

DVZ

Deutsche Verkehrs-Zeitung

Brief

Wöchentliche Chef-Informationen aus
Verkehr, Transport & Logistik

Nº 42

15. OKTOBER 2026

INSOLVENZEN



Brief

Wöchentliche Chef-Informationen aus
Verkehr, Transport & Logistik

TOP-THEMA

MFD Rail übernimmt RXP Interregio Cargo ... Der schweizerische Waggonvermieter MFD Rail steht vor der Übernahme der RXP Interregio Cargo, die mit der Cargo-S-Bahn Kurzstreckenverkehre auf der Schiene abwickeln will. Das gaben MFD-Rail-COO Detlef Schlickelmann und RXP-Interregio-Geschäftsführer Beat Wegmüller im Gespräch mit dem DVZ-Brief bekannt. Die Übernahme soll bis Jahresende abgeschlossen sein. Name und Geschäftsführung der künftigen Tochtergesellschaft stehen noch nicht fest. Wegmüller wird das Projekt künftig als Berater begleiten. MFD Rail wird die Konzeption, den Bau und den Vertrieb der Cargo-S-Bahn übernehmen. Der noch in der Entwicklung befindliche Zug heißt mittlerweile Rail Truck, weil S-Bahn ein geschützter Begriff ist. Die Finanzierung des Projekts ist gesichert: Der Eigentümer von MFD Rail, der US-Investor Oaktree Capital Management, und ein Bankenkonsortium haben ihre Unterstützung zugesagt.

... Pläne für Kurzstreckenverkehre stehen Der Rail Truck besteht aus zwei Teilen: einem Steuer- und Triebfahrzeug (mit Platz für Ladeeinheiten), das ein chinesischer Hersteller produziert, und Mittelwagen, die die Container und Wechselbrücken befördern. Die Pläne sehen vor, dass im dritten Quartal 2027 erste Tests in der Schweiz ausschließlich mit den Mittelwagen gefahren werden. Ende 2028 sollen die Steuer- und Triebfahrzeuge zur Verfügung stehen. Anfang 2029 wird der Rail Truck in der Schweiz erstmals kommerziell verkehren, so der Plan. Dafür gibt es laut Wegmüller bereits die ersten Interessenten. Der Rail Truck mit einer Länge von 218 Metern soll vor allem auf kürzeren Distanzen unter 300 Kilometern zum Einsatz kommen. Die Verladung auf den Zug übernimmt der RXP Eco Slider, der auf jedes gängige Container- oder Wechselbrückenfahrzeug aufgebaut werden kann. Nach dem Start in der Schweiz soll das System möglichst schnell auch in Deutschland angeboten werden. Anfragen liegen laut Wegmüller bereits vor.

VERKEHRSPOLITIK

Einige EU-Staaten rütteln an ETS 2 Der Start des EU-Emissionshandels für Straßenverkehr und Gebäude (ETS 2) im Januar 2028 macht etlichen Mitgliedsstaaten weiter Sorgen. Beim Ratstreffen der EU-Umweltminister forderten Italien, Polen, Ungarn, Bulgarien, Tschechien, Estland und Zypern, im Zuge der Emissionshandelsreform auch über dieses neue System, das die Kraftstoffversorger in die Pflicht nimmt, nochmals zu diskutieren. Hintergrund ist die Furcht vor weiter steigenden Treibstoffpreisen. Die EU hat den Starttermin bereits vom 1. Januar 2027 um ein Jahr verschoben. Polen, Tschechien, Ungarn und Italien wollen die Einführung bis 2030 und darüber hinaus verzögern oder stellen ETS 2 gar ganz infrage. Dänemark, Schweden, Finnland und die Niederlande sprachen sich gegen eine neue Diskussion aus. Dänemarks Energie- und Klimaschutzministerin Samira Nawa betonte, ETS 2 sei nicht Teil der laufenden Überarbeitung der Emissionshandelsrichtlinie.

