



Bundesamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt

- Wochenbericht KW 29 / 2020

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung.....	3
1	Einleitung.....	5
2	Straßengüterverkehr.....	6
3	Schienengüterverkehr.....	13
4	Kombinierter Verkehr.....	15
5	Binnenschifffahrt.....	16
6	Seeverkehr.....	19
7	Luftverkehr.....	21
8	Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG).....	26
9	Arbeitsmarktsituation.....	30
10	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 16.07.2020 vorlagen.¹ Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Bereich des Straßengüterverkehrs registrieren befragte Unternehmen eine zunehmende Erholung der Auftragslage. Allerdings lägen Beförderungsmengen in vielen Bereichen des verarbeitenden Gewerbes, in der Gastronomie und im Lebensmittelgroßhandel nach wie vor teilweise deutlich unter Vorjahresniveau. Zum Teil hohe, mitunter tägliche Auftragsschwankungen erschweren die Personal- und Fahrzeugeinsatzplanung. Straßengüterverkehr
- Die Geschäftserwartungen der befragten Unternehmen sind weiterhin heterogen. Einige Befragte befürchten aktuell eine tendenziell schwächere Nachfrage im Zuge der anstehenden Sommerferien.
- Im KEP-Bereich registrieren Befragte weiterhin hohe Sendungsvolumina im B2C-Bereich, vor allem im E-Commerce, allerdings sei eine Annäherung an sonst übliche Paketmengen festzustellen. Länderspezifische Beschränkungen im internationalen Versandhandel werden sukzessiv abgebaut.
- Der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex weist weiterhin Rückgänge gegenüber dem Vorkrisenniveau auf. Insgesamt lag der bereinigte Indexwert im jüngsten Betrachtungszeitraum (04. bis 10.07.2020) im Durchschnitt rund 2,4 Prozent unterhalb des Vorkrisenniveaus (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020). Im Vergleich zu den Vorwochen stellte dies eine leichte Verbesserung dar. Dabei fiel der Rückgang bei deutschen Lkw im 7-Tage-Durchschnitt mit rund 2,5 Prozent etwas höher aus als bei gebietsfremden Lkw mit rund 2,3 Prozent.
- Im Schienengüterverkehr bleiben die Beförderungsmengen nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen trotz Anzeichen einer gewissen Erholung insgesamt weiter hinter dem Vorkrisenniveau zurück. Ein Gutteil der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland bewertet die eigene Auftrags-, Umsatz-, Ertrags- und Liquiditätssituation derzeit eher schlecht. Nach kürzlich veröffentlichten vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes sanken die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr in Deutschland im April 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat jeweils um rund 17 Prozent. Schienengüterverkehr

¹ Ab Juni 2020 wurde die zuvor wöchentliche Berichterstattung auf einen 2-Wochen-Turnus umgestellt.

- Nach Angaben von Unternehmen, die Leistungen im Kombinierten Verkehr anbieten, bleibt die Nachfrage weiter hinter dem Vorkrisenniveau zurück. Nach Informationen des Bundesamtes bestehen derzeit auf fast allen Verbindungen des Kombinierten Verkehrs freie Kapazitäten. Wesentliche betriebliche Einschränkungen der Terminals des Kombinierten Verkehrs in Deutschland sind dem Bundesamt weiterhin nicht bekannt. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamts nahmen die im Schienengüterverkehr beförderten TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit) im April 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat um rund 10 Prozent ab, die Anzahl der transportierten Sattelanhänger um rund 20 Prozent und die im begleiteten Kombinierten Verkehr transportierten Lkw bzw. Sattelzüge sogar um rund 75 Prozent. Kombinierter Verkehr
- In der Binnenschifffahrt sorgen die Auswirkungen der Corona-Pandemie sowie saisonale Rückgänge in den Sommermonaten weiterhin für eine schwache Transportnachfrage. Fehlende Impulse aus der Automobil- und Energiewirtschaft führen in der Trockengüterschifffahrt zu einem geringeren Transportaufkommen an Stahl, Erzen und Importkohle. Belastungen für die Tankschifffahrt erwachsen insbesondere aus der vergleichsweise geringen Beförderungsnachfrage nach Mineralölzeugnissen. Vereinzelte Lichtblicke zeigten sich unlängst bei Schwertransporten auf der Elbe. Mit Blick auf die Containerschifffahrt sprachen Marktteilnehmer zuletzt ebenfalls von einer leicht verbesserten Auftragslage. Binnenschifffahrt
- Nach wie vor besteht ein deutlicher Überhang an Schiffsraum. In der Folge steigen Warte- und Liegezeiten sowie Leerfahrtenanteile; der Wettbewerbs- und Preisdruck bleibt hoch. Nach Einschätzung von Marktteilnehmern seien Insolvenzen in der Binnenschifffahrt damit weiterhin nicht auszuschließen.
- Die Berufsschul Ausbildung findet mit Einschränkungen statt, so dass die angehenden Binnenschiffer ihre Prüfungen ablegen können. Die Präsenzzeiten in der Berufsschule sind bislang jedoch auf wenige Tage in der Woche begrenzt.
- In der internationalen Seeschifffahrt zeigte sich in einzelnen Segmenten jüngst eine gewisse Belebung der Nachfrage nach Transportkapazitäten. Die Entwicklung des Frachtratenniveaus variiert weiterhin in Abhängigkeit von Schiffsgrößen bzw. Routen. Trotz eines Rückgangs der Auflieger zuletzt, befindet sich weiterhin ein hoher Anteil von Containerschiffen nicht im Einsatz. Mit der Wiederaufnahme des Inselverkehrs an den deutschen Küsten für Touristen normalisiert sich dort die Auslastung der Fährschiffe. Auf einigen Linien werden angesichts steigender Passagierzahlen zusätzliche Schiffe eingesetzt, um die Hygiene- und Abstandsvorschriften an Bord einhalten zu können. Die Situation in der Kreuzschifffahrt bleibt äußerst angespannt. Seeverkehr
- Das Angebot an Linienflügen konnte sich seit Monatsbeginn in Europa langsam wieder erholen, allerdings weiterhin auf sehr niedrigem Niveau. Die Luftfracht in Deutschland befindet sich noch immer nicht auf Wachstumskurs. Luftverkehr

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. 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 16.07.2020 vorliegen.

2 Straßengüterverkehr

Im Straßengüterverkehr entwickelte sich die Auftragslage vieler befragter Güterkraftverkehrsunternehmen zuletzt tendenziell steigend; allerdings bewegten sich die Beförderungsmengen weiterhin auf einem insgesamt niedrigeren Niveau. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum seien nach Unternehmensaussagen Auftragsrückgänge nicht selten in einer Größenordnung von rund 15 bis 20 Prozent zu verzeichnen. Trotz leichter Verbesserungstendenzen sehen sich insbesondere befragte Transportunternehmen mit Kunden aus der Automobil-, Chemie- und Stahlindustrie sowie im Maschinen- und Anlagenbau weiterhin mit geringeren Beförderungsmengen konfrontiert. Die Transportvolumina im Gastronomiebereich und Lebensmittelgroßhandel befänden sich nach Unternehmensangaben ebenfalls noch deutlich unter Vorjahresniveau. Im Baugewerbe bestehe dagegen weiterhin eine hohe Nachfrage nach Beförderungsleistungen, insbesondere im Hoch- und Tiefbau. Zuletzt berichteten einige befragte Transportunternehmen von einer tendenziell zunehmenden Volatilität der Auftragslage; Tage mit mehreren kurzfristigen Beförderungsanfragen stünden Tage ohne Anfragen gegenüber. Nicht zuletzt aufgrund der täglich stark variierenden Auftragslage fallen die Geschäftserwartungen befragter Unternehmen überwiegend heterogen aus. Einige Befragte rechnen aktuell mit einer tendenziell schwächeren Nachfrage im Zuge der anstehenden Sommerferien. Langfristig befürchteten viele Befragte angesichts der schwächelnden Konjunkturentwicklung fehlende Nachfrageimpulse aus der verladenen Wirtschaft.

Aktuelle Lage-
beschreibung

Befragte KEP-Unternehmen verzeichnen im Vorjahresvergleich weiterhin höhere Sendungsvolumina im Privatkundenbereich (B2C), insbesondere im E-Commerce. Seit einigen Wochen näherte sich allerdings die Anzahl der B2C-Paketsendungen tendenziell an die sonst üblichen Paketmengen an. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden in den Kalenderwochen 27 und 28 rund 24 % bzw. rund 19 % höhere Online-Transaktionen als in den entsprechenden Vorjahreswochen registriert.² In den Kalenderwochen 25 und 26 fielen die jährlichen Veränderungsraten der Online-Transaktionen mit rund 37 % bzw. rund 31 % noch höher aus. Im B2B-Bereich berichten befragte KEP-Unternehmen weiterhin von leichten Zuwächsen durch die fortschreitende Wiederaufnahme der Produktion vieler Industriekunden. Das Vorkrisenniveau sei allerdings bei vielen gewerblichen Kunden noch nicht erreicht. Nach Angaben der Deutschen Post DHL Group werden im internationalen Versandhandel länderspezifische Einschränkungen

KEP-Branche

² Anhaltspunkte über die Entwicklung von B2C-Online-Geschäften in Deutschland bietet ein neuer wöchentlicher Frühindikator des Statistischen Bundesamtes. Das Informationsangebot des Statistischen Bundesamtes basiert auf Daten zur wöchentlichen Veränderungen von Online-Geschäften. Vor der Freigabe eines Kaufs auf Rechnung durch einen Versandhändler wird die Identität und Bonität einer Privatperson überprüft. Im Rahmen des Frühindikators werden die Zahl dieser Auskünfte auf Grundlage der Daten von Informationsdienstleistern widergegeben. Siehe hierzu und im Folgenden Statistisches Bundesamt: Experimentelle Daten – Auskünfte für Online-Transaktionen, unter: <https://www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/Datensaetze/kredite-onlinetransaktionen.html>, Link zuletzt aufgerufen am 16.07.2020.

schrittweise abgebaut.³ Von insgesamt 250 ausgewiesenen Ländern bzw. Regionen ist aktuell der Versand von Päckchen, Warenpost- und Paketsendungen in 154 Fällen uneingeschränkt, in 27 Fällen nur eingeschränkt und in 69 Fällen grundsätzlich nicht möglich. Im Vergleich zur letzten Berichterstattung wurden Beschränkungen in 3 afrikanischen sowie in 3 mittel- und südamerikanischen Ländern aufgehoben, so dass Briefe, Päckchen, Warenpost- und Paketsendungen fortan uneingeschränkt versandt werden können. In Europa gelten weiterhin lediglich die Beschränkungen in Italien in Bezug auf ein begrenztes Maximalmaß bzw. -gewicht.

Nach wie vor berichten befragte Unternehmen von einer erhöhten Wettbewerbsintensität im Straßengüterverkehr. Nicht selten würden Vertrags- und Subunternehmen proaktiv nach Ladungsmengen fragen. Darüber hinaus verzeichnen viele Befragte weiterhin niedrigere Auslastungsgrade und höhere Leerkilometeranteile, vor allem aufgrund rarer passender Offerten im Rückladungsbereich. Aktuell stellen die täglich stark variierenden Auftragsvolumina einige Transportunternehmen vor Herausforderungen, insbesondere in Bezug auf die Personal- und Fahrzeugeinsatzplanung. So komme es teilweise vor, dass sich Fahrer angesichts mangelnder Aufträge im Urlaub oder in Kurzarbeit befänden und dann kurzfristige Auftragsanfragen mangels verfügbarer Personalkapazitäten abgesagt werden müssten. Der Preisdruck am freien Ladungsmarkt bestehe nach Unternehmensangaben fort, wenngleich die Anzahl extrem niedrigpreisiger Offerten im Zuge der tendenziell zunehmenden Auftragslage eher abnehme. Mit Blick auf aktuell laufende Ausschreibungen befürchten einige befragte Transportunternehmen, Aufträge an günstigere Wettbewerber zu verlieren. Einige Befragte berichteten, dass im Rahmen von Verhandlungen zuletzt niedrigere Auftragsvolumina vereinbart worden seien. In Einzelfällen scheiterten Preisverhandlungen mit langfristigen Vertragspartnern an unterschiedlichen Preisvorstellungen. Einige Gesprächspartner des Bundesamts befürchten, infolge der weiterhin geringeren Nachfrage nach Laderaum und möglicher langfristiger wirtschaftlicher Folgen der Corona-Krise ihre Fuhrparkkapazitäten dauerhaft reduzieren zu müssen.

