

MUSTER

DVZ

Deutsche Verkehrs-Zeitung

Brief

Wöchentliche Chef-Informationen aus
Verkehr, Transport & Logistik

INSOLVENZEN



Brief

Wöchentliche Chef-Informationen aus
Verkehr, Transport & Logistik

TOP-THEMA

VDV präsentiert neue Gleisanschluss-Charta ... Mit einer neuen Gleisanschluss-Charta will der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) das Thema Gleisanschlüsse zur Stärkung des Einzelwagenverkehrs auf der Schiene mit Nachdruck vorantreiben. Hatten die erste derartige Charta aus dem Jahr 2019 Vertreter von 37 Institutionen unterzeichnet, sind jetzt, bei der zweiten Version, sogar 56 Verbände, Vereinigungen und Initiativen aus dem Bereich Industrie, Handel, Logistik, Bauwesen, Agrar, Holz, Recycling und Kommunen dabei. Darüber hinaus unterstützen zahlreiche Unternehmen die Charta. In dem Dokument findet sich ein Katalog von 110 Maßnahmen, um in Deutschland mehr private Gleisanschlüsse und kundennahe Verladestellen zu errichten.

... mit alten und neuen Zielen Aus der ersten Charta wurden einige Forderungen übernommen, die bislang noch nicht umgesetzt werden konnten. Dazu zählen beispielsweise der Abbau der Bürokratie und die Vereinfachung der Regularien beim Bau und Betrieb von Gleisanschlüssen. Doch wurden auch zwei Ziele neu oder deutlich ausgeprägter formuliert. Gleich das erste Ziel der Charta ist die Unterstützung von Personen, die Entscheidungen treffen und umsetzen. „Das sind häufig Vertreter von Kommunen, Landesbehörden oder regionalen Planungsbehörden, denen die Fähigkeiten und Möglichkeiten des Schienengüterverkehrs nicht oder kaum bekannt sind“, sagt Georg Lennarz, im VDV unter anderem verantwortlich für die Gleisanschluss-Charta. Das zweite Ziel betrifft die bedarfsgerechte Bereitstellung der Infrastruktur: „Wir dürfen uns bei dem Ausbau des Schienennetzes nicht nur auf die Hochleistungskorridore fokussieren, sondern müssen auch die Regionen abseits der Korridore stärker im Blick haben. Dort befinden sich viele Industrie- und Handelsunternehmen, die gerne die Schiene nutzen wollen, aber über keinen oder nur einen eingeschränkten Zugang verfügen“, so Lennarz gegenüber dem DVZ-Brief.

VERKEHRSPOLITIK

Vorstoß für „grünere“ Fahrzeugflotten Bis spätestens Ende März will die EU-Kommission eine öffentliche Konsultation zu der Frage eröffnen, wie die Umweltbilanz der Fahrzeugflotten von Unternehmen verbessert werden kann. Dabei geht es auch um schwere Nutzfahrzeuge. Im zweiten Quartal 2025 will die Kommission den Mitgliedsstaaten dann Empfehlungen zu dem Thema vorlegen. Fahrzeuge im Unternehmensbesitz legen viele Kilometer zurück und würden häufig ausgetauscht, heißt es in der Kommission. Vorgaben für die Flotten könnten daher den Übergang zu emissionsloser Mobilität eventuell beschleunigen. Der Weltverband der Straßentransporteur IRU warnt davor, Unternehmen bestimmte Quoten von Null-Emissions-Fahrzeugen in ihren Flotten vorzuschreiben. Das verletze die Grundrechte auf Eigentum und freie unternehmerische Entscheidung. Müssten Unternehmen Lkw kaufen, die nicht zu ihnen passen und deutlich teurer sind als konventionelle

Lkw, könne sie das in wirtschaftliche Schwierigkeiten bringen. Die IRU hat die EU-Staaten in einem Brief aufgefordert, die Möglichkeit für Quotenvorgaben abzulehnen. Das Europäische Parlament wolle diese Option in der CO₂-Grenzwertverordnung für schwere Nutzfahrzeuge verankern.

