

Dekarbonisierung der Stückgutlogistik erfordert hohen planerischen und finanziellen Aufwand

Auch die Stückgut- und Systemlogistik muss sich den Herausforderungen der Transformation zur Erreichung der europäischen CO₂-Minderungsziele stellen. Der Sektor ist ein entscheidendes Scharnier zwischen den Wertschöpfungsstufen der wichtigsten Industriezweige, den Beschaffungsschnittstellen des Handels und den Endkonsumenten. Mehr als 100.000 Beschäftigte haben einen Arbeitsplatz in den 15 großen deutschen Stückgutnetzen mit mehreren hundert Depotstandorten. 40 Millionen Tonnen abgefertigter Fertig- und Halbfertigerzeugnisse sowie Konsumgüter — dies sind jährlich mehr als 120 Millionen Sendungen — unterstreichen die volkswirtschaftliche Bedeutung dieses logistischen Teilmarkts.

Das ökologische Potenzial der Stückgutlogistik

Bei politischen Klimaschutzdebatten um — unbestritten — negative Umweltauswirkungen der Güterlogistik steht meist der reine Lkw-Transport im Mittelpunkt. Das ökologische Potenzial der Stückgutlogistik wird dabei oft unterschätzt, wenn nicht gar übersehen. Denn die Bündelung heterogener Sendungen verschiedener Versender und Empfänger auf den Ebenen der dreigliedrigen, aus Vor-, Haupt- und Nachlauf bestehenden Transportketten optimiert nicht nur in wirtschaftlicher Hinsicht die Auslastung der Systemnetze und eingebundenen Lkw-Flotten. Hiervon profitiert auch die CO₂-Bilanz durch Verkehrsreduzierung und Vermeidung von Leerfahrten. Nur wenige logistische Teilsegmente weisen derart große Effizienzpotentiale auf — ein Erfolg, der vor allem auf einer gut orchestrierten Kooperation der Systempartner in leistungsfähigen Flächennetzen basiert. Zur Verkleinerung ihres CO₂-Footprints bauen die auf Effizienz getrimmten Netze

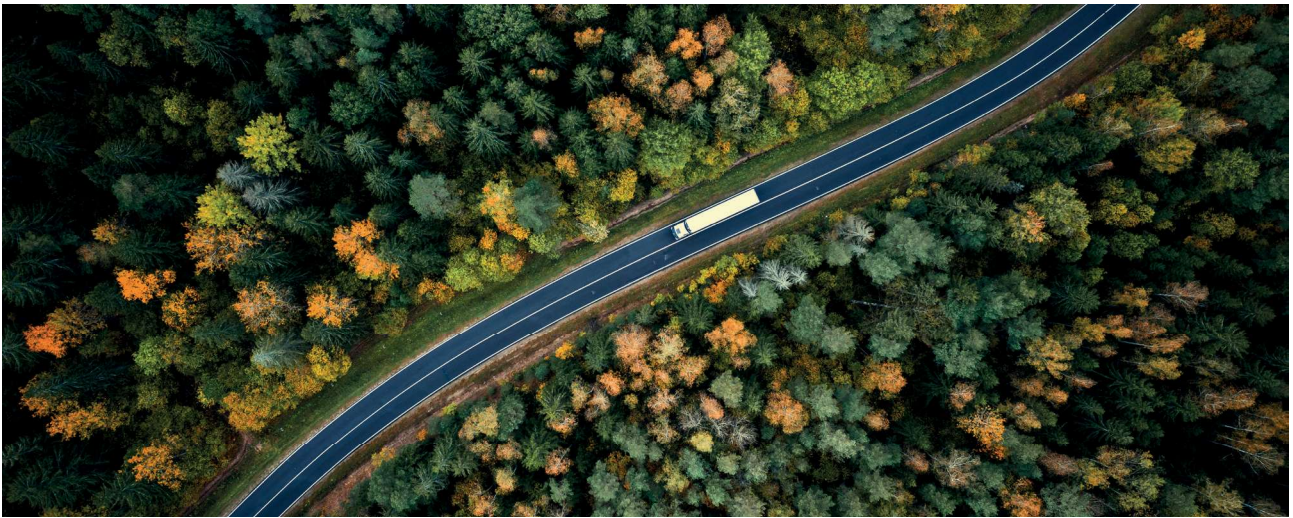
zunehmend auf Umwelttechnologien. Depots und Speditionsanlagen werden energieeffizienter und mittels Photovoltaik auch –autarker, nicht zuletzt, um Ladeinfrastrukturen in den Depots für die zunehmende Elektrifizierung der Lkw-Flotten vor allem des Nahverkehrs, dem zunächst noch sinnvollsten Einsatzgebiet der Elektromobilität, aufzubauen. Doch diese Projekte sind mit erheblichem planerischen und finanziellen Aufwand verbunden. Die Unternehmen kämpfen mit Genehmigungsaufgaben für Errichtung und Betrieb, mit begrenzten Netzkapazitäten und komplexen Förderprogrammen. **Der gesetzliche Druck steigt schneller als das Umsetzungsvermögen**, zumal in äußerst angespannter wirtschaftlicher Lage und in einem für die Branche kennzeichnend volatilen Marktumfeld. Rückläufige Sendungsmengen treffen auf hohe Fixkosten und erhöhen den Preisdruck. An der Kostenschraube lässt sich im Sammelgutverkehr aber kaum noch drehen.

