

UIC-TASKFORCE COVID-19

# KRIENMANAGEMENT IN ZEITEN VON CORONA

RAILsilience - Wieder auf Kurs

Erste Schätzungen zu den weltweiten wirtschaftlichen Folgen der Corona-Krise für den Bahnverkehr  
Internationaler Eisenbahnverband, Juli 2020



INTERNATIONAL UNION  
OF RAILWAYS

**978-2-7461-2989-4**

**Hinweis**

Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte an der englischen Ausgabe dieses Dokuments sowie dessen Übersetzungen sind ausschließlich der UIC vorbehalten und mit dem Copyright-Vermerk versehen.

©Copyright Internationaler Eisenbahnverband (UIC) - Paris 2020.

Hiermit ermächtigt die UIC natürliche Personen und Unternehmen zur Kopie, Vervielfältigung und Verteilung des vorliegenden Dokuments mittels aller, einschließlich elektronischer Medien, sofern keine Gewinnerzielungsabsicht besteht.

©Copyright Internationaler Eisenbahnverband (UIC) - Paris 2020.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>EINLEITUNG.....</b>	<b>5</b>
1.1	UIC-TASKFORCE COVID-19 .....	5
1.2	WIRTSCHAFTLICHE FOLGEN DER CORONA-KRISE FÜR DEN EISENBAHNVERKEHR.....	6
1.3	METHODE .....	6
<b>2.</b>	<b>PERSONENVERKEHR .....</b>	<b>8</b>
2.1	SZENARIO EINER LANGSAMEN ERHOLUNG DER WIRTSCHAFT .....	8
2.1.1	2020 .....	9
2.1.2	2021 .....	11
2.2	SCHNELLE ERHOLUNG DER WIRTSCHAFT .....	12
2.2.1	Jahr 2020 .....	12
2.2.2	2021 .....	13
2.3	ZUSAMMENFASSUNG UMSATZVERLUSTE IM PERSONENVERKEHR .....	14
<b>3.</b>	<b>GÜTERVERKEHR .....</b>	<b>15</b>
3.1	SZENARIO EINER LANGSAMEN ERHOLUNG DER WIRTSCHAFT .....	15
3.1.1	Jahr 2020 .....	15
3.1.2	Jahr 2021 .....	17
3.2	SZENARIO EINER SCHNELLEN ERHOLUNG DER WIRTSCHAFT .....	19
3.2.1	Jahr 2020 .....	19
3.2.2	Jahr 2021 .....	21
3.3	ZUSAMMENFASSUNG UMSATZVERLUSTE IM GÜTERVERKEHR .....	23
<b>4.</b>	<b>MASSNAHMEN ZUR WIRTSCHAFTLICHEN UNTERSTÜTZUNG .....</b>	<b>24</b>
4.1	KURZ- BZW. MITTELFRISTIGE BETRACHTUNG.....	25
4.2	LANGFRISTIGE BETRACHTUNG.....	26
4.3	ZUSAMMENFASSUNG DER MASSNAHMEN ZUR WIRTSCHAFTLICHEN UNTERSTÜTZUNG .....	27
<b>5.</b>	<b>SCHLUSSFOLGERUNG .....</b>	<b>28</b>

---

# ZUSAMMENFASSUNG

Die UIC-Taskforce Covid-19 hat die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Umsatz im Eisenbahnverkehr untersucht. Die Auswertung basiert auf den Daten der Mitglieder der UIC-Taskforce Covid-19, die im Mai 2020 anhand von Fragebögen zusammengetragen worden sind, sowie auf Sekundärforschung der Arbeitsgruppe der Taskforce.

Aufgrund der strengen Regeln bei den Ausgangssperren und anderen von den Regierungen dekretierten Einschränkungen, den Reiserestriktionen und der erwarteten weltweiten Rezession infolge dieser historischen Wirtschaftskrise ohnegleichen und ausgehend von einer langsamen Konjunkturerholung schätzt die UIC, dass der Umsatz im Personen- und Güterverkehr in den Jahren 2020 und 2021 insgesamt um bis zu 125 Milliarden US-Dollar sinken könnte. Wenn man von einem schnellen Aufschwung ausgeht, d. h. einem stärkeren Anstieg für 2021, könnten die Einnahmen aus Personen- und Güterverkehr laut Schätzungen der UIC um bis zu 78 Millionen US-Dollar sinken.

Während es noch keine Hinweise gibt, ob das Virus sich weiter verbreiten und ob es eine zweite oder sogar dritte Welle geben wird, die zusätzliche Verluste nach sich ziehen würde, haben alle Eisenbahnunternehmen unverzüglich Maßnahmen ergriffen, um ihren Betrieb anzupassen, ein Mindestangebot aufrecht zu erhalten und die Kosten zu reduzieren. Die UIC-Mitglieder haben hierzu im **speziellen Extranet-Workspace Covid-19 der UIC** (<https://extranet.uic.org/index.php>) ihre Erfolgsrezepte erläutert und ihr Wissen und ihre Erfahrungen ausgetauscht. Dort sind auch die 6 Leitfäden online erhältlich, die zwischen Februar und August 2020 veröffentlicht wurden.

Der Eisenbahnsektor befindet sich in einer historischen Krise ohnegleichen, die wirtschaftliche Maßnahmen der Regierungen erfordert.

Die Mitglieder haben sich für direkte Finanzhilfen ausgesprochen, obwohl eine Reihe von anderen Maßnahmen ebenfalls in Betracht kommen könnten: vermindertes Zugangsentgelt, Senkung/Streichung der Mehrwertsteuern und andere Steuererleichterungen, verbürgte Kredite, faire Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsbetreiber.

Mehrere Regierungsbehörden haben bereits entsprechende wirtschaftliche Maßnahmen angekündigt, um den Eisenbahnsektor zu unterstützen und der Schiene im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsbetreibern den Vorzug zu geben.



# 1. EINLEITUNG

## 1.1 UIC-TASKFORCE COVID-19

Im Februar 2020 hat die UIC mit ihren Mitgliedern, Experten und Eisenbahnverbänden eine Taskforce eingerichtet, um in der gegenwärtigen Krisensituation Informationen im Zusammenhang mit dem Coronavirus (Covid-19) sowie dessen Folgen für den Eisenbahnverkehr auszutauschen und bereitzustellen. Kurz darauf wurden mehrere operative Berichte verfasst, um dem Bedürfnis nach Leitlinien gerecht zu werden.

Im März erschien der erste Leitfaden, „Krisenmanagement in Zeiten des Coronavirus - Leitlinien für Eisenbahnen und ihre Partner“, in dem ein Maßnahmenkatalog aufgeführt ist, um allen Akteuren im Eisenbahnsektor zur Seite zu stehen und der verlässliche Informationen zu den besonderen Herausforderungen für die Bahn angesichts dieser ansteckenden Krankheit enthält.

Im April folgte der zweite Leitfaden, „Potenzielle Maßnahmen zur Wiederherstellung des Vertrauens in Reisen mit der Bahn nach der Corona-Pandemie“, der verschiedene Maßnahmen aufführt, die die Bahnunternehmen anwenden können, damit die Reisenden sich in Sicherheit fühlen. Der dritte Leitfaden, „RAILsilience - Reaktion des Bahnsektors auf die coronabedingten Ausgangssperren“, erschien im Mai und zeigte die Situation während der Ausgangssperren und erläuterte die Maßnahmen der Bahnen Bekämpfung der Pandemie.



Krisenmanagement in Zeiten von Corona - **Ein Maßnahmenkatalog** (März 2020)

Krisenmanagement in Zeiten von Corona - **Potenzielle Maßnahmen zur Wiederherstellung des Vertrauens in Reisen mit der Bahn nach der Corona-Pandemie** (April 2020)

Krisenmanagement in Zeiten von Corona - **RAILsilience - Reaktion des Bahnsektors auf die coronabedingten Ausgangssperren** (Mai 2020)

Krisenmanagement in Zeiten von Corona - **RAILsilience - Wieder auf Kurs** (Juni 2020)

Im Juni wurde ein vierter Bericht veröffentlicht: „Krisenmanagement in Zeiten von Corona: RAILsilience - Wieder auf Kurs“, in dem die Mitglieder der UIC-Taskforce Covid-19 ihre Vision einer resilienten Bahn nach Aufhebung der Ausgangssperren darstellen, d. h. wie die Wiederaufnahme des Betriebs in Ländern, in denen die Regierungen Einschränkungen erlassen haben, organisiert werden kann, oder wie in anderen Ländern die Anzahl der Bahnreisenden gesteigert werden kann. Ein fünfter Bericht zum Thema „Masken, Belüftung und Abstandsregeln“ klärt über Masken sowie deren Handhabung auf, und spricht die Vorteile von einer angemessenen Belüftung sowie deren Auswirkungen auf die Abstandsregeln an.

Alle diese Leitfäden sind online erhältlich: <https://uic.org/covid-19>

---

## 1.2 WIRTSCHAFTLICHE FOLGEN DER CORONA-KRISE FÜR DEN EISENBAHNVERKEHR

Neben diesen praktischen Umfragen über die zusätzlichen Hygienemaßnahmen zum Schutz von Mitarbeitern und Reisenden und zur Verhinderung der Ausbreitung des Virus gab es auch Fragen zu den wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Sektor, sowohl für den Güter- als auch den Personenverkehr. Der vorliegende Bericht enthält eine Abschätzung der Folgen der Corona-Pandemie auf die Umsatzlage des Eisenbahnsektors.

Während der Ausgangsbeschränkungen haben die Mitglieder der UIC-Taskforce über Verkehrsunterbrechungen und die Wiederaufnahme des Betriebs berichtet, und regelmäßig aktualisierte Informationen je nach der Lage in ihrem jeweiligen Land zur Verfügung gestellt. Die Einschränkungen beim Betrieb und bei der Mobilität der Bürger insgesamt sowie die Empfehlung der Behörden, Reisen zu unterlassen, haben weltweit während der Ausgangssperren und -beschränkungen zu einer Minderung von ca. 80 % des nationalen Fahrgastaufkommens bei den Bahnen geführt. Bei den internationalen Bahnverbindungen ist das Fahrgastaufkommen bei allen Betreibern bedingt durch die Grenzschließungen für grenzüberschreitenden Personenverkehr um fast 100 % gesunken. Im Güterverkehr wird der durchschnittliche Verlust für die meisten Betreiber auf 10-15 % geschätzt.

Unter Berücksichtigung der strengen Ausgangssperren, den damit verbundenen Reisebeschränkungen und der erwarteten weltweiten Rezession hat die UIC sich entschieden, zwei Szenarien für den Güter- und den Personenverkehr für das zweite Halbjahr 2020 und das gesamte Jahr 2021 in Betracht zu ziehen: einen langsamen und einen schnellen Aufschwung. Beide werden im Folgenden beschrieben.

