.2020.

¹³ Siehe Airliners.de „Zum Einfluss der Coronakrise auf den Luftverkehr: (2) Deutsche Verkehrsflughäfen“ vom 05.05.2020 abgerufen am 05.05.2020.



Source: OAG

Am Frankfurter Flughafen hat sich der Einbruch der Passagierzahlen wegen der Corona-Krise fortgesetzt. Vom 27. April bis 3. Mai zählte der Flughafenbetreiber Fraport an Deutschlands größtem Airport nur 48.570 Fluggäste und damit 96,5 Prozent weniger als ein Jahr zuvor, wie am Dienstag in Frankfurt mitgeteilt wurde. In der Vorwoche hatte der Rückgang 96,8 Prozent zum Vorjahreszeitraum betragen. Das Aufkommen an Fracht und Luftpost sank nun um 8,0 Prozent auf 35.877 Tonnen. Die Zahl der Flugbewegungen ging um 83,8 Prozent auf 1.682 Starts und Landungen zurück.¹⁴

Flughafen Frankfurt

Global gesehen haben in dieser Kalenderwoche 270 Airlines ihre Kapazitäten um 3,9 Millionen Sitze erhöht, in der gleichen Zeit haben jedoch 303 Airlines die Kapazitäten um 5,6 Millionen Sitze gesenkt. Darunter sind mehr als eine Million Sitzplätze von Southwest Airlines. Für die gesamte Woche sind die globalen Kapazitäten auf 26,6 Millionen Sitze gesunken, im Vorjahr waren es im gleichen Zeitraum noch 109 Millionen Sitze.¹⁵

Sitzplatzangebot weltweit

Der Flughafenverband ADV rechnet damit, dass das Aktivitätsniveau im Luftverkehr des Jahres 2019 erst wieder im Jahr 2022 erreicht wird.

ADV-Einschätzung

Viele Flughäfen passen derzeit ihre Ausbaupläne an. Während die größeren Verkehrsflughäfen an Ihren Ausbauplänen festhalten, werden bei kleineren Flughäfen nur notwendige Instandhaltungsarbeiten durchgeführt. Hier bietet das geringere Verkehrsaufkommen die Möglichkeit, notwendige Arbeiten vorzuziehen.¹⁶

Arbeiten an Flughäfen

¹⁴ Siehe Fraport AG, <https://www.fraport.de/de/unternehmen/newsroom/woechentliche-verkehrszahlen-fra.html> abgerufen am 04.05.2020, faz.net „Fluggastzahlen am Frankfurter Flughafen bleiben niedrig“ vom 05.05.2020, abgerufen am 05.05.2020.

¹⁵ Siehe OAG.com „OAG Coronavirus Update – Week Sixteen More Capacity Cuts but Also Growth in More Markets“ vom 04.05.2020, abgerufen am 05.05.2020.

¹⁶ Siehe Airliners.de „Flughäfen stellen Ausbaupläne auf den Prüfstand“ vom 02.05.2020, abgerufen am 04.05.2020.

Ryanair plant, 3.000 Piloten und Flugbegleiter zu entlassen. Die EU hat Staatshilfen für AirFrance in Höhe von 7 Milliarden EURO genehmigt. Zudem steht die Entscheidung für Staatshilfen bei der Lufthansa an.

Einzelmeldungen
von Luftfahrtunter-
nehmen

Turkish Airlines verlängert seinen Flugstopp. Die Fluglinie wird bis zum 28. Mai keine kommerziellen Flüge durchführen.

Etihad erhöht seine Frequenzen nach Frankfurt und Zürich. Das Luftfahrtunternehmen erhöht weiterhin die Zahl der Sonderflüge, die das Unternehmen von Abu Dhabi aus zu mehreren wichtigen Destinationen in aller Welt durchführt, da es sich auf eine eventuelle Rückkehr zu Regel-Linienflügen vorbereitet. Deshalb wird es im Laufe des Monats Mai die Frequenzen der kürzlich angekündigten Sonderflüge von Abu Dhabi nach Amsterdam, Barcelona, Brüssel, Frankfurt, Jakarta, Kuala Lumpur, London Heathrow, Manila, Melbourne, Seoul Incheon, Singapur, Tokio Narita und Zürich erhöhen sowie Flüge nach Dublin und New York JFK aufnehmen. Nach Frankfurt gibt es nun auch Flüge am 10., 17., 24. und 31. Mai, nach Zürich am 1., 3., 8., 10., 15., 17., 22., 24., 29. und 31. Mai.¹⁷

