

MUSTER

DVZ

Deutsche Verkehrs-Zeitung

Brief

Wöchentliche Chef-Informationen aus
Verkehr, Transport & Logistik

INSOLVENZEN



Brief

Wöchentliche Chef-Informationen aus
Verkehr, Transport & Logistik

TOP-THEMA

Verzögerungsversuche bei Straßenverkehrs-Emissionshandel Polens Regierung unterstützt laut Beobachtern der polnischen Politik Bestrebungen anderer Mitgliedsstaaten, den für 2027 geplanten Start eines zweiten EU-Emissionshandelssystems (ETS2) für den Straßenverkehr und die Gebäudewirtschaft nach hinten zu verschieben. Da von Polen während seiner EU-Ratspräsidentschaft die Rolle eines neutralen Vermittlers erwartet werde, komme es Warschau gelegen, dass Tschechiens Ministerpräsident Petr Fiala angekündigt hat, bei anderen EU-Staaten um Unterstützung für eine Verschiebung um mindestens ein Jahr zu werben. Polen ist laut den Beobachtern für eine Verschiebung um drei Jahre. In der ETS2-Richtlinie ist bereits vorgesehen, dass das System ein Jahr später starten kann, wenn die Kraftstoffpreise Anfang 2027 außergewöhnlich hoch sind.

Nationale Umsetzung läuft schleppend Außer Österreich hat allerdings kein EU-Staat die Richtlinie fristgerecht in nationales Recht überführt. Das hätte bis zum 30. Juni 2024 geschehen müssen. Deswegen hat die EU-Kommission Ende Juli 2024 Vertragsverletzungsverfahren gegen 26 Mitgliedsstaaten eingeleitet. Nach Informationen des DVZ-Briefs wurden die Verfahren gegen Irland und Griechenland inzwischen beendet, bei Dänemark und Schweden könnte das bald geschehen, weil sie offenbar die nötigen Rechtsvorschriften erlassen haben. Außer Frankreich haben alle von dem Verfahren betroffenen Mitgliedsstaaten die Kommission inzwischen zumindest darüber informiert, welche Schritte sie zur Umsetzung der Richtlinie unternehmen.

VERKEHRSPOLITIK

EU sieht keine Diskriminierung an der Luegbrücke Durch die neuen österreichischen Einschränkungen auf der Brennerroute werden nach Ansicht der EU-Kommission Transportunternehmen, die von nördlich der Alpen nach Italien fahren, nicht gegenüber denen benachteiligt, die den umgekehrten Weg nehmen. Branchenvertreter aus Deutschland sehen eine Diskriminierung, weil durch neue Beschränkungen wegen der Bauarbeiten an der Luegbrücke die Nord-Süd-Strecke an zahlreichen Samstagen für Lkw so gut wie nicht mehr nutzbar sei. In der Gegenrichtung seien dagegen mehr Fahrten möglich. Ein Sprecher der EU-Kommission sagte dem DVZ-Brief, die unterschiedliche Behandlung beider Fahrtrichtungen sei nicht diskriminierend, „weil jeder Transport in eine Richtung auch eine Rückfahrt in die andere Richtung notwendig macht und Straßengütertransporteure jeder Nationalität und aus jedem Registrierungsland in beiden Richtungen fahren können“. Die Reparaturarbeiten an der Luegbrücke seien notwendig und hätten „unvermeidbare Auswirkungen auf den Verkehrsfluss“. Die österreichischen Behörden hätten ihre Sanierungspläne mit der Kommission diskutiert, auch wenn bei den Gesprächen „eher die

Gesamtstrategie als jede einzelne Maßnahme“ im Fokus gestanden habe. Österreich sei aufgefordert, das Verkehrsmanagement während der Bauarbeiten offen zu kommunizieren.

