DVZ
Deutsche Verkehrs-Zeitung

Brief

Wöchentliche Chef-Informationen aus
Verkehr, Transport & Logistik

Nº 42
16. OKTOBER 2025

DVZ
Deutsche Verkehrs-Zeitung

Brief

Wöchentliche Chef-Informationen aus
Verkehr, Transport & Logistik

TOP-THEMA

Prognose: Logistik wird 2026 leicht wachsen Die Logistikweisen um Prof. Christian Kille erwarten für den Wirtschaftsbereich 2026 ein geringes Wachstum. Angesichts der weiterhin volatilen Rahmenbedingungen hat der Expertenkreis drei Szenarien entwickelt. Im Trendszenario, das auf den aktuellen Entwicklungen basiert, liegt die Prognose bei nominal plus 2,6 Prozent und real plus 0,5 Prozent. Bestenfalls läuft es auf 3,2 und 1,1 Prozent hinaus, schlimmstenfalls auf plus 2,1 und minus 0,4 Prozent. Die Annahmen im Trendszenario lauten unter anderem: Die wirtschaftspolitischen Maßnahmen wirken noch nicht ausreichend. Es herrscht Investitionszurückhaltung durch die unsichere Lage in der Welt- und Handelspolitik. Zudem werden Budgets in Cybersicherheitsprojekten gebunden. Bau- und Rüstungsindustrie sind zu klein, um für einen insgesamt spürbaren Wachstumsschub zu sorgen. In den Schlüsselbranchen Automotive, Maschinenbau und Chemie ist mit Stagnation zu rechnen. Der E-Commerce-Boom ist vorbei. Die Verbraucher halten sich zurück. Und: Die Marktkonsolidierung schreitet vor allem bei Transportunternehmen weiter voran. Für 2025 liegt der Prognosekorridor bei 0,8 bis 1,1 Prozent (nominal) und minus 0,5 bis minus 0,8 real.

Top-100-Studie: Marktvolumen beträgt 335 Milliarden Euro Gemäß neuester Vermessung im Rahmen der jährlichen Top-100-Studie ist das Logistikwirtschaftsvolumen in Deutschland 2024 um 2,6 Prozent auf 335 Milliarden Euro zu Marktpreisen gestiegen. Der Anteil der Logistikaufwendungen am nominalen BIP lag damit bei rund 8 Prozent. Das teilt Studienleiter Prof. Martin Schwemmer (Hochschule Heilbronn) mit. Die realen Entwicklungen hätten einen Gesamteffekt auf die Logistik von rund minus 2 Prozent gehabt, während die Preisauftriebseffekte in Summe mit rund 5 Prozent gegenläufig wirkten. 2024 wurden Schwemmer zufolge 2,1 Prozent weniger Tonnen befördert. Die Logistikbeschäftigung ging um 1,8 Prozent zurück auf 3,35 Millionen Menschen. Die DVV Media Group, bei der auch die DVZ erscheint, ist seit diesem Jahr alleiniger Herausgeber der Studie. Die neueste Ausgabe ist noch in Arbeit, wird aber zur BVL Supply Chain CX kommende Woche im DVZ-Shop vorbestellbar sein.

VERKEHRSPOLITIK

EU erlaubt Ausnahmen von Verpackungsregeln Das Verpacken palettierter Ware mit Kunststofffolie und Bändern bleibt in der EU bei bestimmten Transporten erlaubt. Die EU-Kommission habe zugesagt, dass sie eine entsprechende Ausnahme von Artikel 29 der 2024 beschlossenen Verpackungsverordnung gestatten will, sagt Thomas De Meester, Leiter der europäischen Vereinigung der Kunststofffolienhersteller (EuPF). Einen entsprechenden delegierten Rechtsakt wolle sie demnächst dem Europäischen Parlament und dem EU-Ministerrat zur Billigung vorlegen. Die Ausnahme gilt für Transporte innerhalb von Mitgliedsstaaten oder zwischen Unternehmen einer

Firmengruppe; für diese Verkehre sieht die Verordnung bisher vor, bis 2030 Kunststofffolien und Bänder komplett durch wiederverwendbare Materialien zu ersetzen. Für grenzüberschreitende Transporte in der EU dagegen soll es laut De Meester bei der vorgesehenen Regelung bleiben: Hier müssen 2030 mindestens 40 Prozent, 2040 mindestens 70 Prozent der Palettenverpackung durch wiederverwendbare Materialen ersetzt werden.

