Bundesamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt

- Wochenbericht KW 20 / 2020

Inhaltsverzeichnis

0 Zusammenfassung 3

1 Einleitung 5

2 Straßengüterverkehr 6

3 Schienengüterverkehr 13

4 Kombinierter Verkehr 14

5 Binnenschifffahrt 15

6 Seeverkehr 18

7 Luftverkehr 20

8 Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG) 24

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 14.05.2020 vorlagen. Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Straßengüterverkehr

- Im Bereich des Straßengüterverkehrs bewerten viele befragte Unternehmen ihre Auftragslage trotz der schrittweisen Lockerungen der Corona-Maßnahmen weiterhin als schlecht. Erwartete Nachfrageimpulse, insbesondere aus der Automobil- und Maschinenbauindustrie, dem Einzelhandel sowie der Gastronomie, bleiben bislang aus.
- Während in den Vorwochen befragte Unternehmen noch von konstanten Transportvolumina im Baugewerbe berichteten, sei in der vergangenen Woche ein Rückgang der Nachfrage registriert worden. In mehreren Regionen seien Großbauprojekte seitens öffentlicher Auftraggeber vorerst angehalten sowie Baugenehmigungen zum Teil zurückgehalten worden. Als Grund wurden Haushaltssperren bei einigen Kommunen genannt.
- Im KEP-Bereich werden nach wie vor hohe Paketsendungsvolumina im B2C-Bereich verzeichnet, allerdings wurde von einer im Vergleich zur Vorwoche leicht rückläufigen Tendenz berichtet. Im B2B-Bereich würde sich hingegen ausgehend von einem sehr geringen Niveau eine leicht steigende Entwicklung der KEP-Sendungen abzeichnen.
- Der Wettbewerbs- und der damit verbundene Preisdruck seien unverändert hoch. Angesichts des hohen Laderaumüberhangs rechnen Befragte nicht mit einer mittelfristigen Verbesserung. Die steigende Anspannung auf dem Arbeitsmarkt äußere sich nach Angaben von Befragten jüngst auch in einer erhöhten Anzahl eingehender Bewerbungen, beispielsweise von Lkw-Fahrern.
- Der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex weist weiterhin Rückgänge gegenüber dem Vorkrisenniveau auf. Danach lag der Indexwert in den ersten fünf Tagen der Kalenderwoche 19 (04.05.2020-08.05.2020) tagesbezogen zwischen 13,4 % und 15,8 % unterhalb des Vorkrisenniveaus (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020). Im 7-Tage-Durchschnitt fiel der Rückgang bei den deutschen Lkw im Zeitraum vom 02.05.-08.05.2020 mit 8,9 % geringer aus als bei den ausländischen Lkw mit 17,2 %.

Schienengüterverkehr

- Im Schienengüterverkehr stellen die Nachfragerückgänge die Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland weiterhin vor große Herausforderungen. Die wirtschaftliche Lage vieler Eisenbahnverkehrsunternehmen ist angespannt. Weiterhin von Relevanz sind der Gesundheitsschutz des Personals und die Anpassung von Betriebsabläufen aufgrund der Corona-Krise.
- Von Ausnahmen abgesehen sind die KV-Terminals in Deutschland weiterhin uneingeschränkt in Betrieb. Der Großteil der Unternehmen des Kombinierten Ver-

kehrs hält sein Leistungsangebot im Wesentlichen uneingeschränkt aufrecht. Auf fast allen Verbindungen besteht ein ausreichendes Kapazitätsangebot.

- In der Binnenschifffahrt ist die Auftragslage weiterhin rückläufig und in weiten Teilen sehr angespannt. Dies liegt vor allem an den Absatzeinbrüchen in der Automobil-, Stahl- und Chemieindustrie. Allerdings unterliegt die Transportnachfrage sowohl regional als auch in Bezug auf einzelne Güter Schwankungen. Nach wie vor recht stabil ist die Transportnachfrage für Baustoffe und Heizöl. Allgemein führen das Ausmaß und die Ungewissheit über die Dauer der Corona-Krise bei den Binnenschifffahrtsunternehmen zu großen Unsicherheiten im Hinblick auf die künftige Auftragslage. Binnenschifffahrt
- Sorge bereiten den Binnenschiffsunternehmen die niedrigen Frachtpreise. Neben einem hohen intramodalen Wettbewerb steigt der intermodale Wettbewerbsdruck durch den Schienengüterverkehr, vor allem im Bereich der Massengutbeförderungen. Die derzeit sehr niedrigen Gasölpreise schaffen zwar eine gewisse Entlastung bei den Betriebskosten, aufgrund bestehender Gasölklauseln wirken sie sich jedoch in der Regel nicht ertragssteigernd aus. Aufgrund steigender Pegelstände werden zurzeit keine Kleinwasserzuschläge mehr erhoben.
- Nachdem einige europäische Staaten weitere Lockerungen bezüglich der Ein- und Ausreise beschlossen haben, nutzt vor allem das nautische Personal aus dem europäischen Ausland die Gelegenheit, in ihre Heimatländer zu reisen und Überstunden in Form von Freizeit auszugleichen. Vereinzelt wird von Quarantänemaßnahmen bei der Heimkehr berichtet. Beschränkungen im grenzüberschreitenden Verkehr wurden von den Gesprächsteilnehmern aktuell nicht benannt.
- Im Rahmen der sogenannten Inselverkehre weiten die Fährbetriebe im Zuge der Lockerungen der Corona-Restriktionen ihre Tätigkeiten langsam wieder aus. Die Fährbetriebe wurden von der Corona-Krise aufgrund ausbleibender Umsätze im Personenverkehr stark betroffen. Seeschifffahrt
- Im Luftverkehr verharrte das Angebot an Linienflügen in, von und nach Deutschland auf dem extrem niedrigen Niveau der Vorwochen. Zahlreiche Luftverkehrsunternehmen kündigten jedoch für Juni spürbare Angebotsausweitungen an. Im Luftfrachtverkehr glichen die reinen Frachtflüge das üblicherweise als Belly-Fracht bei Passagierflügen beförderte Aufkommen nicht in vollem Umfang aus. Luftverkehr

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 14.05.2020 vorlagen.

2 Straßengüterverkehr

Aktuelle Lagebeschreibung

Viele befragte Güterkraftverkehrsunternehmen verzeichnen nach wie vor eine sehr geringe Auftragslage. In Einzelfällen würden zwar durch die Lockerungen der Corona-Maßnahmen leichte Verbesserungstendenzen registriert, u.a. bei der Belieferung von Baumärkten, Gartencentern, Tankstellen sowie bei Heizölbeförderungen. Allerdings sei nach Angaben der Befragten die branchenübergreifende Nachfrage nach Transportdienstleistungen weiterhin auf einem sehr geringen Niveau. Trotz der Lockerungen würden erwartete Nachfrageimpulse aus dem Produzierendem Gewerbe, dem Einzelhandel sowie der Gastronomie weiterhin ausbleiben. In der Automobilbranche sei der langsam hochfahrende Produktionsbetrieb noch wesentlich geringer als vor Ausbruch der Krise. Zum einen seien die Lager noch befüllt. Zum anderen würden niedrige Absatzzahlen von Automobilhändlern dazu führen, dass die Automobilproduktion nur eingeschränkt anlaufe. Die Maschinenbaubranche leide nach Aussagen der befragten Unternehmen nach wie vor unter einer geringen Nachfrage aus dem Ausland, insbesondere aus den USA. Befragte Güterkraftverkehrsunternehmen aus der Automobil- und Maschinenbaubranche rechnen nicht mit einer wesentlichen Verbesserung ihrer Auftragslage in den nächsten Monaten. Während in den Vorwochen befragte Unternehmen noch von konstanten Transportvolumina im Baugewerbe berichteten, wurde in der vergangenen Woche ein Rückgang der Nachfrage registriert. In mehreren Regionen seien Großbauprojekte, u.a. im Straßenbau, seitens öffentlicher Auftraggeber vorerst angehalten sowie Baugenehmigungen zum Teil zurückgehalten worden. Als Grund wurden Haushaltssperren bei einigen Kommunen genannt. Der Hochbau sei grundsätzlich nicht von Auftragsrückgängen betroffen. Die Transportnachfrage aus dem Ausland sei weiterhin sehr niedrig. Lediglich Warenströme aus China würden langsam eine Zunahme verzeichnen. Insgesamt erwarten viele der Befragten einen langfristigen gesamtwirtschaftlichen Schaden.

KEP-Branche

In der KEP-Branche werden nach Unternehmensangaben weiterhin sehr hohe Sendungsvolumina im B2C-Bereich befördert, allerdings wurde jüngst eine leicht rückläufige Tendenz registriert. Nach wie vor führe die hohe Nachfrage stellenweise zu Laufzeitverlängerungen in der Auslieferung. Anhaltspunkte über die Entwicklung von B2C-Online-Geschäften in Deutschland bietet ein neuer wöchentlicher Frühindikator des Statistischen Bundesamtes. Demnach lag in der Kalenderwoche 19 die Anzahl der Online-Transaktionen mit einer Veränderungsrate von rund 52 % deutlich über dem Vorjahresniveau.[1] In den Kalenderwochen 16, 17 und 18 betrugen die Veränderungsraten der Online-Transaktionen im Vergleich zur entsprechenden Vorjahreswoche rund 61 %, rund

[1] 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 14.05.2020. Das Informationsangebot des Statistischen Bundesamtes basiert auf Daten zur wöchentlichen Veränderungen von Online-Geschäften. Vor der Freigabe eines Kaufs auf Rechnung durch einen Versandhändler wird die Identität und Bonität einer Privatperson überprüft. Im Rahmen des Frühindikators werden die Zahl dieser Auskünfte auf Grundlage der Daten von Informationsdienstleistern wiedergegeben.

59 % bzw. rund 55 %. Nach Aussagen einiger befragten KEP-Unternehmen würde sich im B2B-Bereich ausgehend von einem sehr geringen Niveau eine leicht steigende Entwicklung der Auftragslage abzeichnen. Internationale KEP-Sendungen seien weiterhin nur eingeschränkt möglich. Einschränkungen im internationalen Postverkehr resultieren nach Angaben der Deutsche Post DHL Group aus einem weiterhin eingeschränkten Flugbetrieb, Grenzkontrollen, Schutz- und Quarantänemaßnahmen im Zielland sowie Kapazitätsengpässen im Paketnetz des Ziellands.[2] Die Deutsche Post DHL Group informiert auf ihrer Webseite tagesaktuell über länderspezifische Restriktionen im internationalen Versandhandel. In Europa werden wesentliche KEP-Dienstleistungen uneingeschränkt angeboten, ausgenommen sind Sperrgutsendungen nach Belgien und Frankreich. Weiterhin werden Paketsendungen nach Italien und in die Schweiz auf geringere Maximalmaße limitiert. Außerhalb Europas gelten in vielen asiatischen, amerikanischen und afrikanischen Ländern nach wie vor allgemeine Paketannahmestopps.