Flanderns Mautstraßennetz wächst wohl weiter Die Regierung der belgischen Region Flandern plant nach Angaben aus der Straßengüterverkehrsbranche, ab dem 1. Juli 2024 auf weiteren 500 Kilometern des untergeordneten flämischen Straßennetzes Lkw-Maut zu verlangen. Erst zum Jahreswechsel ist auf 700 Straßenkilometern eine Mautpflicht neu eingeführt worden. Die flämische Regierung will damit die Verkehrsverlagerung fördern, Transit- und Ausweichverkehr bekämpfen und die Verkehrssicherheit erhöhen, so die Begründung. Ob diese Ziele durch die Lkw-Maut erreicht würden, lasse sich weniger als einen Monat nach der Einführung unmöglich sagen, meint der Branchenverband Transport and Logistics Belgium (TLB). Bei der erneuten Ausweitung des Mautstraßennetzes gehe es daher um nichts anderes als darum, neue Einnahmen für die Region zu generieren, zulasten der Transportbranche. Besonders betroffen seien belgische Unternehmen, die das regionale und lokale Straßennetz stärker nutzten als ihre ausländischen Kollegen, heißt es bei TLB.

SPEDITION

Stückgutpreise 2023: Im Jahresmittel etwas gestiegen ... Die Preise auf dem Spotmarkt für Stückgut lagen 2023 leicht über dem Vorjahresniveau. Getrieben vor allem von Kostensteigerungen legte der Pamyra/DVZ-Stückgut-Preisindex im Jahresmittel von 9,68 Euro (pro 100 Kilogramm und 100 Kilometer) im Jahr zuvor um 2 Prozent auf nunmehr 9,87 Euro zu, geht aus Pamyra-Angaben hervor. Ein Teil des Anstiegs sei allerdings auf die extrem niedrigen Werte im Frühjahr 2022 als Schockreaktion auf den beginnenden Ukraine-Krieg zurückzuführen, erklärt Pamyra-Chef Lasse Landt. Auffällig ist die im Verlauf des Jahres fast völlig fehlende Saisonalität. Nach erwartbar hohen Raten im Frühjahr fielen die Preise im Rest des Jahres Monat für Monat. Landt: „Wir sind noch weit davon weg, nach all den externen Schocks der letzten Jahre wieder ins ‚business as usual‘ zurückzufinden“, stellt er fest. Einen detaillierten Überblick über den Monats- und Jahresverlauf des Pamyra/DVZ-Stückgut-Preisindex finden Sie in dem DVZ-Brief-Bereich auf der DVZ-Homepage.

... und die Weihnachtsrallye fällt aus Auch zum Jahresabschluss ist die Kennziffer erneut gefallen, die sonst zu Weihnachten übliche Preisrallye fiel aus. Der Dezember-Wert sank um weitere 3,2 Prozent gegenüber dem Vormonat auf nunmehr 9,51 Euro. Damit liegt die Kennziffer rund 8 Prozent niedriger als zum Höchststand im Juni 2023. „Die Netzwerke sind leer, die Stimmung scheint allgemein im Keller, und die Preise für Stückguttransporte gehen mit“, kommentiert Landt. Während vor einem Jahr die durch den Krieg in der Ukraine angeheizten Rohstoffpreise in Kombination mit dem Weihnachtsgeschäft den Index auf einen Rekordwert von 10,74 Euro katapultierten, blieb die Weihnachtsbelebung dieses Jahr komplett aus: Die Kennziffer liegt - und das trotz der Mauterhöhung Anfang Dezember - um 11,5 Prozent unter dem Wert des Vorjahresmonats.

LOGISTIK

Unternehmenskäufe auf niedrigstem Stand seit zehn Jahren ... Das schwierige geopolitische und wirtschaftliche Umfeld hat Unternehmen und Finanzinvestoren in 2023 deutlich zurückhaltender bei Fusionen und Übernahmen werden lassen. Es gab so wenige Unternehmenskäufe im Transport- und Logistiksektor wie seit zehn Jahren nicht mehr. Die Experten des Beratungsunternehmens PwC haben weltweit gerade einmal 185 gezählt, fast ein Drittel weniger als 2022. Zum Vergleich: Selbst 2008, dem Jahr der Finanzkrise, gab es noch 234 Deals. Die Käufer haben

2023 auch deutlich weniger für interessante Unternehmen gezahlt. In Summe waren es 74,6 Milliarden US-Dollar nach 181,3 Milliarden im Vorjahr; der Durchschnittswert sank von 694,7 auf 403,3 Millionen Dollar. Allerdings nimmt PwC nur Transaktionen mit einem Wert von mindestens 50 Millionen Dollar in seine Übersicht auf. Unterhalb dieser Schwelle gab es gerade im deutschsprachigen Raum durchaus einige Transaktionen. Marktbeobachter begründen dies mit fehlender Nachfolge bei vielen Familienunternehmen, aber auch den zunehmenden finanziellen und regulatorischen Belastungen, welche Inhaber zum Verkauf tendieren lassen.