SPEDITION

Neuer Interimschef bei Swiss Post Cargo An der Spitze der Swiss Post Cargo hat es einen kurzfristigen Wechsel gegeben: Roland Heizmann ist seit vergangener Woche nicht mehr für die Logistiksparte der Schweizerischen Post verantwortlich, erfuhr der DVZ-Brief. Interimistisch hat Stefan Luginbühl die Aufgabe übernommen. Auf Nachfrage bestätigte die Schweizerische Post die Information. Heizmann habe die Aufgabe nach einer längeren Phase des Wachstums und der Transformation in neue Hände legen wollen, heißt es. Er werde Sonderaufgaben bei der Schweizerischen Post übernehmen. Luginbühl ist derzeit strategisch und operativ für die Brief- und Verteilzentren im Bereich Brief und Paket verantwortlich; diese Aufgabe hat er für die Zeit seiner Tätigkeit für die Swiss Post Cargo abgegeben. Heizmann war seit April 2022 für das seit März dieses Jahres unter der Marke Swiss Post Cargo vermarktete Logistikgeschäft verantwortlich. Die Suche nach einer dauerhaften Neubesetzung der Leitung von Swiss Post Cargo ist eingeleitet, heißt es aus Bern.

Leichtes Stückgutwachstum erst zum Jahresende erwartet Anders als von den Analysten der Stückgutkooperation NG.Network erwartet, blieben die September-Mengen erstmals in diesem Jahr mit einem Rückgang um fast 2,9 Prozent unter den Vorjahreswerten. Auch das für Oktober im Netz vorhergesagte Plus von knapp 1 Prozent gegenüber dem Vormonat entspricht nach Einschätzung von NG.Network-Chef Stephan Opel aufgrund kooperationsinterner Dateneffekte im Jahresvergleich tatsächlich eher einer Stagnation. Den November sagt die aktuelle NG.Network/DVZ-Stückgutprognose als aufkommensstärksten Monat bis zum Jahresende voraus, der zudem auch gegenüber 2024 ein leichtes Mengenwachstum erleben dürfte. „Die Gründe für die wirtschaftlichen Unsicherheiten sind nach wie vor geopolitischer und bundespolitischer Natur“, hebt Opel angesichts der weiter gedämpften Stimmung hervor. **www.dvz.de/stueckgutprognose**

NG.Network identifiziert zentrale Stückguttrends Die Stückgutkooperation NG.Network hat in ihrem Trendradar 2025 zentrale Entwicklungen des Markts identifiziert. Ganz vorn sehen die Autoren die automatisierte Disposition und KI-basierte Tourenplanung, die Steuerung des Umschlags über digitale Zwillinge, die Reporting-Verpflichtungen aus der europäischen Nachhaltigkeitsrichtlinie CSRD, vorhersagende Datenanalysen sowie die CO_2-Bilanzierung auf Sendungsebene. Zugleich warnen sie vor den Auswirkungen umfangreicher Bürokratie, fehlender Zahlungsbereitschaft von Kunden für klimafreundliche Technologien und Investitionshemmnissen durch mangelnde Förderung und langwierige Genehmigungsverfahren. Das Trendradar ist Teil der zweiten Ausgabe des von dem Verbund herausgegebenen Stückgut-Reports, der dem DVZ-Brief exklusiv vorliegt. Grundlage der Analyse sind qualitative Recherchen, Experteneinschätzungen sowie eine telefonische Befragung, an der sich auch die Geschäftsführer der Kooperationen CTL, IDS und VTL beteiligt haben.

KEP-DIENSTE

Rico Back: Drei Herausforderungen für KEP-Anbieter Drei dominante Faktoren sorgen in der aktuellen Marktsituation für die KEP-Branche für besondere Herausforderungen, ist die Einschätzung von Logistikexperte und Branchenkenner Rico Back. Erstens führen geopolitische Unsicherheiten

und eine generelle Kaufzurückhaltung der Verbraucher zu stagnierenden oder rückläufigen Sendungsmengen. Zweitens belasten steigende Lohnkosten, Energiepreise und regulatorische Anforderungen die Margen der Paketdienste massiv. Drittens verschärft die Konkurrenz durch globale Online-Plattformen wie Amazon und Temu den Wettbewerb und treibt die Kosten weiter nach oben.