EU geht Ausweichverkehr wegen Schiffstreibstoffregeln an Die EU-Kommission will Tanger Med und Port Said zu Häfen erklären, in denen Zwischenstopps bei Fahrten zu oder von EU-Häfen nicht als Stopps anerkannt werden, mit denen Verpflichtungen durch die Verordnung über nachhaltigere Schiffstreibstoffe (FuelEU Maritime) umgangen werden können. Bis zum 11. Februar sammelt die Kommission noch Kommentare zu dem Vorschlag, dann will sie ihn EU-Staaten und Europäischem Parlament vorlegen. Etliche EU-Hafenvertreter sind der Meinung, auf der Liste sollten noch mehr Häfen in EU-Nachbarländern stehen, um Ausweichverkehr einzudämmen. Die EU-Kommission hat sich aber an einer entsprechenden Liste zur Emissionshandelsrichtlinie orientiert, auf der ebenfalls nur Tanger Med und Port Said stehen. Diese soll Ende 2025 überarbeitet werden. EU-Häfen fürchten, Frachtvolumen an Häfen in nahe gelegenen Drittstaaten zu verlieren, weil Carrier dort Zwischenstopps einlegen, um Auflagen durch den EU-Emissionshandel und FuelEU Maritime zu umgehen.

SPEDITION

Weniger Speditions-Auszubildende Wird der Beruf des/der Speditionskaufmanns/-frau unattraktiver? Darauf lässt die Entwicklung der im vergangenen Jahr neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge schließen. Denn es wurden deutschlandweit nur noch 4.293 Ausbildungsverträge zu Kaufleuten für Spedition und Logistikdienstleistung abgeschlossen, über 400 oder 8,8 Prozent weniger als im Jahr zuvor. Schon 2023 war ein Minus von knapp 3 Prozent registriert worden. In der Rangliste der beliebtesten Ausbildungsberufe sind die Speditionskaufleute um weitere 4 Plätze auf Rang 35 abgerutscht. Interessant: Der Speditionsberuf wird weiblicher. Denn während die Zahl der jungen Frauen, die ihre Ausbildung begannen, nahezu stabil blieb, starteten fast 13 Prozent weniger Männer. Somit ist der Frauenanteil inzwischen auf fast 37 Prozent gestiegen.

LOGISTIK

Neue Aufgabe für Marc Schmitt Was macht Marc Schmitt? Diese Frage dürfte sich mancher gestellt haben, nachdem der durch das Start-up Evertracker in der Logistik bekannt gewordene Digitalisierungsexperte Ende Dezember 2024 den Logistikdienstleister Fr. Meyer's Sohn verlassen hat. Dort hat Schmitt in den vergangenen drei Jahren die Entwicklung der digitalen SCM-Plattform Cargo Cube vorangetrieben. Wie erfolgreich er bei dieser Aufgabe letztlich gewesen ist, lässt sich nicht konkret sagen. Definitiv fest steht dagegen, wohin es ihn verschlagen hat: Schmitt hält als Dozent an der privaten University of Europe for Applied Sciences künftig Vorlesungen zum Thema „Globalisierung und die Rolle der Logistik“.

Halbleiterhersteller diversifiziert Lieferketten Infineon baut eine hochautomatisierte Halbleiterfabrik in Thailand, um die Resilienz seiner globalen Lieferketten zu verbessern. Ziel ist es, die Produktionskapazitäten zu diversifizieren und auf steigende Nachfrage reagieren zu können, berichtet das Technologie-News-Portal IT Times. Demnach sollen in der Fabrik vor allem Leistungsmodule für industrielle Anwendungen und erneuerbare Energien produziert werden. Der erste Teil der Fabrik des deutschen Halbleiterherstellers soll Anfang 2026 betriebsbereit sein, heißt es.