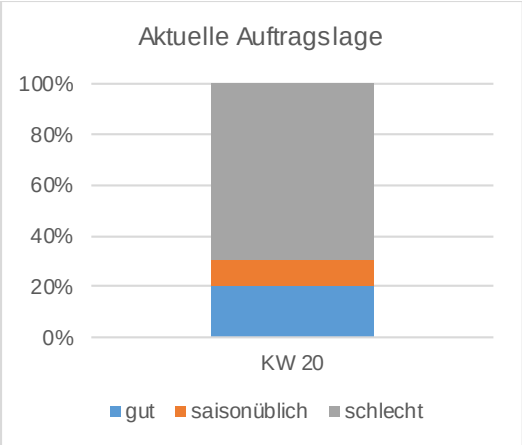
Aktuelle Herausforderungen

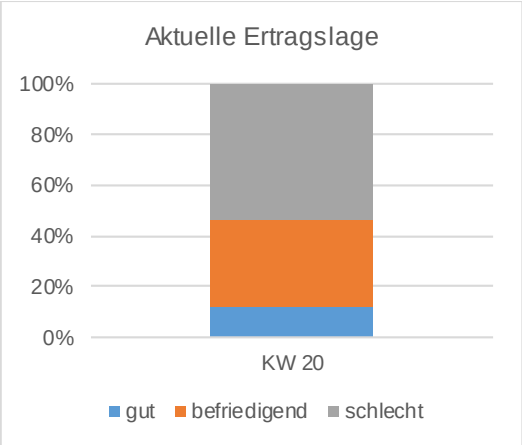
Nach Aussagen der Befragten stellt die aktuelle Preisentwicklung derzeit die größte Herausforderung für Güterkraftverkehrsunternehmen dar. Die Tagesfrachten seien weiterhin äußerst niedrig. In Teilen seien die Spotmarktpreise nicht ausreichend, um die Kosten für Maut, Personal sowie Treibstoff decken zu können. Viele Befragte nähmen einen höheren Leerfahrtenanteil im Rückladungsbereich hin, anstatt Aufträge am Spotmarkt anzunehmen. Angesichts des hohen Laderaumüberhangs rechnen Befragte nicht mit einem mittelfristigen Anstieg der Tagesfrachtraten. Zunehmend berichten befragte Unternehmen von einem steigenden Druck seitens bestehender fester Auftraggeber, insbesondere aus der Automobil- und Maschinenbauindustrie, die vorhandenen vertraglich fixierten Entgeltvereinbarungen über Neuausschreibung abzusenken. Nicht selten würde eine Reduzierung der Grundfracht von mindestens 5 % gefordert. Dies hätte bei nicht wenigen Befragten zur Folge, dass Laderaum und Personal reduziert werden müssten. Gegenüber dem Bundesamt berichten befragte Transportunternehmen von einer spürbar steigenden Anspannung auf dem Arbeitsmarkt. Beispielsweise würde bei einigen Befragten eine erhöhte Anzahl an Bewerbungen von Lkw-Fahrern eingehen. Einige Befragte bewerten den aktuell hohen Wettbewerbsdruck als aussichtlos und wünschten sich deutlich mehr Unterstützung seitens der Politik. Beispielsweise könne die Politik in Form eines Appells zu mehr Solidarität und Fairness bei der Preisgestaltung im gewerblichen Güterkraftverkehr aufrufen. Besonders in Krisenzeiten sei es wichtig, einen kollektiven Umgang miteinander zu fördern. Darüber hinaus wurden von vielen Befragten höhere Kontrolldichten bzw. Schwerpunktkontrollen gefordert, insbesondere im Hinblick auf die Einhaltung der Kabotage-Regeln und des Mindestlohngesetzes.

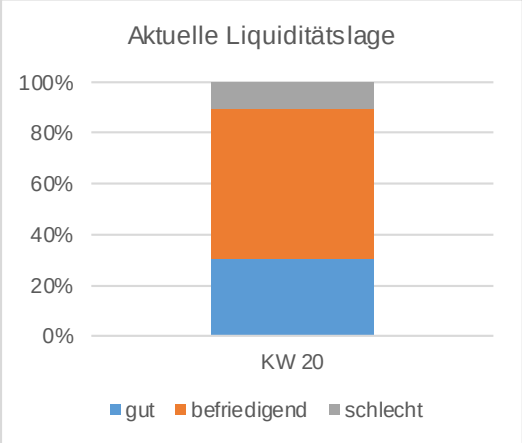
[2] Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Post DHL Group: Aktuelle Hinweise zum Coronavirus – Auswirkungen auf Versand und Zustellung durch Deutsche Post DHL, unter: https://www.dhl.de/de/privatkunden/kampagnenseiten/coronavirus.html, letzte Aktualisierung am 14.05.2020.

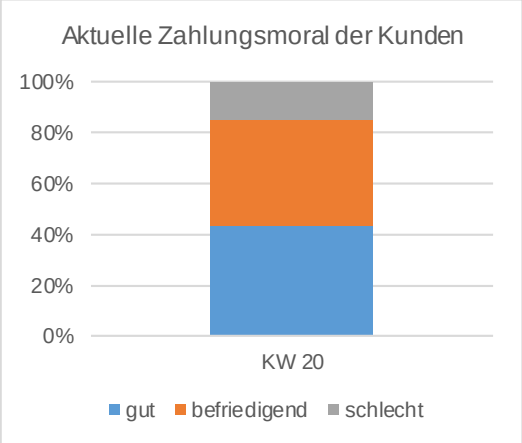
Themen von aktueller Bedeutung

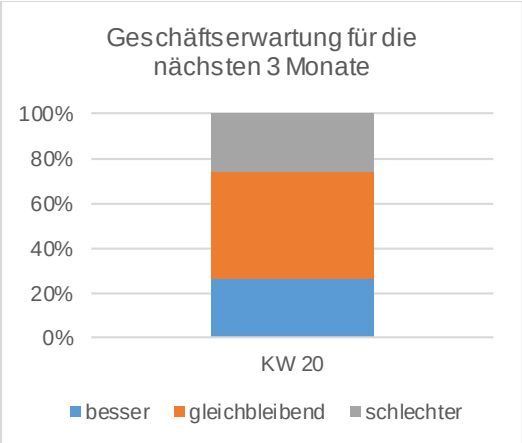
Im Rahmen der Befragungen berichten Transportunternehmen von einem weiterhin erhöhten administrativen Aufwand. Die laufenden Beschaffungen der geforderten Schutzausrüstung sei neben dem zeitlichen Mehraufwand teils mit nicht unwesentlichen Kosten verbunden. Ein erhöhter Abstimmungsaufwand mit Kunden trete u.a. bei Rückfragen zur Ladung, die aufgrund von Zugangssperren nicht Vorort geklärt werden können, sowie bei Terminvereinbarungen auf. Insbesondere grenzüberschreitende Verkehre seien mit einem deutlich höheren bürokratischeren Aufwand verbunden. Die Erreichbarkeit der Kunden im Ausland sei vielfach nur eingeschränkt möglich. Darüber hinaus müssten Grenzfahrten im Vorfeld bei den Behörden angemeldet, Bescheinigungen ausgefüllt und teilweise das Gesundheitsamt im Zielland informiert werden. Die Kontrollen an den Grenzübergängen liefen dagegen nach Angaben der befragten Unternehmen in der Regel ohne höhere Wartezeiten. Nach wie vor berichten Befragte von Schwierigkeiten bei der Einsatzplanung ihres ausländischen Personals. Viele Mitarbeiter, die bisher auf Heimreisen verzichtet hätten, würden mittlerweile Heimreisen antreten wollen. Aufgrund von Quarantänebestimmungen in einigen europäischen Nachbarländern müssten die Heimfahrten mindestens 14 Tage betragen. Die Rückreise sei weiterhin vielfach erschwert. Die Durchreise durch Polen und Tschechien sei teilweise trotz Vorlage von Arbeitsbescheinigungen nicht möglich, so dass längere Umwege in Kauf genommen würden. Darüber hinaus sei das Angebot an Flügen, Fähren und Bussen insgesamt sehr eingeschränkt.

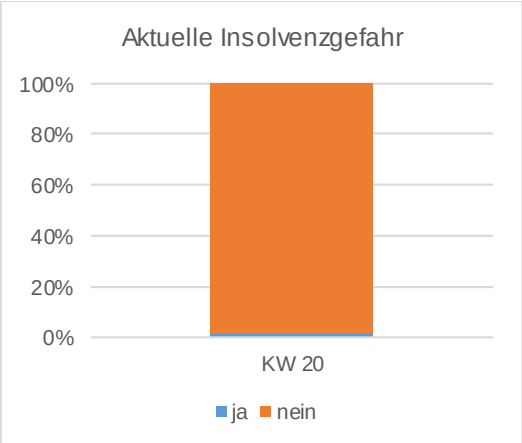

Aktuelle Auftragslage
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
gut
saisonüblich
schlecht

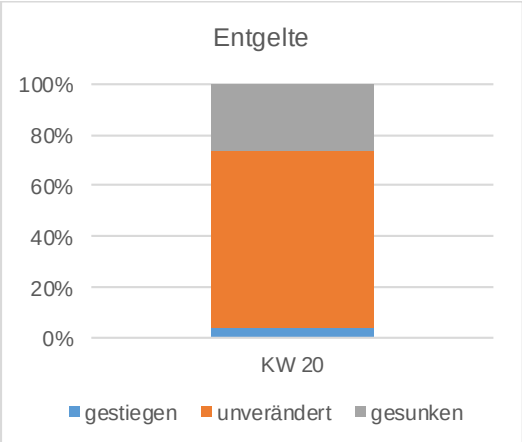

Aktuelle Ertragslage
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
gut
befriedigend
schlecht

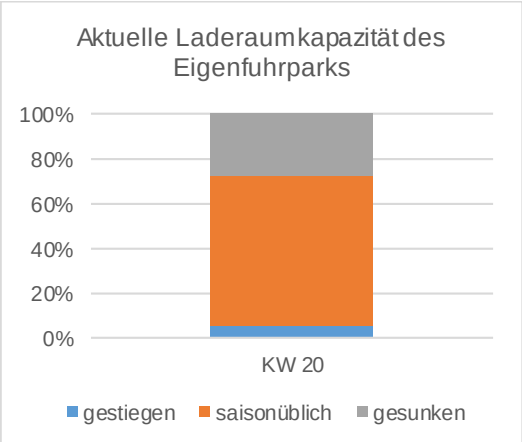

Aktuelle Liquiditätslage
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
gut
befriedigend
schlecht

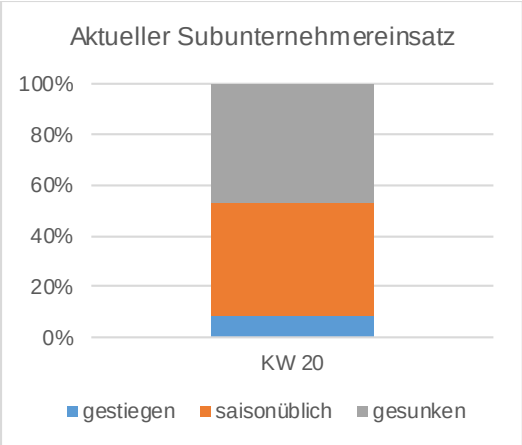

Aktuelle Zahlungsmoral der Kunden
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
gut
befriedigend
schlecht

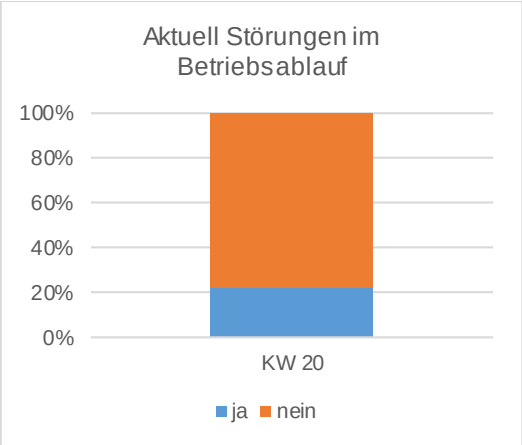

Geschäftserwartung für die nächsten 3 Monate
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
besser
gleichbleibend
schlechter

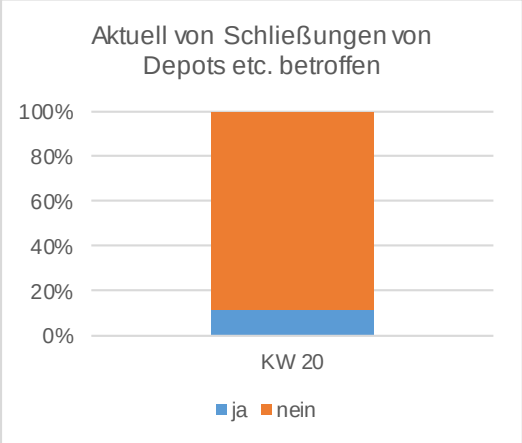

Aktuelle Insolvenzgefahr
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
ja
nein