Lufthansa Technik hat zahlreiche Aufträge zum Umbau von Passagiermaschinen zu temporären Frachtern bekommen. Lufthansa Technik wird in den kommenden Monaten viele Passagiermaschinen vorübergehend zu Frachtflugzeugen umbauen. Es seien Anfragen von mehr als 40 Fluggesellschaften eingetroffen; mehr als 15 Projekte würden bereits realisiert. Ein besonderes Highlight sei die Unterstützung bei der entsprechenden Anpassung eines Airbus A380.¹⁸

Die massiven Einbrüche im Flugangebot gefährden weltweit Arbeitsplätze. So sind nach Einschätzung der IATA beispielsweise in Spanien ca. 750.000 Arbeitsplätze und in Deutschland ca. 400.000 Arbeitsplätze potentiell gefährdet.¹⁹

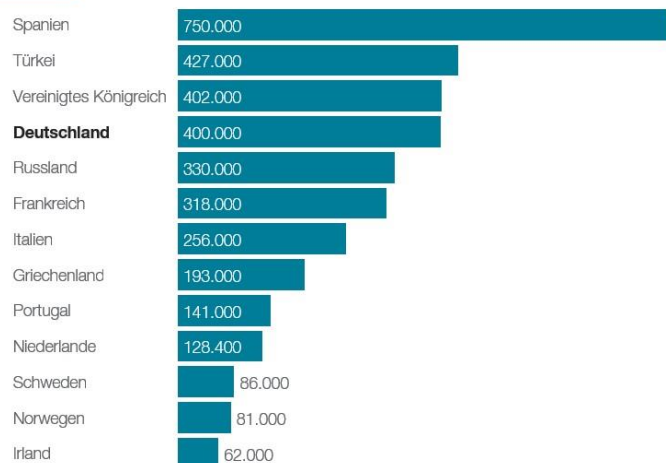
Länderbezogene
Schätzungen der IATA
über potentiell gefährde-
te Arbeitsplätze

¹⁷ Siehe aerotelegraph.de „Das passierte in der Corona-Krise im April“ vom 30.04.20 abgerufen am 05.05.20

¹⁸ Siehe Lufthansa Technik: <https://www.lufthansa-technik.com/pax-to-cargo>, abgerufen am 07.05.2020, Airliners.de „Lufthansa Technik baut verstärkt Passagierjets zu Frachtfliegern um“ vom 05.05.20 abgerufen am 06.05.20

¹⁹ Siehe ZDF heute „Die Pandemie trifft den Luftverkehr hart“ vom 29.04.2020, abgerufen am 05.05.2020.

Potentiell durch COVID-19 gefährdete Jobs bei Airlines in Europa



Schätzungen der gefährdeten Arbeitsplätze bei Airlines* nach ausgewählten Ländern in Europa (Stand: 26. März 2020)

Graphik: ZDFheute • Quelle: IATA

8 Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG)²⁰

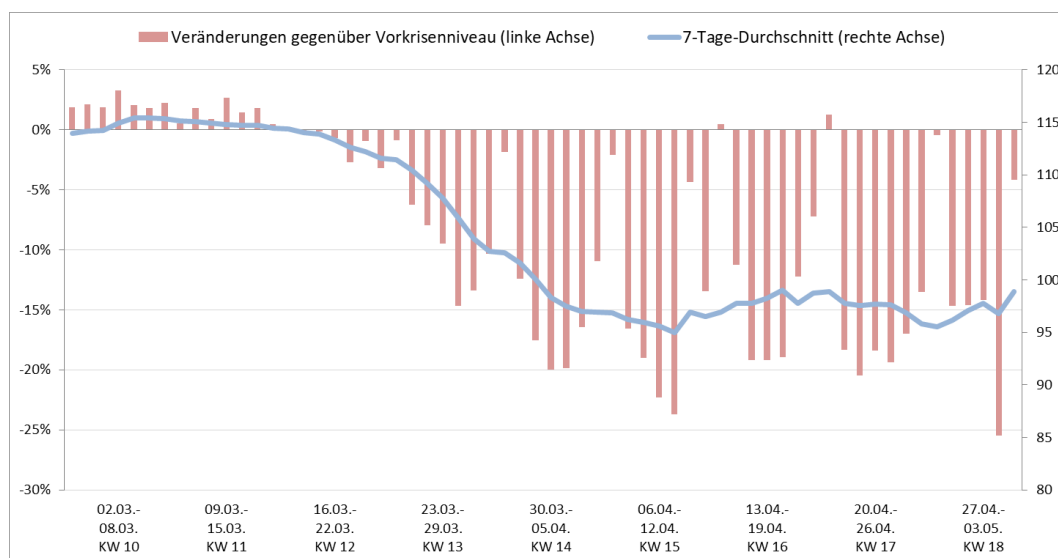
Wocheninformation KW 18 – Update – 06.05.2020

