

Anlage 2 (zu Bericht 21/00-43.2-151 vom 03.04.2020)**Auswirkungen der Corona-Krise auf Unternehmen des Schienengüterverkehrs**

Vorbemerkung: Die folgenden Auswertungen basieren auf telefonischen Befragungen von insgesamt 11 Eisenbahnverkehrsunternehmen, ergänzt um veröffentlichte Informationen weiterer großer Unternehmen.

Frage 1: Welche Art von Transporten führen Sie überwiegend durch, z. B. Kombierter Verkehr, Industrieprodukte, Massengut, Handelsware?

Das Leistungsangebot der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen erstreckt sich über Beförderungen von Industrieerzeugnissen (u.a. Automobile/-teile) und Massengütern (Baustoffe, Kohle, Mineralölerzeugnisse, chemische Erzeugnisse, landwirtschaftliche Erzeugnisse), Kombinierte Verkehre sowie regionale Rangierdienstleistungen und Verteilerverkehre.

Frage 2: Wie nehmen Sie die gegenwärtige wirtschaftliche Situation wahr?

Die Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen ist in einigen Bereichen stark rückläufig. Seit etwa Mitte März 2020 sind Beförderungen von kompletten Automobilen und Autoteilen praktisch vollständig zum Erliegen gekommen. Geringere Produktionsmengen führen national und international auch zu Rückgängen im Kombinierten Verkehr. International betreffen diese nach Erkenntnissen des Bundesamtes insbesondere Spanien- und Italienverkehre. Während letztgenannte in der 13. KW 2020 nach Angaben von Marktteilnehmern fast noch den üblichen Umfang hatten, wurden die Angebotskapazitäten u.a. aufgrund von Werkschließungen in Italien in der 14. KW 2020 deutlich reduziert. Betroffen von den Rückgängen auf den internationalen Relationen sind auch deutsche Streckenanteile. Innerdeutsch gehe die Auslastung auf einzelnen Verbindungen ebenfalls etwas zurück, bspw. im Seehafen-Hinterlandverkehr. Bislang vergleichsweise geringere Rückgänge zeigen sich nach Unternehmensangaben bei Beförderungen von Mineralölerzeugnissen. Begründet wird dies u.a. damit, dass die geringere Nachfrage nach Autokraftstoffen und Kerosin derzeit in Teilen noch durch eine hohe private Nachfrage nach Heizöl kompensiert werde. Es wird allerdings erwartet, dass sich letztere spätestens in zwei bis drei Wochen deutlich abschwäche. Recht konstant sei nach Angaben befragter Eisenbahnverkehrsunternehmen weiterhin die Nachfrage nach Baustofftransporten. Dies gelte ebenso für Konsumgüter. Angesichts der starken Beförderungsrückgänge in einzelnen Segmenten steigt derzeit die Nachfrage nach Abstellkapazitäten für bestimmte Waggons, u.a. Autotragwagen.

In Abhängigkeit von den unternehmerischen Tätigkeitsschwerpunkten und Hauptkundenbranchen wirkt sich die Nachfrageentwicklung im Schienengüterverkehr sehr unterschiedlich auf die Umsatzentwicklung der Eisenbahnverkehrsunternehmen aus. Während beispielsweise einzelne schwerpunktmäßig im Massengutsegment (z.B. Baustofftransporte) tätige Unternehmen derzeit noch von einer konstanten Umsatzentwicklung berichten, verzeichnen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die stark von der Automobilindustrie abhängen, nach eigenen Angaben Umsatzrückgänge von bis 40 Prozent. Dies wirkt sich auch auf die Liquiditätslage der Unternehmen aus. Eine konkrete Insolvenzgefahr besteht nach eigenen Angaben bislang nur bei einem kleineren befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen; dieses weist ein stark konzentriertes Geschäftsfeld auf. Bei den übrigen Eisenbahnverkehrsunternehmen besteht nach eigenen Angaben weder aktuell noch mit Blick auf die nächsten drei Monate eine Illiquidität bzw. Insolvenzgefahr. Gleichwohl rechnen die meisten Unternehmen in den nächsten Monaten mit weiteren Umsatzrückgängen und finanziellen Einbußen.