Aktuelle
Herausforderungen

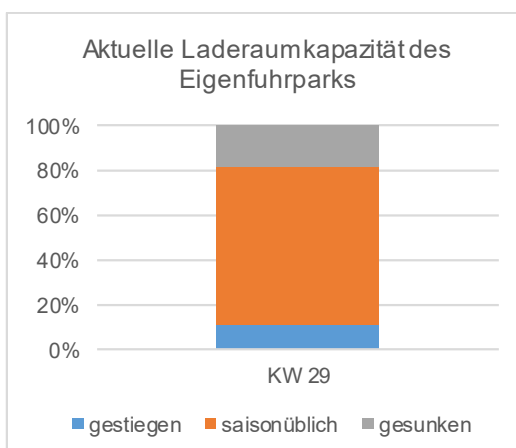
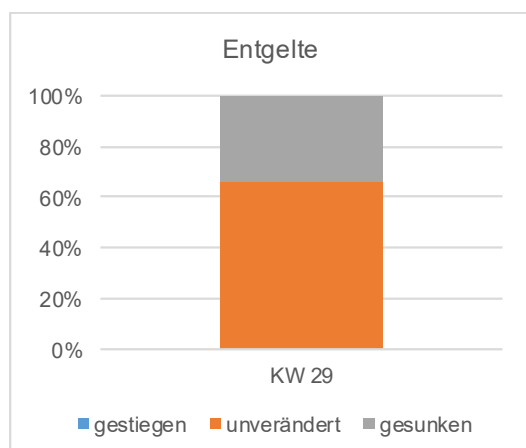
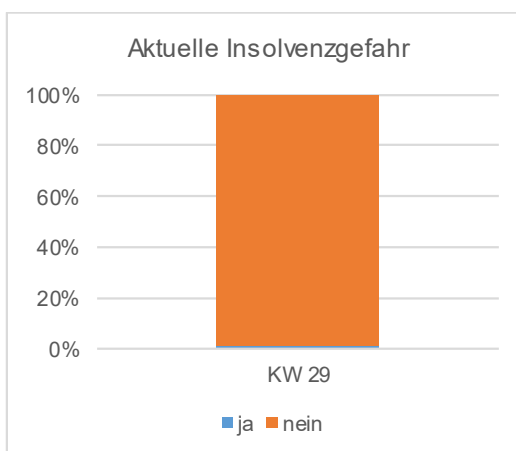
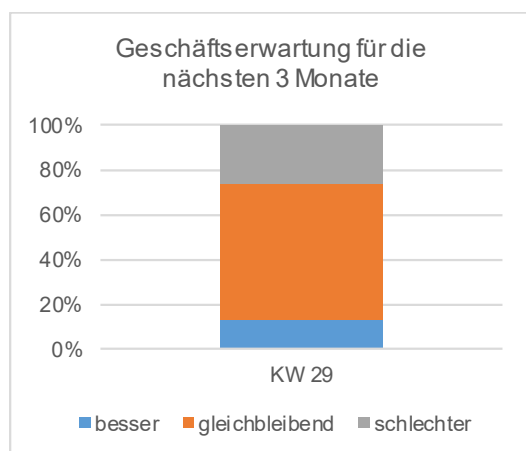
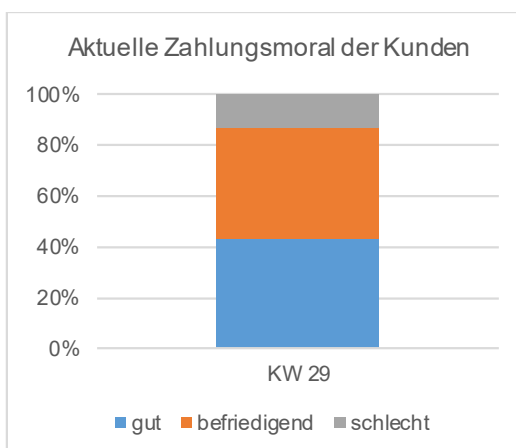
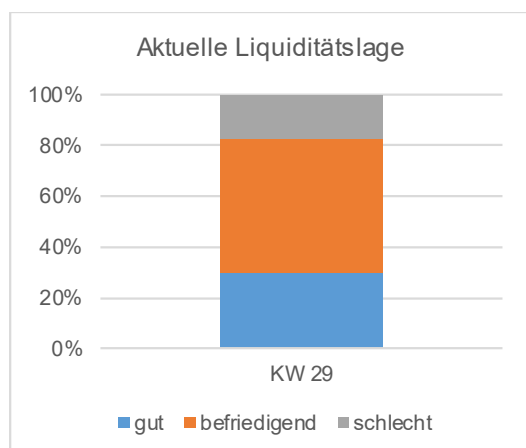
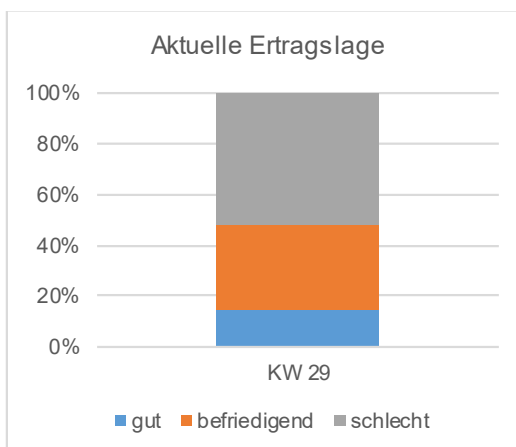
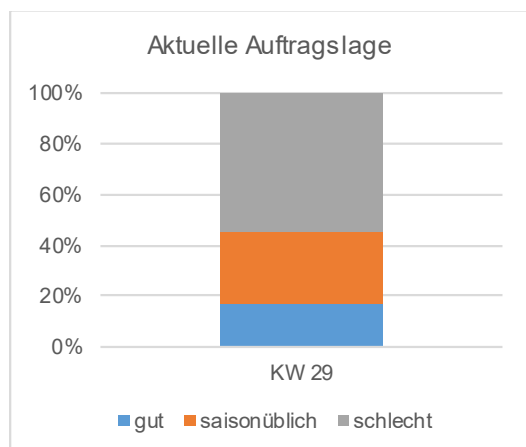
Befragte Transportunternehmer stellten zuletzt einen nachlässigeren Umgang der eigenen Beschäftigten mit den Schutz- und Hygienevorschriften fest. Teilweise würden zudem einige Kunden Abstandsregeln und Maskenpflicht bei der Be- und Entladung nicht mehr vorschreiben. Mit Blick auf die anstehende Ferienzeit sorgen sich Gesprächspartner des Bundesamts, dass Beschäftigte in ein Risikoland reisen und sich infizieren könnten. Einige Güterkraftverkehrsunternehmen haben ihren Beschäftigten abgeraten, in Risikoländer zu reisen, um mögliche Arbeitsausfälle und befürchtete unternehmensweite Quarantänemaßnahmen zu verhindern. Im Zuge der Lockerung von Kontaktbeschränkungen werden Modulschulungen im Rahmen des BKrFQG wieder angeboten, teilweise mit re-

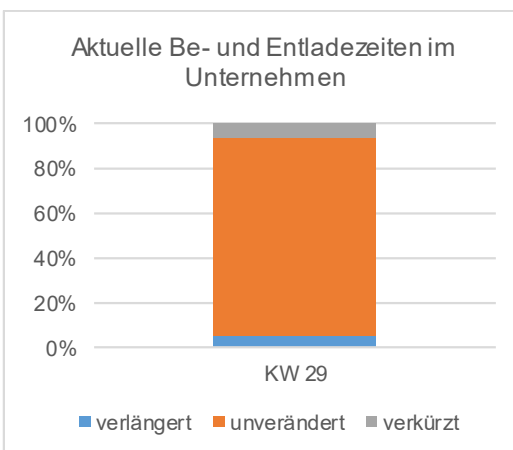
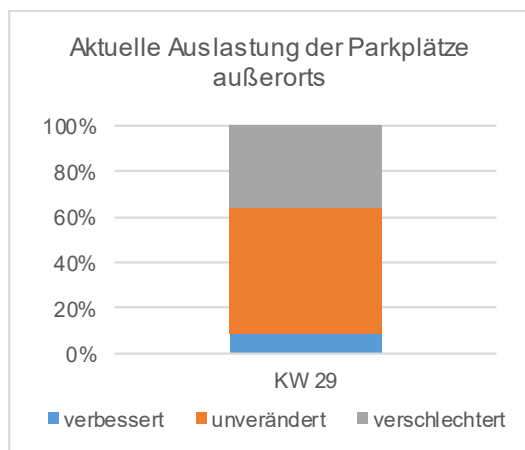
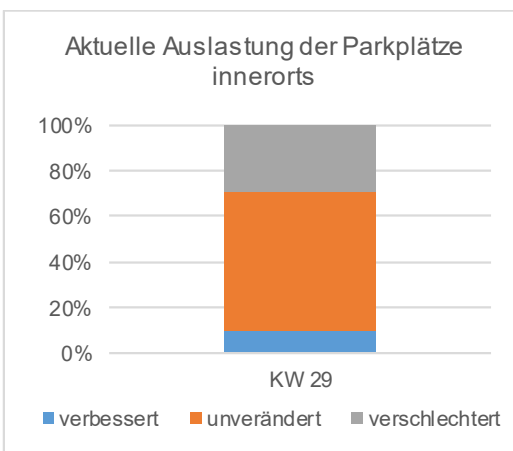
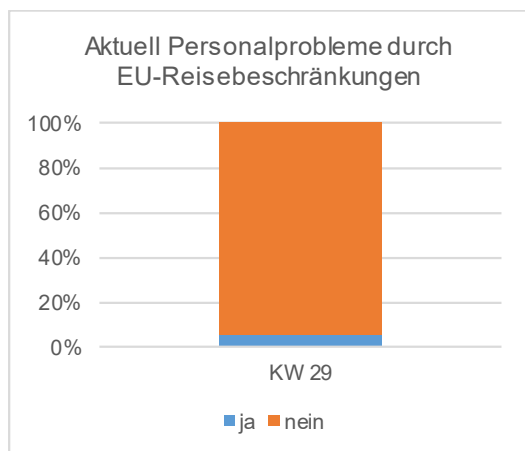
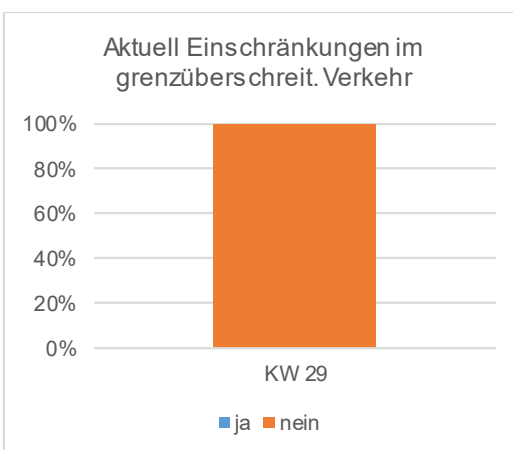
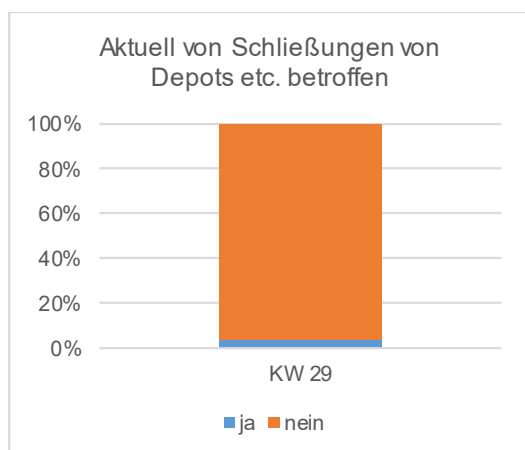
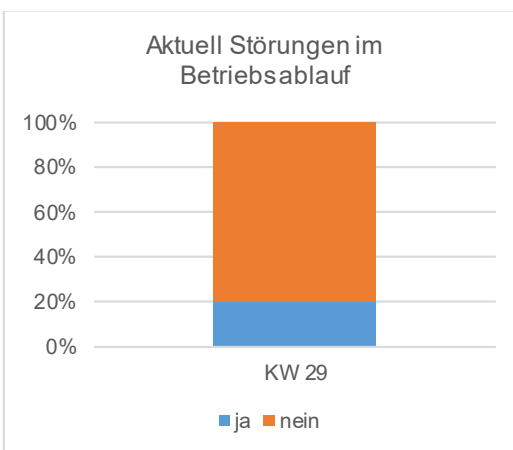
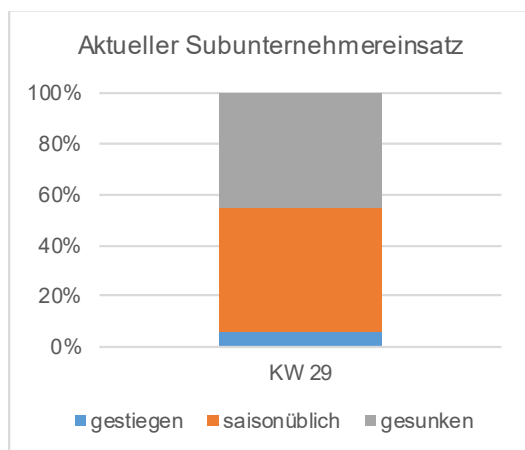
Themen von aktueller
Bedeutung