... und besonders zurückhaltende Finanzinvestoren Im vergangenen Jahr entfiel, gemessen am Wert, nur noch gut ein Drittel der Deals auf Finanzinvestoren; strategische Käufer zeichneten für zwei Drittel verantwortlich. Damit hat sich das Blatt gegenüber dem Vorjahr 2022 komplett gewendet, als das Verhältnis genau andersherum war. Ausschlaggebend sind laut PwC die schwierigen Finanzierungsbedingungen mit hohen Zinsen. Dies zeigt sich auch in den Kaufpreis-Multiples. Während strategische Investoren im Schnitt bereit waren, das 1,8-Fache des Jahresumsatzes des Zielunternehmens zu bezahlen, lag der Faktor bei Finanzinvestoren nur bei 1,3.

Schwierige Kosten- und Preisentwicklung Transport- und Logistikunternehmen sind gespalten hinsichtlich der Geschäftsentwicklung 2024. Während eine knappe Mehrheit von 55 Prozent von einer günstigeren oder zumindest gleichbleibenden Geschäftsentwicklung ausgeht, rechnen die übrigen 45 Prozent mit einer Verschlechterung. Das geht aus einer aktuellen Umfrage von SCI Verkehr hervor, an der 86 Unternehmen teilgenommen haben. Die Erwartungen der Branche bleiben also gedämpft. Ein Grund ist die sich weiter drehende Kostenspirale. Fast drei Viertel der Befragten kalkulieren mit einer weiteren Steigerung der Belastungen. Um dem entgegenzuwirken, beabsichtigen 55 Prozent der befragten Unternehmen, höhere Preise am Markt durchzusetzen. Demgegenüber sehen gut ein Drittel der Befragten dafür in diesem Jahr keine Möglichkeit. 9 Prozent können für 2024 nicht ausschließen, die Preise sogar senken zu müssen.

STRASSENGÜTERVERKEHR

EU-Mobilitätspaket wird oft ignoriert Bei der Durchsetzung der Sozialvorschriften des EU-Mobilitätspakets für den Straßengüterverkehr gibt es noch viel Luft nach oben - sofern die Statistik der Autobahnpolizei in der belgischen Provinz Lüttich für Europa repräsentativ ist. Die in Battice stationierten Beamten haben 2023 bei 696 kontrollierten Lkw 596 Verstöße gegen die Sozialvorschriften festgestellt. In 412 Fällen (69 Prozent) wurden entweder die Regeln für die lange Wochenruhezeit von mindestens 45 Stunden - die außerhalb des Lkw verbracht werden muss - nicht eingehalten oder der Fahrer war länger als vier Wochen nicht nach Hause zurückgekehrt. 136 kontrollierte Fahrer waren laut der Statistik bereits über zwei Monate unterwegs. Seit Juli kontrollieren die Belgier auch stichprobenartig, ob ein Lkw, wie vorgeschrieben, mindestens alle acht Wochen an den Ort seiner Heimat-Niederlassung zurückgefahren wird. 112 Fahrzeuge aus Litauen, Rumänien, Bulgarien und der Slowakei waren mindestens drei Monate lang nicht zuhause. Die Autobahnpolizei Battice verhängte 2023 wegen Verstößen gegen Sozialvorschriften Bußgelder von rund 1,38 Millionen Euro, im Durchschnitt waren es 2.310 Euro pro Fall.

Hersteller halten geringere Förderquote für E-Lkw für sinnvoll Für den Fall, dass die Förderung klimafreundlicher Lkw im Rahmen des KsNI-Programms fortgesetzt wird, sollte die Förderquote von zuletzt 80 auf 60 Prozent gesenkt werden. Dafür plädieren Hersteller und Verbände. Damit könnten mit weniger Mitteln mehr elektrisch betriebene Fahrzeuge in den Markt gebracht werden. Die Überlegungen sollen in den nächsten Monaten als Stellungnahme zu Papier

gebracht werden, wie der DVZ-Brief erfuhr. Bei einem gegenüber einem Diesel um rund 200.000 teureren E-Lkw müssten die Unternehmer bei einer Förderung von 60 Prozent Mehrkosten von circa 70.000 bis 80.000 Euro tragen. Diese würden sich aufgrund der Mautbefreiung von E-Lkw innerhalb von zwei bis drei Jahren amortisieren. Derzeit ist das Programm bekannterweise aus Finanzierungsgründen gestoppt.