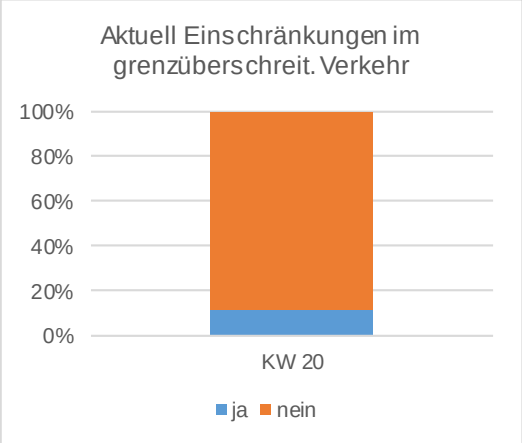

Entgelte
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
gestiegen
unverändert
gesunken

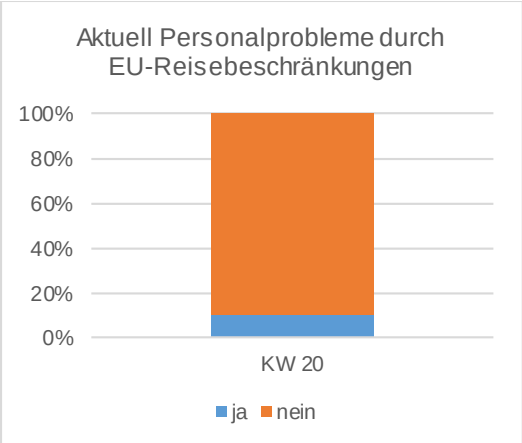

Aktuelle Laderaumkapazität des Eigenfuhrparks
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
gestiegen
saisonüblich
gesunken

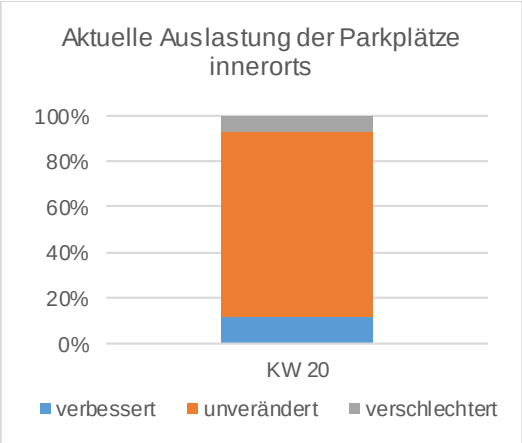

Aktueller Subunternehmereinsatz
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
gestiegen
saisonüblich
gesunken

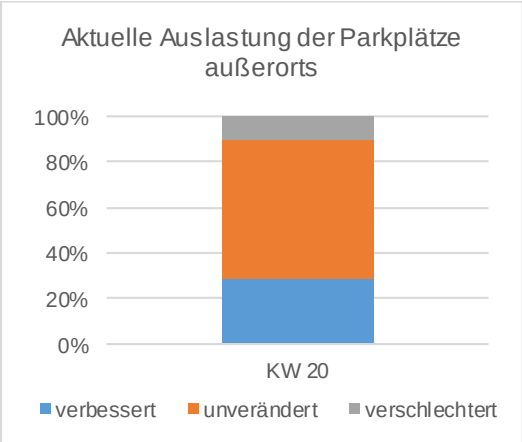

Aktuell Störungen im Betriebsablauf
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
ja
nein

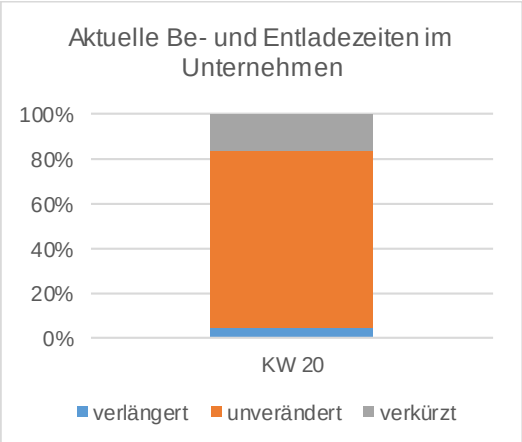

Aktuell von Schließungen von Depots etc. betroffen
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
ja
nein

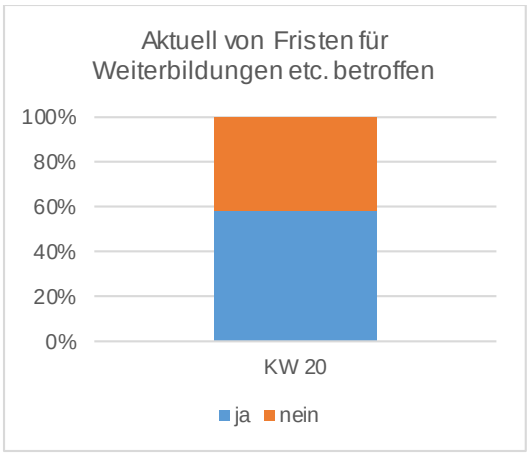

Aktuell Einschränkungen im grenzüberschreit. Verkehr
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
ja
nein

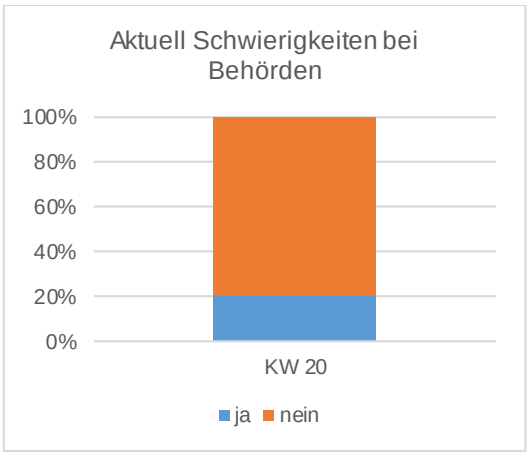

Aktuell Personalprobleme durch EU-Reisebeschränkungen
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
ja
nein

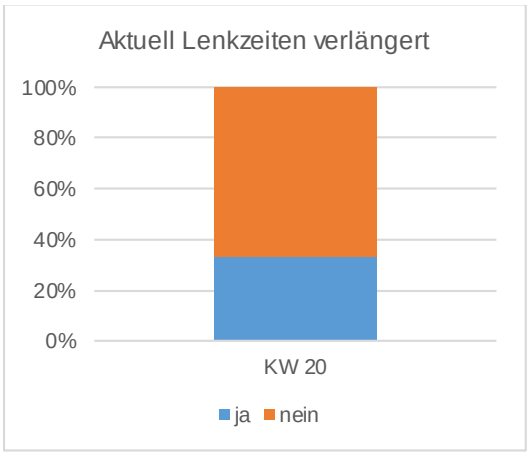

Aktuelle Auslastung der Parkplätze innerorts
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
verbessert
unverändert
verschlechtert

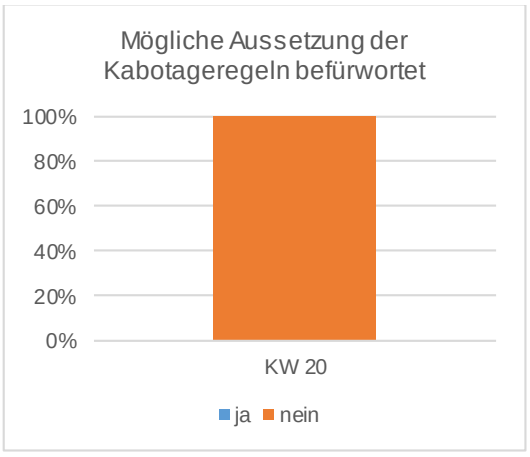

Aktuelle Auslastung der Parkplätze außerorts
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
verbessert
unverändert
verschlechtert

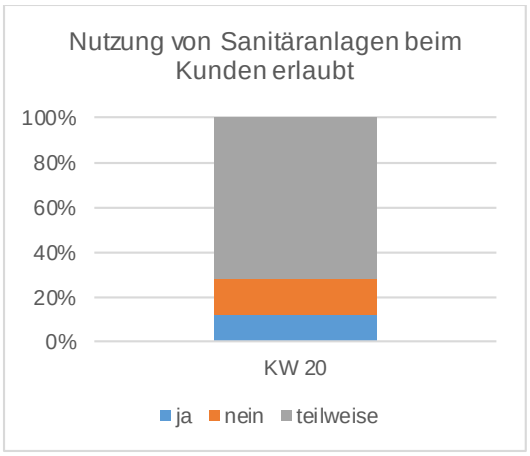

Aktuelle Be- und Entladezeiten im Unternehmen
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
verlängert
unverändert
verkürzt

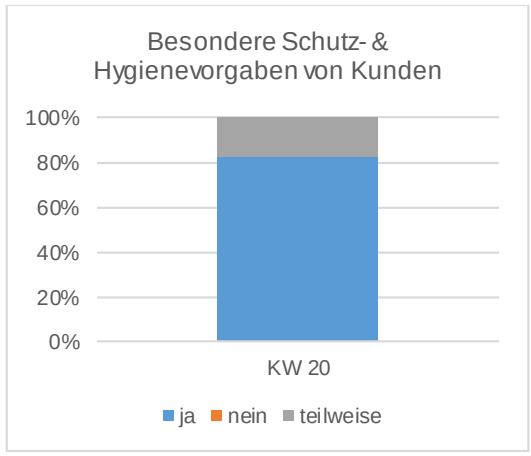

Aktuell von Fristen für Weiterbildungen etc. betroffen
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
ja
nein

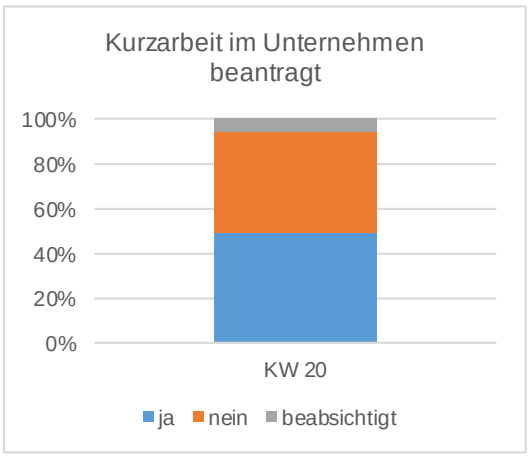

Aktuell Schwierigkeiten bei Behörden
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
ja
nein

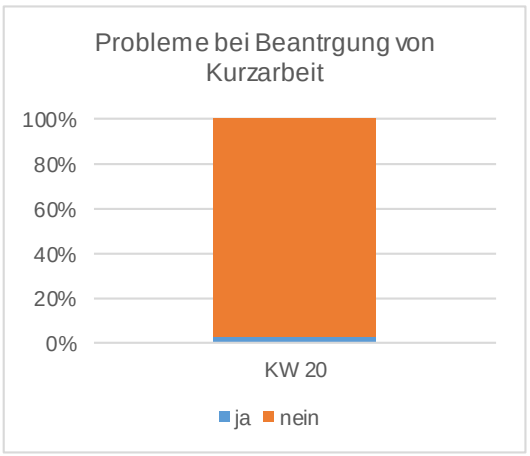

Aktuell Lenkzeiten verlängert
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
ja
nein

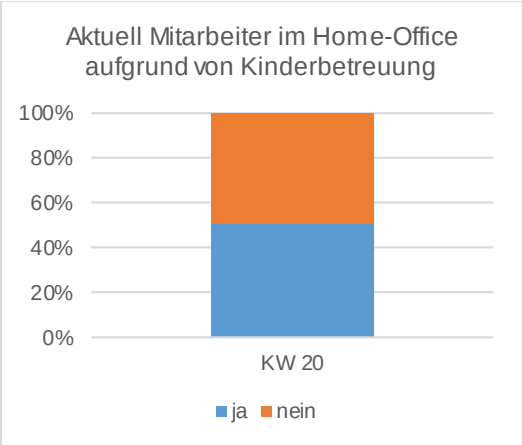

Mögliche Aussetzung der Kabotageregeln befürwortet
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
ja
nein