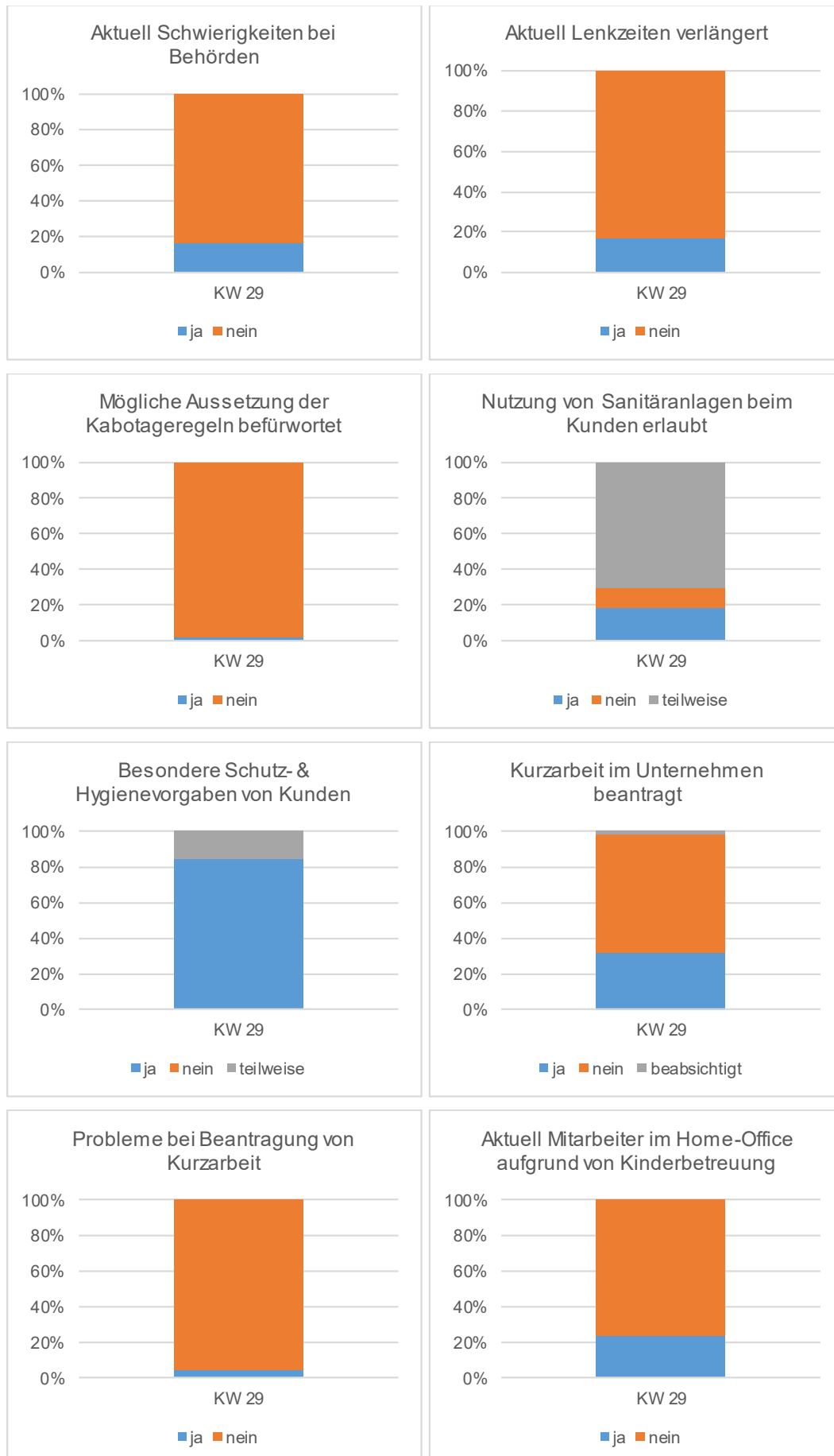
³ Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Post DHL Group: Aktuelle Hinweise zum Coronavirus – Auswirkungen auf Versand und Zustellung durch Deutsche Post DHL, unter: <https://www.dhl.de/de/privatkunden/kampagnenseiten/coronavirus.html>, zuletzt aufgerufen am 14.07.2020.

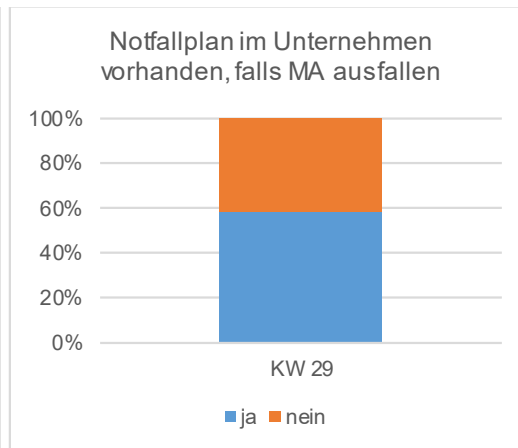
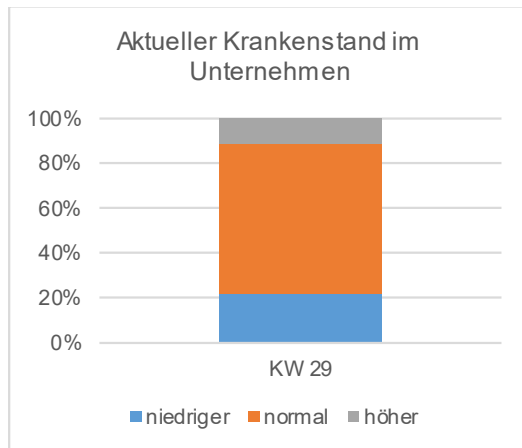
duzierter Teilnehmerzahl. Befragte Unternehmen berichten in diesem Zusammenhang von keinen Einschränkungen bei der Einhaltung von Fristen.⁴ Einige Befragte monieren die verschiedenen Regularien in den Bundesländern. Durch unterschiedliche Fahrverbote, beispielsweise im Rahmen der Ferienreiseverordnung, mussten Bundesländer teilweise umfahren werden. Neben höheren Fahrzeiten führe dies u.a. zu einem erhöhten administrativen Aufwand bei der Routenplanung.

⁴ Vor diesem Hintergrund wird zukünftig auf eine Ausweisung der diesbezüglichen Grafik verzichtet.









3 Schienengüterverkehr

Im Schienengüterverkehr bleiben die Beförderungsmengen nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen trotz Anzeichen einer gewissen Erholung insgesamt weiter hinter dem Vorkrisenniveau zurück. Während Gesprächspartner bei einigen Gütergruppen, beispielsweise bei Dünger sowie forst- und landwirtschaftlichen Erzeugnissen zuletzt von einer saisonüblichen Nachfrage berichteten, fällt sie in anderen Segmenten nach wie vor deutlich niedriger aus. Von einer langsamen Wiederaufnahme der Verkehre sprachen einzelne Marktteilnehmer im Zusammenhang mit Transporten für die Automobilindustrie. Entsprechend besteht am Markt weiterhin ein hohes Kapazitätsangebot; die Mehrheit der befragten Unternehmen kann kurzfristig Schienengüterverkehrsleistung bereitstellen. Ein Gutteil der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland bewertet die eigene Auftrags-, Umsatz-, Ertrags- und Liquiditätssituation weiterhin eher schlecht. Eine deutliche Verbesserung der Geschäftslage in den nächsten Monaten wird überwiegend nicht erwartet. Die Insolvenzgefahr für das eigene Unternehmen wird dennoch in der Regel als gering eingeschätzt. Von COVID-19-bezogenen Krankenfällen wurde seitens befragter Unternehmen nicht berichtet, die Krankenstände befinden sich demnach weitgehend auf einem jahreszeitüblichen Niveau. Betriebsbedingte Zugausfälle wurden weiterhin nicht bekannt. Allerdings wurde vereinzelt ein eingeschränktes Angebot an Instandhaltungsleistungen thematisiert, da Werkstätten teilweise nur mit einer Notbesetzung betrieben würden oder mitunter komplett geschlossen seien.