## 1.3 METHODE

Die UIC hat eine Datenbank mit wirtschaftlichen Daten von verschiedenen internationalen Organisationen erstellt. Mithilfe einer von der Universität Mailand-Bicocca entwickelten Software (SPSS, STATA) wurde ein ökonometrisches Modell erstellt und getestet, für das ebenfalls folgende Quellen ausgewertet wurden:

- Daten zum Umsatz der UIC-Mitglieder, die regelmäßig jedes Jahr von der UIC-Statistikgruppe zusammengestellt werden und die die Grundlage der Berechnungen darstellen. Dabei wurde für diese erste Schätzung der Umsatzverluste das Jahr 2019 als Bezugsjahr für die Umsatzberechnung 2020 und 2021 genommen.
- Daten mit den im ersten Halbjahr 2020 angefallenen Umsatzeinbußen sowie Schätzungen bis Ende 2021, die von den Taskforce-Mitgliedern direkt zur Verfügung gestellt wurden.
- OECD-Wirtschaftsausblick, Juni 2020, der zwei mögliche Szenarien untersucht: das Single-Hit-Szenario und das Double-Hit-Szenario.
- Daten einer Studie der EZB zu leichten und stärkeren Auswirkungen auf das reale BIP in Europa.
- Daten des IWF und dessen Weltwirtschaftsausblick (World Economic Outlook) von April 2020 (die im Juni 2020 aktualisierte Konjunkturprognose ist inzwischen erschienen und wird für die nächste Aktualisierung der Schätzungen berücksichtigt werden).
- Weltwirtschaftsbericht (Global Economic Prospects) der Weltbank.

In diesem Wirtschaftsmodell wurden aufgrund der nie da gewesenen Situation, die sich täglich weiterentwickeln und ändern kann, zwei Szenarien berücksichtigt:

➤ **Langsame Erholung der Wirtschaft**

Das erste Szenario geht davon aus, dass die Reisenachfrage Ende dieses Jahres zwar wieder zunimmt, durch die Auswirkungen der weltweiten Rezession auf den Arbeitsmarkt und auf das Vertrauen, welche auch den Güterverkehr beeinflussen, jedoch geschwächt wird. In diesem Szenario erholt sich der Bahnsektor in der zweiten Jahreshälfte 2020 und auch im Jahr 2021 nur langsam. Die Fahrgastnachfrage wird auf ein ganzes Jahr gerechnet im Vergleich mit 2019 voraussichtlich um durchschnittlich bis zu 30 % sinken, während der Güterverkehr verglichen mit 2019 im Durchschnitt bis zu 10 % zurückgehen wird. In diesem Szenario wird angenommen, dass das Vertrauen der Reisenden gering bleibt. Dies lässt sich eventuell dadurch erklären, dass der Betrieb zu einem Zeitpunkt wieder aufgenommen wurde, als das Risiko einer Ausbreitung des Coronavirus noch relativ groß war. Die Kosten des Bahnsektors bleiben hier gleich, da die hohen Fixkosten bleiben, und auch die geringere Nutzung des Rollmaterials Kosten verursacht - wie leichte Instandhaltungsmaßnahmen, Gewährleistung eines ausreichenden Ladezustand der Batterien sowie der Security und Sicherheit der Zugeinheiten, die oft in abgelegenen Orten abgestellt sind, und Leerfahrten.

➤ **Schnelle Erholung der Wirtschaft**

Das zweite Szenario geht von einem Fortbestand der Krise als Folge von monatelangen Reisebeschränkungen auch in der zweiten Jahreshälfte aus, wobei für das Jahr 2021 ein allmählicher Wirtschaftsaufschwung zu verzeichnen wäre. Der Personenverkehrsumsatz sinkt im Jahr 2020 ähnlich wie beim langsamen Aufschwung (die Verluste betragen 2020 ein Drittel des Umsatzes im Vergleich zu den Zahlen von 2019). Dasselbe trifft auf den Güterverkehr zu (bis zu rund 10 % Umsatzverluste verglichen mit 2019). Bei diesem Szenario wird davon ausgegangen, dass staatliche Hilfsmaßnahmen, inklusive für Umweltaspekte, trotz einer schwerwiegenden Rezession und dem Vertrauensverlust der Reisenden die Fahrgastnachfrage im Jahr 2021 je nach Land und dessen Möglichkeiten einer erneuten Betriebsaufnahme wieder ansteigen lassen, wobei der Anstieg prozentual unterschiedlich ist. Das Fahrgastaufkommen, umgerechnet auf das gesamte Jahr 2021, wird im Vergleich mit 2019 durchschnittlich bis zu 4% sinken und das Güterverkehrsaufkommen um bis zu 3%.

Darüber hinaus hat die UIC eine Studie durchgeführt und eigene Zahlen ihrer Mitglieder zu Verlusten/entgangenen Einnahmen zusammengestellt, und das Ergebnis wurde direkt in das Wirtschaftsmodell überführt.

Da die UIC-Mitglieder fortlaufend ihre neuesten Umsatzzahlen melden, wird die Datenbank der UIC ständig aktualisiert, und so können die überarbeiteten Schätzungen zu den wirtschaftlichen Folgen der Corona-Krise für den Eisenbahnverkehr regelmäßig veröffentlicht werden.

Der vorliegende Bericht behandelt die wirtschaftlichen Auswirkungen für drei Regionen der Welt:

- Asien-Pazifik, mit den höchsten Einnahmen im Personenverkehr in China, Japan, Südkorea und Indien.
- Europa in den geographischen Grenzen einschließlich Russlands
- den Rest der Welt mit Nordamerika, Lateinamerika, dem Mittleren Osten sowie Iran, der Türkei und Afrika.

Es ist zu beachten, dass die Frage des Cashflows in diesem Bericht nicht behandelt wird, da dies im Zusammenhang mit einem niedrigen bzw. Null-Umsatz schwierig und in Anbetracht der steigenden Nachfrage nach Rückerstattungen kaum möglich erschien. In der Tat entscheidet sich die große Mehrheit der Reisenden oft für die Rückerstattung in bar anstelle von Gutscheinen, sobald die Information über den Ausfall der Zugverbindung vorhanden ist, oder sobald sie sich entschieden haben, die Reise nicht anzutreten. Ebenfalls nicht angesprochen werden in diesem Bericht die Auswirkungen in Folge der Umsetzung der mit der Virusbekämpfung verbundenen Maßnahmen wie die spezifische Reinigung und Desinfizierung und die Bereitstellung von persönlichen Schutzausrüstungen (PSA) für Mitarbeiter vor Ort und in den Büros, welche neue zusätzliche Ausgaben für den Bahnsektor darstellen können.

---

## 2. PERSONENVERKEHR

### 2.1 SZENARIO EINER LANGSAMEN ERHOLUNG DER WIRTSCHAFT

Prognosen für einen langsamen Aufschwung basieren hauptsächlich auf einer schwindenden Reisenachfrage, da es in einigen Länder weiterhin Ausgangssperren gibt und Grenzen geschlossen bleiben, um der Ausbreitung des Virus entgegenzuwirken, was erhebliche Auswirkungen auf den Bahnsektor hat. Ohne Kundenvertrauen wird der Umsatz im Personenverkehr sinken, auch wenn die Bahnunternehmen Marketingaktionen durchführen und eine attraktive Preispolitik anbieten (z. B. Fahrvergünstigungen, Barerstattungen oder unentgeltlicher Umtausch während der Sommermonate...).



### 2.1.1 2020

Die Schätzungen zeigen einen Umsatzverlust von mehr als 36 Mrd. US-Dollar für das erste Halbjahr 2020, wobei auch im zweiten Halbjahr ein mit ca. 23 Mrd. US-Dollar wenn auch geringerer Umsatzrückgang zu verzeichnen ist, d. h. fast 60 Mrd. US-Dollar für das Jahr 2020 (Abb. 1).

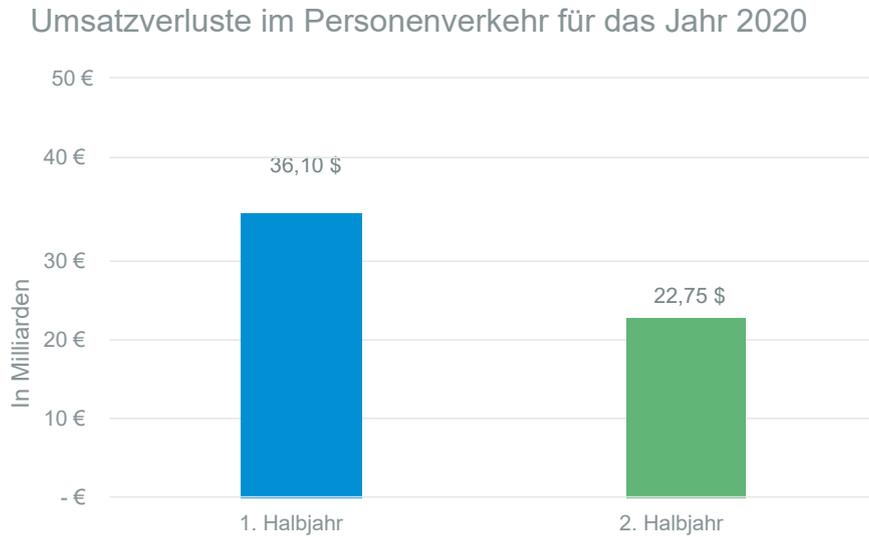


Abb. 1: Umsatzverluste Personenverkehr für 2020, alle Regionen

Wenn die Umsatzverluste je nach Region betrachtet werden, gibt es einige Unterschiede (Abb. 2). Da Asien eine der ersten Regionen war, die die Auswirkungen der Corona-Krise zu spüren bekam, waren die Verluste unmittelbar in der ersten Jahreshälfte 2020 zu verzeichnen (mehr als 20 Mrd. US-Dollar), aber ebenso unmittelbar war der Aufschwung.

Der schnelle Rückgang der Verluste in Asien liegt am rascheren Konjunkturaufschwung in China, einem wichtigen Akteur im Personenverkehr mit großem Umsatz, der sich in den neuesten von China übermittelten Zahlen widerspiegelt. Die stufenweise Wiederaufnahme des Verkehrs in Europa hat den Aufschwung in der zweiten Jahreshälfte angekurbelt, und die Verluste von 15 Mrd. US-Dollar im ersten Halbjahr auf 11 Mrd. US-Dollar sinken lassen.