EU-Kommission unbesorgt über Bunker-Verordnung Die EU-Kommission sieht kein Problem darin, dass Schiffsbetreiber die Vorschriften der Verordnung zum Einsatz nachhaltigerer Treibstoffe (FuelEU Maritime) im ersten Jahr offenbar zu 90 Prozent durch Pooling erfüllt haben. Nach dieser Flexibilitätsklausel können die Eigner von Schiffen, die die Emissionsvorgaben übererfüllen, Gutschriften an Reeder verkaufen, deren Schiffe nicht compliant sind. Laut dem Maersk Mc-Kinney Moller Center wurden die Überschüsse hauptsächlich durch den Einsatz von Flüssigerdgas (LNG) und Biokraftstoffen erzeugt. Die Kommission fürchte nicht, dass Pooling langfristige Investitionen in Kraftstoffe wie E-Fuels bremse, sagte ein Kommissionsbeamter dem DVZ-Brief. Synthetische Treibstoffe werden gebraucht, um die strenger werdenden Anforderungen der Verordnung zu erfüllen. Pooling und Biokraftstoffe könnten kurzfristig Vorteile gegenüber einem Business-as-usual bieten, während die Verordnung einen klaren Rahmen für die zunehmende Nutzung von E-Fuels in den kommenden Jahren setze, sagte der Beamte. 2027 werde die FuelEU-Maritime-Verordnung überarbeitet. Es sei zu früh, um zu sagen, ob die Pooling-Möglichkeiten dabei eingeschränkt werden sollen.

Treibstoffstandards für Binnenschiffe angeregt Die EU-Gesetzgeber sollten erwägen, Vorgaben für den Einsatz umweltfreundlicheren Treibstoffs in der Binnenschifffahrt einzuführen, empfiehlt die Forschungs- und Beratungsgesellschaft CE Delft in einer Analyse für den Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments. Treibstoffstandards werden dort neben einem CO₂-Preis, einer veränderten Energiebesteuerung sowie zeitlich beschränkten Subventionen für den Einsatz nachhaltigerer Treibstoffe als Mittel genannt, die Antriebswende voranzubringen. Das Geschäftsmodell dafür sei in der von zunehmend unsicheren Einkommen, knappen Margen und vielen kleinen Unternehmen mit begrenztem Zugang zum Finanzmarkt geprägten Branche immer noch schwach. Die EU solle deshalb auch dafür sorgen, dass sich Emissionsreduktion wirtschaftlich auszahle, empfehlen die Autoren. Als Möglichkeiten nennen sie etwa Vorgaben für Verlader und öffentliche Ausschreibungen oder Gutschriften für CO₂-Einsparungen. Die derzeit für die Dekarbonisierung der Binnenschifffahrt in den Mitgliedsstaaten und auf EU-Ebene verfügbaren Fördermittel reichten nicht aus.

SPEDITION

Stückgut war im September billiger Zu Herbstbeginn sind die Spotmarktpreise im deutschen Stückgutmarkt leicht zurückgegangen. Der Pamyra/DVZ-Stückgut-Preisindex fiel gegenüber August um 2,1 Prozent auf 10,05 Euro (pro 100 Kilogramm und 100 Kilometer). Dabei blieben die Sendungsgröße (Palettenzahl von 1,3) und die durchschnittliche Fahrstrecke (418 Kilometer) nahezu stabil. Dagegen verringerte sich das frachtpflichtige Gewicht je Sendung von 358 Kilogramm um 5 Prozent auf 340 Kilogramm. Auffällig ist für Pamyra-Chef Lasse Landt, dass der Index trotz minimal rückläufiger Strecke fällt, da kürzere Strecken gegenüber langen typischerweise höhere 100-Kilometer-Sätze haben. „Das deutet auf einen spürbaren Preisrückgang auf dem Spotmarkt hin“, sagt er. Gegenüber September 2025 ist der Indexwert um 18 Cent und damit 1,8 Prozent gestiegen.

