

Pressemitteilung

DSLVL veröffentlicht Branchenstudie zur Systemlogistik

Politik muss Verständnis für die Prozesse der Stückgutlogistik entwickeln

Berlin, 24. August 2021. Die Stückgutlogistik (auch: Systemlogistik oder Sammelgutverkehr) ist ein entscheidendes Scharnier zwischen den Wertschöpfungsstufen der wichtigsten Industriezweige und den Beschaffungsschnittstellen des Handels. Gleichzeitig gewinnt sie wachsende Anteile am B2C-Geschäft. In 15 Stückgutnetzen mit jeweils bis zu 100 Depotstandorten wird heute die flächendeckende Abholung, Bündelung und Zustellung von mehr als 120 Millionen Sendungen jährlich allein in Deutschland organisiert - mit stark steigender Tendenz. Gleichwohl stehen die wirtschaftliche Bedeutung und das ökologische Potential des Sammelgutverkehrs wie bei kaum einem anderen Segment der Logistik in so einem signifikanten Missverhältnis zu seiner Wahrnehmung.

Um das Verständnis bei politischen Entscheidungsträgern und in der Öffentlichkeit für dieses logistische Spezialsegment zu stärken, hat der DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik das Marktvolumen der Stückgutlogistik im Rahmen einer Studie erheben lassen. Neben einer grundlegenden Erläuterung der systemischen Prozesse liefert die Studie durch Expertenbefragungen auch Einschätzungen zu Herausforderungen und Zukunftsentwicklungen des Sammelgutverkehrs.

In Summe beläuft sich das Gesamtaufkommen inzwischen auf annähernd 40 Millionen Tonnen abgefertigter Fertig- und Halbfertigerzeugnisse jährlich. Knapp die Hälfte des Volumens wird durch die Nachfragebranchen Maschinen- und Anlagenbau, Lebensmittelsektor sowie Bauwirtschaft bestimmt, die andere Hälfte verteilt sich unter anderem auf Groß- und Einzelhandelsunternehmen, Bau- und Gartenmärkte, Automotive-Zulieferer, Handwerksbetriebe, Krankenhäuser sowie Hotels.

„Das komplexe Räderwerk der Systemlogistiker bedient mit insgesamt 111.000 kaufmännisch und gewerblich Beschäftigten die Beschaffungs- und Absatzwege von Produktion und Handel geräuschlos und störungsfrei. Diese Leistung ist gleichzeitig ihr Dilemma“, so DSLVL-Hauptgeschäftsführer Frank Huster. „Denn während sich politische Debatten oft nur auf den Ordnungsrahmen mit Blick auf Paketdienste und schwere Lkw-Fernverkehre konzentrieren, wird das

Pressekontakt:

Maximilian Pretzel
Referent Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Telefon: +49 (0) 30 40 50 228-12
Telefax: +49 (0) 30 40 50 228-88
E-Mail: MPretzel@dslv.spediteure.de

www.dslv.org
twitter.com/DSLVL_Berlin

mehrstufige und ökologisch äußerst effiziente System Sammelgut vom Gesetzgeber oftmals nicht verstanden - zum Teil mit negativen Folgen für die Netzbetreiber. Die Studie soll deshalb zum allgemeinen Erkenntnisgewinn über den mehrstufigen Produktionsprozess bestehend aus regionaler Abholung, Umschlag, Konsolidierung, Hauptlauf, regionaler Zustellung und über die Zusammenarbeit der Akteure beitragen.“

Die noch im Vorkrisenjahr 2019 in 150 Depotstandorten durchgeführte repräsentative Erhebung hat eine tägliche Depot-Umschlagleistung von durchschnittlich 590 Tonnen, verteilt auf 1.815 überwiegend verpackte und palettierte Sendungen ergeben. Bei einer Gewichtsspanne von 30 bis 2.500 kg betrug das durchschnittliche Sendungsgewicht 325 kg.

Mehr als 30 Prozent aller Sendungen werden in urbanen Zentren ausgeliefert. Damit trägt die Stückgutlogistik entscheidend zur Versorgung der Städte bei. Der Anteil der Sendungen, die dem Endverbraucher direkt zugestellt werden (B2C), ist während der Corona-Krise sprunghaft um 61 Prozent auf 17 Prozent am Gesamtaufkommen des Sammelgutverkehrs gestiegen - allerdings mit deutlich höheren Prozesskosten als im B2B-Geschäft.

In der Flächenabholung und -zustellung dominieren Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 bis 18 Tonnen. Angesichts der Sendungsgrößen scheidet eine Aufgliederung der regionalen Lieferrelationen in kleinere Fahrzeugeinheiten oder - wie politisch oft blauäugig gefordert - der alternative Einsatz von Lastenfahrrädern in der Regel aus. Auch die Einrichtung zusätzlicher urbaner Konsolidierungszentren würde der Studie zufolge die Komplexität des Sammelgutverkehrs eher erhöhen und ist deshalb als Lösung zur Bewältigung des innerstädtischen Verkehrsaufkommens - mit 5,3 Prozent der Fahrleistung trägt die Stückgutlogistik hier nur marginal und punktuell bei - ungeeignet. Vordringliches Problem für die städtische Lieferlogistik bleibt deshalb die Flächenkonkurrenz. Huster hierzu: „Es fehlen exklusive Be- und Entladezonen. Die Lieferlogistik muss sowohl in der konkreten Städte- und Verkehrsplanung auf kommunaler Ebene als auch bei der Ausgestaltung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften auf Bundesebene stärker als bisher berücksichtigt werden.“

Neben dem wachsenden Fachkräftebedarf sieht die Studie ihren Beitrag zur Klimaneutralität des Verkehrs als wesentliche zukünftige Herausforderung für die Stückgutnetzbetreiber. Zusätzlich zu den Personal- und Prozesskosten steigen vor allem die direkten und indirekten Umweltkosten kontinuierlich.

Die Studie [Stückgutlogistik in Deutschland](#) wurde in Zusammenarbeit mit dem Steinbeis-Beratungszentrum FORLOGIC und der Hochschule Heilbronn erstellt.

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLVL durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 595.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 114 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2021). Die Mitgliederstruktur des DSLVL reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über größere, inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten. Der DSLVL ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.