Logistikbranche ist für 2025 vorsichtig optimistisch Ein Großteil der Transport- und Logistikunternehmen geht weiterhin von einem schwierigen Geschäftsumfeld aus. Immerhin bewertet jeder fünfte Betrieb die Entwicklung positiv. Das geht aus einer aktuellen Umfrage von

SCI Verkehr, Köln, hervor, an der 81 Unternehmen teilgenommen haben. Auffällig ist, dass kein Teilnehmer eine Verschlechterung der Geschäftslage erwartet, im Gegensatz zu 2024, als dies noch knapp 20 Prozent befürchteten. Der Geschäftslageindex für 2024 verbesserte sich auf minus 13 Punkte, nach minus 16 Punkten im Vorjahr. Gleichzeitig bereitet den Unternehmen die weiterhin steigende Kostenspirale Sorgen. 81 Prozent der Befragten erwarten für 2025 höhere Kosten. Rund die Hälfte plant, diese durch Preissteigerungen auszugleichen, allerdings sieht etwa jeder fünfte Unternehmer keine Möglichkeit dazu. Während Preissenkungen im kommenden Quartal von den Befragten nicht erwartet werden, kann das ebenfalls rund jeder Fünfte für das Gesamtjahr 2025 nicht ausschließen. Trotz eines leichten Aufwärtstrends ist die Stimmung insgesamt gedämpfter als in den Jahren vor der Pandemie, resümieren die Marktanalysten von SCI.

STRASSENGÜTERVERKEHR

Neue Verordnung für Lang-Lkw kommt Die 13. Änderungsverordnung Lang-Lkw wird im ersten Quartal, voraussichtlich noch im Januar, im Bundesgesetzblatt veröffentlicht und in Kraft treten. Das teilte das Bundesverkehrsministerium (BMDV) dem DVZ-Brief auf Anfrage mit. Ein Referentenentwurf lag Ende Oktober 2024 vor. Danach wird das Positivnetz um einige Strecken erweitert, auf denen Lang-Lkw fahren dürfen. Die Veröffentlichung der Verordnung hat sich um ein Dreivierteljahr verzögert - zum Leidwesen von Unternehmen. Ein Verpackungshersteller in Nortrup hatte damit schon im April 2024 gerechnet und ein Fahrzeug bestellt. Das steht seitdem ungenutzt auf dem Hof, weil die versprochene neue Strecke zwar schon für die Vorgängerversion der Verordnung vom Land genehmigt und an das BMDV übermittelt worden war, aber dann doch nicht aufgenommen wurde.

EISENBAHNEN

Trotz Krise: Schienengüterverkehr wächst Die deutsche Wirtschaft leidet unter einer Rezession. 2024 ist das Bruttoinlandsprodukt nach neuesten Zahlen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) um 0,2 Prozent gesunken. Doch der Schienengüterverkehr ist von diesem Negativtrend (noch) nicht betroffen, wie neue Zahlen zur Güterverkehrsleistung zeigen, die ebenfalls von Destatis stammen. Demnach ist die Beförderungsleistung im Oktober auf 11.314,8 Milliarden Tonnenkilometer geklettert - ein Plus von beachtlichen 4,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat. Bezogen auf das gesamte Jahr 2024 liegt der Zuwachs in den ersten zehn Monaten bei immerhin 1,3 Prozent. Es handelt sich bei diesen Daten allerdings noch um vorläufige Zahlen.

SEESCHIFFFAHRT/SEEHÄFEN

Krisengespräch zu Abfertigungsproblemen an Hamburger Terminals Der schwelende Streit zwischen Terminals sowie Containertruckern und Spediteuren wegen der andauernden Probleme bei der Lkw- und Bahnabfertigung im Hamburger Hafen soll nun unter Vermittlung der Politik gelöst werden. Mitte Februar sei ein Treffen in der Hamburger Wirtschaftsbehörde geplant, erfuhr der DVZ-Brief. Mit dabei sein sollen Vertreter von Eurogate und der HHLA, vonseiten der Spediteure und Fuhrunternehmer sowie der Hafenbahn. Der Frust ist auf allen Seiten groß; es gibt Klagen über eine Vielzahl an Streiks und Ausfallzeiten wegen Betriebsversammlungen auf den Terminals oder über Software-Updates, die zu ungünstigen Zeiten aufgespielt wurden, allerdings auch über den Missbrauch der Slotsysteme an den Terminals mittels Überbuchung.