Wachstum im unteren Preissegment Dennoch sieht Back, der unter anderem als CEO der Royal Mail Group, GLS Group und Mitgründer von German Parcel tätig war, bis 2030 Wachstumsperspektiven für die Branche – getrieben vor allem durch E-Commerce. Diese lägen allerdings primär im unteren Preis- und Gewichtsspektrum. Als Folge dieser Entwicklung prognostiziert er eine starke Automatisierung, den Einsatz von Mischflotten, KI-Netzwerken und digitalen Prozesssimulationen (Digital Twins) sowie den Aufbau von mehr Premiumlösungen für Händler. Für die Branche gelte: „Der profitable Paketdienst 2030 ist digital, neutral und nachhaltig. Wer nur billig liefert, wird vom Markt verschwinden."

STRASSENGÜTERVERKEHR

Auftragsrückgänge durch fehlende Fahrer Der Fahrermangel führt bei vielen Logistikunternehmen zu sinkendem Auftragsvolumen. Rund drei Viertel der Betriebe gaben in einer Befragung des Kölner Beratungsunternehmens SCI Verkehr an, Aufträge reduzieren zu müssen. Das wirke sich unmittelbar negativ auf Umsatz und Wirtschaftlichkeit aus, heißt es. Etwa die Hälfte der befragten Unternehmen optimiert demnach ihre Tourenplanung, um die vorhandenen Kapazitäten effizienter zu nutzen. Ein Wechsel auf andere Verkehrsträger wie Bahn oder Schiff entlaste dagegen nur wenige: Lediglich 2 Prozent der Befragten sehen darin eine spürbare Verbesserung. Um den Fahrermangel abzufedern, setzen laut SCI 72 Prozent der Unternehmen auf höhere Gehälter. Assistenzsysteme und Telematiklösungen nutzen 65 Prozent, um Sicherheit und Arbeitskomfort zu verbessern. Jeder zweite Befragte berücksichtigt außerdem persönliche Präferenzen bei der Einsatzplanung.

Steigende Gefahr durch Phantomfrachtführer In Deutschland verschwinden laut Angaben des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) zunehmend komplette Lkw-Ladungen durch betrügerische Frachtaufträge. Bereits 88 Fälle sogenannter Phantomfrachtführer hat der GDV allein in den ersten sieben Monaten registriert, so viele wie im gesamten Vorjahr. Der durchschnittliche Schaden pro Fall betrage dabei inzwischen knapp 200.000 Euro. Die Täter nutzten digitale Manipulationsmöglichkeiten wie gefälschte E-Mail-Adressen oder gekaperte Frachtenbörsen-Zugänge, um sich Frachtaufträge zu erschleichen. Besonders betroffen seien hochwertige Güter wie Elektronik, aber auch Alltagswaren. Deshalb raten die Versicherer zu strengeren Prüfmechanismen gegenüber Subunternehmern, um Täuschungen durch Scheinfirmen und gestohlene Identitäten zu erschweren.

Wasserstoff ist eine Alternative Wasserstoff-Lkw sind technisch und wirtschaftlich praxistauglich. Zu diesem Ergebnis kommt die neue Studie „Hydrogen in Fleets", die der auf Wasserstoff-Lkw spezialisierte Vermieter Hylane und McKinsey erstellt haben. Basierend auf den Daten der 122 Fahrzeuge umfassenden Hylane-Flotte mit über 1 Million zurückgelegter Kilometer ergeben sich Reichweiten von 400 bis 485 Kilometer pro Tankfüllung mit gasförmigem Wasserstoff bei einer Betankungszeit von unter 15 Minuten. Zudem wurden keine technologiebedingten Ausfälle dokumentiert. Der durchschnittliche Verbrauch liege bei rund 6,4 Kilogramm Wasserstoff auf 100 Kilometer. Demnach lasse sich – unter Berücksichtigung von Förderungen und Mautersparnissen – ab einer Flotte von 50 Fahrzeugen bei einem Bezugspreis unter 8 Euro je Kilogramm Wasserstoff eine mit Diesel-Lkw vergleichbare Wirtschaftlichkeit erreichen, haben die Autoren errechnet.