SEESCHIFFFAHRT/SEEHÄFEN

Hapag-Lloyd und Maersk - Spediture haben eine Befürchtung Die am Mittwochmorgen bekannt gegebene Kooperation zwischen Hapag-Lloyd und Maersk hat Seefrachtsperiditeure kalt erwischt. Die im Februar 2025 beginnende Allianz war ein sehr gut gehütetes Geheimnis; nichts drang nach außen. In der Spedition können viele Akteure die Gründe der beiden Partner durchaus nachvollziehen und sehen vor allem einen kulturellen Fit. Eine Frage beschäftigt sie dann aber doch: Kommt es im Zuge der Zusammenarbeit auch zu einer Angleichung der Geschäftsmodelle, sprich, wird Hapag-Lloyd wie Maersk zum Komplettlogistiker? In der Hapag-Lloyd-Zentrale am Hamburger Ballindamm hat man diese Befürchtung offenbar vorausgeahnt. In einem Kundenschreiben hebt CEO Rolf Habben Jansen denn auch hervor: „Wir haben keinerlei Pläne, zum Logistik-Integrator zu werden.“

LUFTFRACHT

Mitteldeutsche Flughafen AG stellt sich neu auf Die Mitteldeutsche Flughafen AG (MFAG) wird ihre Organisationsstruktur im Zuge der angestrebten Sanierung des Unternehmens von Grund auf verändern. Dies erfuhr der DVZ-Brief von Personen mit Einblick in die internen Vorgänge des Unternehmens. Die MFAG selbst wollte sich auf Nachfrage des DVZ-Briefs nicht dazu äußern. Eine der maßgeblichen Neuerungen ist die Gründung der drei Profitcenter Passage, Real Estate und Fracht. Daneben soll es die drei Servicecenter Administration, Flughafen-Infrastruktur und Bodenverkehrsdienste geben. Auch die Leitung der Profitcenter steht nach Angaben von Insidern fest. So wird der aktuelle Leiter des Bereichs Aviation, Moritz Küppers, das Profitcenter Passage verantworten. Das Profitcenter Real Estate wird von der aktuell für die Bereiche Nachhaltigkeit und Immobilien verantwortlichen Managerin Katrin Lässig geführt werden. Das Profitcenter Fracht wird der aktuelle Leiter Business Development und Strategie, Frank Pieper, übernehmen. Zudem wird das MFAG-Management durch die neue Position eines sogenannten Chief Restructuring Officer (CRO) erweitert. Die Stelle ist noch unbesetzt.

Veranstaltungstipp: Future Commerce Conference am 29.02.24 in der KLU Kühne Logistics University, Hamburg. Nicht verpassen und jetzt schon den Termin reservieren! Mehr Informationen unter: www.dvz.de/veranstaltungen

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 868 EUR zzgl. MwSt. | Ausland digital mit VAT-Nr. jährlich 868 EUR inkl. MwSt., ohne VAT-Nr. zzgl. MwSt. Bei zusätzlichem Printbezug: Inland jährlich EUR 1.158,- inkl. Porto zzgl. MwSt. | Ausland jährlich EUR 1.218,- inkl. Porto. Das Abonnement beinhaltet zusätzlich zur wöchentlichen digitalen Ausgabe des DVZ-Briefs den täglichen E-Mail-Informationssdienst DVZ Der Tag. 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

VERLADER



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

N° 1/18, Januar 2024

Insolvenzen kräftig gestiegen

Die Zahl der **Firmenpleiten in Deutschland** hat 2023 um 47,1 Prozent zugenommen. Positive Überraschung: Im Güterverkehr sinkt die Zahl der insolventen Unternehmen leicht gegenüber Vorjahr.

Von **Norbert Paulsen**

Geprägt von wirtschaftlicher Stagnation sowie hohen Inflationsraten und Zinsen hat sich die Zahl der Firmenpleiten in Deutschland 2023 gegenüber dem Vorjahr kräftig erhöht. 5.791 Unternehmen meldeten im Jahresverlauf Insolvenz an: 47,1 Prozent mehr als 2022. Am Vor-Corona-Niveau 2019 fehlen noch 22,7 Prozent. Im vierten Quartal 2023 hat sich die Lage nochmals verschlechtert: 1.685 Firmen mussten den Gang zum Amtsgericht antreten. In den drei Monaten per Ende 2019, in dem die Aussetzung der Insolvenzantragspflicht noch nicht gegriffen hatte, waren es mit 1.785 Unternehmen lediglich 5,6 Prozent mehr gewesen.