Vorbemerkung

Der Lkw-Mautfahrleistungsindex zeichnet die Entwicklung des mautpflichtigen Straßengüterverkehrs nach und kann Auswirkungen der Corona-Krise auf den Straßengüterverkehr und im weiteren Sinne der Konjunktur aufzeigen. Seit dem 23.03.2020 werden ungewöhnlich starke Rückgänge verzeichnet, die auf deutliche Effekte der Corona-Krise auf den Lkw-Verkehr hindeuten. Die Rückgänge fallen an Werktagen in der Regel stärker aus als an Feiertagen (Lockerungen der Fahrverbote an Sonn- und Feiertagen).

Langfristige Entwicklung im Jahr 2020 (bereinigte Werte)

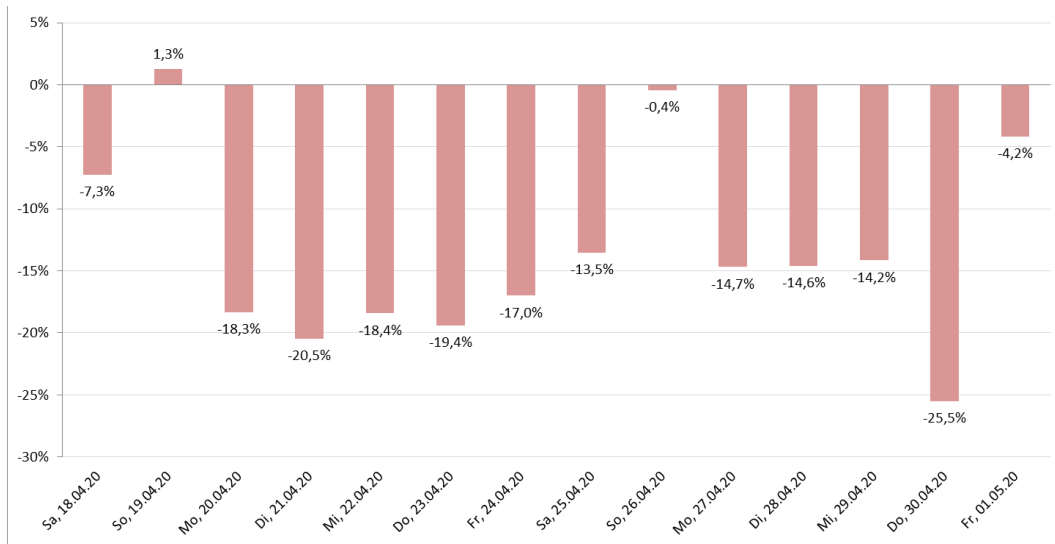
Die folgende Abbildung zeigt die Veränderungen des Indexwerts gegenüber dem Vorkrisenniveau (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020) sowie 7-Tage-Durchschnitte des Indexwerts. In der Kalenderwoche 18 weisen die Werte weiterhin Rückgänge gegenüber dem Vorkrisenniveau auf, während der 7-Tage-Durchschnitt auf dem niedrigen Niveau seit der Kalenderwoche 14 verharrt.



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. In der Kalenderwoche 18 (27.04.2020-01.05.2020) liegt der Indexwert -4,2 % bis -25,5 % unterhalb des Vorkrisenniveaus.

²⁰ Originalwerte durch BAG. Bereinigungsverfahren durch Deutsche Bundesbank. Veröffentlichung durch StBA.



Lkw-Maut-Fahrleistungsindex - Methodische Erläuterungen / Hintergrundinformationen

Unbereinigter Lkw-Maut-Fahrleistungsindex - Eigenentwicklung des BAG

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

- Bei der Interpretation des unbereinigten LMF-Index ist insbesondere zu beachten, dass die Fahrleistungen für jeden Tag unverändert in den Index eingehen. Dadurch sind Schwankungen bedingt durch Wochenenden, Feiertage, Ferien usw. deutlich sichtbar. Der unbereinigte Indexwert für den Freitag der 15. KW 2019 (12.4.20 = normaler Arbeitstag) ist daher aber nur sehr eingeschränkt mit dem Freitag der 15. KW 2020 (19.4.20 = 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