Kein Wachstumsschub bei NG.Network Der Stückgutverbund NG. Network kalkuliert für Oktober mit einem Sendungsminus von 0,9 Prozent im Jahresvergleich, das gegenüber September einen Zuwachs von 2,4 Prozent bedeuten würde. Demnach bleiben die Mengen voraussichtlich auch im Herbst unter dem Frühjahrsniveau zurück. Mengenwachstum können die Partner des Verbunds derzeit nur aus dem europäischen Ausland erzielen, sagt NG.Network-Chef Stephan Opel. Der Zuwachs in der Binnenkonjunktur sei auf wenige Branchen beschränkt und komme im Stückgutgeschäft nicht an. Die Analysten des Netzes verzeichneten im September einen unerwarteten Sendungsrückgang von 4,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr, während sie mit nahezu

demselben Niveau wie 2025 gerechnet hatten. Im Vergleich zum August registrierten sie zwar ein Mengenplus von 3,8 Prozent, sie hatten allerdings eine Zunahme um 6,4 Prozent erwartet. Die schwächeren Werte führt der Verbund unter anderem darauf zurück, dass Vertragsabschlüsse branchenübergreifend sehr viel länger dauerten als gewohnt.

Björn Bünemann schließt sich WalkSCM an Der langjährige Kühne + Nagel-Manager Björn Bünemann hat sich dem Beraternetzwerk WalkSCM angeschlossen. Der von Dirk Blesius - ebenfalls ehemals Kühne + Nagel (KN) - im Frühsommer gegründete Verbund bietet damit nun auch Beratungsleistungen in der Kontraktlogistik an. Bünemann hat 23 Jahre für KN gearbeitet. Von 2019 bis 2021 war er Director Contract Logistics in Rotterdam. Davor leitete er 3 Jahre lang als Geschäftsführer die 2016 von KN übernommene Stute Logistics. Seit 5 Jahren arbeitet Bünemann als selbstständiger Interim-Manager.

LOGISTIK

Logistikweise erwarten leichtes Plus Der Wirtschaftsbereich Logistik dürfte 2027 in Deutschland real um 1,0 Prozent und nominal um 3,6 Prozent wachsen. Das ist die wahrscheinlichste Prognose der Logistikweisen, die das Trendszenario darstellt. Im besten Fall rechnet der Expertenkreis um Prof. Christian Kille (TH Würzburg-Schweinfurt) mit einem realen Plus von 1,6 Prozent und einem nominalen Wachstum von 5,0 Prozent. Im ungünstigsten Fall wären es real nur noch 0,2 Prozent und nominal 3,2 Prozent. Für das laufende Jahr erwarten die Experten ein reales Wachstum von knapp 1 Prozent und ein nominales von rund 4 Prozent.

Bau und Elektronik liefern Impulse Im Trendszenario bleiben die Unternehmen unter Druck. Den Höhepunkt der Insolvenzen und Marktaustritte sehen die Experten aber bereits 2026. Wachstumsimpulse erwarten sie vor allem aus der Bau- und der Elektronikbranche. Die Segmente Automotive und Chemie dürften dagegen stagnieren. Investitionen in Automatisierung, Digitalisierung und künstliche Intelligenz sollen die Produktivität spürbar steigern. Der größte Kostentreiber bleiben die Personalkosten.

Positive Effekte erst mittelfristig zu erwarten Für ein stärkeres Wachstum müssten Unternehmen und Verbraucher mehr investieren, die geopolitischen Spannungen nachlassen und der Markt höhere Preise akzeptieren. Nach Einschätzung der Experten werden die meisten dieser positiven Hebel aber erst mittelfristig wirken. Im Worst Case bremsen dagegen Vorzieheffekte aus 2026 das Wachstum, steigende Löhne und Abgaben lassen sich nicht mehr ausgleichen und Störungen der Lieferketten durch Klimaeinflüsse werden zum Normalfall. Die Experten weisen in dem Bericht darauf hin, dass die Ergebnisse nur als Orientierung dienen können, da verlässliche Basisprognosen für 2027 nicht ausreichend vorhanden sind.

Volle Kostenweitergabe ist nicht die Regel Die deutschen Transport- und Logistikunternehmen stehen weiter unter Kostendruck. Steigende Ausgaben für Personal, Energie, Maut und Betrieb belasten die Ertragslage. Eine aktuelle Umfrage der Kölner Marktforscher SCI Verkehr zeigt, dass 57 Prozent der Transport- und Logistikunternehmen Kostensteigerungen nur teilweise an ihre Kunden weitergeben können. Die Marktanalysten von SCI führen dies auf den intensiven Wettbewerb und die verhaltene Transportnachfrage zurück. Eine Entlastung der Ertragslage ist bislang nicht in Sicht. Die verbleibenden Mehrbelastungen müssen die Betriebe selbst tragen. Immerhin können 43 Prozent drei Viertel bis alle Mehrkosten weitergeben. An der Umfrage nahmen 91 Unternehmen teil.