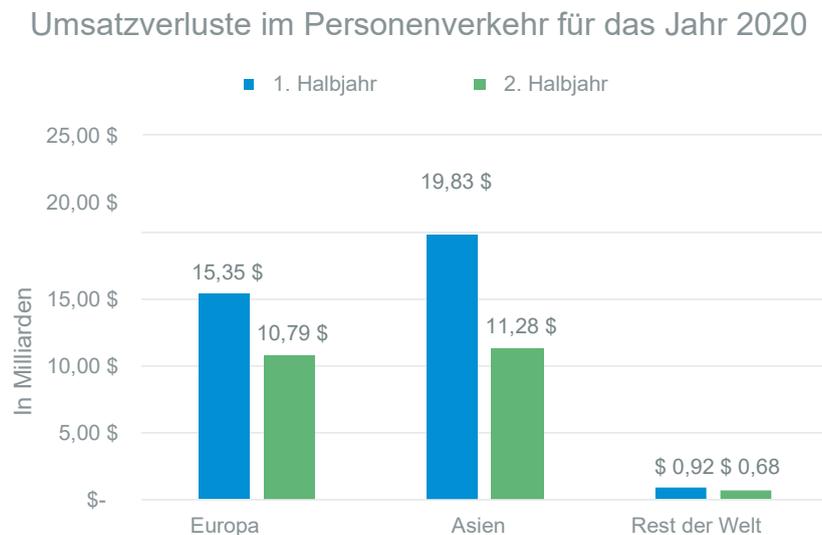
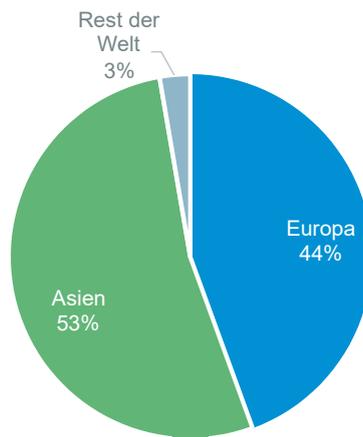


Abb. 2: Umsatzverluste Personenverkehr für 2020 pro Region, Szenario einer langsamen Erholung der Wirtschaft

---

Wie in dieser Abbildung ersichtlich haben alle Regionen Umsatzverluste zu verzeichnen, aber in Asien und Europa sind sie am stärksten, da dort bereits ein aktiver Markt für Schienenpersonenverkehr besteht. So zeigt Abbildung 3, dass 53% der Verluste in Asien vorkommen und 44% in Europa. In anderen Teilen der Welt sind die Verluste nicht ganz so hoch, da der Personenverkehr dort auf dem Bahnmarkt eine geringere Rolle spielt.

### Umsatzverluste im Personenverkehr für das Jahr 2020



*Abb. 3: Anteilige Umsatzverluste im Personenverkehr für 2020 pro Region, Szenario einer langsamen Erholung der Wirtschaft*

Weltweit werden die Verluste im Personenverkehr für 2020 auf 60 Mrd. US-Dollar geschätzt, und die langsame Erholung der Wirtschaft wird das Geschäft der Personenverkehrsbetreiber auch im Jahr 2021 beeinflussen.

## 2.1.2 2021

2021 werden die Verluste auf 22 Mrd. US-Dollar geschätzt, wie in Abb. 4 dargestellt.

Umsatzverluste im Personenverkehr für das Jahr 2020 & 2021

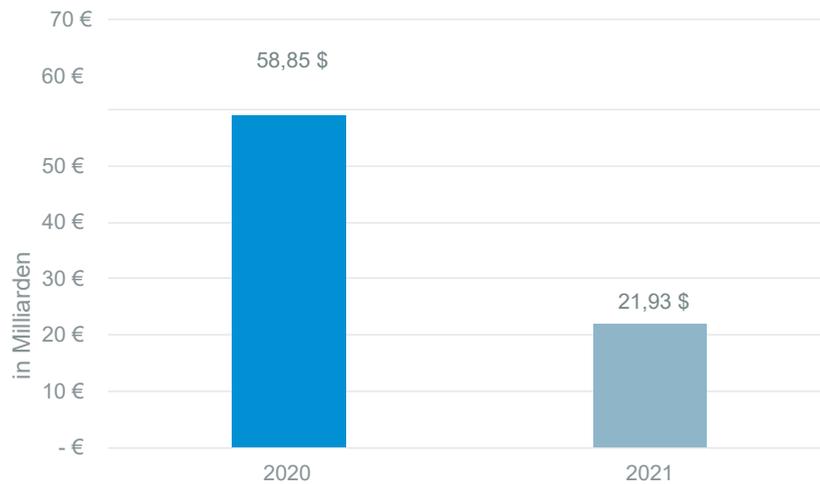


Abb. 4: Umsatzverluste im Personenverkehr, alle Regionen, 2020 und 2021, Szenario einer langsamen Erholung der Wirtschaft

Betrachtet man die Verluste je nach geographischer Region, geht dieses Szenario davon aus, dass das Coronavirus sich in Asien weiter ausbreitet, wie auch die Probleme bei der Eindämmung der Pandemie zeigen. Das zurückhaltende Verhalten der Reisenden wird die Nachfrage nach Reisen weltweit weiter beeinträchtigen.

Umsatzverluste im Personenverkehr für 2020 & 2021

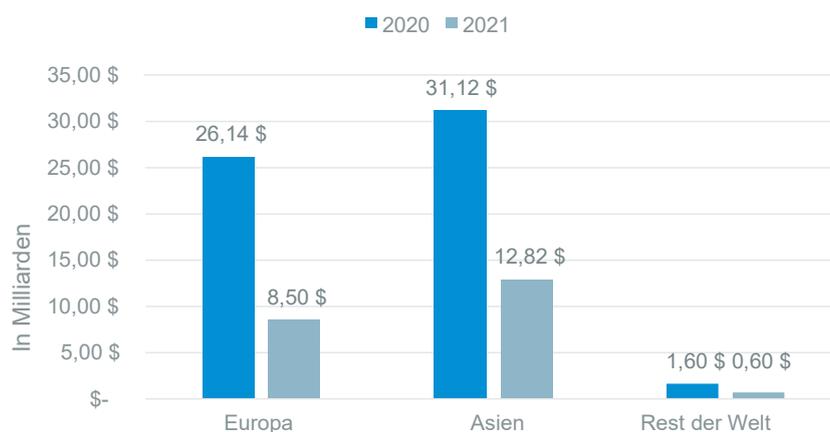


Abb. 5: Umsatzverluste im Personenverkehr, pro Region, 2020 und 2021, Szenario einer langsamen Erholung der Wirtschaft

## 2.2 SCHNELLE ERHOLUNG DER WIRTSCHAFT

Beim Szenario einer schnellen Erholung der Wirtschaft wird davon ausgegangen, dass die Corona-Krise in zweiten Halbjahr 2020 und im Jahr 2021 geringere Auswirkungen hat.

### 2.2.1 Jahr 2020

Verluste für die erste Jahreshälfte des Jahres 2020 sind im Szenario einer schnellen Erholung der Wirtschaft fast gleich, aber in der zweiten Jahreshälfte werden die Verluste erheblich geringer eingeschätzt. Die Verluste für das zweite Halbjahr 2020 werden weltweit auf 10,5 Mrd. US-Dollar reduziert, verglichen mit 23 Mrd. US-Dollar im Szenario einer langsamen Erholung der Wirtschaft.

Bei diesem Szenario eines schnellen Aufschwungs sind die Verluste im zweiten Halbjahr 2020 wesentlich geringer als im Szenario einer langsamen Erholung der Wirtschaft.

Umsatzverluste im Personenverkehr für das Jahr 2020  
Gegenüberstellung langsam - schnell

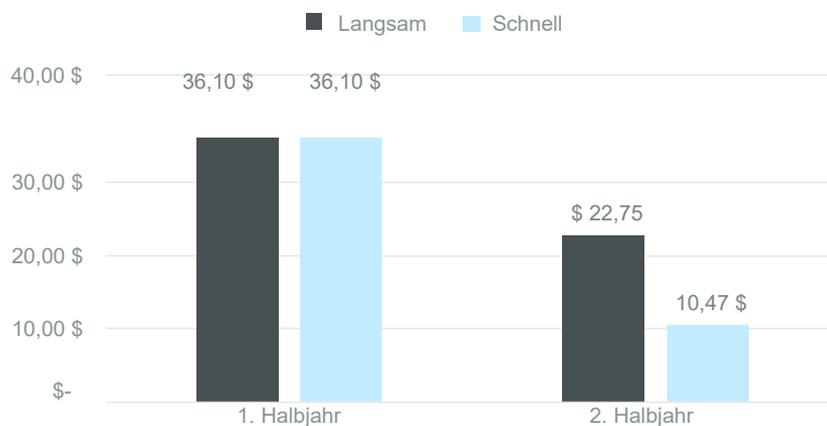


Abb. 6: Umsatzverluste im Personenverkehr 2020, alle Regionen, pro Halbjahr, Szenario einer langsamen und einer schnellen Erholung der Wirtschaft

Wenn man die Regionen betrachtet (Abb. 7), wird Asien 2020 mit rund 24 Mrd. US-Dollar den höchsten absoluten Verlust aufweisen. Europa verzeichnet 2020 unter der Annahme staatlicher Unterstützung mit 21 Mrd. US-Dollar einen geringeren Verlust.

Umsatzverluste im Personenverkehr für 2020

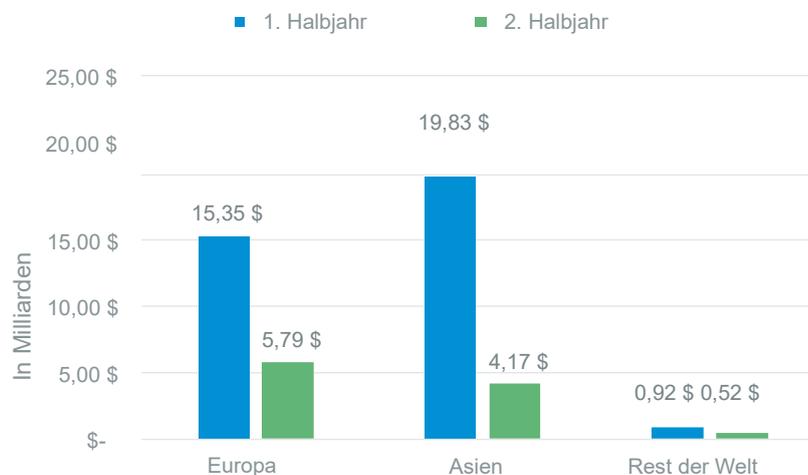


Abb. 7: Umsatzverluste im Personenverkehr für 2020 pro Region, Szenario einer schnellen Erholung der Wirtschaft

## 2.2.2 2021

In diesem Szenario werden 2021 weiterhin Verluste verzeichnet, da die Pandemie langsam, aber nicht vollständig eingedämmt wird.