Aktuelle Lagebeschreibung

Kürzlich hat das Statistische Bundesamt vorläufige Daten zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Deutschland im April 2020 veröffentlicht.⁵ Danach sind die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung im Vergleich zum April 2019 jeweils um insgesamt rund 17 Prozent eingebrochen. Überproportionale Rückgänge zeigten sich im Vergleichszeitraum dabei im grenzüberschreitenden Empfang und Versand. Im grenzüberschreitenden Versand ging die Beförderungsmenge im April 2020 im Vergleich zum April 2019 um rund 25 Prozent zurück, die Verkehrsleistung sank um knapp 24 Prozent; im grenzüberschreitenden Empfang sank die Tonnage um rund 18 Prozent, die Verkehrsleistung um knapp 20 Prozent. Im Binnenverkehr bewegten sich die Mengen- und Leis-

Schienengüterverkehrsstatistik April 2020

⁵ Bei der Interpretation der Ergebnisse der monatlichen Erhebung ist zu beachten, dass der Berichtskreis der Erhebung ausschließlich größere Einheiten umfasst (Unternehmen, die eine jährliche Transportleistung von mindestens 10 Millionen Tonnenkilometern bzw. 1 Million Tonnenkilometer im Kombinierten Verkehr erbracht haben). Alle nachgewiesenen Veränderungen beziehen sich damit auch nur auf diesen Berichtskreis. Veränderungen bei transportierten Mengen, Transportleistungen usw. spiegeln daher nicht in jedem Fall die Entwicklung des gesamten Schienengütertransports wider. Vielmehr können auch Verschiebungen eine Rolle spielen, die zwischen den hier nachgewiesenen größeren Unternehmen und Unternehmen stattfinden, die nicht in die monatliche Erhebung einbezogen sind. Siehe Statistisches Bundesamt (2020) unter: <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online?operation=statistic&levelindex=&levelid=&code=46131&option=table&info=on#abreadcrumb>, abgerufen am 15.07.2020

tungsrückgänge bei rund 17 Prozent. Zuwächse verbuchte im Vergleichszeitraum hingegen der Durchgangsverkehr; nach vorläufigen Angaben erhöhten sich die Beförderungsmengen im Transit durch Deutschland im April 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat um knapp 9 Prozent, die Verkehrsleistung stieg um rund 7 Prozent. Massive Rückgänge der Beförderungsmenge zeigten sich im April 2020 im Vergleich zum April 2019 insbesondere in den Güterabteilungen „Fahrzeuge“ (-83 %), „Sammelgut“ (-44 %), „Sekundärrohstoffe, Abfälle“ (-33 %), „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ (-26 %), „Metalle und Metallerzeugnisse“ (-24 %) und „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ (-9 %). Die Güterabteilung „Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft, Fischerei“ wies im Vergleichszeitraum hingegen einen Zuwachs von knapp 6 Prozent auf.

4 Kombinierte Verkehr

Wesentliche betriebliche Einschränkungen der Terminals des Kombinierten Verkehrs in Deutschland sind dem Bundesamt weiterhin nicht bekannt. Nach Angaben der DB AG, von Kombiverkehr und der schweizerischen Hupac Gruppe seien alle relevanten Terminals in Deutschland und Europa innerhalb ihrer Netzwerke geöffnet.^{6,7} Örtlich gibt es von den Regelöffnungszeiten abweichende Sonderöffnungszeiten. Die in den KV-Terminals umgesetzten Gesundheitsschutzmaßnahmen gegen das COVID-19-Virus bestehen nach Informationen des Bundesamtes weiterhin fort und werden entsprechend eingehalten. Nennenswerte negative Auswirkungen auf den Betriebsablauf durch die Einhaltung der Schutzmaßnahmen in den KV-Terminals sind nicht bekannt. Nach Angaben von Unternehmen, die Leistungen im Kombinierten Verkehr anbieten, bleibt die Nachfrage weiter hinter dem Vorkrisenniveau zurück. Nach Informationen des Bundesamtes bestehen derzeit auf fast allen Verbindungen des Kombinierten Verkehrs freie Kapazitäten.

Aktuelle Lagebeschreibung

Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes ging der Kombinierte Verkehr Straße-Schiene im April 2020 deutlich zurück. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat nahmen die im Schienengüterverkehr beförderten TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit) um rund 10 Prozent ab.⁸ Die Anzahl der transportierten Sattelanhänger reduzierte sich im Vergleichszeitraum um rund 20 Prozent. Im begleiteten Kombinierten Verkehr nahm die Anzahl der transportierten Lkw bzw. Sattelzüge im April 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat deutlich stärker um rund 75 Prozent ab.

Schienengüterverkehrsstatistik April 2020

⁶ Siehe Deutsche Bahn AG (2020): Nutzungsbedingungen für die DUSS-Terminals, unter: https://www1.deutschebahn.com/ecm2-duss/nutzungsbedingungen/download_fuer_duss_kunden-714582, abgerufen am 15.07.2020.

⁷ Siehe Hupac Intermodal SA (2020): <http://webapps.hupac.ch/hupac/orari.nsf/SearchTerminalPage>, zuletzt abgerufen am 15.07.2020.

⁸ Siehe hierzu auch Fußnote 5.

5 Binnenschifffahrt

In der Binnenschifffahrt bleibt die Transportnachfrage weiter hinter dem Vorjahresniveau zurück. Hohe Im- und Exportrückgänge belasten insbesondere den Seehafen-Hinterlandverkehr.⁹ Neben der Corona-Pandemie beeinflussen nach Aussagen befragter Unternehmen derzeit saisonale Effekte die Transportnachfrage in der Binnenschifffahrt. Aufgrund von Produktionseinschränkungen vieler Auftraggeber während der Sommerferien bestünden für die Binnenschifffahrt während dieser Zeit regelmäßig weniger Transportaufträge. Einige Unternehmen nehmen ihre Binnenschiffe daher aus der Fahrt und nutzen die Zeit für Wartungs- und Reparaturzwecke. Zu den Segmenten im Einzelnen:

Entwicklung der Beförderungsmenge

In der Trockengüterschifffahrt ist die Transportnachfrage weiterhin schwach ausgeprägt. Aufgrund von anstehenden Revisionen und des geringeren Stromverbrauchs in den Sommermonaten benötigen viele Kraftwerke weniger Importkohle. Die geringere Nachfrage nach Stahl durch die Automobilindustrie führt ebenfalls zu Mengen- und Auftragsdefiziten. Sie spiegelt sich vor allem im geringeren Bedarf der Stahlindustrie an Eisenerz, Kohle und Schrott wider. Dank des zu dieser Jahreszeit ungewöhnlich guten Pegelstands der Elbe konnten andererseits unlängst mehrere Schwerguttransporte und Großverladungen zwischen Hamburg und Dresden durchgeführt werden. So wurden beispielsweise ein 123-Tonnen-Transformator sowie mehrere Großmotoren mit dem Binnenschiff auf der Elbe befördert.¹⁰ Im Großraum Berlin war zudem eine gewisse Nachfrage nach Beförderungen von Holzhackschnitzeln sowie Sand und Kies zu beobachten. Da in Kürze einige Wasserbauprojekte zum Abschluss kommen, äußerten sich in diesem Bereich tätige Unternehmen zum Teil sehr skeptisch bezüglich der Nachfrageentwicklung in diesem Bereich in den darauffolgenden Monaten, zumal neue Aufträge teilweise erst wieder im Herbst ausgeschrieben würden. Durch die flächendeckenden Regenfälle in den vergangenen Wochen hoffen einige Gesprächspartner auf eine gute Ernte in der Landwirtschaft und damit perspektivisch auf eine entsprechend hohe Beförderungsnachfrage aus diesem Wirtschaftszweig.

Trockengüterschifffahrt

Befragte Vertreter von Unternehmen der Tankschifffahrt berichten mehrheitlich von einer Auftragslage auf niedrigem Niveau. Als Gründe werden der Einbruch des Linienflugverkehrs (Kerosin) und die geringere Nachfrage nach Fahrzeugkraftstoffen im Individualverkehr genannt. Angesichts vergleichsweise niedriger Preise in den vergangenen Monaten sei bei der Bevorratung privater Haushalte und anderer Verbrauchsstellen mit Heizöl zudem zwischenzeitlich eine deutliche Sättigung eingetreten. Eine leichte Verbesserung

Tankschifffahrt

⁹ Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes fielen die deutschen Exporte im Mai 2020 um rund 29,7 % und die deutschen Importe um rund 21,7 % niedriger aus als im Mai 2019. Im Vergleich zum April 2020 legten die Exporte kalender- und saisonbereinigt im Mai 2020 um rund 9,0 % und die Importe um 3,5 % zu. Siehe: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/07/PD20_254_51.html.

¹⁰ <https://www.hafen-hamburg.de/de/news/sommervladungen-im-hafen-dresden---36873>.

zeige sich punktuell hingegen im Bereich der Betankung von Passagierschiffen. Einige Gesprächsteilnehmer berichteten, dass die Transportnachfrage aus der chemischen Industrie zurzeit ebenfalls wieder etwas ansteige.

Nach Aussagen einiger Gesprächsteilnehmer habe sich die Auftragslage in der Containerschifffahrt jüngst wieder leicht verbessert. In der Folge seien einige Schiffe, die zuvor mangels Nachfrage auf der Suche nach Ladung in andere Wasserstraßengebiete ausgewichen seien, wieder ins Rheingebiet zurückgekehrt und beförderten dort überwiegend Container. Nach Informationen des Hafens Antwerpen wurden zuletzt deutlich mehr pharmazeutische Produkte und Artikel des E-Commerce umgeschlagen.¹¹

Containerschifffahrt

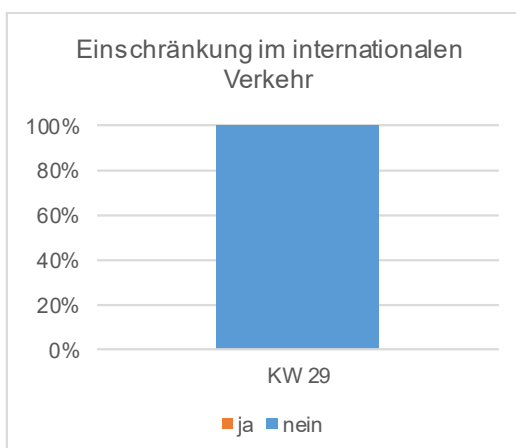
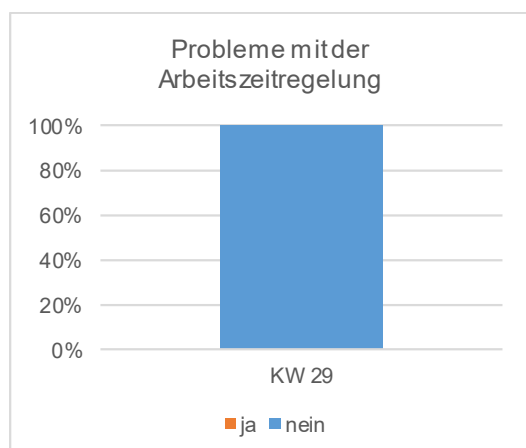
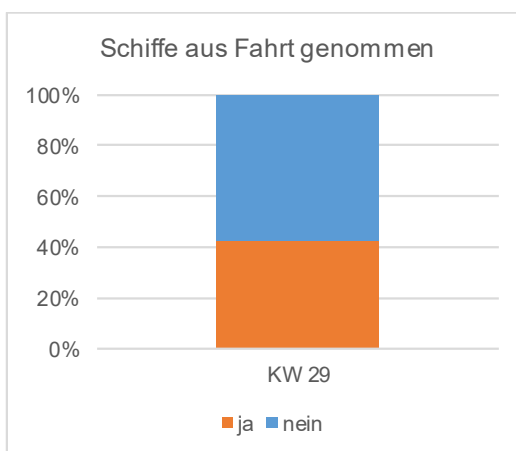
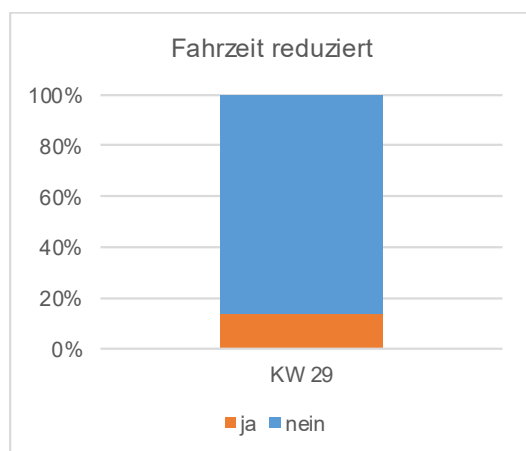
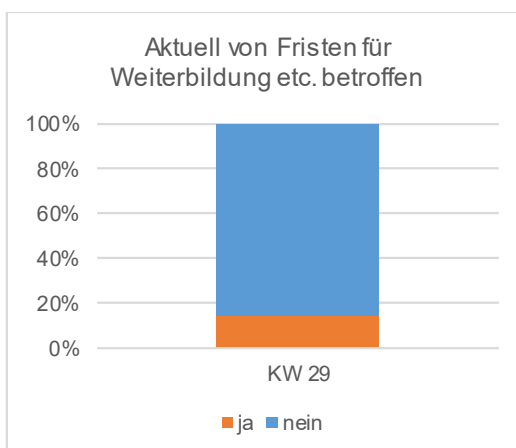
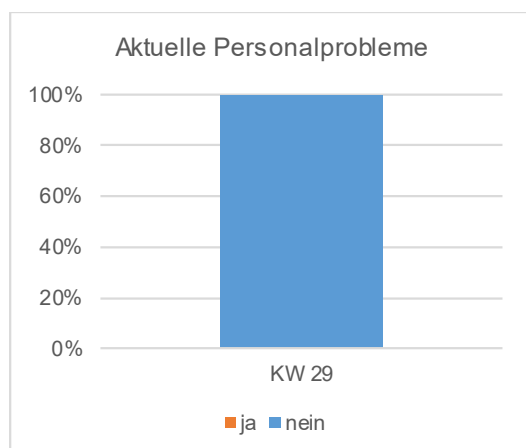
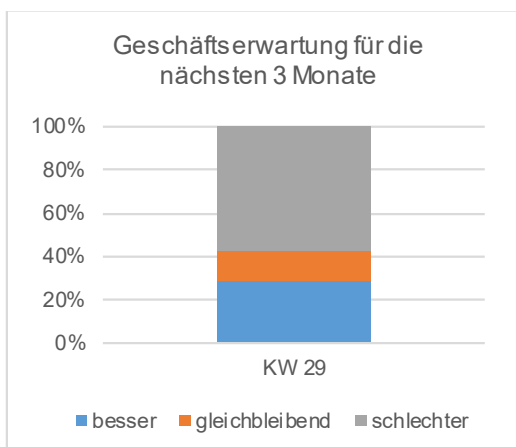
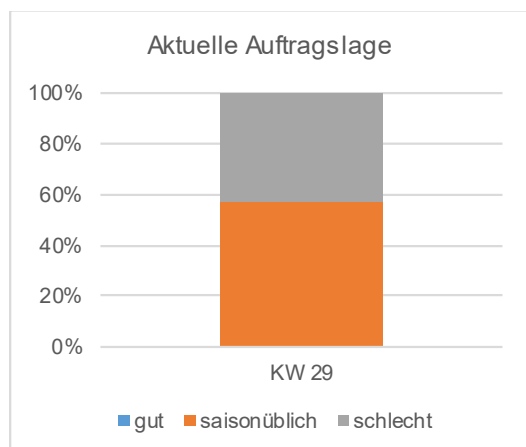
Nach wie vor besteht ein hoher Überhang an Schiffsraum. Dies gilt insbesondere für die Trockengüterschifffahrt. Einigen Binnenschiffen fehlt die Kontinuität bei der Anschlussladung, mit entsprechenden Folgen für die Dauer von Warte- und Liegezeiten. Der Wettbewerbs- und Preisdruck bleibt damit hoch. Nach Einschätzung von Marktteilnehmern seien Insolvenzen in der Binnenschifffahrt damit weiterhin nicht auszuschließen, wobei kleinere Reedereien und Partikulierunternehmen eher betroffen sein dürften als mittlere und größere Unternehmen. Entlastungen für die Liquiditätslage resultieren weiterhin aus den vergleichsweise niedrigen Preisen für Gasöl.