STRASSENGÜTERVERKEHR

BALM will Transportorganisation des Bundes stärken Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) will in Köln zeitnah eine Geschäftsstelle für die Transportorganisation des Bundes (TOB) einrichten. Das kündigte BALM-Präsident Christian Hoffmann am Rande einer Fachveranstaltung an. Ziel sei es, einen zentralen Ansprechpartner für Logistikunternehmen zu schaffen und die Mitglieder der TOB stets informiert zu halten. Die Organisation ist ein freiwilliger Zusammenschluss von derzeit etwa 1.200 Unternehmen. Sie soll helfen, die Versorgungssicherheit im Krisenfall sicherzustellen. Laut Hoffmann soll die TOB als Netzwerk weiter ausgebaut und gestärkt werden. Zudem sollen sich die Mitglieder an Übungen der Bundeswehr beteiligen. Geplant ist auch ein Kongress zum Austausch über Erfahrungen und bewährte Vorgehensweisen.

SEESCHIFFFAHRT/SEEHÄFEN

Cosco hat einen neuen Europa-Chef Ming Qian ist neuer President der Cosco Shipping (Europe) GmbH. Bei dem chinesischen Carrier wurde damit eine seit einigen Monaten bestehende Vakanz gefüllt, nachdem der vorherige Europa-Chef Mingfeng Wang im Sommer nach China zurückgekehrt war und dort Executive Director und Mitglied des Boards bei Cosco Shipping Energy Transportation wurde. Der neue Statthalter mit Dienstsitz in Hamburg war zuletzt stellvertretender General Manager und General Counsel bei Cosco Shipping Holdings. Ming Qian ist von Haus aus Jurist und hat zudem einen Abschluss in Internationalen Maritimen Beziehungen. Bei der staatlichen Reederei hat er zuvor Auslandserfahrung in Sri Lanka und Indonesien gesammelt.

Suez-Verkehre erholen sich zusehends... Die durch den Suezkanal fahrende Container-schiffskapazität hat erstmals seit Beginn der Huthi-Angriffe wieder mehr als die Hälfte des Vergleichsniveaus von 2023 erreicht. In den ersten beiden Oktoberwochen passierten nach Angaben des Schifffahrtsverbands BIMCO im Wochendurchschnitt Schiffe mit einer Kapazität von 753.000 TEU den Kanal. Im gleichen Zeitraum 2023 waren es 1,46 Millionen TEU.

...doch der Kostenvorteil ist gering Der Kostenvorteil der Suez-Route gegenüber der Fahrt um das Kap der Guten Hoffnung ist nach einer Modellrechnung der Schifffahrtsberatung Drewry allerdings begrenzt. Beim Vergleich zweier Dienste mit 24.000-TEU-Schiffen, die in beiden Richtungen jeweils die Suez- oder die Kap-Route nutzen, ergibt sich für Suez eine Ersparnis von rund 1 Million US-Dollar je Rundreise oder 43 Dollar je TEU-Stellplatz. Zusätzliche Kriegsrisikoprämien und mögliche Rabatte auf die Kanalgebühren sind dabei nicht berücksichtigt.

Veranstaltungstipp: KI-Day 2026 am 3. November in Frankfurt am Main. Mehr Informationen unter: <https://www.dvz.de/kiday26>

Impressum

DVV Media Group GmbH, 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 1.016 EUR zzgl. MwSt. | Ausland digital mit VAT-Nr. jährlich 1.016 EUR inkl. MwSt., ohne VAT-Nr. zzgl. MwSt. Das Abonnement beinhaltet zusätzlich zur wöchentlichen digitalen Ausgabe des DVZ-Briefs den täglichen E-Mail-Informationsdienst DVZ Der Tag sowie Online-Zugriff auf alle DVZ plus Inhalte unter www.dvz.de/dvz-plus inkl. DVZ International. 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 insbesondere die Entwicklung der Insolvenzanträge im Güterverkehrssektor, wirft aber auch einen Blick darauf, wie viele Pleiten es insgesamt in Deutschland gegeben hat. Denn die Insolvenzentwicklung gilt als ein wichtiger Indikator für die Lage in einer Volkswirtschaft wie auch für die finanzielle Situation bei Kunden oder Partnern.