Maßgeblich für rückläufige Umsätze im Schienengüterverkehr sind bislang in der Hauptsache die geringeren Aufkommensmengen; allerdings zeigen sich zumindest bei ad hoc-Verkehren erste mehr oder minder deutliche Rückgänge der Beförderungsentgelte. Nach eigenen Angaben werden Eisenbahnverkehrsunternehmen von Auftraggebern vielfach aufgefordert, die aus der Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr (TraFÖG) resultierenden Entlastungen komplett an letztere weiterzugeben. Weitestgehend konstant entwickeln sich nach Angaben der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen bislang die variablen und fixen Kosten. Ob und ggf. inwieweit sich der deutliche Rückgang des Rohölpreises in den vergangenen Wochen künftig positiv auf die Energiekosten der Unternehmen auswirke, ließe sich derzeit noch nicht absehen.

Frage 3: Wie sehen sie die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Krise auf Ihr Unternehmen in den nächsten 3 Monaten?

Die befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen erwarten kurzfristig überwiegend eine rückläufige Auftrags- und Umsatzentwicklung. Allerdings ist diese letztlich stark abhängig von den Tätigkeitsschwerpunkten und den Entwicklungen in den Hauptkundenbranchen. Letztere sind derzeit noch nicht absehbar. Siehe hierzu auch die Ausführungen unter 2.

Frage 4: Wie entwickelt sich der Krankenstand in den Unternehmen (EVU, EIU) des Schienengüterverkehrssektors (auch Anzahl der Mitarbeiter in Quarantäne angeben)?

Alle befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen sprachen weiterhin von jahreszeitüblichen Krankenständen. Lediglich bei einem Unternehmen befindet sich ein Beschäftigter in Quarantäne. Kein Unternehmen berichtete von einer bestätigten Infektion eines Beschäftigten mit dem Corona-Virus.

Frage 5: Im Vergleich zur Situation vor der Corona-Krise: Wie ist der Status der Verfügbarkeit von...?

Verfügbarkeit von...	Anzahl der Nennungen			
	besser	schlechter	unverändert	keine Angabe
Triebfahrzeugen	5	-	4	2
Waggons	2	-	7	2
Werkstattkapazitäten	-	5	6	-
Beladungs-, Abstell-, Zugbildungskapazitäten	-	5	5	1
Stellwerken	-	5	6	-
Triebfahrzeugführern	7	-	4	-
Rangierern	3	-	7	1
Wagenmeistern	2	-	8	1
Mitarbeitern der Betriebszentrale, Fahrdienstleiter etc.	-	2	7	2
Schutzausrüstung und -mittel für Beschäftigte	-	7	3	1
Energie- und Kraftstoffe	2	-	9	-
Trassenkapazität	5	1	5	-

Frage 6: Gibt es besondere Einschränkungen im Zusammenhang mit COVID-19, die nicht unter Frage Nr. 4 fallen?

Wie in der Vorwoche berichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Zusammenhang mit COVID-19 von Einschränkungen infolge einer eingeschränkten Verfügbarkeit von Hotels für Beschäftigte (insbesondere Lokführer) sowie Einschränkungen des ÖPNV. Vereinzelt wurde von Unternehmen daher für das Betriebspersonal ein eigener Shuttleservice mit Kleinbussen eingerichtet. Herausforderungen ergeben sich fallweise zudem bei Beschäftigten mit einer ausländischen Staatsbürgerschaft. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen berichtete, zwei Disponenten und einen Verwaltungsangestellten aus Tschechien nicht einsetzen zu können, da

ihnen von tschechischer Seite der Grenzübertritt verweigert werde. Ferner wurde von Einstellungen grenzüberschreitender Verkehre nach Polen über Horka berichtet, da auf dieser Strecke sowohl ein deutscher als auch ein polnischer Lotse notwendig seien. Die Lotsen müssten kontinuierlich zwischen den beiden Staaten pendeln. Da der Grenzübertritt der Lotsen von polnischer Seite hohen Restriktionen unterläge und komme es deswegen zu Problemen. In der Folge würden Verkehre vorsorglich über Grenzübergänge umgeleitet, an denen keine Lotsen nötig seien. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen berichtete von ähnlichen Schwierigkeiten mit einem beschäftigten Disponenten aus Polen, der für gewöhnlich täglich die Grenze überquere, um zum Unternehmen zu gelangen. Dies sei seit einiger Zeit nicht mehr möglich.