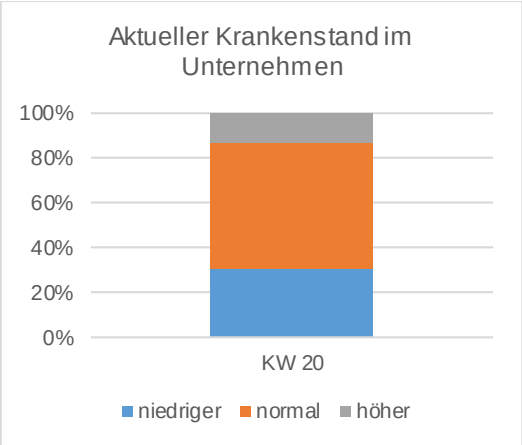

Nutzung von Sanitäranlagen beim Kunden erlaubt
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
ja
nein
teilweise

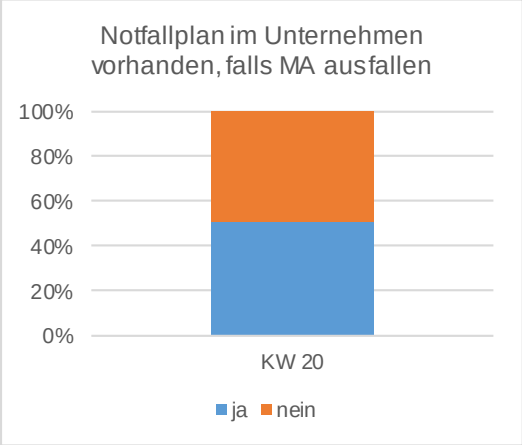

Besondere Schutz- & Hygienevorgaben von Kunden
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
ja
nein
teilweise


Kurzarbeit im Unternehmen beantragt
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
ja
nein
beabsichtigt


Probleme bei Beantrgung von Kurzarbeit
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
ja
nein


Aktuell Mitarbeiter im Home-Office aufgrund von Kinderbetreuung
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
ja
nein


Aktueller Krankenstand im Unternehmen
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
niedriger
normal
höher


Notfallplan im Unternehmen vorhanden, falls MA ausfallen
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
ja
nein

3 Schienengüterverkehr

Aktuelle Lagebeschreibung

Der Großteil der Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland hat aufgrund der angespannten gesamtwirtschaftlichen Lage infolge der COVID-19-Pandemie weiterhin mit negativen betriebswirtschaftlichen Auswirkungen zu kämpfen. Ursächlich hierfür ist vor allem die anhaltend rückläufige Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen. Ein Gutteil der Eisenbahnverkehrsunternehmen spricht von einer angespannten Auftrags- und Umsatzentwicklung und entsprechend negativen Auswirkungen auf die Liquiditätslage. Das Entgelt- und Kostenniveau sei aktuell eher stabil. Vor dem Hintergrund der Nachfragerückgänge verfügt die Mehrheit der Eisenbahnverkehrsunternehmen weiterhin über freie Kapazitäten im Schienengüterverkehr. Trotz der angespannten gesamtwirtschaftlichen Lage schätzen die befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen nach eigenen Angaben die Insolvenzgefahr für ihr eigenes Unternehmen derzeit als gering ein. Die Geschäftserwartungen der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen für die nächsten drei Monate sind eher gleichbleibend bis schlechter.

Krankenstände

Die Krankenstände in den befragten Unternehmen entwickeln sich weiterhin jahreszeitüblich; COVID-19-bezogene Krankenfälle wurden nicht benannt. Dennoch besitzen der Gesundheitsschutz des Personals und die Anpassung von Betriebsabläufen an die infolge der COVID-19-Pandemie ergriffenen Regelungen und Maßnahmen weiterhin hohe Relevanz. Insgesamt zeigten sich damit auf Grundlage der geführten Gespräche und verfügbaren Informationen in der laufenden Kalenderwoche im Vergleich zur Vorwoche keine wesentlichen neuen Entwicklungen.

4 Kombinierter Verkehr

Aktuelle Lagebeschreibung

Der Großteil der KV-Terminals in Deutschland ist weiterhin uneingeschränkt in Betrieb. Nach Angaben der DB Netze AG hat in dieser Woche ein KV-Terminal in Stuttgart, das einen starken Bezug zur Automobilindustrie aufweist, wiedereröffnet; ein KV-Terminal in Landshut, das ebenfalls einen starken Bezug zur Automobilbranche hat, blieb hingegen weiterhin geschlossen.[3] Nach Informationen des Bundesamtes bestehen die in den KV-Terminals umgesetzten Gesundheitsschutzmaßnahmen gegen das COVID-19-Virus weiterhin fort und werden entsprechend eingehalten. Nennenswerte negative Auswirkungen auf die Betriebsabläufe in den KV-Terminals durch die Einhaltung der Schutzmaßnahmen sind weiterhin nicht bekannt. Das Leistungsangebot im Kombinierten Verkehr besteht größtenteils ohne größere Einschränkungen fort; ausreichende Kapazitäten am Markt stehen bereit. Nach Unternehmensangaben konnten in der 20. Kalenderwoche 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.[4]

[3] Siehe DB Netze AG (2020): „Aktuelle Maßnahmen zu Corona (SARS-CoV-2) in den DUSS-Terminals. Fortsetzung der Corona-bedingten Sonderöffnungszeiten in der KW 20“, Mitteilung vom 07.05.2020, abgerufen am 13.05.2020

[4] Siehe Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG: "11. Mai 2020: KW 20 – Kapazitäten auf fast allen Verbindungen vorhanden / Teilweise angepasste Terminalöffnungszeiten", Mitteilung vom 11.05.2020, abgerufen am 13.05.2020.

5 Binnenschifffahrt

Trockengüterschifffahrt

Nach Auskunft der meisten befragten Unternehmen gehen die Beförderungsmengen in der Binnenschifffahrt weiterhin zurück. Entsprechendes gelte teilweise für die Schiffsumläufe. Besonders in der Trockengüterschifffahrt seien die Auswirkungen der Corona-Pandemie in weiten Teilen deutlich zu spüren. Massenguttransporte (z.B. Stahl, Kohle, Getreide, Düngemittel) bewegen sich überwiegend auf niedrigem Niveau. Im Agrarsektor seien die Erntemengen aus dem letzten Jahr nach Angaben von Befragten mittlerweile größtenteils abtransportiert worden. Regional werde jedoch eine positive Nachfrageentwicklung für Beförderungen von Düngemitteln für die Landwirtschaft wahrgenommen. Nach wie vor wird über rückläufige Transportmengen von Stahlprodukten vor allem für die Automotive-Industrie berichtet. Bei Baustoffen wie beispielsweise Sand und Kies sei die Transportnachfrage derzeit stabil. Einige Gesprächsteilnehmer berichten, dass zurzeit vermehrt Binnenschiffe in den Kanalgebieten zu beobachten seien, die normalerweise auf dem Rhein aktiv seien. Vor allem freie Partikuliere haben mit Nachfragerückgängen zu kämpfen, da potenzielle Auftraggeber Beförderungsaufträge derzeit vorrangig mit eigenen Schiffen bzw. von vertraglich gebundenen Unternehmen befördern lassen. Auslaufende Verträge für Mietschiffe würden nach Angaben von Marktteilnehmern derzeit häufig nicht verlängert.

Containerschifffahrt

Für die Containerschifffahrt ist die Umschlagsentwicklung in den großen Seehäfen in Rotterdam und Antwerpen sehr wichtig. Gesprächspartner des Bundesamtes berichten, dass es aufgrund von Stornierungen von Schiffsabfahrten großer Allianzen (sog. "blank sailings“) zu Rückgängen des Containerumschlags im Seeverkehr komme. Zudem seien Seeschiffe infolge einer geringeren Nachfrage aus Europa und voller Lagerbestände teilweise nicht gänzlich ausgelastet. In der Folge wiesen die von den Seehäfen in Richtung des Niederrheingebiets verkehrenden Containerbinnenschiffe geringere Auslastungsgrade auf. Im Export, vor allem im Automotivbereich, seien das Containeraufkommen bzw. die Auslastung der Containerschiffe krisenbedingt ebenfalls deutlich gesunken. Die Verfügbarkeit von Leercontainern stelle aktuell kein Problem dar.

Tankschifffahrt

In der Tankschifffahrt sorgen die niedrigen Heizölpreise, die stimulierende Wirkung auf die Bevorratung der privaten Haushalte und anderer Einrichtungen haben, weiterhin für eine rege Transportnachfrage. Einige befragte Unternehmen befürchten nun jedoch ein Sommerloch, da ein Teil der Mineralöltransporte, die normalerweise in den Sommermonaten erfolgen, bereits jetzt abgewickelt worden sei. Die Beförderungsmengen für Diesel, Kerosin und Benzin sowie viele chemische Erzeugnisse seien nach wie vor rückläufig.

Liquiditäts- und Ertragslage

Den meisten befragten deutschen Unternehmen in der Binnenschifffahrt bereitet der Rückgang der Frachtraten immer größere Sorgen. Neben Wettbewerbern aus Nachbarstaaten drängen zunehmend Binnenschiffer, die üblicherweise Container befördern, in

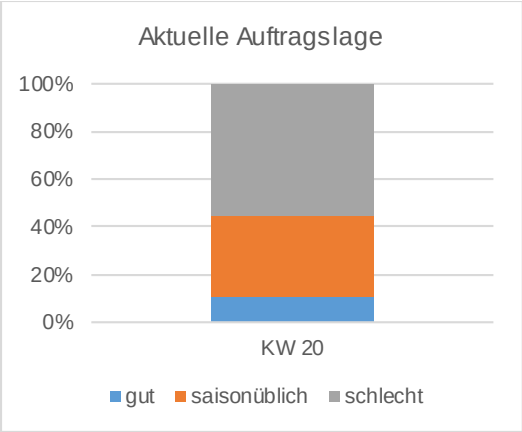
das Massengutsegment. Dies führe nach Angaben von Marktteilnehmern insbesondere am Spotmarkt zu fallenden Preisen. Infolgedessen nähmen die Liquiditätsreserven einiger Binnenschiffsunternehmen deutlich ab, teilweise bestehe Insolvenzgefahr. Gerade Partikulierbetrieben falle es zunehmend schwerer, ihren finanziellen Verpflichtungen nachzukommen oder anstehende Investitionen an den Binnenschiffen vorzunehmen. Zwar schaffen die derzeit sehr niedrigen Gasölpreise eine gewisse Entlastung bei den Betriebskosten, aufgrund bestehender Gasölklauseln wirken sie sich jedoch in der Regel nicht ertragssteigernd aus. Aufgrund steigender Pegelstände in Kaub und Duisburg-Ruhrort werden zurzeit keine Kleinwasserzuschläge mehr erhoben.

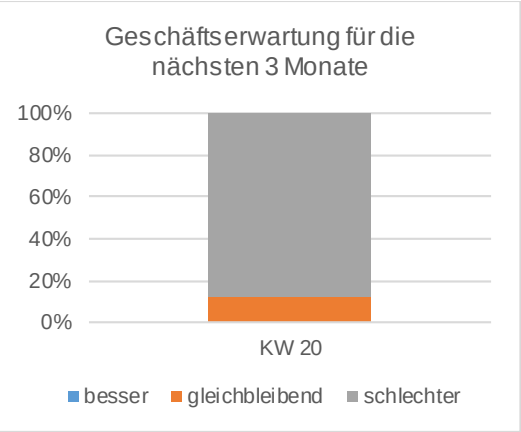
Personalsituation

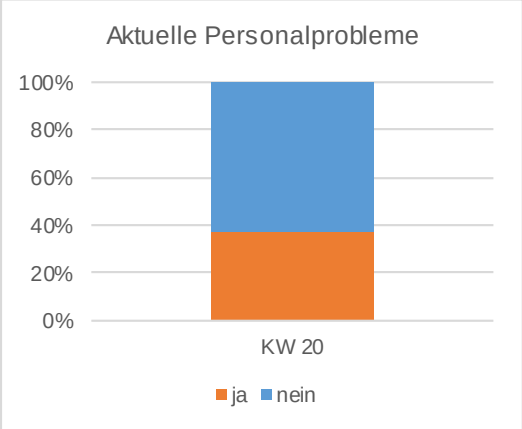
Nachdem einige europäische Staaten weitere Lockerungen bezüglich der Ein- und Ausreise beschlossen haben, nutzt vor allem das nautische Personal aus dem europäischen Ausland die Gelegenheit, in ihre Heimatländer zu reisen. Durch den Einsatz von Doppelschichten haben sich bei den Schiffsbesatzungen mittlerweile viele Überstunden angesammelt, die nun in Form von Freizeit ausgeglichen werden können. Jedoch wird weiterhin vereinzelt von Quarantänemaßnahmen bei der Heimkehr beispielsweise nach Ungarn berichtet. Beschränkungen im grenzüberschreitenden Verkehr wurden von den Gesprächsteilnehmern aktuell nicht benannt. Aufgrund der rückläufigen Beförderungsmengen können die Arbeitszeiten des Fahrpersonals bei den meisten Unternehmen größtenteils eingehalten werden. Wegen der eingeschränkten Erreichbarkeit einiger Ämter, bestehe nach Unternehmensangaben die Gefahr, dass Aufenthaltserlaubnisse nicht mehr rechtzeitig verlängert werden könnten.