Liquiditäts- und Ertragslage

Die Berufsschulausbildung in Duisburg findet mittlerweile wieder mit Einschränkungen statt. Dies ist vor allem wichtig für die Berufsschüler des zweiten und dritten Ausbildungsjahres, die ihre Prüfungen nun antreten und ablegen können. Die Präsenzzeiten in der Berufsschule sind jedoch auf wenige Tage in der Woche begrenzt. An den übrigen Tagen müssen Berufsschüler Aufgaben von zu Hause aus erledigen.

Berufsschulausbildung

¹¹ <https://newsroom.portofantwerp.com/port-of-antwerp-beperkt-de-schade-in-coronacrisis>.



6 Seeverkehr

Nach Angaben von Branchenvertretern zeigte sich in der internationalen Seeschifffahrt in einzelnen Segmenten jüngst eine gewisse Belebung der Nachfrage nach Transportkapazitäten, die teilweise mit einem Anstieg des Frachtratenniveaus einherging. Die Bulkmärkte (Trockenfracht) wiesen im Laufe des bisherigen Monats eine positive Tendenz auf. Bezüglich des Ratenniveaus bestehe nach Angaben von Branchenvertretern allerdings weiterhin eine ausgeprägte Volatilität. In der Containerschifffahrt hat sich die Nachfrage nach Angaben von Branchenvertretern ebenfalls belebt. Begründet wurde dies u.a. mit der Auflage nationaler Konjunkturprogramme und vermehrten Werftaufenthalten von Schiffen. In einigen Bereichen habe sich die Anzahl aufliegender Schiffe wieder leicht reduziert. Lag der Anteil der Auflieger an der weltweiten Flotte Mitte Juni 2020 nach Branchenschätzungen noch bei rund 11,2 Prozent, so sank er im Juli 2020 auf rund 9,9 Prozent. Dennoch wird in der Linienschifffahrt weiterhin mit reduzierten Fahrplänen agiert. Dies trifft insbesondere Vercharterer, die weniger Schiffe an die Linien vermieten können. Die Linienreedereien setzen vorrangig ihre eigenen Schiffe ein. Die langsam anziehende Nachfrage führt bislang nicht auf breiter Front zu einem spürbaren Anstieg der Charraten. In Abhängigkeit von Schiffsgrößenklassen und Transportrelationen fällt die Ratenentwicklung sehr unterschiedlich aus. Der vom Verband für Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. (VHBS) herausgegebene New ConTex, ein unternehmensunabhängiger Index für Zeitcharterraten für Containerschiffe, stieg zuletzt an und lag mit 315 Punkten am 09.07.2020 rund 6 Punkte über dem Wert vom 16.06.2020.¹² Zuwächse der Containerraten wurden in nahezu allen Schiffsgrößenklassen gemeldet. Trotz der zuletzt positiven Entwicklungen lag der New ConTex Anfang Juli 2020 noch rund 20 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Die Tankschifffahrt stand nach Angaben von Branchenvertretern zuletzt unter dem Einfluss der Verlängerung der Förderkürzungen von Rohöl; mangels Transportnachfrage steige neuerlich der Druck auf die Charraten. Hinzu komme, dass sich die Anzahl der Tanker, die in den vergangenen Monaten als schwimmende Lager für Rohöl genutzt wurden, reduziere. Höhere Ladungsvolumina u.a. an landwirtschaftlichen Erzeugnissen sorgen im Kurzstreckenseeverkehr für positive Impulse. Sie resultierten u.a. aus der einsetzenden Gerstenernte in Zentral- bzw. Südeuropa. Das trockene Klima in einigen europäischen Regionen bedingte zudem eine erhöhte Nachfrage nach Futtermitteln.

Nachfrageentwicklung

Mit der Wiederaufnahme des Inselverkehrs an den deutschen Küsten für Touristen steigt dort die Auslastung der Fährschiffe. Da mittlerweile wieder Tagesgäste zu den deutschen Inseln befördert werden dürfen, normalisiert sich die Auslastung der Passagierschiffe zunehmend. Auf einigen Linien werden zusätzliche Schiffe eingesetzt, um die Einhaltung der strengen Hygienevorschriften sowie der vorgeschriebenen Abstandsregelungen an

Passagierverkehr

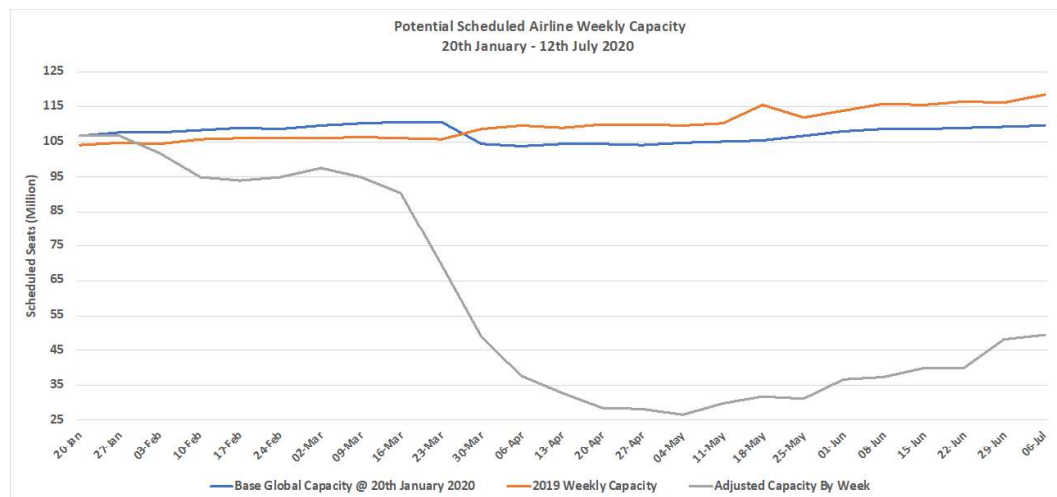
¹² Siehe hierzu und im Folgenden Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V.: New ConTex, unter: <https://www.vhbs.de/index.php?id=28>.

Bord garantieren zu können. Allerdings seien die Beförderungsrückgänge nach Einschätzung von Branchenvertretern in den Vormonaten gravierend gewesen und im Jahresverlauf nicht mehr aufzuholen. Der internationale Seeverkehr nimmt ebenfalls wieder Fahrt auf. Der Verkehr nach Dänemark normalisiert sich. In Abhängigkeit von den Relationen bestehen jedoch teilweise spezielle Einreiseregulungen fort, z.B. für Einreisende aus Schweden. Nach Angaben von Branchenvertretern wird die Kurzarbeit bei den Reedereien fortlaufend zurückgefahren. In der Kreuzschifffahrt bleibt die Situation unverändert angespannt. Einige Reedereien (u.a. TUI Cruises, AIDA Cruises) planen in Kürze auf ausgewählten Strecken die Wiederaufnahme von Reisen unter Einhaltung strenger Hygieneauflagen und mit deutlich reduzierter Passagierzahl.

7 Luftverkehr

Nach jüngsten Meldungen von OAG erholt sich das weltweite Angebot von Linienflügen langsam. Die Gesamtzahl der buchbaren Sitze steigt langsam an und liegt nun bei knapp unter 50.000.000 pro Woche. Insbesondere Anfang Juli haben die buchbaren Sitzplätze einen spürbaren Sprung gemacht.¹³

Sitzplatzplanungen
der Unternehmen



Quelle: OAG.