Trotz der schwierigen gesamtwirtschaftlichen Lage hat sich die Güterverkehrsbranche gut behauptet. 2023 waren nur 268 Betriebe überschuldet oder zahlungsunfähig - 4 weniger als im Jahr zuvor. Der Branchenanteil an den Insolvenzen sank somit auf ein Fünfjahrestief von 4,6 Prozent; der bisher niedrigste Wert in diesem Zeitraum lag bei 5,9 Prozent im Jahr 2020. Im Schlussquartal 2023 lag er sogar nur bei 4,2 Prozent. Die stabile Verfassung im Güterverkehr wird auch dadurch unterstrichen, dass nur wenige größere Unternehmen betroffen sind. Im Berichtsquartal waren es zuvorderst die in der Lagerei tätige Logistik-Zentrum in Halden GmbH und das Digitalunternehmen Instafreight GmbH.

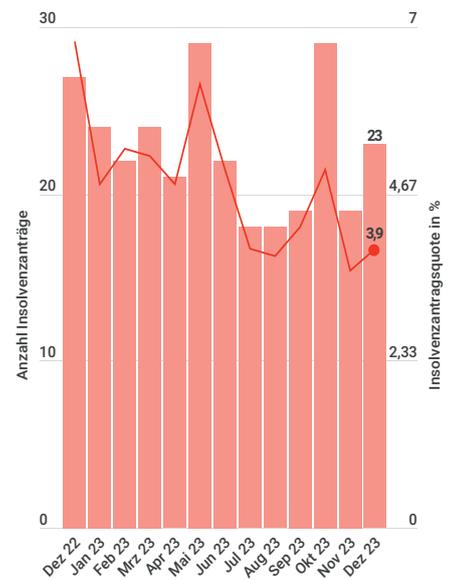
Instafreight zuversichtlich

Instafreight habe lediglich aufgrund von Überschuldung Insolvenz anmelden müssen, wie Mitgründer und Geschäftsführer Philipp Ortwein gegenüber der DVZ betonte. Liquidität sei ausreichend verfügbar gewesen. Ortwein zeigte sich zuversichtlich, dass Instafreight nach einer Umstrukturierung weitermachen kann. Das Haldener Logistik-Zentrum wurde von der Insolvenz der Westfalia Werkzeugcompany GmbH & Co. KG mitgerissen, mit der enge Verbindungen bestehen. (cd)

Insolvenzbarometer

INSOLVENZANTRAGSQUOTE AUF ZWEI-JAHRES-TIEF

Anzahl Anträge (■) und Anteil des Güterverkehrssektors an allen Anträgen deutscher Unternehmen insgesamt ¹ (—), in Prozent



Im Fokus

FIRMENPLEITEN IN ALLEN BEREICHEN DER LOGISTIK

Ausgewählte Unternehmen aus dem Güterverkehrssektor, die innerhalb des letzten Quartals einen Insolvenzantrag gestellt haben, per 31. Dezember 2023

	Branche	Geschäftssitz	Gründung	Kapital	Mitarbeiter ²	Umsatz ² in Tsd. EUR
Logistik-Zentrum in Halden GmbH	Lagerei	Hagen	17.12.1990	25.565 EUR	51-500	25.000-99.999
Instafreight GmbH	Spediteurdienstleistungen	Berlin	15.12.2011	25.000 EUR	51-500	25.000-99.999
Spedition Reichelt GmbH	Güterbeförderung im Straßenverkehr	Nobitz	18.02.2005	25.000 EUR	51-500	2.500-9.999
HVK Spedition GmbH	Güterbeförderung im Straßenverkehr	Köthen	02.08.1995	36.046 EUR	25-50	2.500-9.999
GLS Grünwald Logistik Service GmbH	Lagerei	Hamburg	27.03.1992	26.000 EUR	25-50	2.500-9.999

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

Peter Klaus

PROFIT- MONITOR

**Erste umfassende Studie zur Profitabilität der
Logistik-Dienstleistungswirtschaft in Deutschland**

Jetzt bestellen:

www.dvz.de/profit-studie22

DVZ
Deutsche Verkehrs-Zeitung