Clean Corporate Fleet Initiative

Im Rahmen ihres Automotive Action Plan zur Stärkung des europäischen Automobilsektors plant die Europäische Kommission eine Clean Corporate Fleet Initiative. Der für Ende 2025 erwartete Richtlinienvorschlag könnte Speditionen gesetzlich verpflichten, einen Teil ihrer Lkw-Flotten emissionsfrei zu betreiben. Damit soll die Umstellung von Unternehmensfuhrparks auf klimaneutrale Antriebe beschleunigt werden.

Hier mehr erfahren:





Der Druck steigt — die Politik ist gefragt

Neben steigenden CO₂-Preisen wachsen die Erwartungen der Kunden an nachhaltige Transportlösungen. Sie geben ihren aus einer (punktuell ausufernden) ESG-Gesetzgebung entstehenden Druck oft an ihre Logistikpartner weiter. Auch wenn sich nach der Europawahl und mit Antritt der neuen Bundesregierung die klimapolitischen Akzente der Politik verschoben haben, ist ein Nachlassen in den CO₂-Vermeidungsanstrengungen nicht angeraten. EU-Kommission und Bundesregierung müssen allerdings von einer „Politik des Forderns“ zu einer »Politik des Förderns« wechseln, ohne die grundsätzliche Richtung des »Green Deals« vollständig aufzugeben. Hierzu zählt ebenso eine an der speditionellen Praxis orientierte Revision der Berichts- und Dokumentationspflichten aus den europäischen CSRD- und CSDDD-Richtlinien wie eine Entlastung bei der Stromsteuer für Logistikimmobilien, ein Anrechnungsmechanismus für alternative Kraftstoffe wie HVO100 bis hin zu einer Ausweitung der Einsatzmöglichkeiten für Lang-Lkw einschließlich der Öffnung des Transports als Gefahrgut deklarierter Stückgutsendungen. Kontraproduktiv sind demgegenüber erste Brüsseler Vorschläge, Speditionen

verbindliche Quoten für Null-Emissions-Fahrzeuge gesetzlich vorzuschreiben. Insgesamt braucht es auch beim Klimaschutz mehr Markt, Flexibilisierung und Technologieoffenheit als **Quotenregulatorik**.

Der Zeitpunkt, ab dem Stückgutsendungen den Empfängern vollständig CO₂-frei zugestellt werden können, ist schwer vorhersehbar, er kann sich aber nicht an dogmatisch festgelegten europäischen Zielvorgaben orientieren. Er wird sich vielmehr an der **Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit** aller umzusetzenden Maßnahmen ausrichten.



Frank Huster

Frank Huster ist seit 2013 Hauptgeschäftsführer des DSLV Bundesverband Spedition und Logistik. In dieser Funktion ist der Diplom-Volkswirt und gelernte Speditionskaufmann Mitglied in verschiedenen Gremien des Europäischen Speditionsdachverbands CLECAT und des Weltspeditionsverbands FIATA. Darüber hinaus wirkt er in Gremien mehrerer Bundesministerien mit.

Kontakt:

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.
Friedrichstraße 155–156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin
+49 30 4050228–12
presse@dslv.spediteure.de
www.dslv.org