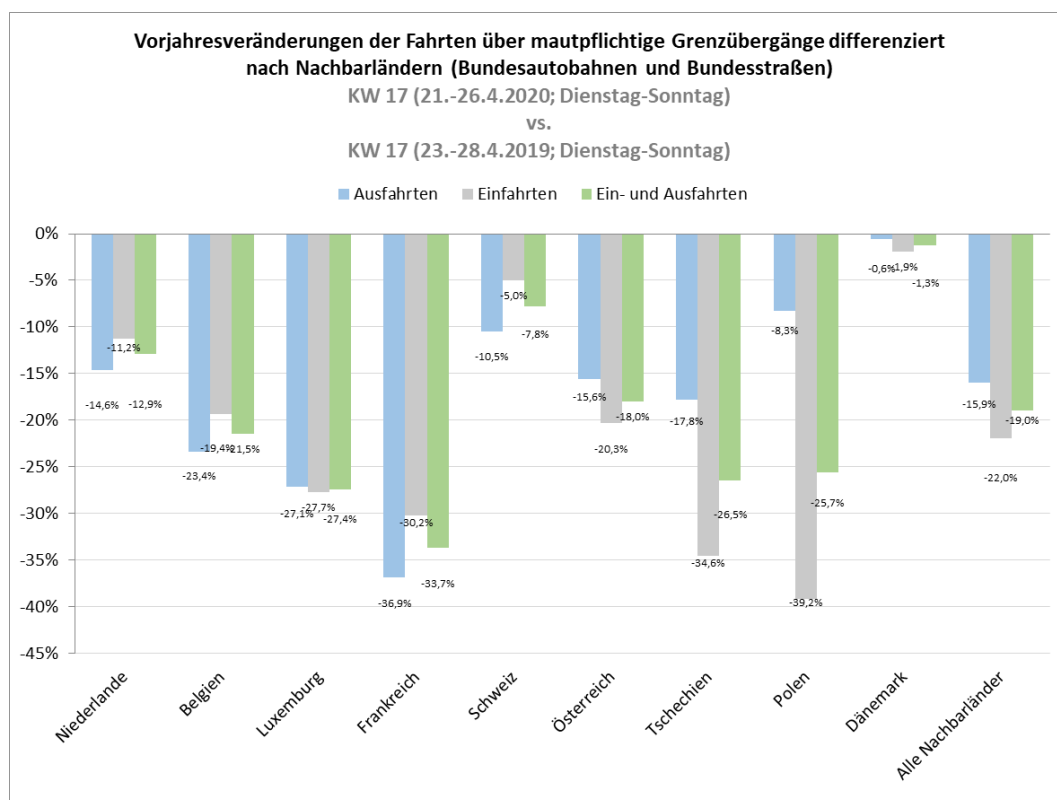
In der Corona-Krise werden noch aktuellere Ergebnisse nachgefragt, insbesondere auch als Baustein für die Konjunkturbeobachtung. Das BAG hat mit der Bundesbank und dem

StBA vereinbart, die Daten täglich zu erstellen, zu bereinigen und auf den Internets eiten des StBA zu veröffentlichen. Für tagesbezogene Bereinigungen gibt es weltweit keine Blaupause, die Ergebnisse sind daher experimentell. Die Bundesbank wird hierzu in Kürze eine Methodenbeschreibung anbieten.