Hamburgs Hafen bekommt neue Logistikflächen in Altenwerder In Nachbarschaft zum Containerterminal Altenwerder und dem angrenzenden GVZ entstehen zusätzliche Flächen für die

hafenbezogene Nutzung. Das bestätigt die Wirtschaftsbehörde der Stadt dem DVZ-Brief. Dabei geht es um circa 24 Hektar Nutzfläche, auf der etwa 10 Hektar Hallenfläche für Logistik und Lagerung entstehen können. Sie sollen ab 2026 zur Verfügung stehen. Dazu wird im Jahresverlauf die entsprechende Verordnungsgrundlage erlassen. Konkret geht es um die Bereiche Bullerrinne und Kirchtal nördlich und westlich der bestehenden Gewerbeflächen. Die ursprünglich für eine Hafenerweiterung vorgesehenen Vollhöfner Weiden sollen dafür aus dem Hafengebiet herausgenommen werden.

Reederei-Aktionäre verlieren Milliarden Die Einigung in der zweiten Januar-Woche zwischen der US-Hafenarbeitergewerkschaft International Longshoremen's Association (ILA) und der Arbeitgeberorganisation USMX und die somit vermiedenen Hafenstreiks an der US-Ost- und Golfküste haben bei den drei größten börsennotierten Linienreedereien (Hapag-Lloyd, Maersk, Evergreen) zu einem addierten Verlust an Marktkapitalisierung in Höhe von rund 7,6 Milliarden Euro geführt. Am stärksten betroffen ist Hapag-Lloyd: Der Wert der knapp 176 Millionen im Umlauf befindlichen Aktien sank pro Anteilsschein um rund 12 Prozent; in Summe verliert die deutsche Linienreederei 3,2 Milliarden Euro an Börsenwert. Beim künftigen Allianzpartner Maersk gaben die mit Stimmrechten versehenen A-Aktien seit der Beilegung des Streits um 10 Prozent und der Börsenwert um rund 2,7 Milliarden Euro nach. Der taiwanische Carrier Evergreen verlor 1,71 Milliarden oder knapp 12 Prozent. Hintergrund der Abwärtsbewegung ist die im Markt vorherrschende Ansicht, dass die Frachtraten durch die Einigung unter Druck geraten und die Carrier bereits beschlossene Zuschläge von bis zu 3.000 US-Dollar/FEU nicht mehr durchsetzen können.

LUFTFRACHT

E-Commerce verdrängt traditionelle Luftfrachttonnage Der Ladungsanteil von E-Commerce-Gütern in der Luftfracht hat sich deutlich stärker vergrößert als erwartet. Er beträgt laut einer aktuellen Untersuchung der Trade and Transport Group (TaTG) aktuell 35 Prozent. Damit übersteige die E-Commerce-Tonnage in den Frachträumen von Flugzeugen deutlich die Annahmen von McKinsey aus dem vergangenen Jahr; die Unternehmensberatung prognostizierte einen Anteil von 25 Prozent erst für das Jahr 2027. TaTG rechnet mit einer stürmischen Weiterentwicklung des E-Commerce-Aufkommens in den kommenden Jahren und sagt jährliche Wachstumsraten von 2,8 und 5,5 Prozent voraus. Treiber der Entwicklung ist der Transport von E-Commerce über Landesgrenzen hinweg. Aktuell entfallen darauf 15 Prozent der globalen Tonnage, weitere 20 Prozent stammen aus Domestic-Geschäft. Der Anteil an traditioneller Luftfracht (General Cargo) liegt derweil bei nur noch rund zwei Drittel.