N° 4/15. Oktober 2026

Geschäftslage bleibt angespannt

Insolvenzen im dritten Quartal auf hohem Niveau Im Güterverkehr sind wieder vermehrt auch kleinere Unternehmen betroffen. Die erhoffte Entspannung ist trotz einer wieder wachsenden Wirtschaft ausgeblieben. Der Juli nähert sich dem Rekordhoch vom Februar 2019.

Von Norbert Paulsen

Die Zahl der Insolvenzanträge bewegte sich im dritten Jahresviertel weiter auf hohem Niveau. Über alle Wirtschaftszweige hinweg mussten dem Datendienstleister Palturai zufolge 1.959 Firmen diesen Schritt vornehmen. Damit hat sich die leichte Entspannung in den drei Monaten zuvor nicht bestätigt. Betroffen waren vor allem energieintensive Branchen wie der Güterverkehr. Dort dokumentieren 134 Insolvenzen die unverändert schwierige Lage. Allerdings waren diesmal wieder hauptsächlich kleinere Unternehmen betroffen. Nur 3 erzielten einen Jahresumsatz von mehr als 5 Millionen Euro; im Quartal zuvor waren es noch 10 gewesen. Auffallend war der Juli: In diesem Monat wurde erneut ein Jahreshoch verzeichnet.

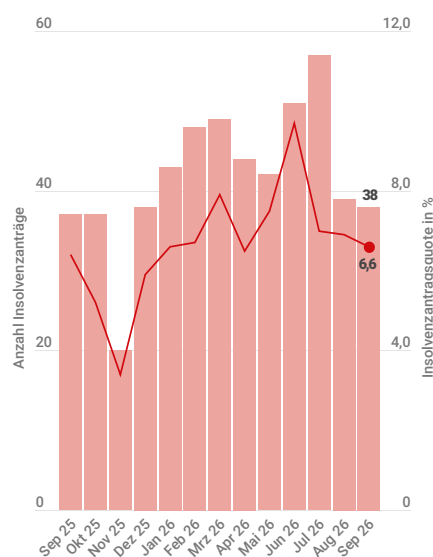
Steigende Treibstoffpreise als eine mögliche Insolvenzursache

Ein Logistikdienstleister, der in die Insolvenz ging, ist die als Partner für den Versand- und Onlinehandel tätige AIK Logistik GmbH. Bis Anfang 2025 hatte das Management noch zuversichtlich auf die Geschäftsentwicklung geblickt. Für 2024 war zwar mit weniger Umsatz gerechnet worden, nachdem 293 Mitarbeiter im Vorjahr 19,2 Millionen Euro erwirtschaftet hatten. Rechtzeitig eingeleitete Maßnahmen zur Kostenreduktion ermöglichten jedoch die Prognose eines wiederum soliden, positiven Jahresergebnisses. Der zusätzliche Kostendruck durch die 2026 massiv gestiegenen Treibstoffpreise war offenbar nicht mehr zu kompensieren. Dies dürfte auch ursächlich für die Pleite der Adam Blodt Spedition und Dienstleistungen GmbH & Co. KG gewesen sein. Die 1962 gegründete Spedition ist eigenen Angaben zufolge für Kunden aus der Lebensmittel- und Pharmaindustrie sowie der Baustoff- und Stahlbranche tätig. Vom Kastenwagen bis zum 40-Tonnen-Sattelzug setzt sie demnach rund 40 Fahrzeuge ein. Zuletzt waren bei dem Unternehmen 99 Personen beschäftigt. (cd)