Die Verluste werden für 2021 auf 6,2 Mrd. US-Dollar geschätzt (Abb. 8).

### Umsatzverluste im Personenverkehr für 2020 & 2021

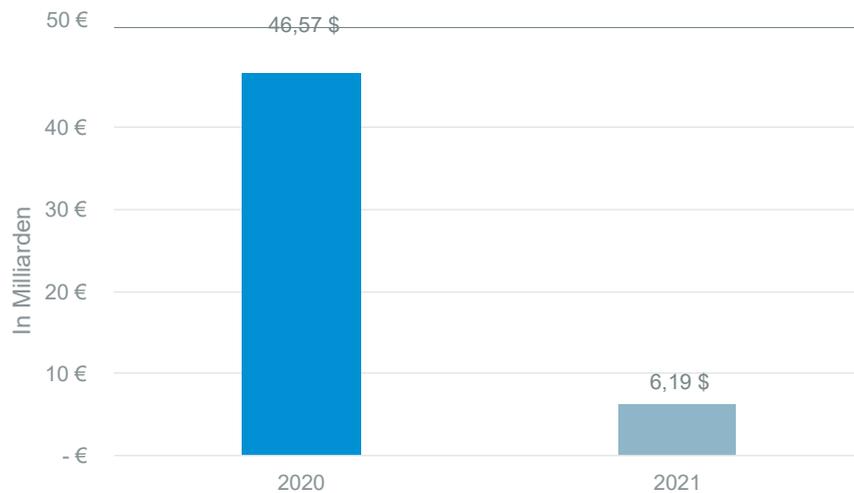


Abb. 8: Umsatzverluste Personenverkehr für 2020, beide Halbjahre, und 2021, alle Regionen, Szenario einer schnellen Erholung der Wirtschaft

Wenn man die einzelnen Regionen betrachtet, wird deutlich, dass Asien und Europa am stärksten betroffen sind. In Asien wird die voraussichtliche Konjunkturerholung die Verluste für 2021 auf 2 Mrd. US-Dollar beschränken, in Europa auf ungefähr 4 Mrd. US-Dollar.

### Umsatzverluste im Personenverkehr für 2020 & 2021

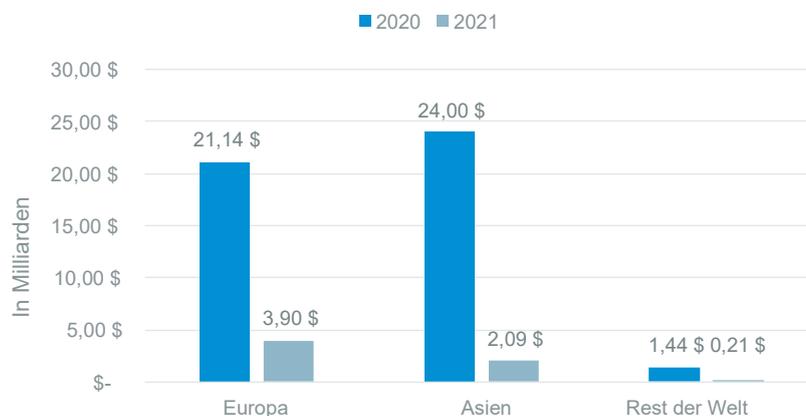


Abb. 9: Umsatzverluste Personenverkehr für 2020, beide Halbjahre, und 2021, pro Region, Szenario einer schnellen Erholung der Wirtschaft

## 2.3 ZUSAMMENFASSUNG UMSATZVERLUSTE IM PERSONENVERKEHR

Eine langsame Erholung der Wirtschaft zieht 2020 ohne Zweifel massive Verluste im Personenverkehr nach sich, die auch mittelfristig relativ hoch bleiben: sie sind 2021 im Vergleich zu 2020 in Europa und dem Rest der Welt doppelt so hoch wie im Szenario einer schnellen Erholung der Wirtschaft, wohingegen sie in Asien um das Sechsfache steigen. In Tabelle 1 sind die Umsatzverluste im Personenverkehr im Vergleich zu 2019 für jedes Szenario anteilig aufgezeigt.

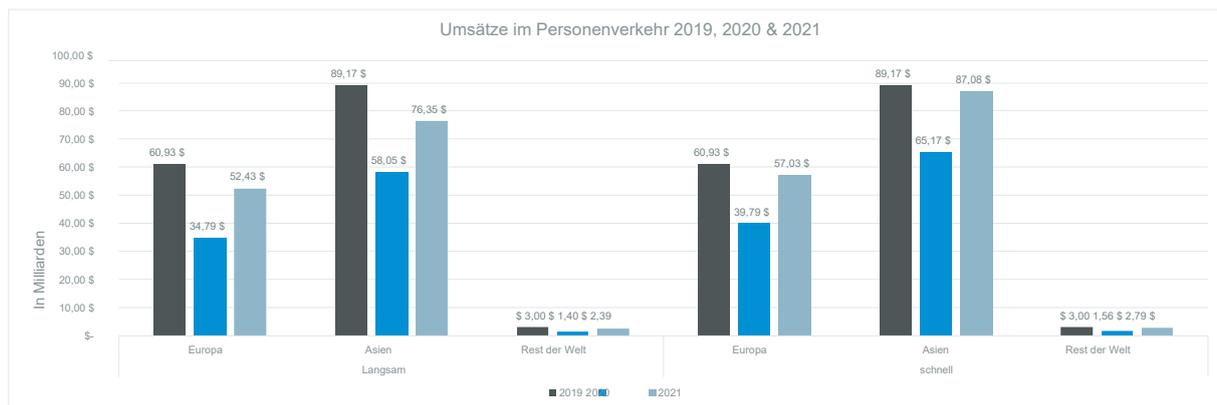


Tabelle 1: Umsätze im Personenverkehr im Vergleich zu 2019

## 3. GÜTERVERKEHR

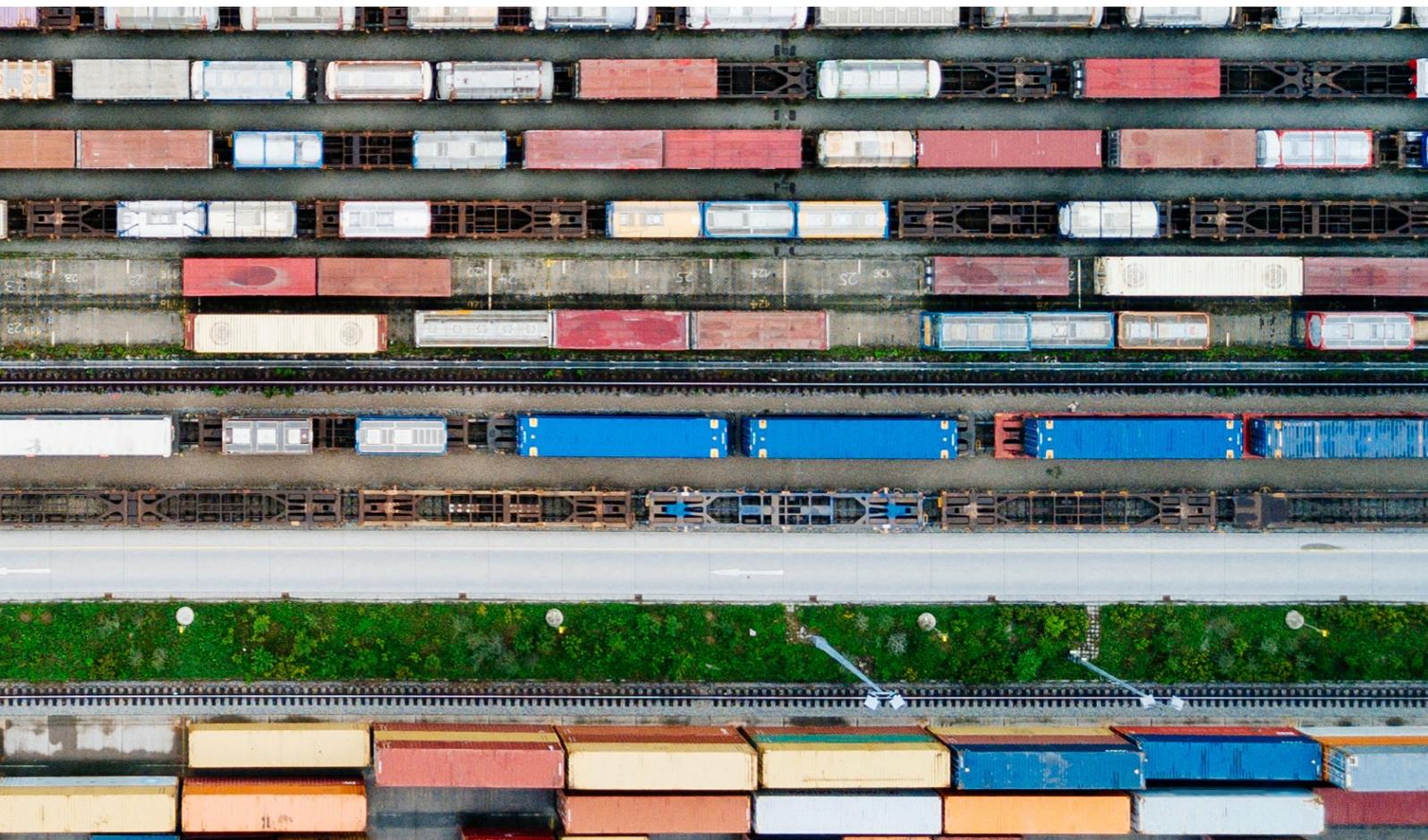
Die Auswirkungen auf den Güterverkehrssektor können nicht mit denen des Personenverkehrssektors verglichen werden, da es sich um unterschiedliche Wirtschaftszweige handelt und die Ausgangssperren während der Corona-Krise den Verkehr hier von der Straße auf die Schiene verlagert haben. Darüber hinaus sind viele Grenzen zwar für den Personenverkehr geschlossen worden, nicht aber für den Güterverkehr. Andererseits ist die Produktion in einigen Ländern zurückgegangen, und dies kann wieder herum zu einem Rückgang des Güterverkehrs führen.