Veranstaltungstipp: „2. DVZ-Konferenz Future Commerce“ am 30.01.25 in Hamburg! Anmeldung und Programm unter www.dvz.de/fcc2025

Impressum

DVV Media Group GmbH, Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg; Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg, Tel. +49 40 23714-100, Internet: www.dvz.de, E-Mail: redaktion@dvz.de, Geschäftsführer: Martin Weber, Verlagsleiter: Oliver Detje, verantwortlich für den Inhalt: Sebastian Reimann, Vertrieb: Markus Kukuk, Unternehmenslizenzen Digital/Print: lizenzen@dvvmedia.com, Leser- und Abonentenservice: Tel. +49 40 23714-240 | leserservice@dvz.de. Der DVZ Brief erscheint wöchentlich. Bezugspreise: Inland digital jährlich 968 EUR zzgl. MwSt. | Ausland digital mit VAT-Nr. jährlich 968 EUR inkl. MwSt., ohne VAT-Nr. zzgl. MwSt. Bei zusätzlichem Printbezug: Inland jährlich EUR 1.343,- inkl. Porto zzgl. MwSt. | Ausland jährlich EUR 1.408,- inkl. Porto. Das Abonnement beinhaltet zusätzlich zur wöchentlichen digitalen Ausgabe des DVZ-Briefs den täglichen E-Mail-Informationssdienst DVZ Der Tag sowie Zugriff auf alle DVZ plus Inhalte unter www.dvz.de/dvz-plus. Abbestellungen sind nur schriftlich möglich zum Ende eines Bezugszeitraumes. Die Publikation, ihre Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt.

Mit der kommenden Ausgabe des DVZ-Briefs erhalten Sie den aktuellen

POLITIK



Für den Monitor Insolvenzen beobachtet der DVZ-Brief die Entwicklung der Insolvenzanträge im Güterverkehrssektor. Die Aussetzung der Insolvenzsachenpflicht, die aufgrund der Corona-Krise beschlossen wurde, hat zu ungewissen Entwicklungen geführt. Der Monitor soll Branchenteilnehmern helfen, den derzeitigen Status quo sowie den künftigen Verlauf aufzubauen.

N° 1/16. Januar 2025

Kritische Entwicklung

Niveau der Gesamtinsolvenzen fast auf dem Stand von 2019 Die Lage im Güterverkehr nimmt an Brisanz zu. Vermehrt geraten auch größere Unternehmen in Schieflage. So waren von den Top-10-Insolvenzen des vierten Quartals 2024 rund 2.600 Mitarbeiter betroffen.

Von Norbert Paulsen

7.246 Unternehmen haben 2024 in Deutschland einen Insolvenzantrag gestellt. Das sind 1.455 mehr als im Vorjahr und nur noch geringfügig weniger als im letzten Vor-Corona-Jahr 2019. Damals waren 7.493 Pleiten verzeichnet worden. Wie aus den Zahlen des Datendienstleisters Palturai weiter hervorgeht, mussten in der Güterverkehrsbranche im vergangenen Jahr 360 Unternehmen Insolvenz beantragen gegenüber nur 268 im Jahr 2023; von den 476 Anmeldungen in 2019 ist die Branche allerdings noch weit entfernt. Gleichwohl hat sich die Lage im letzten Quartal 2024 verschlechtert. 87 Insolvenzen bedeuteten den ersten Quartalsanstieg des Jahres. Darüber hinaus müssen immer mehr größere Unternehmen den Gang zum Amtsgericht antreten. Bei den Top-10-Pleiten des vierten Quartals 2024 waren 2.603 Mitarbeiter betroffen, sieben Unternehmen hatten jeweils mehr als 100 Beschäftigte.