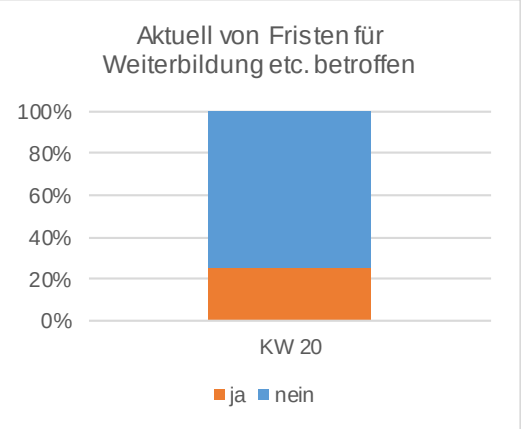
Aktuelle Herausforderungen

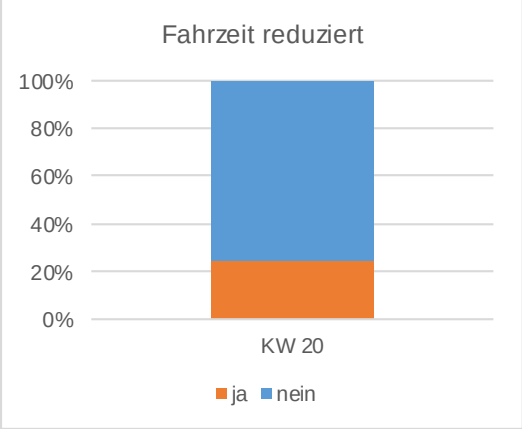
Nach Auskunft der Gesprächspartner führe das Ausmaß und die Dauer der Corona-Krise zu großen Unsicherheiten im Hinblick auf die zukünftige Auftragslage. Es sei schwierig vorauszuplanen, wie sich die Transportnachfrage verändern werde, wenn die Industriebetriebe ihre Produktion sukzessive wiederaufnehmen werden. Darüber hinaus bereite die mögliche Schließung von Stahlstandorten Sorge. Neben der Entwicklung der Frachtraten, der Auslastungsgrade der Schiffe, einer schlechteren Zahlungsmoral von Auftraggebern, Kurzarbeit im Unternehmen und der Gesundheit der Beschäftigten benannten Unternehmen einen zunehmend zu beobachtenden Verdrängungswettbewerb zwischen der Bahn und dem Binnenschiff als aktuelle Herausforderung. Kritisiert wurde in diesem Zusammenhang die zunehmende Verlagerung von binnenschiffsaffinen Massengütern auf die Schiene.

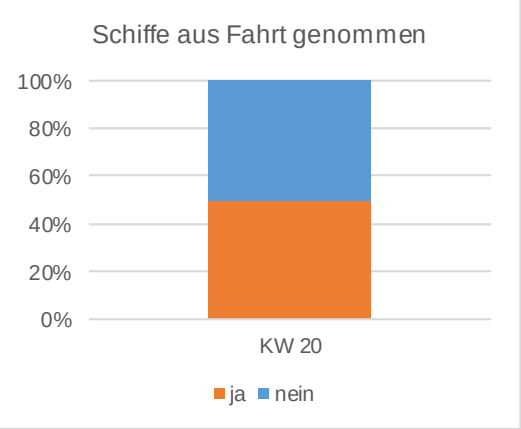

Aktuelle Auftragslage
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
gut
saisonüblich
schlecht

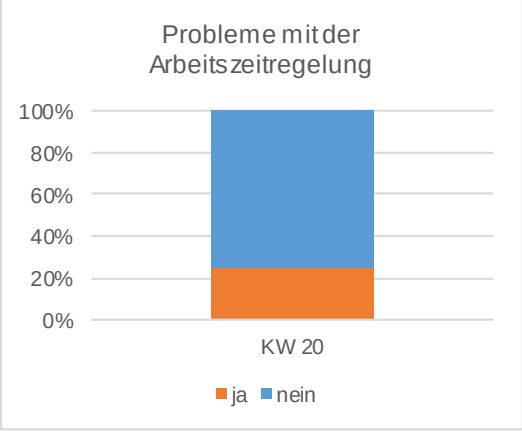

Geschäftserwartung für die nächsten 3 Monate
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
besser
gleichbleibend
schlechter

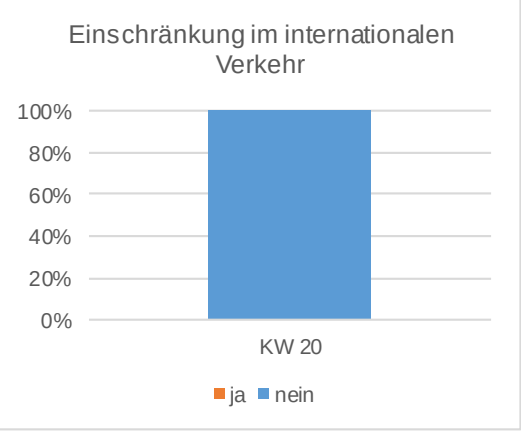

Aktuelle Personalprobleme
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
ja
nein


Aktuell von Fristen für Weiterbildung etc. betroffen
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
ja
nein


Fahrzeit reduziert
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
ja
nein


Schiffe aus Fahrt genommen
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
ja
nein


Probleme mit der Arbeitszeitregelung
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
ja
nein


Einschränkung im internationalen Verkehr
100%
80%
60%
40%
20%
0%
KW 20
ja
nein

6 Seeverkehr

Quartalsbericht HHLA

Kürzlich veröffentlichte die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ihren Bericht über das 1. Quartal 2020. Er beschreibt deutliche Auswirkungen der Corona-Krise und der Frühjahresstürme auf die wirtschaftliche Situation des Konzerns. Danach verzeichnete die Hamburger Hafen und Logistik AG im 1. Quartal 2020 einen moderat gesunkenen Umsatz sowie ein stark rückläufiges Betriebsergebnis (EBIT) mit entsprechenden Auswirkung auf die Profitabilität.[5] Das Betriebsergebnis (EBIT) sank im Vergleich zum 1. Quartal 2019 um 38,6 Prozent auf insgesamt 36,7 Mio. Euro; der Konzernumsatz ging um 3,4 Prozent zurück. Die Umschlagmenge an den HHLA-Containerterminals ging im Vergleichszeitraum insgesamt um 3,7 Prozent auf 1.796 Tsd. TEU zurück; im 1. Quartal 2019 wurden noch 1.865 Tsd. TEU umgeschlagen. Schiffsverspätungen infolge von Sturmtiefs über Nordeuropa sowie Blank Sailings infolge der Corona-Krise resultierten in einem moderaten Rückgang der Ladungsmengen aus Fernost. Im Segment Intermodal ging der Containertransport im 1. Quartal 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 5,1 Prozent auf rund 378 Tsd. TEU zurück. Bei den Straßentransporten waren dabei deutlich stärkere Rückgänge als bei den Bahntransporten zu verzeichnen. Während sich die Straßentransporte im Vergleichszeitraum um 11,4 Prozent auf rund 78 Tsd. TEU reduzierten, nahmen die Bahntransporte um 3,3 Prozent auf rund 300 Tsd. TEU ab.

Fährverbindungen

Infolge der restriktiven Maßnahmen im Zuge der Corona-Krise wurden viele Fährverbindungen, insbesondere im Personenverkehr entweder komplett eingestellt oder fanden nur stark eingeschränkt statt. Im Zuge der Lockerungen der Corona-Restriktionen haben die Fährbetriebe ihre Tätigkeiten langsam wieder aufgenommen bzw. gesteigert. Beispielsweise wurden am 9. Mai bzw. 11. Mai 2020 die vorübergehend eingestellten Linien HADAG Seetouristik und Fährdienst AG in Hamburg wieder aufgenommen. Die Hafenfähren sind Teil des öffentlichen Nahverkehres in Hamburg. Durch den Einsatz zusätzlicher Schiffe auf den Linien soll die Einhaltung der Hygienevorschriften ermöglicht werden. In Niedersachsen ist der Tourismus auf den Ostfriesischen Inseln unter Auflagen wieder erlaubt. Jede Insel regelt den Zugang sowie die Verweildauer selber. Die Fährbetriebe haben ihre Fahrpläne bereits erweitert. In Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern soll die Fahrgastschifffahrt im Mai sukzessive unter strengen Hygieneauflagen aufgenommen werden. Die Fährbetriebe wurden von der Corona-Krise aufgrund ausbleibender Umsätze im Personenverkehr stark betroffen. Mit Beginn der Corona-Krise erfolgte lediglich ein eingeschränkter Betrieb für den Güterverkehr und die Beförderung von Inselbewohnern. Seit März 2020 ging der Passagieraufkommen der betroffenen

[5] Siehe hierzu und im Folgenden Hamburger Hafen und Logistik AG: Herausforderndes Umfeld belastet Start der HHLA in das Geschäftsjahr 2020, Pressemitteilung vom 12.05.2020, abgerufen unter: https://hhla.de/unternehmen/news/detailansicht/herausforderndes-umfeld-belastet-start-der-hhla-in-das-geschaeftsjahr-2020

Reedereien stark zurück, nach Presseangaben beispielsweise bei Neue Pellwormer Dampfschifffahrts GmbH sowie Aktien-Gesellschaft „EMS“ um 90 bis 95 Prozent.[6]

Traditionsschifffahrt

Die restriktiven Corona-Beschränkungen wirkten sich ebenfalls sehr negativ auf die finanzielle Situation der Betreiber von Traditionsschiffen aus. Nach Einschätzung von Branchenvertretern sei der Fortbestand der Traditionsschiffe aufgrund ausbleibender Einnahmen gefährdet. Aufgrund der Kontaktbeschränkungen und der strikten Hygienevorschriften konnte die Saison für die Traditionsschiffe nicht wie gewohnt im Mai 2020 starten. Die fehlenden Einnahmen auf der einen Seite und hohe Fixkosten für Instandsetzungs- und Sicherheitsmaßnahmen auf der anderen Seite würden die Betreiber der Traditionsschiffe in finanzielle Notlagen bringen. Nachdem die Umsetzung der im Jahr 2018 erlassenen Sicherheitsverordnung den Schiffsbetreibern bereits hohe Investitionskosten abverlangt habe, würde sich deren finanzielle Situation nach Angaben von Branchenvertretern aufgrund der Corona-Krise derzeit zuspitzen.[7]