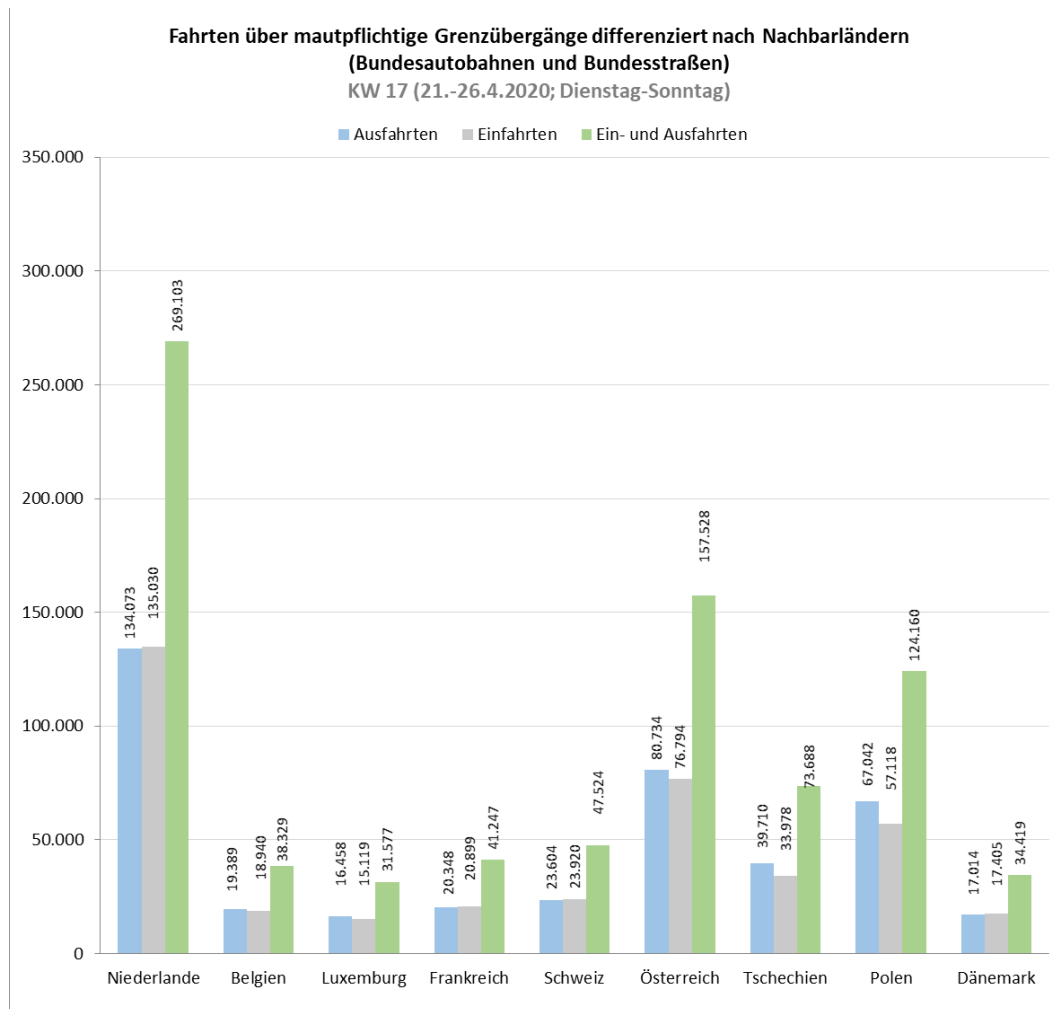
- ➔ Bei der Interpretation des bereinigten LMF-Index ist zu berücksichtigen, dass durch Wochenenden, Feiertage, Ferien usw. verursachte Effekte herausgerechnet werden. Damit sind die Niveauunterschiede der Fahrleistungen an einzelnen Wochentage nicht mehr erkennbar, also z.B. dass an einem Sonntag regelmäßig viel weniger gefahren wird als an Arbeitstagen. Vereinfacht ausgedrückt bedeutet dies, dass z.B. ein Sonntag im März mit den entsprechenden Sonntagen im März der Vorjahre verglichen wird.

9 Mautpflichtige Grenzfahrten

Die nachstehenden Abbildungen zeigen die Entwicklung der mautpflichtigen Grenzfahrten in der Kalenderwoche 17 (21.-26.4.2020; Dienstag-Sonntag)²¹. Danach sank die Anzahl der Fahrten mautpflichtiger Fahrzeuge über die mautpflichtigen Grenzübergänge im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 19,0 %. Überproportionale Rückgänge zeigten sich an den deutschen Grenzübergängen zu Frankreich, Luxemburg, Belgien, Polen und Tschechien, unterproportionale Rückgänge an den Grenzen zu Dänemark, der Schweiz, den Niederlanden und Österreich.



²¹ Da in der 17. KW 2019 der Ostermontag lag, beschränkt sich die vergleichende Darstellung auf den Zeitraum von Dienstag bis Sonntag.



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

10 Arbeitsmarktsituation

Die nachstehenden Tabellen erhalten aktuelle Angaben der Bundesagentur für Arbeit zur Kurzarbeit²² im Bereich Verkehr und Lagerei. Danach ist nach vorläufigen Angaben sowohl die Anzahl der eingegangenen Anzeigen als auch die Anzahl der betroffenen Personen im März und April 2020 im Vergleich zum jeweiligen Vormonat sprunghaft angestiegen (siehe Tabelle 9.1). Die Anzahl der eingegangenen Anzeigen belief sich im Wirtschaftsabschnitt „Verkehr und Lagerei“ im April 2020 auf 24.507, die Anzahl betroffener Personen auf 419.873. Die höchste Anzahl der Anzeigen und der betroffenen Personen stammte im März und April 2020 aus der Wirtschaftsabteilung „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“, gefolgt von der Wirtschaftsabteilung „Lagerei und Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr“ (siehe Tabelle 9.2).

Kurzarbeit

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

	Januar 2020	Februar 2020	März 2020	April 2020
Anzahl eingegangener Anzeigen	52	70	7.050	24.507
Personenzahl in den Anzeigen	1.864	1.391	182.794	419.873

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Datenstand 26. April 2020).