Frage 7: Bestehen im Unternehmen im Bereich des Schienengüterverkehrs freie Kapazitäten (Rollendes Material, Mitarbeiter etc.)? Wenn ja, welche?

Der weit überwiegende Teil der befragten Unternehmen berichtete vor dem Hintergrund von Nachfragerückgängen von freien, verfügbaren Kapazitäten an Lokomotiven und Lokführern, u.a. auch für Beförderungen von Lebensmitteln. Der zahlenmäßige Umfang der genannten freien Kapazitäten bewegte sich dabei zumeist im einstelligen Bereich. Einzelne Unternehmen gaben an, derzeit über keine freien Kapazitäten an rollendem Material und Lokführern zu verfügen; in einem Fall lediglich an Lokomotiven, jedoch nicht an Lokführern. Nach eigenen, veröffentlichten Informationen verfügen große Güterbahnen wie die DB Cargo oder die SBB Cargo ebenfalls noch über freie Kapazitäten und können – auch im Rahmen ihrer internationalen Netzwerke – kurzfristig weitere Transporte aufnehmen, um die Versorgung im Güterverkehr zu gewährleisten.

Frage 8: Wie haben sich Ihre durchschnittlichen Transportzeiten verändert?

Wie in der Vorwoche berichtete der weit überwiegende Teil der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen von unveränderten durchschnittlichen Transportzeiten im innerdeutschen Verkehr. Im grenzüberschreitenden Verkehr berichtete lediglich ein befragtes Eisenbahnverkehrsunternehmen von längeren durchschnittlichen Transportzeiten; der Großteil der Befragten konnte diesbezüglich entweder keine Veränderungen feststellen oder keine Angaben machen.

Frage 9: Wie ist die Aufkommensentwicklung bezogen auf einzelne Waren(-gruppen) und Relationen? (Relevant sind ausschließlich Angaben zu positiven bzw. negativen Veränderungen infolge der Corona-Krise, ggf. auch zu Neuverkehren)

Siehe hierzu die Ausführungen unter 2.

Frage 10: Wie viele Zugfahrten im Schienengüterverkehr fallen täglich aus? (unterteilt in produktionsbedingte, betriebsbedingte Abmeldungen bzw. Stornierungen)

Im Rahmen der Befragungen berichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen ausschließlich von produktionsbedingten Zugausfällen. Hiervon war die Mehrheit der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen betroffen. Die Anzahl der Zugausfälle bewegte sich dabei unternehmensbezogen in einer Spannweite von 1 bis 15 pro Tag. Die höchsten genannten Werte standen dabei im Zusammenhang mit Produktionsrückgängen in der Automobilindustrie bzw. Angebotsreduzierungen im alpenquerenden Verkehr.

Frage 11: Was sind die 3 größten Herausforderungen, Hemmnisse, Show-Stopper oder Sorgen?

Neben der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung und deren Auswirkungen auf das eigene Unternehmen steht bei den Befragten vor allem das eigene Personal im Fokus. Dabei geht es u.a. um Fragen der Aufrechterhaltung der Geschäftstätigkeit im Falle steigender Krankenzustände (z.B. von Lokführern), die Erstellung von Notfallkonzepten, die Umsetzung von Maßnahmen zum Gesundheitsschutz oder etwaige Beantragungen von Kurzarbeit.

Sonstiges

Zur Entlastung von Eisenbahnverkehrsunternehmen verzichtet die DB Netz AG rückwirkend ab 17. März bis zunächst 19. April 2020 auf alle pauschalen Trassen-Stornierungsentgelte. Entgelte der DB Station&Service AG für entfallene Stationshalte werden vorerst nicht abgerechnet. Dieses Vorgehen ist mit der Bundesnetzagentur abgestimmt.