Charterraten

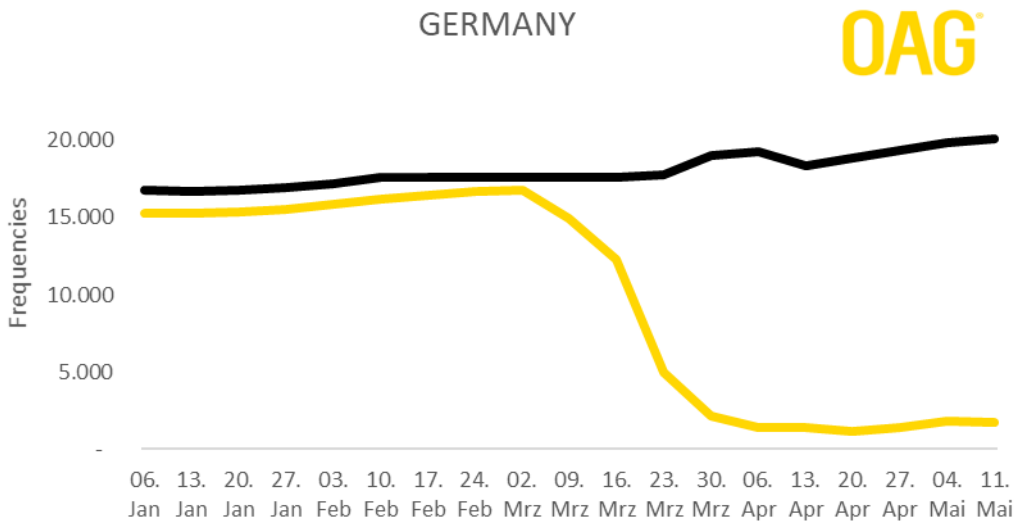
Bereits in der vergangenen Woche wurde über stark gefallene Charterraten für Containerschiffe berichtet. Der vom Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e. V. veröffentlichte „New ConTex“ nahm am 12.05.2020 auf 346 Punkte ab; im Vergleich zum 05.05.2020 bedeutete dies einen Rückgang von 5 Punkten.[8] Die rückläufige Entwicklung der vergangenen Wochen setzte sich damit in der laufenden Woche fort. Spürbare Rückgänge waren bei allen erfassten Schiffsgrößen zu verzeichnen. Aufgrund am Markt vorhandener Überkapazitäten und gesunkener Transportmengen wurde von einem Trend hin zu kürzeren Laufzeiten für das Chartern von Containerschiffen berichtet. Infolge der starken Rückgänge in der Container-Linienschifffahrt würden Charterschiffe zunehmend an ihre Eigentümer übergeben. Infolgedessen sanken die Charterraten deutlich.[9] Allerdings erlauben die Charterraten keine Rückschlüsse auf die Entwicklung der Frachtraten am Markt. Nach Einschätzung von Branchenvertretern seien derzeit tendenziell steigende Frachtraten zu beobachten.

[6] Siehe Täglicher Hafenbericht 07.Mai 2020, Print-Ausgabe S. 14; Täglicher Hafen Bericht 13. Mai 2020, Print-Ausgabe S. 4.
[7] Siehe Täglicher Hafenbericht Montag 11. Mai 2020, Print-Ausgabe S. 3. DVZ-Online: https://www.dvz.de/rubriken/land/detail/news/maritimes-erbe-in-hamburg-gefaehrdet.html
[8] Siehe hierzu und im Folgenden Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e. V. (VHBS), abgerufen unter https://www.vhbs.de/index.php?id=28. 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.
[9] Siehe Täglicher Hafenbericht Mittwoch 06. Mai 2020, Print-Ausgabe S. 14.

7 Luftverkehr

Angebot von Linienflügen

Nach jüngsten Meldungen von OAG hatte sich das Angebot von Linienflügen am 11. Mai gegenüber dem Vorjahreszeitraum weltweit um 68.4 % reduziert. In der Vorwoche waren es -69,9 %. In China betrug der Rückgang nur noch -27,4 % (Vorwoche: -32,0 %). Grund war die starke Zunahme von Inlandsflügen. In Indien ging der Wert ebenfalls zurück auf -66,8 % (Vorwoche: -90,9 %). In den anderen Ländern verharrte der Wert in etwa auf dem der Vorwoche. In Europa gingen die Flüge u.a. in Italien um 78,3% (Vorwoche: -78,1 %), in Spanien um 92,3 % (Vorwoche: -90,5 %), in Deutschland um 91,2 % (Vorwoche -90,5 %) und in Frankreich um 91,1 % (Vorwoche: -91,9 %) zurück. Nachstehendes Schaubild von OAG gibt einen Eindruck über den dramatischen Einbruch in Deutschland gegenüber dem Vorjahreszeitraum wieder.



Quelle: OAG

Meldungen von einzelnen Luftfahrtunternehmen

Viele Fluggesellschaften planen, ab Mai/Juni ihren Flugverkehr wieder zu erweitern. So bietet Lufthansa (zusammen mit Swiss/Eurowings) im Juni wieder mehr Destinationen an. Hierbei handelt es sich um 106 Ziele mit 160 Flugzeugen in Deutschland und Europa.[10]

Ebenfalls ab Juni verkehrt Korean Airlines wieder 3x wöchentlich auf der Strecke Seoul-Incheon – Frankfurt.[11]

Qatar Airways plant ab Mai mit 52 Destinationen und hofft auf Aufstockung auf 80 Ziele im Juni.[12]

[10] Siehe Lufthansa AG, abgerufen am 14.05.2020: https://newsroom.lufthansagroup.com/german/newsroom/airlines-der-lufthansa-group-starten-ab-juni-wieder-mit-160-flugzeugen----juni-flugplan--mit-106-zie/s/419f7e8b-b237-4719-b9aa-39cb00b8f3eb

[11] Siehe Airliners.de vom 08.05.2020, Korean Airlines kehrt wieder nach Frankfurt zurück, abgerufen am 11.05.2020

Das chilenische Unternehmen LATAM Airlines plant, ab Mitte Mai wieder den Flugbetrieb zwischen Sao Paulo und Frankfurt aufzunehmen.[13]

LH Cargo

Bei Lufthansa Cargo sind alle 17 Frachtflugzeuge voll ausgelastet, und es werden weiterhin die Frachtbeförderungen mit einer Reihe von umgebauten Passagiermaschinen verstärkt. Nach Angaben des Unternehmens bietet es zurzeit wöchentlich 16 Flüge mit Frachtflugzeugen und 35 Flüge mit für Fracht genutzten Passagierflugzeugen pro Woche von/nach der VR China sowie 7 weitere Flüge mit Frachtmaschinen von/nach Hongkong an. Weitere Flüge erfolgen zwischen Wien und China. Momentan stehen rund 700 der 763 Flugzeuge des Lufthansa-Konzerns am Boden. Für Lufthansa Cargo bedeutet dies nach wie vor einen weitreichenden Verlust an Angebotskapazität, denn mehr als die Hälfte der Güter befördert das Unternehmen üblicherweise in den Laderäumen der Passagierflugzeuge von Lufthansa, Austrian Airlines, Brussels Airlines und Eurowings.[14]

Emirates SkyCargo

Emirates SkyCargo hatte angekündigt, ab der ersten Mai-Woche wöchentliche Frachtflüge im Linienverkehr zu 67 weltweiten Zielen auf sechs Kontinenten durchzuführen. Dazu gehören elf Flughäfen im Nahen und Mittleren Osten, sieben in Afrika, 22 in Asien, sechs in Australien, 15 in Europa und sechs Ziele in Nord- und Südamerika.[15] Andere Fluglinien sind noch etwas verhaltener und verlängern ihre eingeschränkten Flugpläne[16] oder verlängern ihren Flugstopp wie z.B. Air Europa.[17]

Avianca

International trifft die Corona-Pandemie eine weitere Fluggesellschaft sehr hart. Die kolumbianische Avianca, das zweitälteste Luftfahrtunternehmen der Welt, meldete Insolvenz an. Zuletzt gab es eine Direktverbindung zwischen München und Bogotá.[18]

Flughafenverband ADV zur Situation der Flughäfen

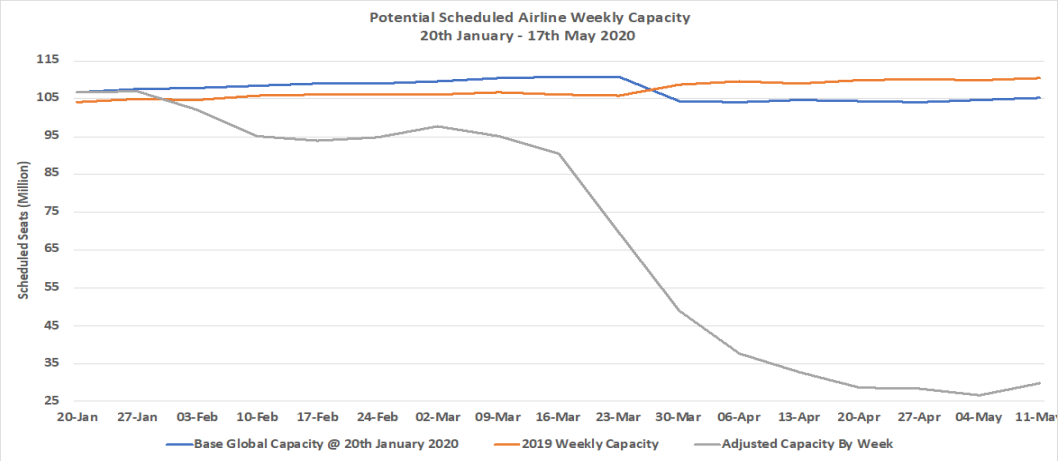
Nach einer Meldung des ADV, dem Branchenverband der Flughäfen, ist der Umsatz an den deutschen Flughäfen auf 5% gesunken. Danach verlieren die Flughäfen derzeit monatlich insgesamt eine halbe Milliarde Euro an Umsatz. Rund 80 % der Beschäftigten

[12] Siehe reisetopia.ch vom 08.05.2020, Qatar Airways plant im Mai wieder bis zu 52 Ziele anzufliegen, abgerufen am 11.05.2020
[13] Siehe Airliners.de vom 08.05.2020, Latam nimmt Frankfurt-Flüge wieder auf, abgerufen am 11.05.2020
[14] Siehe LH Cargo, abgerufen am 14.05.2020: https://lufthansa-cargo.com/newsroom#/pressreleases/lufthansa-cargo-weitet-frachtkapazitaet-aus-2990391
und AviationNetOnline.de vom 13.05.2020, Unsere MD11-Flotte erlebt ihren letzten Sommer, abgerufen am 13.05.2020
[15] Siehe Airportzentrale.de vom 06.05.2020, Emirates SkyCargo fährt Frachtverbindungen hoch, abgerufen am 11.05.2020
[16] Siehe Ryanair.com vom 07.05.2020, Kundenmitteilung Covid 19, abgerufen am 11.05.2020
[17] Siehe Airliners.de vom 06.05.2020, Air Europa verlängert Flugstopp bis Mitte Juni, abgerufen am 11.05.2020
[18] Siehe n-tv.de vom 11.05.2020, 100-jähriger Fluglinie droht Corona-Pleite, abgerufen am 11.05.2020

befänden sich in Kurzarbeit. Unterdessen fielen weiterhin monatliche Vorhaltekosten in Höhe von 170 Millionen Euro an.[19]

Sitzplatzplanungen der Unternehmen

Die aktuellen Flugplandaten bei OAG zeigen, dass das weltweite wöchentliche Sitzplatzangebot wieder zu steigen beginnt. So werden im Vergleich zur Vorwoche 600.000 Sitzplätze mehr angeboten. Das entspricht einer Gesamtkapazität von 29,9 Millionen Sitzen und einer kleinen Steigerung in Höhe von 2 % gegenüber der Vorwoche. Insgesamt sind dies jedoch rund 80 Millionen Sitze weniger als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Nachstehende Übersicht zeigt den aktuellen Stand der Sitzplatzplanungen der Luftfahrtunternehmen zu Jahresbeginn (am 20. Januar 2020), die Wochenplanungen aus dem Vorjahr sowie der dramatische Rückgang der Planungen im Verlauf des Jahres 2020.



Quelle: OAG

Die leichte Zunahme an Sitzplatzplanungen betrifft vor allem die Märkte in Lateinamerika, im Süd-West-Pazifik, in Nord-Ost-Asien, aber auch den west- und osteuropäischen Markt, wenn auch in noch geringerem Umfang. Bedingt durch die häufigen kurzfristigen Änderungen in der Flugplanung halten sich die Experten bei OAG mit einem Ausblick auf die nächste Woche sehr bedeckt. Derzeit sind von den Unternehmen Gesamtkapazitäten in Höhe von 42,3 Millionen Sitzplätzen vorgesehen. Das wäre ein Sprung um fast 12 Millionen Sitzplätzen innerhalb einer Woche, was den OAG-Experten angesichts der jetzigen Situation als zu hoch gegriffen scheint.[20]

Nachstehend eine Übersicht von OAG über die angesprochenen Sitzplatzplanungen.