²² 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. Im März 2020 ist aufgrund erhöhtem Aufkommens an Anzeigen über Kurzarbeit („Corona-Krise“) die Erfassung in den IT-Systemen häufig erst mit zeitlichem Verzug erfolgt. Die Nacherfassungen sind mit dem Monat April 2020 fast vollständig abgeschlossen. Zur umfassenden Abbildung des „Corona-Effektes“ auf die Anzahl geprüfter Anzeigen zur Kurzarbeit müssen die statistischen Berichtsmonate März und April 2020 zusammen betrachtet werden.

Tabelle 9.2: Anzeigen zur Kurzarbeit und Anzahl Personen nach Anspruchsgrundlage und wirtschaftsfachlicher Gliederung im April 2020 (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	16.250	16.250	-	195.236	195.236	-
50 Schifffahrt	295	295	-	4.242	4.242	-
51 Luftfahrt	188	188	-	19.448	19.448	-
52 Lagerei u. Erbr. v. sonst. DL f. d. Verkehr	*	5.843	*	* 178.619		*
53 Post-, Kurier- und Expressdienste	1.931	1.931	-	22.328	22.328	-

*) 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. April 2020).

Die nachstehenden Tabellen erhalten 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 April 2020 im Vergleich zum April 2019 hohe Zunahmen bei den Arbeitslosen und Arbeitsuchenden sowie eine deutliche Abnahme bei den gemeldeten offenen Stellen. In der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ stieg die Anzahl der Arbeitslosen im Vergleichszeitraum um 24,7 Prozent auf 46.441. Dabei zeigte sich der höchste absolute Anstieg der Arbeitslosen bei den Berufen der Lagerwirtschaft (5131), gefolgt von Speditions- und Logistikkauleuten (5162). Die Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ verzeichnete im April 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum einen Anstieg der Arbeitslosen um rund 26,5 Prozent auf insgesamt 101.051; die Anzahl der gemeldeten Arbeitsstellen sank um rund 28,4 Prozent auf 23.595.

Arbeitslose, Arbeitsuchende, gemeldete Stellen

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 April 2020 kumuliert 386.678. Dies entsprach einem Plus im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum von rund 20,1 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	Arbeitslose		Arbeitsuchende ¹⁾				Gemeldete Arbeitsstellen			
	Bestand								Bestand	
	April		Δ in %	April		Δ in %	April		Δ in %	
	2020	2019		2020	2019		2020	2019		
51	Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführ.)	46.441	37.253	24,7	76.416	68.247	12,0	22.552	29.880	-24,5
511	Tech.Betrieb Eisenb.,Luft,Schiffsverkehr	955	767	24,5	1.711	1.502	13,9	535	660	-18,9
5111	Berufe im technischen Eisenbahnbetrieb	65	53	22,6	128	85	50,6	86	152	-43,4
5112	Berufe technischer Luftverkehrsbetrieb	515	368	39,9	1.030	852	20,9	375	386	-2,8
5113	Berufe technisch. Schiffsverkehrsbetrieb	367	340	7,9	539	551	-2,2	73	108	-32,4
5118	TechBetriebEisenb.Luft,Schiffsverk.(ssT)	7	6	x	13	13	x	-	*	x
512	Überwachung,WartungVerkehrsinfrastruktur	871	599	45,4	1.348	1.084	24,4	1.030	1.420	-27,5
5121	Straßen- und Tunnelwärter/innen	291	199	46,2	503	415	21,2	213	209	1,9
5122	Überwach.,Wartung Eisenbahninfrastruktur	551	375	46,9	806	628	28,3	800	1.199	-33,3
5123	Berufe in der Flugsicherungstechnik	11	8	x	15	19	x	7	*	x
5124	Wasserstraßen- und Brückenwärter/innen	17	16	x	21	21	x	*	5	x
513	Lagerwirt.,Post,Zustellung,Güterumschlag	33.638	27.297	23,2	54.760	49.838	9,9	16.367	19.989	-18,1
5131	Berufe in der Lagerwirtschaft	30.315	24.459	23,9	49.078	44.484	10,3	15.355	18.223	-15,7
5132	Berufe für Post- und Zustelldienste	2.174	1.904	14,2	3.807	3.716	2,4	784	1.417	-44,7
5133	Berufe im Güter- und Warenumschlag	187	146	28,1	276	260	6,2	26	48	x
5139	Aufsicht,Führung-Lagerw.Zustell.Güterum.	962	788	22,1	1.599	1.378	16,0	202	301	-32,9
514	Servicekräfte im Personenverkehr	1.700	1.530	11,1	3.035	2.731	11,1	564	1.126	-49,9
5141	Servicefachkräfte Straßen-,Schienenverk.	446	328	36,0	769	613	25,4	372	514	-27,6
5142	Servicefachkräfte im Luftverkehr	1.176	1.137	3,4	2.150	1.998	7,6	158	579	-72,7
5143	Servicefachkräfte im Schiffsverkehr	40	27	x	53	52	1,9	3	6	x
5149	Aufsicht-Personenverkehr(Servicebereich)	38	38	x	63	68	-7,4	31	27	x
515	Überwachung u. Steuerung Verkehrsbetrieb	870	641	35,7	1.364	1.117	22,1	384	717	-46,4
5150	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (oS)	102	75	36,0	155	156	-0,6	135	164	-17,7
5151	Berufe Überwachung Straßenverkehrsbetr.	12	4	x	21	10	x	*	16	x
5152	Berufe Überwachung Eisenbahnverkehrsbetr	119	92	29,3	205	172	19,2	143	364	-60,7
5153	Berufe Überwachung Luftverkehrsbetrieb	155	100	55,0	274	189	45,0	32	49	x
5154	Berufe Überwachung Schiffsverkehrsbetr.	22	15	x	37	29	x	3	27	x
5158	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (ssT)	17	11	x	29	20	x	*	7	x
5159	Aufsicht,Führung-Überwach. Verkehrsbetr.	443	344	28,8	643	541	18,9	68	90	-24,4
516	Kaufleute - Verkehr und Logistik	8.407	6.419	31,0	14.198	11.975	18,6	3.672	5.968	-38,5
5161	Verkehrskaufleute	84	76	10,5	152	127	19,7	28	45	x
5162	Speditions- und Logistikkaufleute	5.939	4.522	31,3	10.232	8.652	18,3	2.901	4.862	-40,3
5163	Straßen- und Schienenverkehrskaufleute	954	784	21,7	1.475	1.268	16,3	564	798	-29,3
5164	Luftverkehrskaufleute	121	119	1,7	240	224	7,1	17	28	x
5165	Schiffahrtkaufleute	148	137	8,0	226	241	-6,2	29	32	x
5166	Kurier-Express-Postdienstleistungskaufl.	204	150	36,0	398	356	11,8	58	56	3,6
5169	Führung-Verkehr,Logistik (kaufm.Bereich)	957	631	51,7	1.475	1.107	33,2	75	147	-49,0