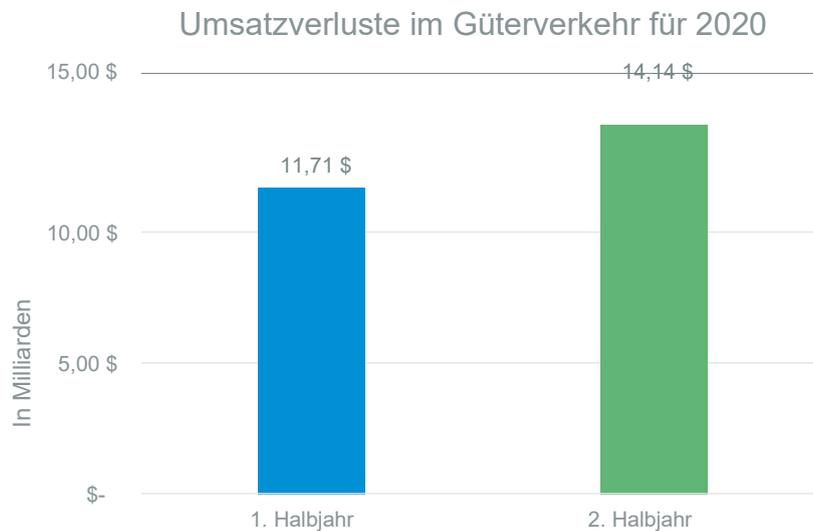
### 3.1 SZENARIO EINER LANGSAMEN ERHOLUNG DER WIRTSCHAFT

Im Szenario einer langsamen Erholung der Wirtschaft sind die Umsatzverluste für den Güterverkehr im ersten Halbjahr 2020 geringer als im zweiten Halbjahr. In vielen Ländern konnte während der Ausgangssperren die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene beobachtet werden, besonders in China aber auch in Europa. In Nord- und Lateinamerika begann die Krise etwas später, und der Verkehr war ab März/April 2020 rückgängig. Dieses Szenario einer langsamen Erholung der Wirtschaft geht jedoch davon aus, dass die Produktion weiterhin niedriger bleibt als vor der Pandemie, und der Bedarf an Transportleistungen daher ebenfalls sinkt. Die langsamere Konjunkturerholung wirkt sich somit langfristig auf den Güterverkehr aus.

#### 3.1.1 Jahr 2020

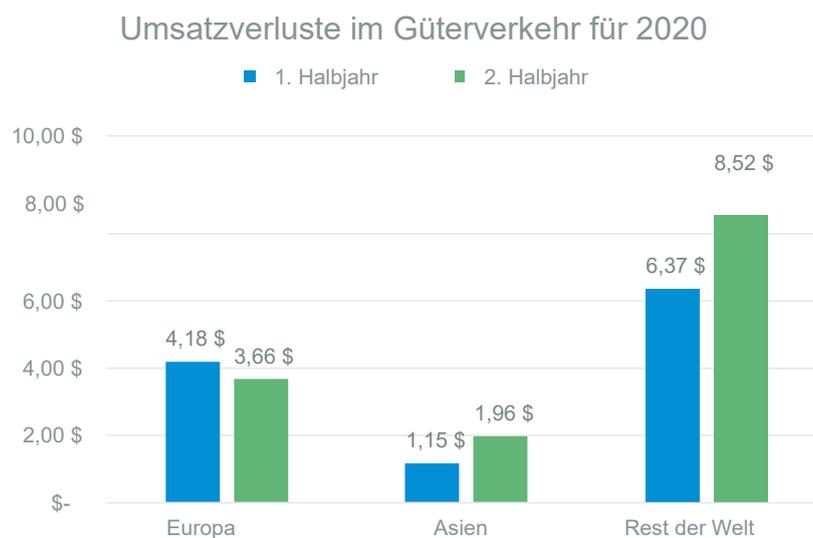
Beim Umsatz werden die Verluste im ersten Halbjahr 2020 auf fast 12 Mrd. US-Dollar geschätzt, und die Tendenz geht zu 14 Mrd. US-Dollar im zweiten Halbjahr (Abb. 10).





*Abb. 10: Umsatzverluste Güterverkehr für 2020, pro Halbjahr, alle Regionen, Szenario einer langsamen Erholung der Wirtschaft*

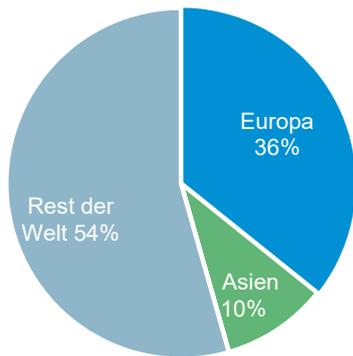
Beim Vergleich der Verluste auf regionaler Ebene scheinen Asien und in zweiter Linie auch Europa (in dieser Schätzung einschließlich Russlands) weniger betroffen als Nordamerika, wo der Güterverkehrsmarkt von großer Bedeutung ist. Auch wenn dieses Szenario den Schluss zulässt, dass der Schienengüterverkehr in China relativ gut dasteht, lassen sich die auch im zweiten Halbjahr 2020 andauernden Verluste wahrscheinlich durch den generellen Produktionsrückgang erklären.



*Abb. 11: Umsatzverluste Güterverkehr für 2020, pro Halbjahr, pro Region, Szenario einer langsamen Erholung der Wirtschaft*

Der prozentuale Anteil zeigt, dass der Rest der Welt mit 54% im ersten und mit 60% im zweiten Halbjahr anteilmäßig den größten Umsatzverlust verzeichnet (Abb. 12).

Umsatzverluste im Güterverkehr für das Jahr 2020



Umsatzverluste im Güterverkehr, 2. Halbjahr 2020

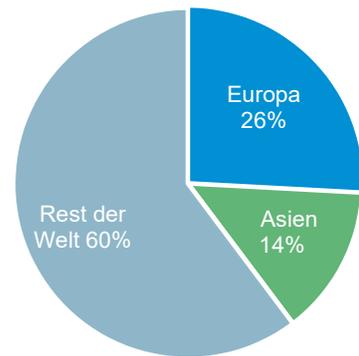


Abb. 12: Anteilige Umsatzverluste im Güterverkehr für 2020 pro Halbjahr und pro Region, Szenario einer langsamen Erholung der Wirtschaft

### 3.1.2 Jahr 2021

Im Szenario einer langsamen Erholung der Wirtschaft werden die Umsatzverluste der Schienengüterverkehrsbetreiber 2021 auf 19 Mrd. US-Dollar geschätzt (Abb. 13).

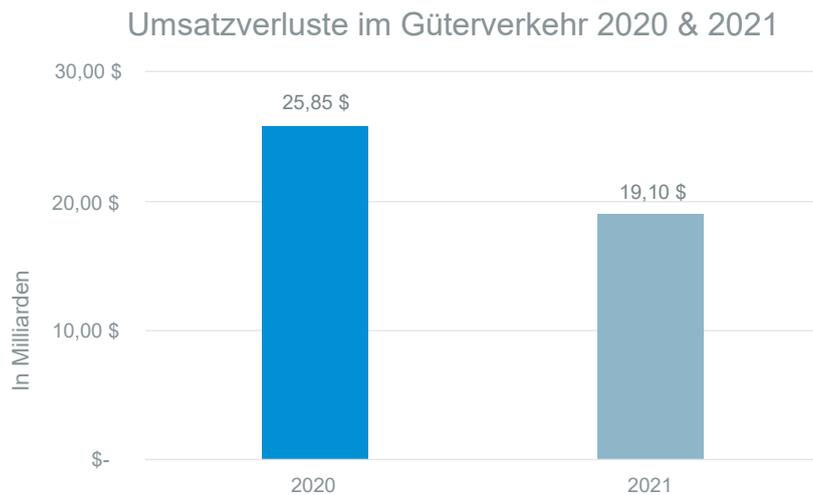


Abb. 13: Umsatzverluste Güterverkehr für 2020 und 2021, alle Regionen, in Mrd. US-Dollar, Szenario einer langsamen Erholung der Wirtschaft

Beim Vergleich der verschiedenen Regionen der Welt werden die wirtschaftlichen Folgen auf 4,4 Mrd. US-Dollar für Europa, 1,7 Mrd. US-Dollar für Asien und 13 Mrd. Dollar für den Rest der Welt geschätzt (Abb. 14).

Wenn man den Zeitraum von Anfang 2020 bis 2021 betrachtet, ist zu erkennen, dass die Auswirkungen für den Rest der Welt größer sind als für Europa oder Asien. Besonders 2021 werden insgesamt zwei Drittel der Umsatzverluste im Schienengüterverkehr den Rest der Welt betreffen (Abb. 15). In diesem Szenario einer langsamen Erholung der Wirtschaft hat die langsamere Konjunkturerholung langfristige Folgen für den Güterverkehr.

#### Umsatzverluste im Güterverkehr für die Jahre 2020 & 2021

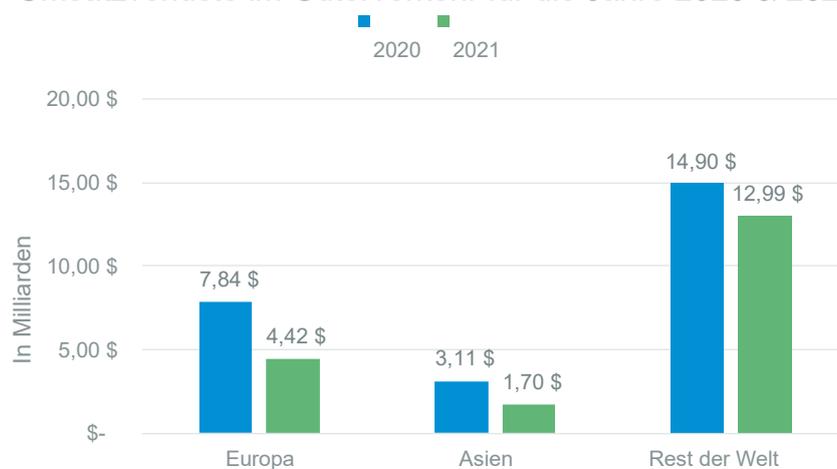


Abb. 14: Umsatzverluste Güterverkehr für 2020 und 2021, pro Region, Szenario einer langsamen Erholung der Wirtschaft

