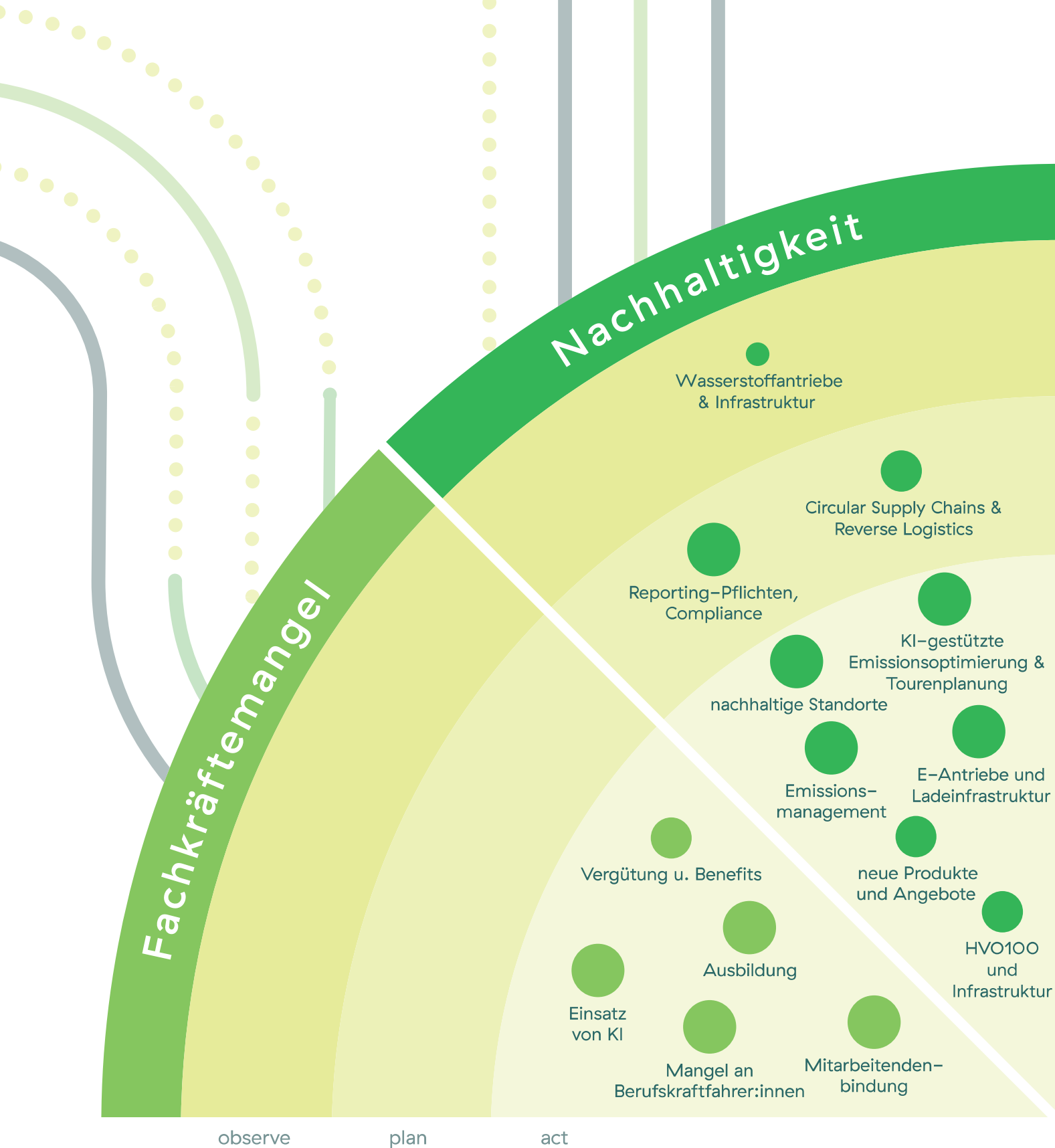


Das NG.network TRENDRADAR 2025



Mengenentwicklung

Marktkonsolidierung

B2C-Geschäft

schwache Mengen

Kosten / Mautdruck

Zukunft der
Netzwerksituation/
Kooperationen

Kundenbindung

Automatisierung

Cyber-
Security

Digitaler
Zwilling

Elektronischer
Frachtbrief/
eCMR

Digitalisierung

act

plan

observe

Das NG.network TRENDRADAR 2025

Die Stückgutlogistik muss sich einer umfassenden Transformation unterziehen, um zukunftsfähig zu bleiben. Konkrete Handlungsfelder entstehen innerhalb der Megatrends: Fachkräftemangel, Nachhaltigkeit, Mengenentwicklung und Digitalisierung.

Wie groß der Einfluss (Impact) der Handlungsfelder auf den deutschen Stückgutmarkt ist und wie deren Umsetzung voranschreitet, zeigt das NG.network Trendradar 2025. Es illustriert den Status quo sowie einen Blick in die Zukunft anhand ausgewählter, relevanter Themen, die basierend auf einer qualitativen Trendforschung kategorisiert wurden. Hierfür wurden zahlreiche Quellen, wie etwa Fachmedien und Statistiken, ausgewertet. Gestützt wird das Trendradar außerdem durch Experteneinschätzungen sowie Ergebnisse einer qualitativen Befragung unter einigen der größten deutschen Stückgutnetzwerke. Eine umfassende Kommentierung rahmt die Ergebnisse. Der Fokus liegt auf Netzwerksteuerung und -entwicklung.