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

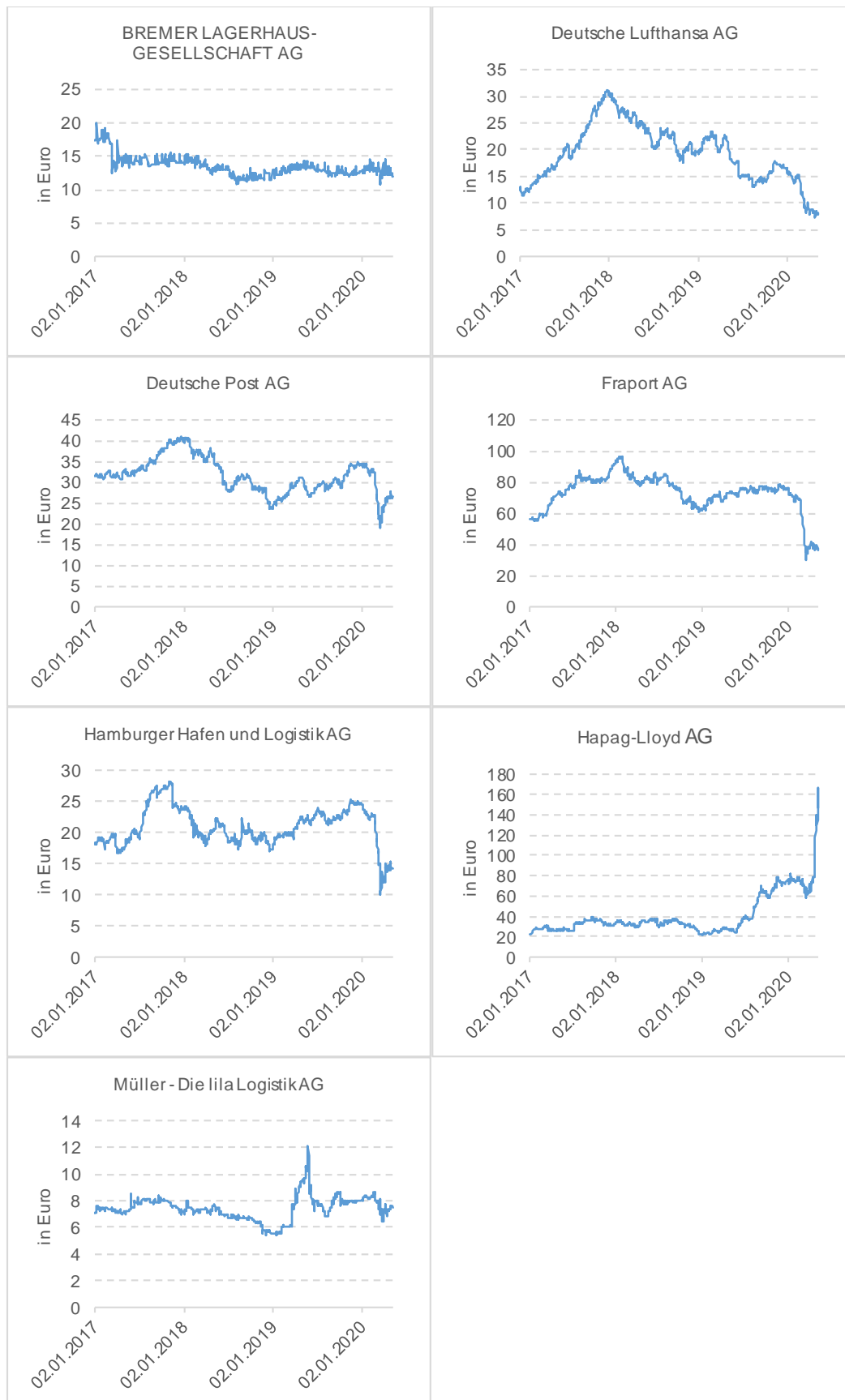
Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