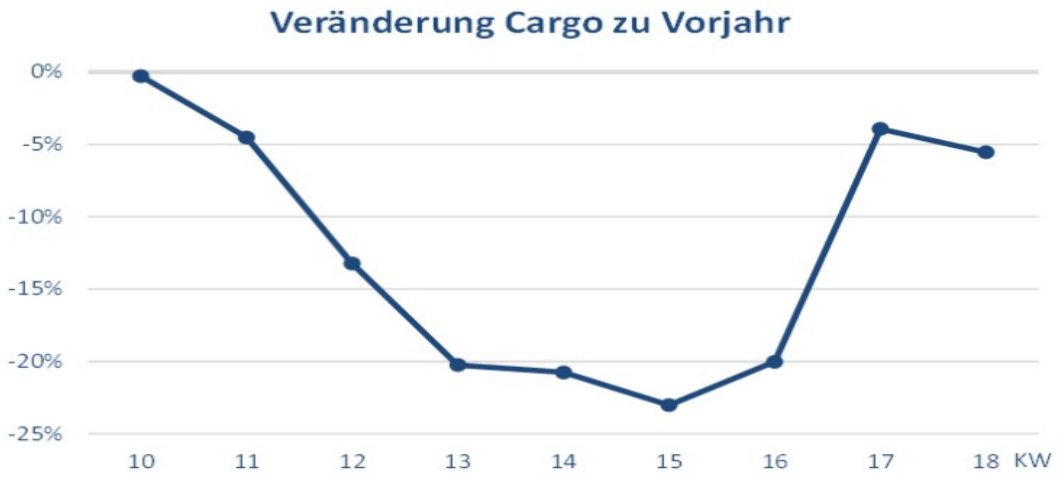
[19] Siehe ADV abgerufen am 12.05.2020: https://www.adv.aero/flughaefen-verlieren-jeden-monat-eine-halbe-milliarde-umsatz-appell-an-die-bundesregierung-luftverkehr-findet-ohne-die-infrastruktur-am-boden-nicht-statt-flughaefen-dringend-auf-u/
[20] Siehe oag.com vom 11.05.2020, OAG Coronavirus Update – Week Seventeen Looks Like We´ve Bottomed Out!, abgerufen am 11.05.2020

Region	20-Jan	27-Apr-20	04-May	11-May	% Change Week on Week	% Change V's 20th Jan
Asia : North East Asia	25,178,594	12,588,048	13,574,290	14,413,417	6.2%	-42.8%
North America	22,642,901	7,495,061	5,371,940	5,302,306	-1.3%	-76.6%
Asia : South East Asia	10,859,543	3,261,988	2,987,191	2,941,413	-1.5%	-72.9%
Europe: Western Europe	18,380,638	1,643,554	1,545,985	1,558,271	0.8%	-91.5%
Asia : South Asia	5,159,758	1,482,160	1,662,810	1,423,682	-14.4%	-72.4%
Europe: Eastern/Central Europe	3,700,200	1,150,443	1,041,038	1,068,128	2.6%	-71.1%
MiddleEast	4,928,896	796,500	916,140	902,001	-1.5%	-81.7%
Latin America : Lower South America	4,033,676	315,370	329,269	385,078	16.9%	-90.5%
Latin America : Upper South America	1,737,103	381,560	319,855	363,965	13.8%	-79.0%
Southwest Pacific	2,835,574	310,333	287,913	308,512	7.2%	-89.1%

Verkehrszahlen vom Flughafenverband ADV

Der Flughafenverband ADV meldete in seiner Veröffentlichung „Wöchentliche Verkehrszahlen“ für die 18. KW eine Passagierzahl von 76.852 Fluggästen an deutschen Flughäfen. Dies sind 98,4 % weniger als im Vorjahr. In der vergleichbaren Vorjahreswoche 2019 lag die Passagierzahl bei 4.686.383 Fluggästen.

Der Cargowert lag in der 18. KW bei 80.270,1 Tonnen. Dies sind 5,5 % weniger als im Vorjahr.[21] Nachstehend folgt hierüber ein Schaubild des ADV.



Quelle: ADV

[21] Siehe adv.de vom 11.05.2020, Wöchentliche Verkehrszahlen, abgerufen am 11.05.2020

8 Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (BAG)[22]

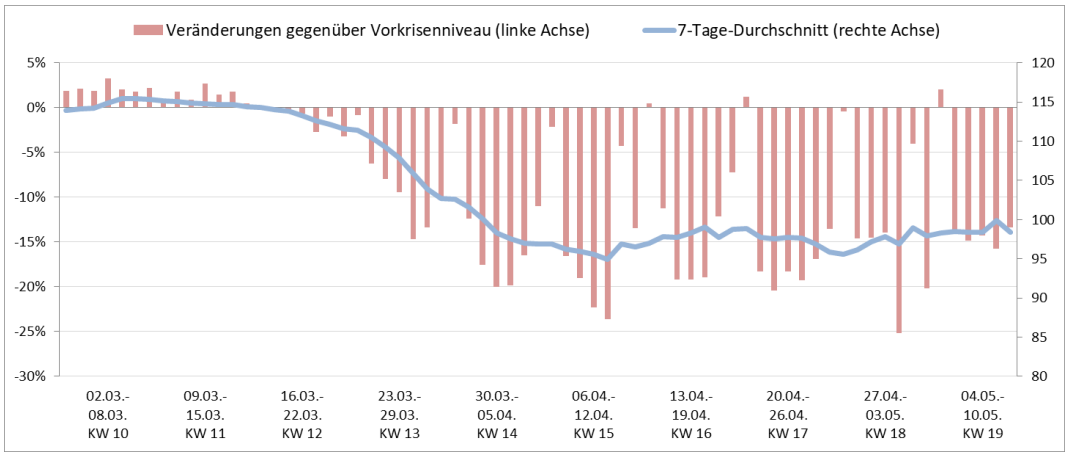
Wocheninformation KW 19 – 13.05.2020

Vorbemerkung

Der Lkw-Mautfahrleistungsindex zeichnet die Entwicklung des mautpflichtigen Straßengüterverkehrs nach und kann Auswirkungen der Corona-Krise auf den Straßengüterverkehr und im weiteren Sinne die 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 Sonn- und Feiertagen (Lockerungen der Fahrverbote an Sonn- und Feiertagen). Die negativen Effekte betreffen nicht-deutsche Lkw-Verkehre stärker als deutsche Lkw-Verkehre.

Langfristige Entwicklung im Jahr 2020 (bereinigte Werte)

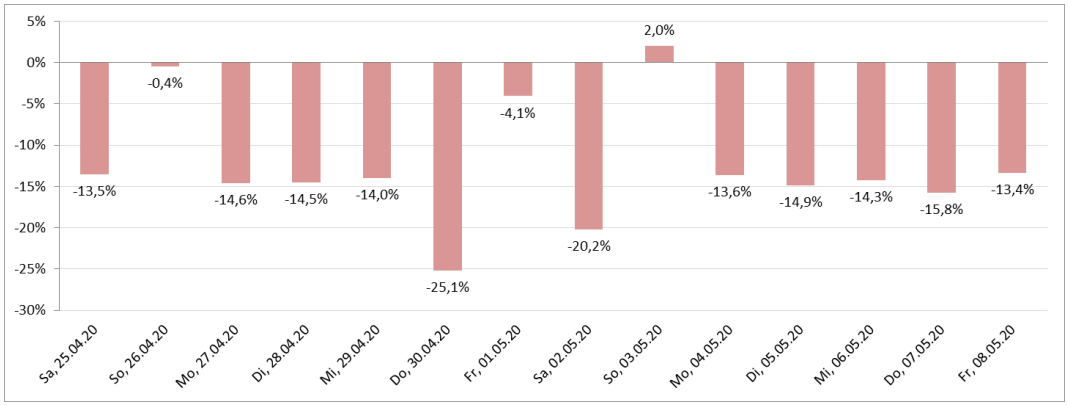
Die folgende Abbildung zeigt die Veränderungen des Indexwerts gegenüber dem Vorkrisenniveau (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020) sowie 7-Tage-Durchschnitte des Indexwerts. In der Kalenderwoche 19 weisen die Werte weiterhin Rückgänge gegenüber dem Vorkrisenniveau auf, während der 7-Tage-Durchschnitt auf dem niedrigen Niveau seit der Kalenderwoche 14 verharrt.



[22] Originalwerte durch BAG. Bereinigungsverfahren durch Deutsche Bundesbank. Veröffentlichung durch StBA.

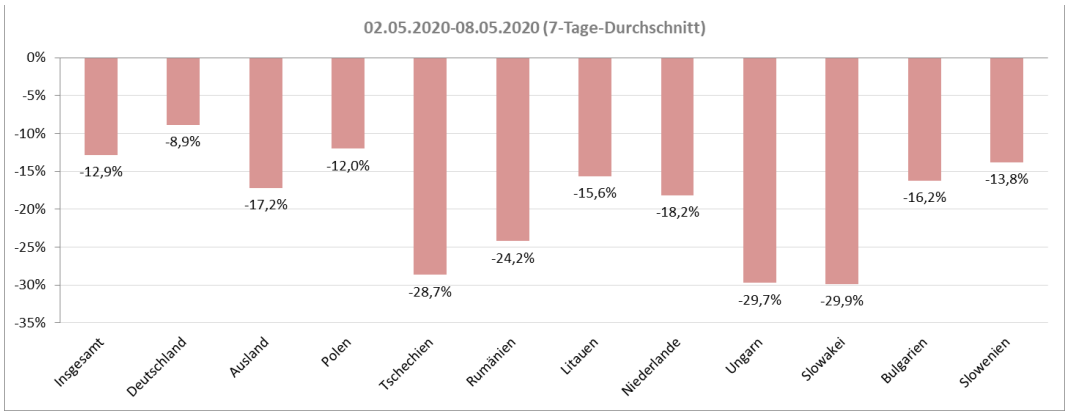
Kurzfristige Entwicklung (bereinigte Werte)

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 19 (04.05.2020-08.05.2020) liegt der Indexwert -15,8 % bis -13,4 % unterhalb des Vorkrisenniveaus.



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. Während der Rückgang bei den deutschen Lkw im Betrachtungszeitraum (02.05.-08.05.2020) durchschnittlich -8,9 % beträgt, ist der Rückgang bei den ausländischen Lkw mit -17,2 % ungleich stärker.



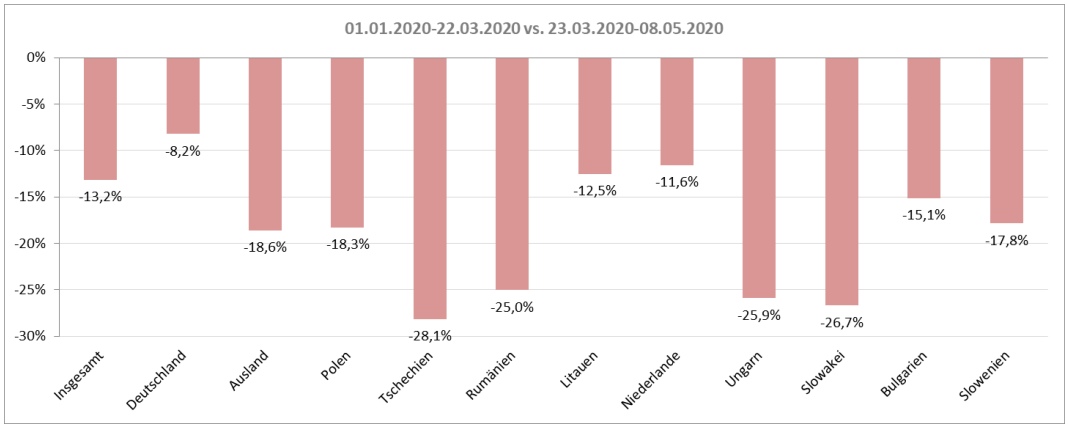
Sonderauswertung zur Entwicklung differenziert nach Herkunftsländern - 13.05.2020

Vorbemerkungen

Bei den nachfolgenden Abbildungen handelt es sich um eine Sonderauswertung, die die Entwicklung des Lkw-Maut-Fahrleistungsindex differenziert nach Herkunftsländern einordnet. Diese Sonderauswertung erfolgt aufgrund der Umstellung bei der Darstellung von Unterschieden bei den Herkunftsländern, bei der ab dem 11.05.2020 bereinigte statt unbereinigte Werte genutzt werden. Durch die Nutzung von bereinigten Werten können die Effekte der Corona-Krise auf den Lkw-Verkehr präziser dargestellt werden, da Kalender- und Saisoneffekte herausgerechnet werden. Die Sonderauswertung erfolgt einmalig und wird nicht regelmäßig die Wocheninformation begleiten.