#### Umsatzverluste im Güterverkehr für das Jahr 2021

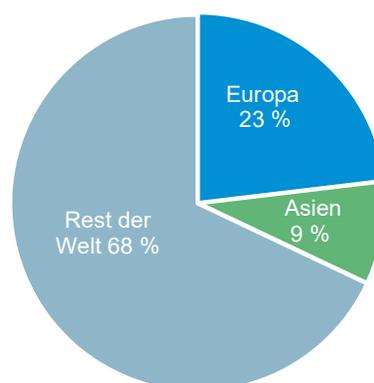


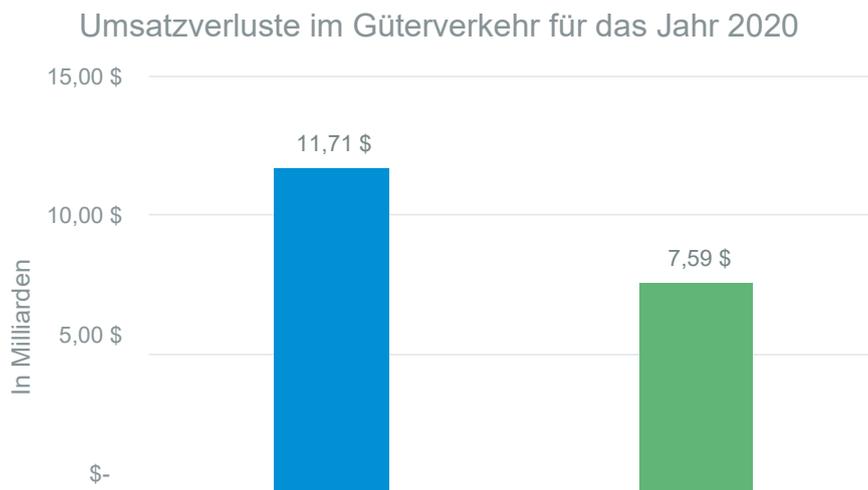
Abb. 15: Anteilige Umsatzverluste im Güterverkehr für 2021 pro Region, Szenario einer langsamen Erholung der Wirtschaft

## 3.2 SZENARIO EINER SCHNELLEN ERHOLUNG DER WIRTSCHAFT

In diesem Szenario bleibt die „schnelle“ Konjunkturerholung für den Bereich Güterverkehr relativ schleppend, da die Auswirkungen hier andauern. Auch wenn die Produktionsstätten ihren Betrieb wieder aufnehmen, kaufen die Kunden kaum. In der Tat wird angenommen, dass der Handel in den meisten Ländern einen Aufschwung erlebt, höchstwahrscheinlich mit Bestellungen, die vor den Ausgangsbeschränkungen aufgegeben worden sind, dann aber rasch wieder stagniert. Die fehlenden Aufträge in der Lieferkette führen zu einer erneuten Welle, während derer neue Aufträge zurückgehen.

### 3.2.1 Jahr 2020

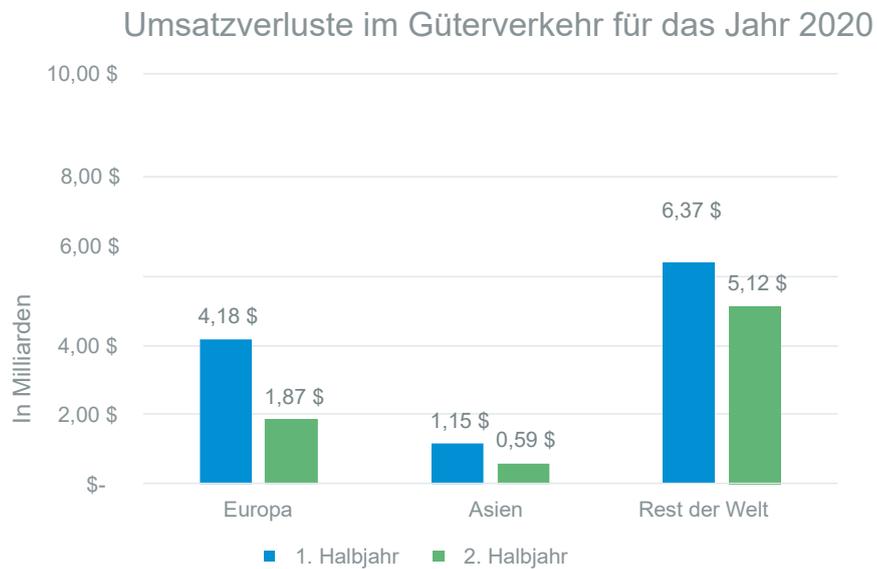
In diesem Fall werden die Auswirkungen im zweiten Halbjahr 2020 im Gegensatz zu dem Szenario einer langsamen Erholung der Wirtschaft geringer sein. Insgesamt wird 2020 im Güterverkehr mit Verlusten von über 19 Mrd. Euro gerechnet. Im zweiten Halbjahr werden es 7,6 Mrd. Euro sein, während es im Szenario einer langsamen Erholung der Wirtschaft im selben Zeitraum 14 Mrd. Euro waren.



*Abb. 16: Umsatzverluste im Güterverkehr für 2020, pro Halbjahr, alle Regionen, Szenario einer schnellen Erholung der Wirtschaft*

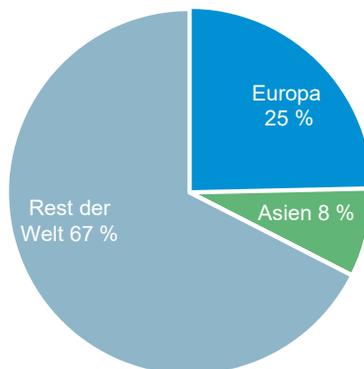
Wenn man die verschiedenen Regionen betrachtet, sind die Folgen im Rest der Welt am gravierendsten. Dies liegt an der Bedeutung des nordamerikanischen Marktes und am Rückgang der Nachfrage, die auch im zweiten Halbjahr anhält.

In Europa wird der Umsatzrückgang im zweiten Halbjahr 2020 unter 2 Mrd. US-Dollar fallen, während die Verluste in Asien nicht ganz 600 Mill. US-Dollar ausmachen werden (Abb. 17). Zwei Drittel der Umsatzverluste im Güterverkehr treten im Rest der Welt auf und ein Viertel auf dem europäischen Markt (Abb. 18).



*Abb. 17: Umsatzverluste Güterverkehr für 2020, pro Halbjahr, pro Region, Szenario einer schnellen Erholung der Wirtschaft*

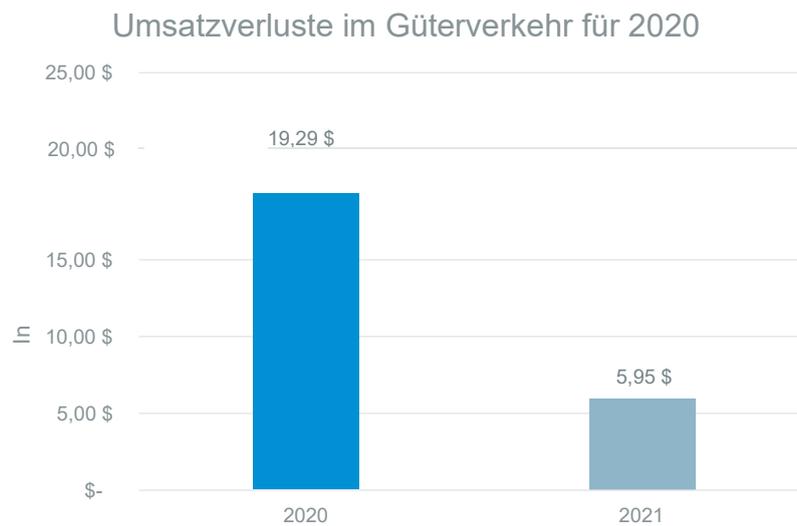
### Umsatzverluste im Güterverkehr für das zweite Halbjahr 2020



*Abb. 18: Anteilige Umsatzverluste im Güterverkehr für 2020 pro Region, Szenario einer schnellen Erholung der Wirtschaft*

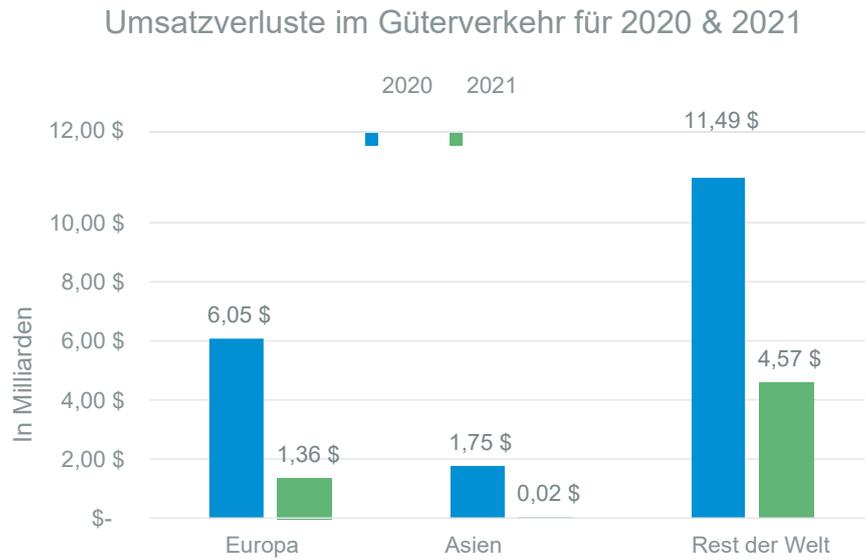
### 3.2.2 Jahr 2021

Im Szenario einer schnellen Erholung der Wirtschaft werden die Umsatzverluste der Schienengüterverkehrsbetreiber 2021 auf 6 Mrd. US-Dollar geschätzt (Abb. 19). Im zweiten Halbjahr werden es 7,6 Mrd. US-Dollar sein, während es im Szenario einer langsamen Erholung der Wirtschaft im selben Zeitraum 14 Mrd. US-Dollar waren.



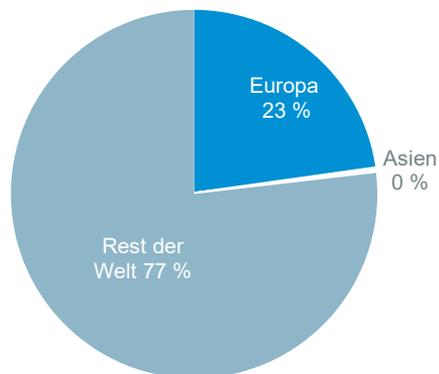
*Abb. 19: Umsatzverluste Güterverkehr für 2020 und 2021, alle Regionen, Szenario einer schnellen Erholung der Wirtschaft*

Betrachtet man die einzelnen Regionen, werden die Unterschiede schnell deutlich (Abb. 20). Der allgemeine Rückgang der Umsatzverluste ist besonders in Asien sichtbar, wo die Güterverkehrsbetreiber 2021 mit fast normalen Zahlen rechnen. Die größten Auswirkungen betreffen den Rest der Welt aufgrund der langsameren Wiederaufnahme des Verkehrs auf dem amerikanischen Kontinent. Mehr als drei Viertel der Auswirkungen für 2021 betreffen diesen Teil der Welt, während die Folgen in Europa bei 23 % bleiben.