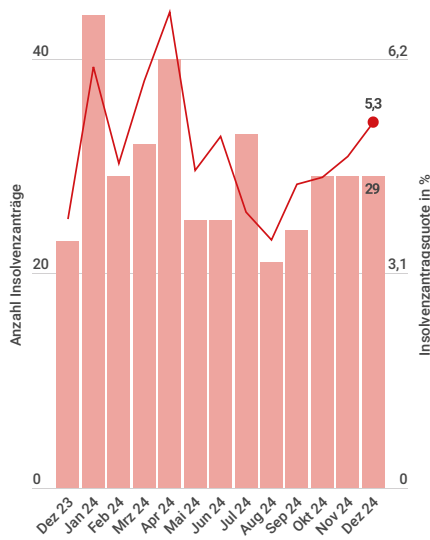
Schwaches Fundament zwingt Plößberger Ziegler-Konzern in die Knie

Auffällig war im Berichtsquartal die Pleite der Ziegler Holding, im Zuge derer mehr als ein Dutzend Tochterfirmen ebenfalls Insolvenz beantragen mussten. Dazu gehörten auch die Ziegler Global Logistics und die Ziegler Logistik, die im Wesentlichen den Geschäftsbereich Güterlogistik mit den Sparten nationale Logistik und internationale Seefracht repräsentieren und die Transporte für den Bereich Rundholzhandel abgewickelt hatten. Laut dem Jahresabschluss 2022 (letzte vorliegende Zahlen) wurden auf dem konzerneigenen Güterbahnhof jährlich 82.000 Container verladen. Die Flotte von 180 Lkw war als Erfolgsfaktor bezeichnet worden. 2022 hatte die Logistiksparte ihren Umsatz noch um 14,5 Prozent auf 115 Millionen Euro steigern können, davon wurden 89 Prozent in Deutschland erwirtschaftet. Der gesamte Konzernumsatz lag bei 488 (2021: 270) Millionen Euro. Abzusehen war die Insolvenz 2022 nicht. Damals war der Überschuss auf 25,9 Millionen Euro mehr als verzehnfacht worden. (cd)

Insolvenzbarometer

TRENDUMKEHR BEI DER INSOLVENZANTRAGSQUOTE

Anzahl Anträge (■) und Anteil des Güterverkehrssektors an allen Anträgen deutscher Unternehmen insgesamt¹ (—), in Prozent



Im Fokus

IMMER HÄUFIGER AUCH GROSSE UNTERNEHMEN BETROFFEN

Ausgewählte Unternehmen aus dem Güterverkehrssektor, die innerhalb des letzten Quartals einen Insolvenzantrag gestellt haben, per Dezember 2024

	Branche	Geschäftssitz	Gründung	Kapital	Mitarbeiter ²	Umsatz ² in Tsd. EUR
Ziegler Holding GmbH	Güterbeförderung im Straßenverkehr	Plößberg	2010-09-01	150.000 EUR	1.001-5.000	100.000-999.999
WKK GmbH & Co. KG	Güterbeförderung im Straßenverkehr	Wandlitz	2018-05-18	10.000 EUR	51-500	1.000-9.999
Koeltrans GmbH	Güterbeförderung im Straßenverkehr	Kranenburg	2018-03-09	157.000 EUR	51-500	1.000-9.999
PLE Paket-Logistik Europa GmbH	Güterbeförderung im Straßenverkehr	Wendlingen am Neckar	2003-07-02	76.693,78 EUR	51-500	1.000-9.999
K & M Euro Logistics GmbH & Co. KG	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr	Isernhagen	2014-01-22	25.000 EUR	51-500	1.000-9.999

¹ im Handelsregister erfasste aktive Unternehmen ohne Niederlassungen/Zweigniederlassungen sowie ohne Vereine; ² auf Basis der zuletzt verfügbaren Daten, teilweise geschätzt
 Quelle: HR-Daten Palturai GmbH, Analyse AfU Research GmbH; Grafik DVZ



MUSTER



Hier Anzeige?