EISENBAHNEN

Mögliche Gründe, warum die EVG Nikutta loswerden möchte Warum fordert die Vize-Vorsitzende der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG, Cosima Ingenschay, ausgerechnet jetzt den Rauswurf von DB-Cargo-Chefin Sigrid Nikutta? Denn die (hohen) dreistelligen Millionenverluste hat Nikutta vor allem in den ersten vier Jahren ihrer Amtszeit produziert. Im laufenden Jahr dagegen soll der Verlust mal wieder unter 100 Millionen Euro liegen - ein Wert, den die Güterbahn letztmals 2017 erreicht hat. Aber: Den Verlustabbau erreicht Nikutta mit einem rigiden Sparkurs. Dem fallen auch Mitarbeiter zum Opfer. 5.000 der 31.000 Beschäftigten bei DB Cargo sollen bis 2029 gehen, so hat Nikutta offiziell verkündet, inzwischen kursiert sogar die Zahl 9.000 in der Belegschaft. Das sorgt nicht nur für massive Unruhe unter den Mitarbeitern. Damit geht auch ein Bedeutungsverlust für die EVG einher. Weniger Mitarbeiter bedeuten weniger Betriebsräte und sofern die Mitarbeiter nicht im DB-Konzern verbleiben, auch weniger Mitglieder in der Gewerkschaft. Das kann der EVG nicht gefallen, weshalb Ingenschay, die auch stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende von DB Cargo ist, womöglich nicht nur mit dem Management von Nikutta nicht einverstanden ist, sondern auch mit den Folgen, die dieser Kurs für die EVG hat. Zumal im Frühjahr 2026 Betriebsratswahlen sind: Da macht es sich im Wettbewerb mit anderen Gewerkschaften nicht gut, wenn die bei DB Cargo dominierende EVG bei einem solchen kräftigen Abbau von Arbeitsplätzen stumm zusieht.

SEESCHIFFFAHRT/SEEHÄFEN

Charterraten auf hohem Niveau trotz sinkender Frachtraten Der Containerschifffahrtsmarkt zeigt eine zunehmende Entkopplung zwischen Frachtraten und Charterpreisen. Das geht aus einer aktuellen Analyse des Londoner Beratungsunternehmens Drewry hervor. Während die Spotraten in den vergangenen Monaten deutlich nachgegeben haben, bleiben die Charterraten auf hohem Niveau - rund 200 Prozent über dem Wert von 2019. Eine Angleichung der beiden Märkte erwartet Drewry erst nach 2025. Hauptursache ist laut Studie die anhaltend geringe Verfügbarkeit von Chartertonnage. Große Carrier wie MSC und CMA CGM haben weite Teile des Gebrauchtmarktes absorbiert, wodurch die Flotte der unabhängigen Eigentümer geschrumpft ist. Hinzu kommen längere Reisezeiten infolge von Umroutungen um das Kap der Guten Hoffnung sowie strengere Umweltvorgaben, die die Nachfrage nach emissionsarmen Schiffen verstärken. Für das kommende Jahr rechnet Drewry mit weiter stabilen Charterraten über alle Schiffsklassen hinweg, während die globalen Frachtraten im Durchschnitt um rund 16 Prozent sinken dürften. Eine Korrektur des Chartermarkts erwartet das Institut erst 2026, wenn neue Kapazitäten in Fahrt kommen und sich die geopolitische Lage entspannt.

Veranstaltungstipp: „10. DVZ-Symposium Stückgut“ am 18. November 2025 in Köln. Weitere Informationen unter: www.dvz.de/stueckgut25

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 Abonnentenservice: 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-Informationsdienst 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

BILANZCHECK





DVZ INTERNATIONAL

GLOBAL LOGISTICS INSIGHTS & TRENDS

Take advantage of DVZ's expertise for the international market now!

NEW – order now!

DVZ International – your weekly briefing on global logistics developments

DVZ INTERNATIONAL

Order now and discover what makes the difference

Weekly e-paper as PDF on Fridays

▸ **Annual subscription: 282€ plus VAT**

More information at
www.dvz.de/insights

DVV Media Group

service@dvvmedia.com | T +49 40 237 14 240

DVV Media Group GmbH, Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg

DVZ INTERNATIONAL