*Abb. 20: Umsatzverluste Güterverkehr für 2020 und 2021, pro Region, Szenario einer schnellen Erholung der Wirtschaft*

### Umsatzverluste im Güterverkehr für 2021



*Abb. 21: Anteilige Umsatzverluste im Güterverkehr für 2021 pro Region, Szenario einer schnellen Erholung der Wirtschaft*

### 3.3 ZUSAMMENFASSUNG UMSATZVERLUSTE IM GÜTERVERKEHR

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Einnahmen im Güterverkehr zwar weniger betroffen als im Personenverkehr, die Verluste jedoch global sind, wenn auch nicht ganz so hoch in Asien, der „Fabrik der Welt“, wo die meisten Unternehmen ihre Produktion wieder aufgenommen haben. Es bleibt jedoch zu bezweifeln, ob Asien die wirtschaftliche Erholung in die Wege leiten kann, wenn viele Handelspartner der Region sich weiterhin in einer sich drastisch veränderten Wirtschaftslage befinden. In Tabelle 2 sind die Umsatzverluste im Güterverkehr im Vergleich zu 2019 für jedes Szenario anteilig aufgezeigt.

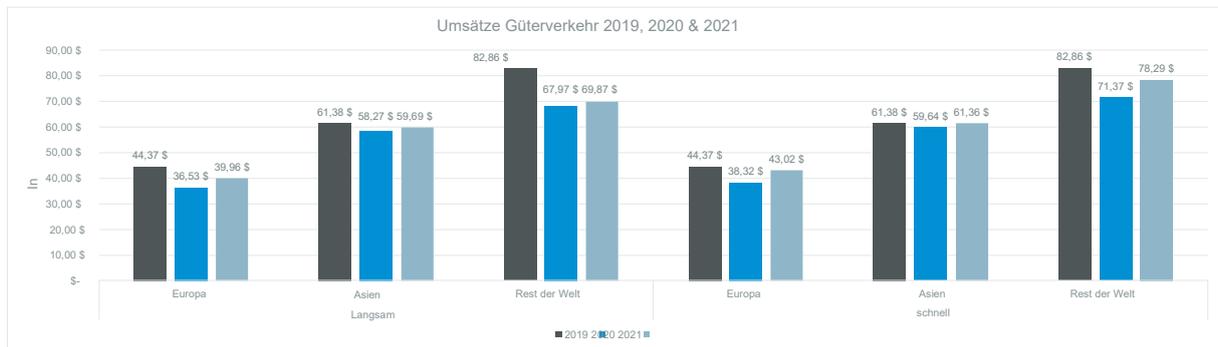


Tabelle 2: Umsätze Güterverkehr für 2020 und 2021 im Vergleich zu 2019

---

## 4. MASSNAHMEN ZUR WIRTSCHAFTLICHEN UNTERSTÜTZUNG

Ein Teil der Analyse befasst sich mit den Maßnahmen zur wirtschaftlichen Unterstützung, von denen die Bahnbetreiber sich in dieser schwierigen Zeit Unterstützung erhoffen. Wie im ersten Teil dieses Berichts zu sehen war, belaufen sich die wirtschaftlichen Auswirkungen der Krise für die Bahnen auf geschätzte 125 Mrd. US-Dollar.

Aufgrund der Tatsache, dass die Prioritäten der verschiedenen Akteure unterschiedlich sein können, und angesichts der Besonderheiten des Eisenbahnmarktes wurden die von den Mitgliedern der UIC-Taskforce übermittelten Ergebnisse dieses Teils des Fragebogens zweimal analysiert: einmal alle Mitgliedern und einmal nur Bahnunternehmen ohne Infrastrukturbetreiber.

Dabei konnten die Befragten unter fünf möglichen Arten der Unterstützung sowie einer frei formulierten Antwort wählen:

- direkte Finanzbeihilfen
- Wegeentgelte verringern
- Mehrwertsteuer und andere Steuern senken/streichen
- abgesicherte Kredite
- faire Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger

Direkte Finanzbeihilfen deuten darauf hin, dass die Befragten sofortige finanzielle Unterstützung vorziehen, da sie Probleme mit dem Cash-Management haben.

Die Verminderung des Wegeentgelts würde bedeuten, dass keiner der Akteure in diesem Sektor bei den Einnahmen schlechter abschneiden würde. Bei dieser Maßnahme, die in Italien zugelassen wurde, erhalten die Infrastrukturbetreiber Wirtschaftshilfen vom Staat, der dann wieder herum das Zugangsentgelt zur Infrastruktur für die Eisenbahnverkehrsunternehmen senkt.

Die Senkung der Mehrwertsteuer und anderer Steuern würde ebenfalls bedeuten, dass keiner der Akteur in diesem Sektor bei den Einnahmen schlechter abschneiden würde.

Abgesicherte Kredite würden dazu beitragen, den wirtschaftlichen Schock für Privatunternehmen etwas zu mindern - wie von der französischen Regierung für neue Anleihen eingeführt, die französischen Körperschaften angeboten werden, welche von Geschäftsunterbrechungen betroffen sind.

Faire Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger bedeuten, dass die außergewöhnlichen Maßnahmen, die für einige Bereiche angekündigt worden sind (Luftfahrt, Straßenverkehr, um nur einige zu nennen) auch für den Bahnsektor gelten würden.

Bei den frei formulierten Antworten gaben die Befragten als kurz- bzw. mittelfristige Maßnahme Gehaltsausgleich während der Corona-Krise und Schuldentilgung als langfristige Maßnahme an. Zum Zeitpunkt dieser ersten Schätzung kam keine der frei formulierten Antworten oft genug vor, um daraus globale Schlüsse ziehen zu können.

Die Befragten wurden gebeten, den Vorschlägen einen Wert von 1 bis 6 zuzuordnen, wobei 1 die prioritäre Wirtschaftsmaßnahme für sie wäre und 6 die am wenigsten wichtige. Wenn das Ergebnis nahe an Eins lag, heißt das, dass diese Wirtschaftsmaßnahme von den Befragten bevorzugt wird.

Wie beim ersten Teil dieser Studie wurden die Befragten gebeten, die Lage sowohl auf kurz- bzw. mittelfristige Sicht als auch auf langfristige Sicht zu betrachten.

## 4.1 KURZ- BZW. MITTELFRISTIGE BETRACHTUNG

In Abb. 22 wird deutlich, dass die oberste Priorität der Ausgleich der Umsatzverluste ist, einschließlich für Infrastrukturbetreiber, da die direkte Finanzbeihilfe die bevorzugte Antwort war (mit einem Wert von 1,6).

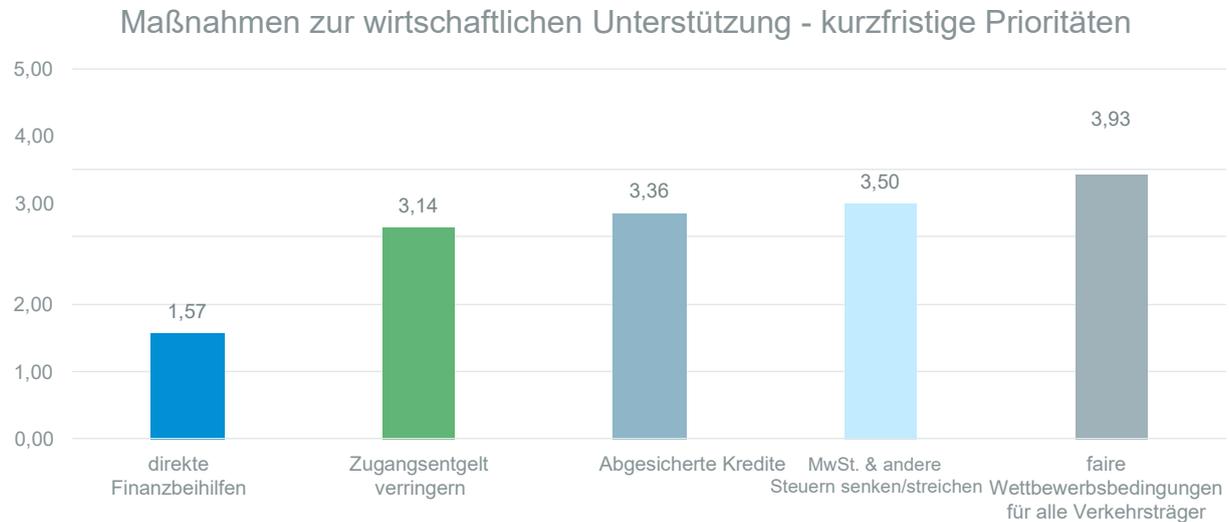


Abb. 22: Prioritäten bei kurz- bzw. mittelfristigen Maßnahmen zur wirtschaftlichen Unterstützung

Hinweis: Wenn das Ergebnis nahe an Eins liegt, heißt das, dass diese Wirtschaftsmaßnahme von den Befragten bevorzugt wird.

Alle anderen möglichen Maßnahmen sind für die Befragten von mittlerer Priorität. Mit einem Wert von 3,2 steht das Verringern von Zugangsentgelten an 2. Stelle. An 3. Stelle kommt die Möglichkeit von Bürgschaften mit einem Wert von 3,4, während die Senkung bzw. Streichung von MwSt. und anderen Steuern an 4. Stelle steht. Die niedrigste Priorität bei den kurz- bzw. mittelfristigen Maßnahmen nehmen die fairen Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger ein.

Wenn man die Ergebnisse ungeachtet der Antworten der Infrastrukturbetreiber betrachtet, sieht man, dass sich die Werte nur unwesentlich ändern. Hier sinkt der Wert für das Verringern von Zugangsentgelten ein wenig (von 3,2 auf 3,1), und der Wert für faire Wettbewerbsbedingungen steigt, aber auch nur wenig (Abb. 23).