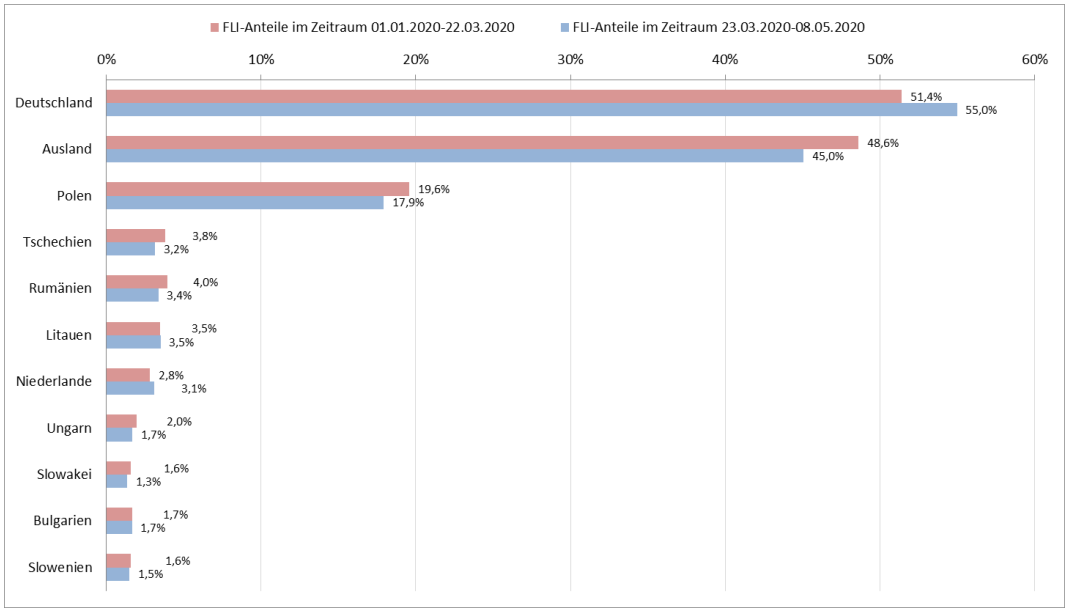
Vergleich des Niveaus in der Krise gegenüber dem Vorkrisenniveau (bereinigte Werte)

Die untenstehende Abbildung zeigt die Veränderung der durchschnittlichen bereinigten Indexwerte seit Beginn der Auswirkungen der Krise (23.03.2020-06.05.2020) gegenüber den durchschnittlichen bereinigten Indexwerten vor Beginn der Auswirkungen der Krise (Durchschnittswert im Zeitraum 01.01.2020-22.03.2020) differenziert nach Herkunftsländern. Während der Rückgang bei den deutschen Lkw seit Beginn der Krise durchschnittlich -8,2 % beträgt, ist der Rückgang bei den ausländischen Lkw mit -18,6 % ungleich stärker. Fahrzeuge aus Tschechien, Slowakei, Ungarn und Rumänien sind überdurchschnittlich von den Folgen der Krise betroffen, während die Rückgänge bei Lkw aus Deutschland, den Niederlanden und Litauen zwar ebenfalls stark sind, aber im Vergleich unterdurchschnittlich ausfallen.



Verschiebung der Anteile im Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (unbereinigte Fahrleistungen)

Die untenstehende Abbildung zeigt die Anteile der Fahrleistungen (Lkw mit min. 4 Achsen auf Bundesautobahnen), die in den Lkw-Maut-Fahrleistungsindex eingehen, für die Zeiträume 23.03.2020-08.05.2020 (seit Beginn der Krise) und 01.01.2020-22.03.2020 (vor der Krise) differenziert nach Herkunftsländern. Während die Anteile der Fahrleistungen deutscher Lkw im Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (FLI-Anteile) von 51,4 % auf 55,0 % gestiegen sind, ist der Anteil der Fahrleistungen ausländischer Lkw im Lkw-Maut-Fahrleistungsindex von 48,6 % auf 45,0 % gesunken.



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

Kurzarbeit

Die nachstehenden Tabellen erhalten aktuelle Angaben der Bundesagentur für Arbeit zur Kurzarbeit[23] 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).

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).

[23] 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).

Arbeitslose, Arbeitsuchende, gemeldete Stellen

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 Logistikkaufleuten (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.

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 Berufsgruppe Berufsuntergruppe		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	Schifffahrtskaufleute	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

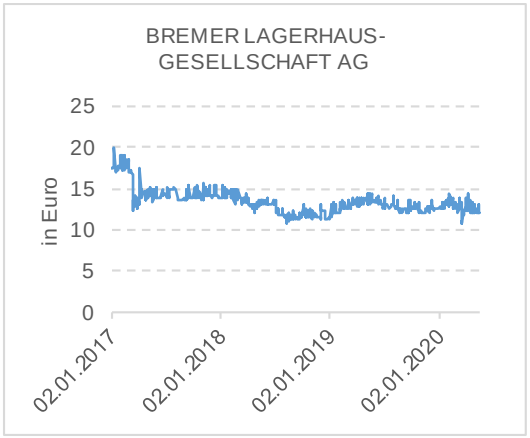
1) Arbeitsuchende sind arbeitslose Arbeitsuchende und nicht-arbeitslose Arbeitsuchende.
Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

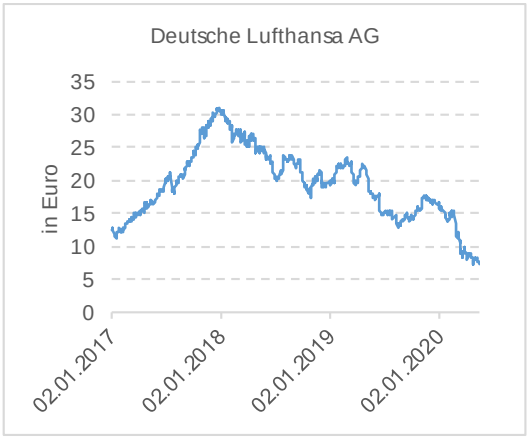
Tabelle 9.4: Arbeitslose, Arbeitsuchende und gemeldete Arbeitsstellen für die Berufshauptgruppe „Führer von Fahrzeug- und Transportgeräten“; ausgewiesenes Anforderungsniveau: Fachkraft, Spezialist, Experte (ohne Helfer) (Berufe nach der Klassifikation der Berufe 2010 (KldB 2010)

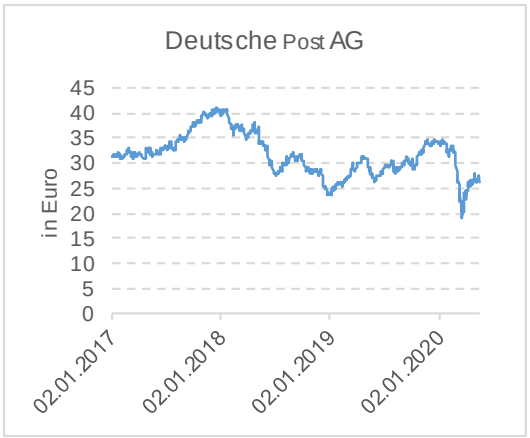
Berufshauptgruppe Berufsgruppe Berufsuntergruppe		Arbeitslose			Arbeitsuchende [1]			Gemeldete Arbeitsstellen		
		Bestand						Bestand		
		April		Δ in %	April		Δ in %	April		Δ in %
		2020	2019		2020	2019		2020	2019	
52	Führer von Fahrzeug- u. Transportgeräten	101.051	79.851	26,5	167.554	147.744	13,4	23.595	32.972	-28,4
521	Fahrzeugführung 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	Fahrzeugführer im Straßenverkehr(s.s.T.)	59.461	51.136	16,3	96.965	90.398	7,3	3.725	4.866	-23,4
522	Fahrzeugführung 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	Fahrzeugführung im Flugverkehr	367	507	-27,6	514	610	-15,7	16	30	x
5231	Piloten und Verkehrsflugzeugführer	343	486	-29,4	478	584	-18,2	14	28	x
5238	Fahrzeugführer im Flugverkehr (s.s.T.)	24	21	x	36	26	x	*	*	x
524	Fahrzeugführung 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

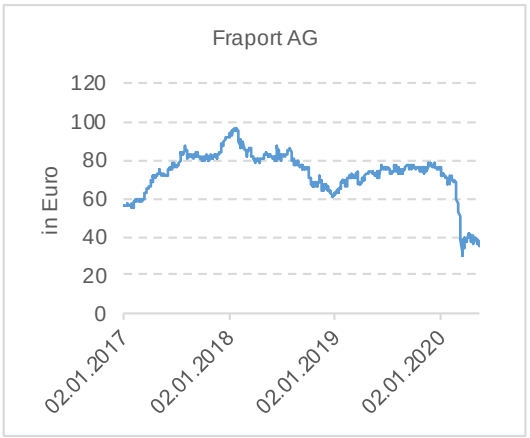
1) Arbeitsuchende sind arbeitslose Arbeitsuchende und nicht-arbeitslose Arbeitsuchende.
Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

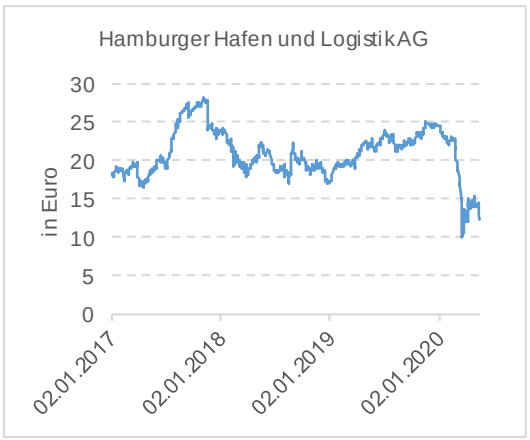
10 Aktienkursentwicklung ausgewählter deutscher Unternehmen

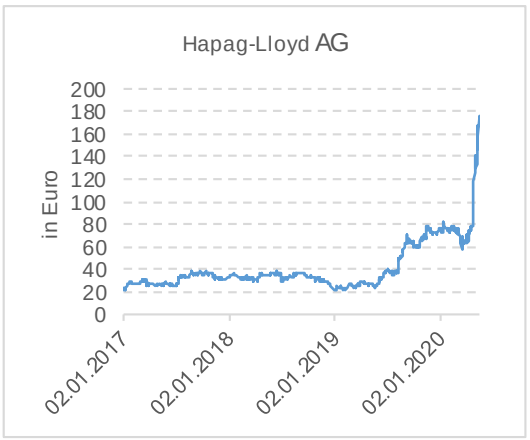


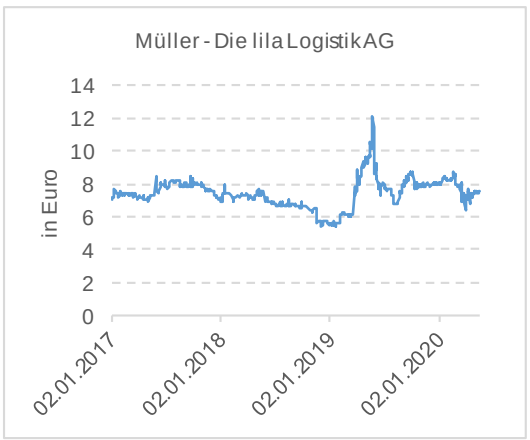












Quelle: Deutsche Börse.

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

Stand des Berichtes: 15. 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 Quellangabe gestattet.