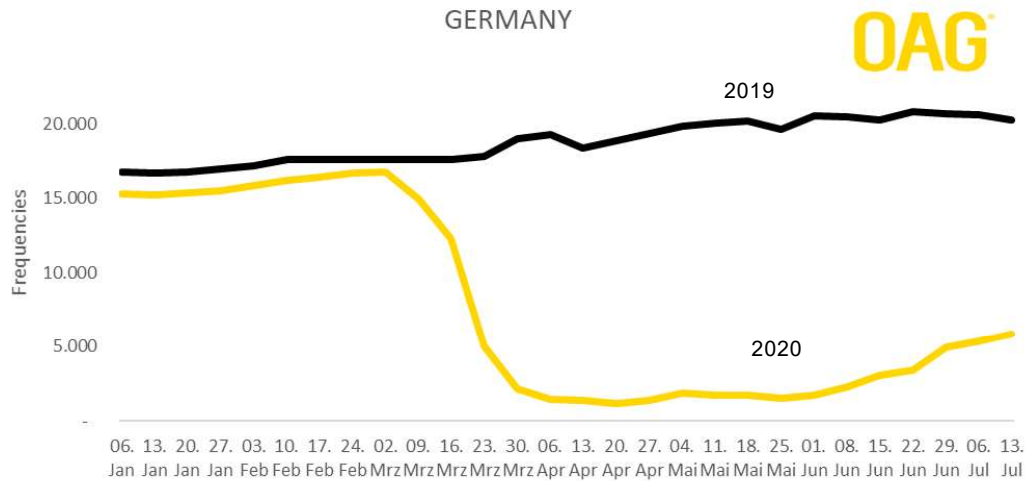
Betrachtet man den europäischen Markt, so gingen die Flüge u.a. in Italien um 64,4 % (Vorwoche -67,2 %), in Spanien um 60,6 % (Vorwoche -69,1 %), in Deutschland um 71,1 % (Vorwoche -73,8 %) und in Frankreich um 63,0 % (Vorwoche -68,2 %) gegenüber dem Vorjahresniveau zurück. Somit ist eine langsame Erholung des Sitzplatzangebotes sichtbar. Auch die Anzahl der durchgeführten Flüge steigt und liegt nun 52,4 % unter der Zahl der durchgeführten Flüge zum gleichen Zeitpunkt im Vorjahr. Allein für Spanien bedeute dies ein relatives Wachstum von 9 % im Wochenvergleich.¹⁴

Angebot an Linien-
flügen

Nachstehendes Schaubild von OAG spiegelt die leichte Aufwärtsbewegung in Deutschland seit Monatsbeginn wider.

¹³ Siehe OAG vom 08.07.2020, OAG Coronavirus Update – Week Twenty Five Capacity Edges Forward Towards 50 Million, abgerufen am 13.07.2020.

¹⁴ Siehe OAG vom 14.07.2020, Scheduled Flight Change year-over-year, abgerufen am 14.07.2020.



Quelle: OAG.

Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst u.a. nachstehendes Schaubild über die Entwicklung des Passagierverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 27. Kalenderwoche 2020.

Flughäfen in
Deutschland



Quelle: Flughafenverband ADV

Am Flughafen Stuttgart nimmt der Flugverkehr wieder an Fahrt auf, auch das Angebot an internationalen Flügen nimmt deutlich zu. Rechtzeitig vor den Sommerferien in Baden-Württemberg bieten die Airlines europaweit wieder mehr Flüge an. Derzeit stehen 105 Ziele in 29 Ländern auf dem Flugplan, bis zum Ende der Sommerferien in Baden-Württemberg haben die Airlines 4.500 Flüge angekündigt.¹⁵

Flughafen Stuttgart

¹⁵ Siehe Pressemitteilung Flughafen Stuttgart vom 10.07.2020, Flughafen Stuttgart: 1,8 Millionen Fluggäste im Ersten Halbjahr, abgerufen am 13.07.2020.

Auch am Flughafen Dortmund erholt sich der Verkehr langsam wieder. Mit 42.456 Passagieren lag die Fluggastzahl im Juni bereits wieder bei 17 % des Vorjahresniveaus. Für den Juli rechnet der Dortmunder Airport mit einer Steigerung auf 30 % des Vorjahresniveaus und im August auf dann 50 %.¹⁶

Flughafen Dortmund

Der Flughafen Frankfurt meldet mit seinen Verkehrszahlen für Juni weiterhin ein Passagieraufkommen auf sehr niedrigem Niveau. Im Juni zählte der Flughafen Frankfurt 599.314 Passagiere, ein Minus von 90,9 % gegenüber dem Vorjahresmonat. Kumuliert über das erste Halbjahr 2020 beträgt der Rückgang im Fluggastaufkommen 63,8 %. Die Aufhebung der Reisewarnung für 31 europäische Länder Mitte Juni und das daraufhin erweiterte Flugangebot führten gegen Monatsende zu einer leichten Belebung des Passagierverkehrs in Frankfurt. Im Mai hatte der Rückgang gegenüber dem Vorjahresmonat noch bei 95,6 % gelegen.¹⁷

Flughafen Frankfurt

Ein ähnliches Bild zeichnet auch der Münchener Airport. Gegenüber 2019 schrumpfte das Passagieraufkommen im ersten Halbjahr um zwei Drittel. Die Anzahl der Flugbewegungen sank um 57 %. Insgesamt ist dies das niedrigste Quartalsergebnis seit der Flughafeneröffnung im Jahr 1992. Seit Aufhebung der Reisebeschränkungen innerhalb der EU zeichnet sich auch in München ein leichter Aufwärtstrend ab. Wurden im April pro Woche lediglich ein paar Tausend Fluggäste gezählt, waren es in der ersten Juli-Woche bereits wieder über 100.000 Passagiere. Mittlerweile ist München weltweit wieder mit mehr als 120 Zielen verbunden. Neben 13 innerdeutschen Verbindungen und zahlreichen europäischen Destinationen werden sieben Fernreiseziele in Nordamerika sowie fünf Langstreckenziele in Asien angeboten.¹⁸

Flughafen München

Auch die Berliner Flughäfen melden einen Anstieg der Fluggastzahlen im Juni. Insgesamt 167.891 Passagiere starteten im Juni an den Flughäfen Schönefeld und Tegel. Im Vergleich zum Vormonat wurden somit dreimal so viele Fluggäste abgefertigt. Trotz der positiven Entwicklung lagen die Fluggastzahlen im Juni mit nur 5,1 % des Vergleichswerts weiterhin deutlich unter dem Niveau des Vorjahresmonats (Juni 2019: 3.261.495 Passagiere). Am Flughafen Tegel wurden im Juni 134.598 Fluggäste abgefertigt, ein Minus von 94 % im Vergleich zum Juni 2019. Am Flughafen Schönefeld starteten und landeten 33.293 Passagiere, im Vergleich zum Vorjahresmonat ein Minus von 96,7 %.¹⁹

Flughäfen Berlin

¹⁶ Siehe Pressemitteilung Flughafen Dortmund vom 02.07.2020, Passagierzahl sinkt im ersten Halbjahr, abgerufen am 13.07.2020.

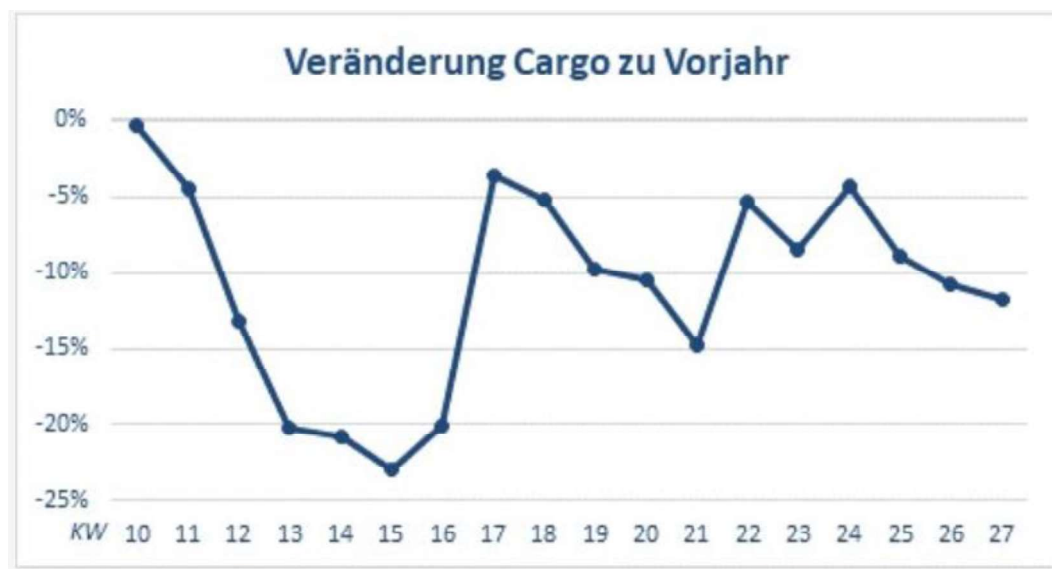
¹⁷ Siehe Pressemitteilung Fraport vom 13.07.2020, Fraport-Verkehrszahlen im Juni 2020: Passagieraufkommen weiter auf sehr niedrigem Niveau, abgerufen am 13.07.2020.

¹⁸ Siehe Pressemitteilung Flughafen München vom 09.07.2020, Massive Verkehrsrückgänge im ersten Halbjahr 2020, abgerufen am 13.07.2020.

¹⁹ Siehe Pressemitteilung Flughafen Berlin Brandenburg vom 06.07.2020, Deutlich mehr Fluggäste im Juni / Positive Entwicklung des Flugverkehrs in der Hauptstadtregion, abgerufen am 13.07.2020.

Der Rückgang bei der Luftfracht hält an. Nachdem in der KW 26 der Rückgang bei der Luftfracht in Deutschland im Vergleich zur Vorjahreswoche 11,1 % betrug, ist der Wert in der KW 27 auf -11,8 % angestiegen.²⁰ Der Flughafenverband ADV veröffentlichte jüngst unten stehendes Schaubild über die Entwicklung des Frachtverkehrs an deutschen Flughäfen bis zur 27. Kalenderwoche 2020.

Fracht an Flughäfen
in Deutschland



Quelle: Flughafenverband ADV.

Im Juni verzeichnete der Cargo Verkehr am Flughafen Frankfurt einen Rückgang des Aufkommens um 16,5 % auf rund 145.600 Tonnen. Das Minus bei der Luftpost verringerte sich im Juni gegenüber dem Vorjahresmonat auf -29,8 %. Des Weiteren ging der gesamte Frachtverkehr im ersten Halbjahr 2020 um 14,4 % auf rund 912.400 Tonnen zurück. Die Luftfracht war um 13,6 % rückläufig und erreichte ein Volumen von rund 883.400 Tonnen, wohingegen die anteilmäßig kleinere Luftpost deutlich überproportionale Rückgänge von -32,2 % verzeichnen musste und auf eine Tonnage von rund 29.000 zurückfiel. Im Zuge der Ausbreitung des Coronavirus hat sich das Minus im zweiten Quartal 2020 mit -16,9 % gegenüber dem ersten Quartal (-11,8 %) deutlich vergrößert. Die Cargo-Entwicklung entspricht der von wirtschaftlichen Frühindikatoren wie beispielsweise dem globalen Einkaufsmanagerindex, der im zweiten Quartal mit dem Tiefpunkt im April 2020 ebenfalls deutlicher als im ersten Quartal einbrach.²¹

Fracht am Flughafen
Frankfurt

An den Berliner Flughäfen bewegte sich der Frachtverkehr im Juni 2020 auf weiterhin niedrigem Niveau. Insgesamt wurden über die Frachtanlagen der Berliner Flughäfen 1.393 Tonnen Luftfracht umgeschlagen. Das bedeutet ein Minus von 52,9 Prozent gegenüber Juni 2019. Im Mai lag er noch bei -68,9 %, im April bei -44,6 % und im März bei -16,7 %. Der Flughafen Schönefeld verzeichnete im Juni 2020 mit 1.303 Tonnen Luft-

Fracht an den Berli-
ner Flughäfen

²⁰ Siehe adv.aero vom 06.07.2020, Wöchentliche Verkehrszahlen, abgerufen am 10.07.2020

²¹ Siehe Fraport Flughafen Frankfurt Monatsbericht zur Verkehrsentwicklung vom 13.07.2020, abgerufen am 14.07.2020

fracht ein Plus von 2,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat. In Tegel hingegen wurden nur 90 Tonnen Luftfracht abgewickelt (minus 95,2 Prozent).²²

Am Flughafen München lag das geflogene Luftfrachtaufkommen bei 87.000 Tonnen und hat sich damit gegenüber dem Vorjahreswert halbiert.²³

Fracht am Flughafen
München

Beim Lufthansa-Konzern bleibt das Frachtgeschäft der Tochter Lufthansa Cargo ein Hoffnungsträger. Weil in der Corona-Krise Beilade-Kapazitäten in Passagiermaschinen weggefallen sind, rechnet die Cargo-Vertriebschefin für die kommenden Jahre mit einer anhaltend hohen Nachfrage für Transportmöglichkeiten in reinen Frachtern.²⁴

Lufthansa Cargo

²² Siehe Pressemitteilung Flughafen Berlin Brandenburg vom 06.07.2020, Deutlich mehr Fluggäste im Juni / Positive Entwicklung des Flugverkehrs in der Hauptstadtregion, abgerufen am 10.07.2020.