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			
	Bestand						Bestand			
	April		Δ in %	April		Δ in %	April		Δ in %	
	2020	2019		2020	2019		2020	2019		
52	Führer von Fahrzeug- u. Transportgeräten	101.051	79.851	26,5	167.554	147.744	13,4	23.595	32.972	-28,4
521	Fahrzeughührung im Straßenverkehr	94.972	74.835	26,9	158.534	139.670	13,5	19.871	28.158	-29,4
5211	Berufskraftfahrer(Personentransport/PKW)	7.880	4.810	63,8	16.625	12.657	31,4	979	1.354	-27,7
5212	Berufskraftfahrer (Güterverkehr/LKW)	22.152	15.324	44,6	35.031	28.793	21,7	12.526	18.332	-31,7
5213	Bus-, Straßenbahnfahrer/innen	5.479	3.565	53,7	9.913	7.822	26,7	2.641	3.606	-26,8
5218	Fahrzeughührer im Straßenverkehr(s.s.T.)	59.461	51.136	16,3	96.965	90.398	7,3	3.725	4.866	-23,4
522	Fahrzeughührung im Eisenbahnverkehr	416	304	36,8	877	647	35,5	988	1.423	-30,6
5220	Triebfahrzeugführer Eisenbahnverkehr(oS)	416	304	36,8	877	647	35,5	988	1.423	-30,6
523	Fahrzeughührung im Flugverkehr	367	507	-27,6	514	610	-15,7	16	30	x
5231	Piloten und Verkehrsflugzeughührer	343	486	-29,4	478	584	-18,2	14	28	x
5238	Fahrzeughührer im Flugverkehr (s.s.T.)	24	21	x	36	26	x	*	*	x
524	Fahrzeughührung im Schiffsverkehr	542	407	33,2	828	722	14,7	146	191	-23,6
5241	Nautische Schiffsoffiziere und Kapitäne	275	251	9,6	480	487	-1,4	53	89	-40,4
5242	Schiffsführer Binnen-,Hafenverkehr	267	156	71,2	348	235	48,1	93	102	-8,8
525	Bau- und Transportgeräteführung	4.754	3.798	25,2	6.801	6.095	11,6	2.574	3.170	-18,8
5251	Führer land-,forstwirtschaftl. Maschinen	356	342	4,1	505	532	-5,1	164	193	-15,0
5252	Führer Erdbewegungs-,verwandte Maschinen	3.218	2.541	26,6	4.529	4.031	12,4	1.956	2.388	-18,1
5253	Kranführer, Bediener Hebeeinrichtungen	1.137	860	32,2	1.696	1.451	16,9	439	570	-23,0
5259	Aufsicht - Bau-, Transportgeräteführung	43	55	x	71	81	-12,3	15	19	x

1) Arbeitsuchende sind arbeitslose Arbeitsuchende und nicht-arbeitslose Arbeitsuchende.
Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

11 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: 08. Mai 2020

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