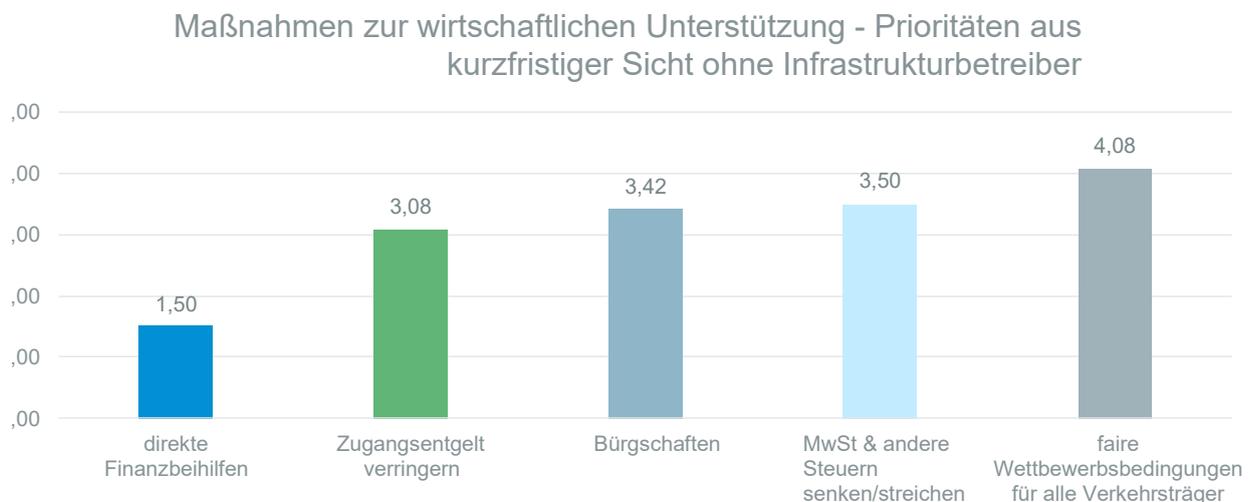


Abb. 23: Prioritäten bei kurz- bzw. mittelfristigen Maßnahmen zur wirtschaftlichen Unterstützung ohne Infrastrukturbetreiber

Hinweis: Wenn das Ergebnis nahe an Eins liegt, heißt das, dass diese Wirtschaftsmaßnahme von den Befragten bevorzugt wird.

## 4.2 LANGFRISTIGE BETRACHTUNG

Die langfristige Analyse einschließlich der Infrastrukturbetreiber zeigt ganz andere Prioritäten als die kurzfristige Analyse. Die oberste Priorität, direkte Finanzbeihilfen, bleibt zwar gleich, aber die zweite Priorität unterscheidet sich. Langfristig gesehen nehmen die fairen Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger den 2. Platz ein, und das Verringern der Zugangsentgelte folgt auf dem 3. Platz. Bürgschaften haben auch hier die 4. Priorität, und die Senkung der MwSt. und anderer Steuern stehen an letzter Stelle. Die Situation sieht ein bisschen aus, wenn man die Infrastrukturbetreiber nicht beachtet: direkte Finanzbeihilfen haben einen höheren Wert sowie auch das Verringern der Zugangsentgelte.

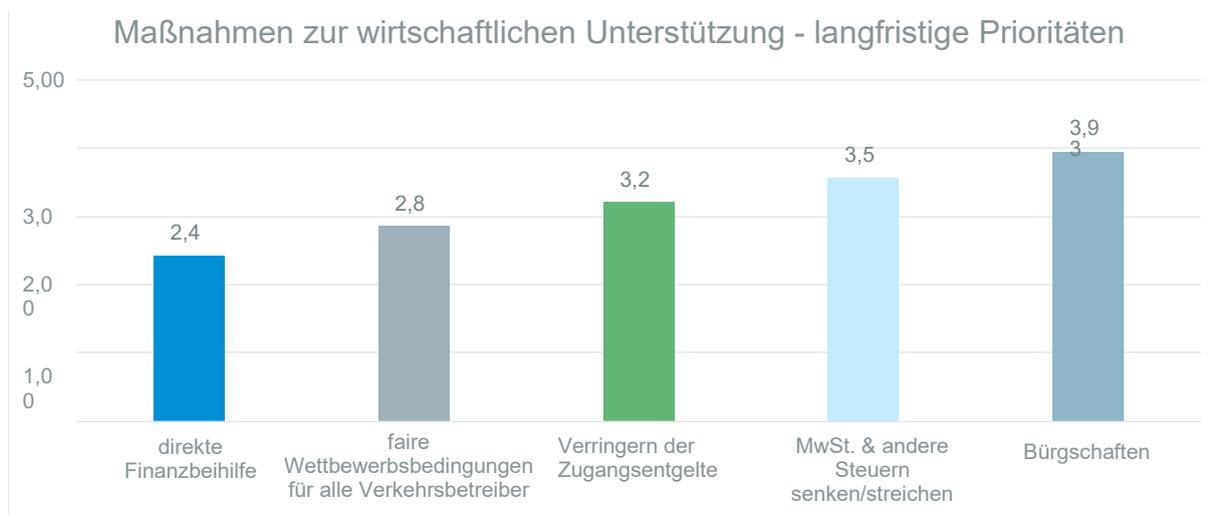


Abb. 24: Prioritäten bei langfristigen Maßnahmen zur wirtschaftlichen Unterstützung

Hinweis: Wenn das Ergebnis nahe an Eins liegt, heißt das, diese Wirtschaftsmaßnahme von den Befragten bevorzugt wird.

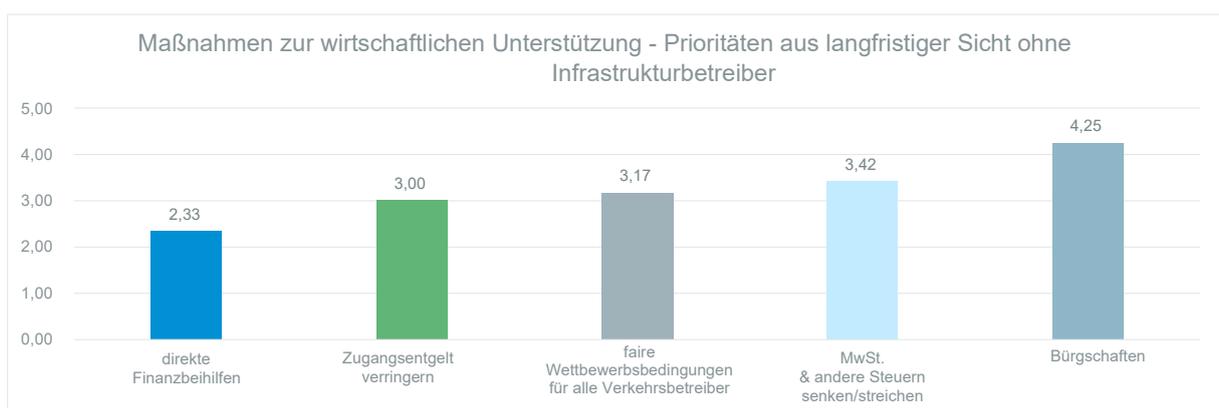


Abb. 25: Prioritäten bei langfristigen Maßnahmen zur wirtschaftlichen Unterstützung ohne Infrastrukturbetreiber

Hinweis: Wenn das Ergebnis nahe an Eins liegt, heißt das, dass diese Wirtschaftsmaßnahme von den Befragten bevorzugt wird.

## 4.3 ZUSAMMENFASSUNG DER MASSNAHMEN ZUR WIRTSCHAFTLICHEN UNTERSTÜTZUNG

In vielen Teilen der Welt wurden bereits finanzielle Hilfen für andere Transportsektoren genehmigt, so dass dies auch für den Eisenbahnsektor erwartet wird, der von den Ausgangssperren und anderen staatlich verordneten Einschränkungen sowie der auf die Corona-Pandemie folgende Wirtschaftskrise ohne Frage sehr stark betroffen ist.

Die Prioritäten sind für die zahlreichen Akteure des Bahnsektors in den verschiedenen Regionen der Welt unterschiedlich und hängen davon ab, ob es sich um Infrastrukturmanagement, Zugbetrieb und Instandhaltung oder beides handelt. Es wird damit gerechnet, dass die Regierungen gezielte Hilfspakete für den Bahnsektor zur Verfügung stellen und damit auch den nachhaltigsten und sichersten Verkehrsbetreiber unterstützen, der in den meisten Ländern eine wichtige Rolle im Mobilitätssystem ihrer Zukunft spielt. Dies trifft insbesondere für den Eisenbahngüterverkehr zu, der eine Schlüsselposition in der logistischen Wertschöpfungskette einnehmen kann, aber auch für den Personenverkehr in einer Zeit, in der die Reisebedingungen und die Erwartungen der Reisenden sich drastisch verändern.

Besonders interessant ist dabei, dass die meisten Mitglieder in der Zeit nach den Ausgangssperren und -beschränkungen große Liquiditätsengpässe haben und sich eher für direkte Finanzbeihilfen ausgesprochen haben als für Steuersenkungen und faire Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger, auch wenn diese langfristig eine Rolle spielen werden.

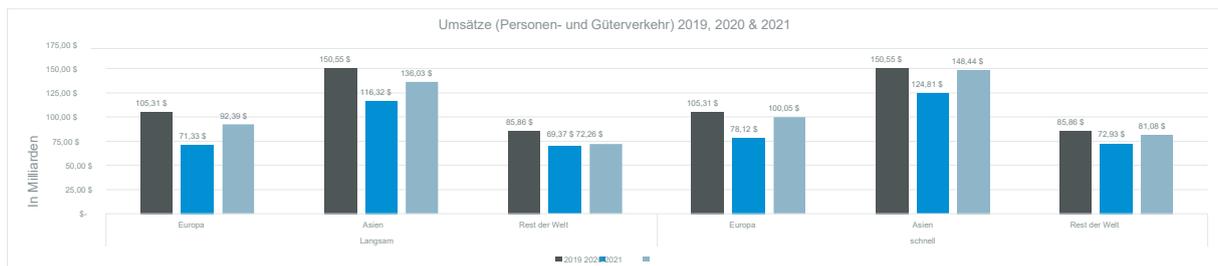


## 5. SCHLUSSFOLGERUNG

Angesichts der strengen Ausgangssperren, der damit verbundenen Reisebeschränkungen und der erwarteten Weltwirtschaftskrise sind die Eisenbahnunternehmen, die von den Folgen der damit verbundenen drohenden Arbeitslosigkeit und der sich abzeichnenden Vertrauenskrise weiter geschwächt sind, einer historischen Wirtschaftskrise ohnegleichen ausgesetzt.

Nach ersten Schätzungen der UIC und ihrer Mitglieder sinkt die Nachfrage im Personenverkehr und der damit verbundene Umsatz im Vergleich zu 2019 und auf ein Jahr gerechnet um bis zu 30 %, während es im Güterverkehr durchschnittlich 10 % sind. Das entspricht rund 125 Mrd. US-Dollar Umsatzverlust für 2020 und 2021, wobei die Krise laut einiger Wirtschaftsprognosen noch mehrere Jahre andauern kann.

Im Allgemeinen haben die Bahnen gezeigt, dass sie krisenresistent sind, aber unter diesen außergewöhnlichen Umständen wird davon ausgegangen, dass die Regierungen im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn gegenüber den anderen Verkehrsträgern entsprechende wirtschaftliche Maßnahmen ergreifen, um prioritär den Bahnsektor finanziell zu unterstützen, was für die Zukunft des nachhaltigsten und sichersten Verkehrsmittels von entscheidender Bedeutung ist.





[www.uic.org](http://www.uic.org)



#UICrail