²³ Siehe Pressemitteilung Flughafen München vom 09.07.2020, Passagieraufkommen am Münchner Airport schrumpft um zwei Drittel gegenüber 2019, abgerufen am 14.07.2020.

²⁴ Siehe Süddeutsche Zeitung vom 02.07.2020, Frachtgeschäft bleibt in Corona-Krise Hoffnungsträger, abgerufen am 09.07.2020.

8 Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG)²⁵

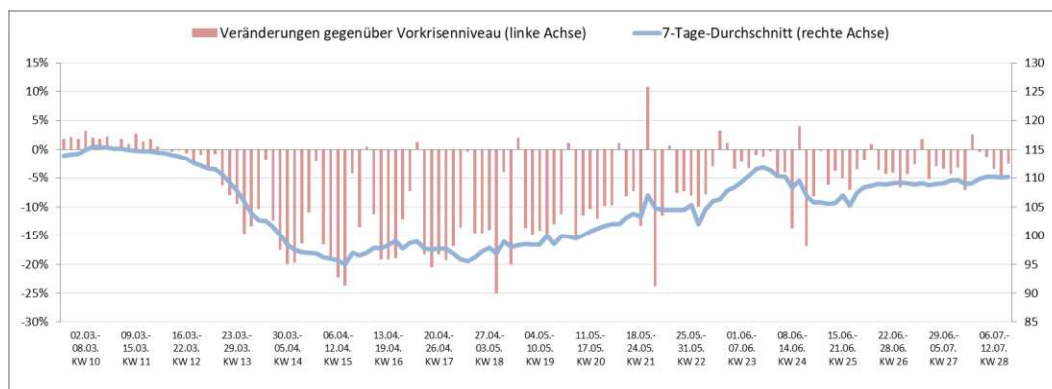
Wocheninformation KW 28 – 15.07.2020

Vorbemerkung

Der Lkw-Mautfahrleistungsindex zeichnet die Entwicklung des mautpflichtigen Straßengüterverkehrs nach und kann Auswirkungen der Corona-Krise auf den Straßengüterverkehr und im weiteren Sinne die Konjunktur aufzeigen. Seit Mitte März werden ungewöhnlich starke Rückgänge verzeichnet, die auf deutliche Effekte der Corona-Krise auf den Lkw-Verkehr hindeuten. Diese Effekte fallen an Werktagen in der Regel stärker aus als an Sonn- und Feiertagen. Dies kann mit den Lockerungen der Fahrverbote an Sonn- und Feiertagen begründet werden. Ab Anfang Juni wurden diese Lockerungen in einzelnen Bundesländern wieder aufgehoben.

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 (2015 = 100). An sechs der letzten sieben verfügbaren Tage weisen die Werte weiterhin Rückgänge gegenüber dem Vorkrisenniveau auf. Wie in den beiden Vorwochen weist der 7-Tage-Durchschnitt in der Kalenderwoche 28 bei wenig Bewegung eine geringfügige Erholung auf.

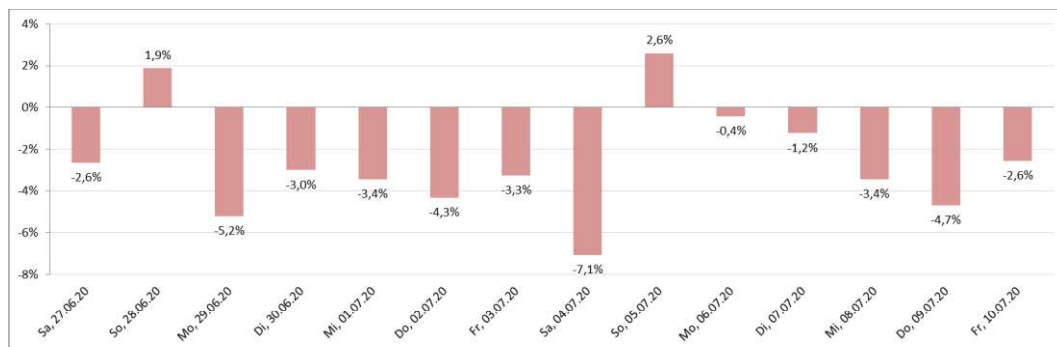


Kurzfristige Entwicklung (bereinigte Werte)

In der Abbildung sind die Veränderungen am aktuellen Rand gegenüber dem Vorkrisenniveau (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020) dargestellt. An sechs der letzten sieben betrachteten Tage sind Rückgänge zwischen 0,4 % und 7,1 % zu beobachten. Am 05.07.2020 liegt der Fahrleistungsindex 2,6 % über dem Vorkrisenniveau.

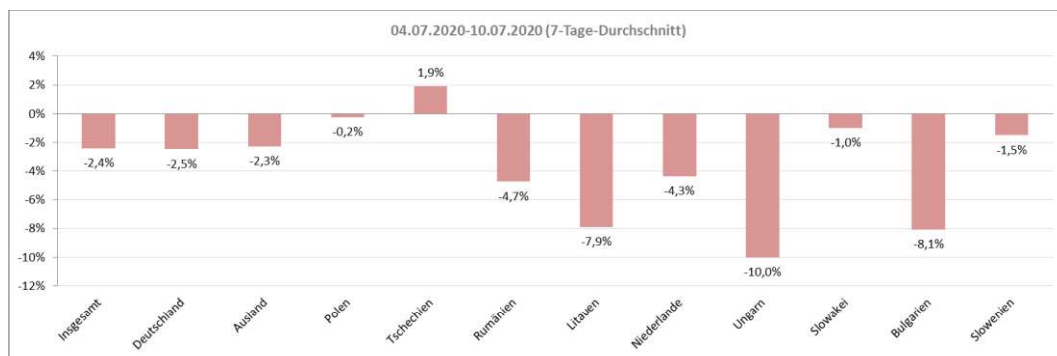
²⁵ Originalwerte durch BAG. Bereinigungsverfahren durch Deutsche Bundesbank. Veröffentlichung durch StBA.

Im Durchschnitt liegt der Indexwert an den letzten sieben betrachteten Tagen rund 2,4 % unter 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. Mit der beobachteten Erholung seit dem Monat Mai scheinen sich die Unterschiede in der Entwicklung zwischen den Fahrleistungen deutscher und ausländischer Lkw wieder anzugleichen. Im aktuellen Betrachtungszeitraum (04.07.-10.07.2020) sind die Rückgänge bei den deutschen Lkw (-2,5 %) auf einem vergleichbaren Niveau mit dem der ausländischen Lkw (-2,3 %). Unterschiede zwischen einzelnen ausländischen Herkunftsländern bleiben bestehen.



Lkw-Maut-Fahrleistungsindex - Methodische Erläuterungen / Hintergrundinformationen

Unbereinigter Lkw-Maut-Fahrleistungsindex - Eigenentwicklung des BAG

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

- ➔ Bei der Interpretation des unbereinigten LMF-Index ist insbesondere zu beachten, dass die Fahrleistungen für jeden Tag unverändert in den Index eingehen. Dadurch sind Schwankungen bedingt durch Wochenenden, Feiertage, Ferien usw. deutlich sichtbar. Der unbereinigte Indexwert für den Freitag der 15. KW 2019 (12.4.20 = 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 Internetseiten 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 Arbeitsmarktsituation

Die nachstehenden Tabellen erhalten aktuelle Angaben der Bundesagentur für Arbeit zur Kurzarbeit²⁶ im Bereich Verkehr und Lagerei. Nach dem sprunghaften Anstieg im März und April 2020 im Vergleich zum jeweiligen Vormonat lagen sowohl die Anzahl der eingegangenen Anzeigen als auch die Anzahl der von diesen Anzeigen betroffenen Personen nach vorläufigen Angaben im Juni 2020 deutlich unter den Vormonatswerten (siehe Tabelle 9.1). Die Anzahl der eingegangenen Anzeigen belief sich im Wirtschaftsabschnitt „Verkehr und Lagerei“ im Juni 2020 auf 1.088, die Anzahl der hiervon betroffenen Personen auf 17.283. Im Mai 2020 hatte die Anzahl der eingegangenen Anzeigen 3.256, die Anzahl betroffener Personen 56.084 betragen. Die höchste Anzahl der Anzeigen stammte im Juni 2020 mit 533 wie in den Vormonaten aus der Wirtschaftsabteilung „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“, die höchste Anzahl neuer Betroffener mit 9.048 wie schon im Mai 2020 aus 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 Juni 2020

	Januar 2020	Februar 2020	März 2020	April 2020	Mai 2020	Juni 2020 ¹
Anzahl eingegangener Anzeigen	52	70	7.050	26.279	3.256	1.088
Personenzahl in den Anzeigen	1.864	1.391	182.794	455.326	56.084	17.283

¹ Vorläufige Daten.

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Datenstand 25. Juni 2020).

²⁶ 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.

Tabelle 9.2: Anzeigen zur Kurzarbeit und Anzahl Personen nach Anspruchsgrundlage und wirtschaftsfachlicher Gliederung im Juni 2020 (vorläufige Daten)

Wirtschaftsabteilungen WZ 2008	geprüfte Anzeigen über Kurzarbeit			in den Anzeigen genannte Personenzahl		
	Ins-gesamt	davon	Transfer-Kug (§ 111 SGB III)	Ins-gesamt	davon	Transfer-Kug (§ 111 SGB III)
		konjunkturelles Kug (§ 96 SGB III)			konjunkturelles Kug (§ 96 SGB III)	
49 Landverkehr u. Transp. i. Rohrfernleitungen	533	533	-	6.284	6.284	-
50 Schifffahrt	11	11	-	438	438	-
51 Luftfahrt	4	4	-	162	162	-
52 Lagerei u. Erbr. v. sonst. DL f. d. Verkehr	*	438	*	*	9.048	*
53 Post-, Kurier- und Expressdienste	102	102	-	1.351	1.351	-

*) 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 25. Juni 2020).