Insolvenzbarometer

DIE MEISTEN FIRMENPLEITEN WIEDER IM JULI

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



Im Fokus

VERMEHRT KLEINERE BETRIEBE GEHEN PLEITE

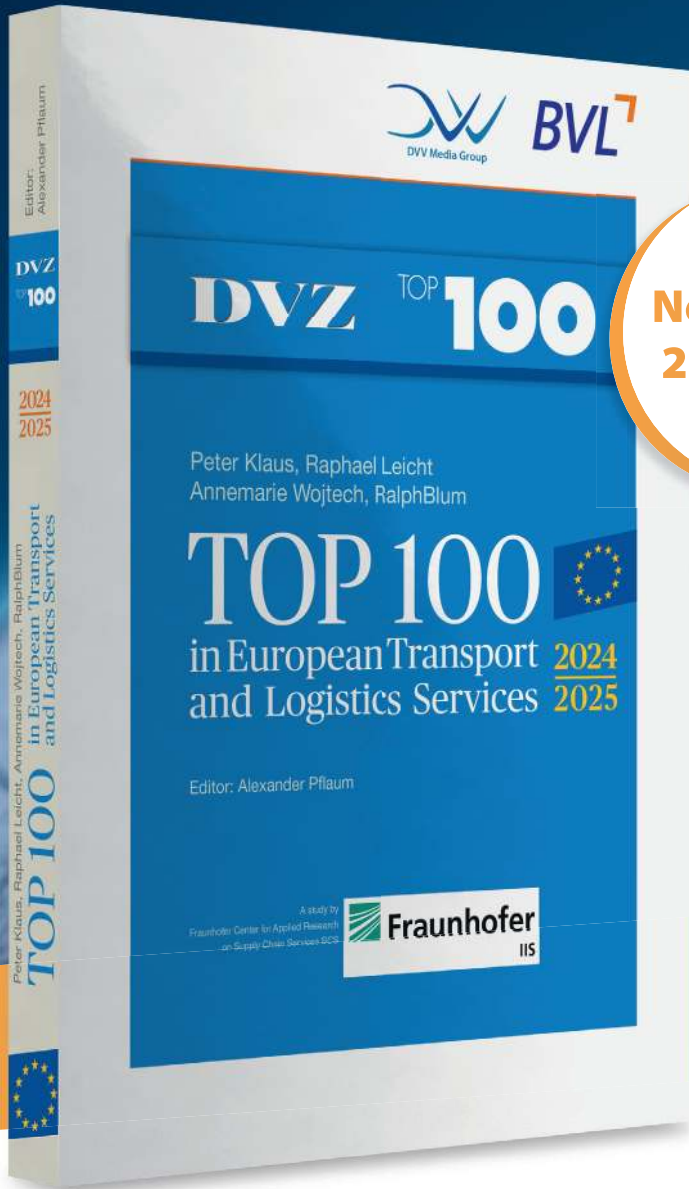
Ausgewählte Unternehmen aus dem Güterverkehrssektor, die innerhalb des letzten Monats einen Insolvenzantrag gestellt haben, per 30. September 2026

	Branche	Geschäftssitz	Gründung	Kapital	Mitarbeiter ²	Umsatz ² in Tsd. EUR
AIK Logistik GmbH	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr	Allershausen	2019	25.000 EUR	51-500	10.000-24.999
Spedition Lorenz GmbH	Güterbeförderung im Straßenverkehr	Gersthofen	2008	25.000 EUR	51-500	1.000-9.999
Elkas Logistic Solutions GmbH	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr	Gladenbach	2022	100.000 EUR	51-500	1.000-9.999
Adam Blodt Spedition und Dienstleistungen GmbH & Co. KG	Güterbeförderung im Straßenverkehr	Mainz	1962	20.000 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

Europas **Logistik-Champions** im Fokus

Marktgrößen, Marktsegmente und Marktführer: Sichern Sie sich jetzt die detaillierteste Studie zum europäischen Logistikmarkt



Englische
Edition

Neuaufgabe
2024/2025



JETZT BESTELLEN:
www.dvz.de/top100-logistics

DVZ
Deutsche Verkehrs-Zeitung

DV
DVV Media Group

Die „Top 100 in European Transport and Logistics Services 2024/2025“ liefert wichtige **Kennzahlen, Analysen und Bewertungen zu Branchen und Teilmärkten sowie den Top-Playern** der Logistikwirtschaft – der aktuelle Überblick über den europäischen und globalen bzw. den deutschen Logistikmarkt.

Sponsored by

idealworks

The Robotics Ecosystem

Ihre Bestellmöglichkeiten:

 www.dvz.de/top100-logistics |  service@dvvmedia.com |  +49 40 23714-240

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