Die folgenden 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 Juni 2020 im Vergleich zum Juni 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 42,1 Prozent auf 52.122. Dabei zeigte sich der höchste absolute Anstieg der Arbeitslosen bei den Berufen der Lagerwirtschaft (5131), gefolgt von Speditions- und Logistikkauleuten (5162). Die Zahl der arbeitslosen Servicefachkräfte im Luftverkehr erhöhte sich im Juni 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreswert um rund 64,6 Prozent auf insgesamt 1.463. Die Berufshauptgruppe „Führung von Fahrzeug- und Transportgeräten“ verzeichnete im Juni 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat einen Anstieg der Arbeitslosenzahl um rund 37,0 Prozent auf insgesamt 107.808; die Anzahl der gemeldeten offenen Arbeitsstellen sank um rund 37,8 Prozent auf 20.521. Im Vergleich zum Mai 2020 stieg die Zahl der Arbeitslosen in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ im Juni 2020 um knapp 3,0 Prozent, in der Berufsgruppe „Führung von Fahrzeug- u. Transportgeräten“ um knapp 0,8 Prozent. 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 Juni 2020 kumuliert 421.133. Dies entsprach einem Plus im Vergleich

Arbeitslose, Arbeitsuchende, gemeldete Stellen

zum entsprechenden Vorjahreszeitraum von rund 31,7 Prozent, im Vergleich zum Vor-
monat von rund 1,7 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 ¹⁾			Gemeldete Arbeitsstellen		
		Bestand						Bestand		
		Juni		Δ in %	Juni		Δ in %	Juni		Δ in %
		2020	2019		2020	2019		2020	2019	
51	Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführ.)	52.122	36.689	42,1	83.598	68.426	22,2	20.567	29.030	-29,2
511	Tech. Betrieb Eisenb., Luft, Schiffsverkehr	1.163	681	70,8	1.991	1.407	41,5	412	582	-29,2
5111	Berufe im technischen Eisenbahnbetrieb	84	38	x	139	88	58,0	76	140	-45,7
5112	Berufe technischer Luftverkehrsbetrieb	708	356	98,9	1.300	816	59,3	267	345	-22,6
5113	Berufe technisch. Schiffsverkehrsbetrieb	362	281	28,8	536	489	9,6	68	85	-20,0
5118	TechBetriebEisenb.Luft,Schiffsverk. (ssT)	8	5	x	15	13	x	-	-	x
512	Überwachung, Wartung Verkehrsinfrastruktur	857	575	49,0	1.276	975	30,9	993	1.335	-25,6
5121	Straßen- und Tunnelwärter/innen	247	155	59,4	400	291	37,5	230	225	2,2
5122	Überwach., Wartung Eisenbahninfrastruktur	576	389	48,1	830	642	29,3	748	1.104	-32,2
5123	Berufe in der Flugsicherungstechnik	13	12	x	16	19	x	4	*	x
5124	Wasserstraßen- und Brückenwärter/innen	20	15	x	27	19	x	*	*	x
513	Lagerwirt., Post, Zustellung, Güterumschlag	37.433	26.963	38,8	59.519	50.256	18,4	15.189	19.501	-22,1
5131	Berufe in der Lagerwirtschaft	33.741	24.139	39,8	53.385	44.880	19,0	14.415	18.240	-21,0
5132	Berufe für Post- und Zustelldienste	2.358	1.849	27,5	4.088	3.721	9,9	579	947	-38,9
5133	Berufe im Güter- und Warenumschlag	199	141	41,1	294	251	17,1	15	41	x
5139	Aufsicht, Führung-Lagerw. Zustell. Güterum.	1.135	834	36,1	1.752	1.404	24,8	180	273	-34,1
514	Servicekräfte im Personenverkehr	2.027	1.275	59,0	3.588	2.463	45,7	475	1.189	-60,1
5141	Servicefachkräfte Straßen-, Schienenverk.	488	325	50,2	796	634	25,6	368	605	-39,2
5142	Servicefachkräfte im Luftverkehr	1.463	889	64,6	2.675	1.722	55,3	79	553	-85,7
5143	Servicefachkräfte im Schiffsverkehr	40	23	x	52	44	x	*	6	x
5149	Aufsicht-Personenverkehr(Servicebereich)	36	38	x	65	63	3,2	27	25	x
515	Überwachung u. Steuerung Verkehrsbetrieb	942	638	47,6	1.453	1.127	28,9	345	697	-50,5
5150	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (oS)	100	74	35,1	162	152	6,6	136	154	-11,7
5151	Berufe Überwachung Straßenverkehrsbetr.	14	4	x	25	10	x	*	19	x
5152	Berufe Überwachung Eisenbahnverkehrsbetr	118	87	35,6	211	171	23,4	91	374	-75,7
5153	Berufe Überwachung Luftverkehrsbetrieb	194	116	67,2	323	210	53,8	40	51	x
5154	Berufe Überwachung Schiffsverkehrsbetr.	15	14	x	31	28	x	5	4	x
5158	Berufe Überwachung Verkehrsbetrieb (ssT)	17	9	x	30	22	x	*	5	x
5159	Aufsicht, Führung-Überwach. Verkehrsbetr.	484	334	44,9	671	534	25,7	71	90	-21,1
516	Kaufleute - Verkehr und Logistik	9.700	6.557	47,9	15.771	12.198	29,3	3.153	5.726	-44,9
5161	Verkehrskaufleute	110	72	52,8	175	126	38,9	27	50	x
5162	Speditions- und Logistikkaufleute	6.883	4.569	50,6	11.496	8.825	30,3	2.497	4.615	-45,9
5163	Straßen- und Schienenverkehrskaufleute	1.090	803	35,7	1.608	1.286	25,0	470	804	-41,5
5164	Luftverkehrskaufleute	171	110	55,5	278	222	25,2	17	44	x
5165	Schiffahrtskaufleute	186	139	33,8	274	239	14,6	19	25	x
5166	Kurier-Express-Postdienstleistungskauf.	229	166	38,0	419	370	13,2	49	54	x
5169	Führung-Verkehr, Logistik (kaufm. Bereich)	1.031	698	47,7	1.521	1.130	34,6	74	134	-44,8

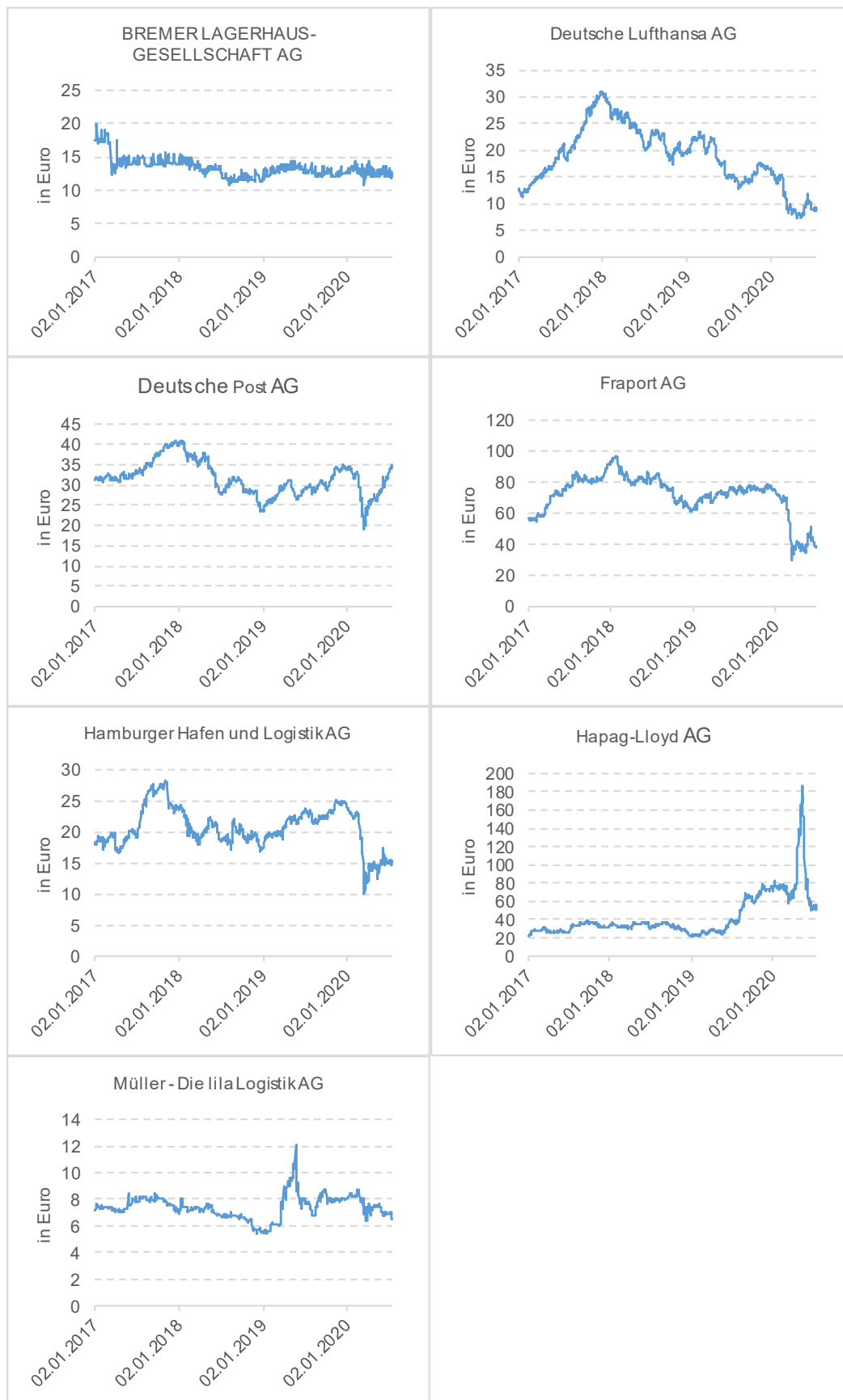
1) Arbeitsuchende sind arbeitslose Arbeitsuchende und nicht-arbeitslose Arbeitsuchende.
Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

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

Berufshauptgruppe Berufsgruppe Berufsuntergruppe		Arbeitslose			Arbeitsuchende ¹⁾			Gemeldete Arbeitsstellen		
		Bestand						Bestand		
		Juni		Δ in %	Juni		Δ in %	Juni		Δ in %
		2020	2019		2020	2019		2020	2019	
52	Führer von Fahrzeug- u. Transportgeräten	107.808	78.699	37,0	175.243	146.415	19,7	20.521	32.968	-37,8
521	Fahrzeugführung im Straßenverkehr	102.077	74.342	37,3	166.305	139.101	19,6	17.104	28.068	-39,1
5211	Berufskraftfahrer(Personentransport/PKW)	9.720	4.984	95,0	20.078	12.801	56,8	752	1.415	-46,9
5212	Berufskraftfahrer (Güterverkehr/LKW)	22.636	14.508	56,0	35.180	27.554	27,7	11.198	17.940	-37,6
5213	Bus-, Straßenbahnfahrer/innen	5.871	3.407	72,3	10.536	7.804	35,0	1.948	3.936	-50,5
5218	Fahrzeugführer im Straßenverkehr(s.s.T.)	63.850	51.443	24,1	100.511	90.942	10,5	3.206	4.777	-32,9
522	Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr	422	313	34,8	934	698	33,8	683	1.552	-56,0
523	Fahrzeugführung im Flugverkehr	437	363	20,4	695	461	50,8	11	41	x
5231	Piloten und Verkehrsflugzeugführer	419	349	20,1	658	441	49,2	9	39	x
5238	Fahrzeugführer im Flugverkehr (s.s.T.)	18	14	x	37	20	x	*	*	x
524	Fahrzeugführung im Schiffsverkehr	479	357	34,2	784	668	17,4	152	170	-10,6
5241	Nautische Schiffsoffiziere und Kapitäne	275	233	18,0	497	464	7,1	62	78	-20,5
5242	Schiffsführer Binnen-,Hafenverkehr	204	124	64,5	287	204	40,7	90	92	-2,2
525	Bau- und Transportgeräteführung	4.393	3.324	32,2	6.525	5.487	18,9	2.571	3.137	-18,0
5251	Führer land-,forstwirtschaftl. Maschinen	289	267	8,2	453	442	2,5	157	238	-34,0
5252	Führer Erdbewegungs-,verwandte Maschinen	2.936	2.170	35,3	4.308	3.602	19,6	2.013	2.335	-13,8
5253	Kranführer, Bediener Hebeeinrichtungen	1.116	840	32,9	1.689	1.370	23,3	390	551	-29,2
5259	Aufsicht - Bau-, Transportgeräteführung	52	47	x	75	73	2,7	11	13	x

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

Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

10 Aktienkursentwicklung ausgewählter deutscher Unternehmen

Quelle: Deutsche Börse.



Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr
Werderstraße 34
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80
50498 Köln

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

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

Stand des Berichtes: 17. Juli 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