Die Zukunft der Logistik ist digital, nachhaltig und antifragil. Das NG.network Trendradar 2025 zeigt dem deutschen Stückgutmarkt mögliche Wege zu diesem Ziel auf.

Automatisierte Planung und der Einsatz von KI

Im kaufmännischen und strategischen Bereich behält die Automatisierung ihre Bedeutung bei. Zum einen werden Mitarbeitende deutlich entlastet, wenn repetitive manuelle und zeitintensive Aufgaben automatisiert werden. Das trifft zum Beispiel in der Disposition bei der Tourenplanung oder im Kundenservice, etwa bei der Avisierung oder Sendungsverfolgung, zu. Des Weiteren automatisiert intelligente Dokumentenverarbeitung („Intelligent Document Processing“, IDP) die Digitalisierung und Verwaltung von Informationen. Und ein digitalisiertes Rechnungswesen verringert den Zeitaufwand in der Buchhaltung deutlich. Kurzum: Die Anwendungsmöglichkeiten sind vielseitig.

Zum anderen unterstützt Automatisierung aber auch die Prozess- und Netzwerkoptimierung in erheblichem Maße. In diesem Zusammenhang spielt die zielgerichtete Datenanalyse eine nicht zu unterschätzende Rolle. NG.network analysiert und prognostiziert beispielsweise das Mengenaufkommen im Netzwerk auf Betriebsebene, um proaktiv einschreiten zu können, wenn die Sendungsmengen die Kapazitäten eines Betriebs zu überschreiten drohen. Die Auswertung von Kennzahlen zur Performance deckt zudem mögliche Schwachstellen in diesem Bereich auf. Die Simulation des gesamten Netzwerks unterstützt die strategische Weiterentwicklung, die Optimierung

von Gebietszuschnitten und das Notfall-Routing zur Entlastung bestimmter Betriebe. Die datengetriebene Steuerung trägt so maßgeblich zu Stabilität und Qualität bei.

Auszug aus der qualitativen Befragung

Im Rahmen der Analysen für das NG.network Trendradar 2025 haben wir mit einigen Vertretern Deutschlands größter Stückgutnetzwerke über das Thema Nachhaltigkeit gesprochen. Sie alle ordnen ökologische Nachhaltigkeit als hochrelevant ein und implementieren mit ihren Unternehmen bereits zahlreiche emissionsreduzierende Maßnahmen.

CTL Cargo Trans Logistik AG

- › Die Kooperation hat aktuell 200 Systempartner. Ihr Hauptumschlagbetrieb befindet sich in Homburg, das Hub-and-Spoke-System umfasst aber noch fünf weitere regionale Umschlagplätze. Im Rahmen des CTL-Youngstars-Projekt bringen sich Auszubildende und jüngere Mitarbeitende mit Ideen und Projekten für mehr Nachhaltigkeit ein.

IDS Logistik GmbH

- › Die Kooperation setzt sich aus fünf mittelständischen Spediteuren sowie zwei großen Konzernen zusammen. 54 Speditionsterminals bilden das IDS-Netz. IDS hat sich verpflichtet, bis 2030 Emissionen im Vergleich zu 2023 um 21 % zu reduzieren.

VTL Vernetzte-Transporte-Logistik GmbH

- › Die Zentrale von VTL liegt in Fulda, das Netz besteht aus 130 mittelständischen Unternehmen. Um Emissionen konsequent zu vermeiden, arbeitet VTL verstärkt an der Auslastung der Hauptläufe.

Digitaler Zwilling

Aber auch im physischen Handling von Gütern hat die Digitalisierung einen großen Einfluss, insbesondere in Form des sogenannten digitalen Zwillings, dessen hoher Automatisierungsgrad für höchste Transparenz sorgt. Hierbei wird zum Beispiel eine Umschlaghalle eins-zu-eins digital emuliert — inklusive sämtlicher Stellplätze, Handscanner und Flurförderzeuge. Packstücke werden automatisch vermessen und ihr Weg durch die Halle exakt getrackt. Dank genauer Daten und Fotos wird die Identifikation einzelner Sendungen, etwa zur Verladung oder bei der Zustellung, einfacher.

Das System hat das Potenzial, Prozesse von Versand bis Empfang nachhaltig zu verbessern, dadurch die Qualität zu erhöhen und die Wirtschaftlichkeit im Stückgut zu verbessern.

Alternative Antriebsarten

Längst können alternative Antriebe nicht mehr über einen Kamm geschoren werden. So beweist E-Mobilität dank wachsender Reichweiten und schnellerer Ladezeiten Potential, auch wenn klar ist, dass sie aufgrund der unzureichenden Ladeinfrastruktur und Stromverfügbarkeit nie alleiniger Standard werden kann. In zahlreichen Pilotprojekten erfolgreich getestet, kommen batterieelektrisch-angetriebene Lkw trotzdem immer häufiger im Regelbetrieb zum Einsatz. Zunächst vor allem auf der letzten Meile unterwegs, gilt „E“ inzwischen auch im Hauptlauf und auf längeren Strecken als bewährt.

Dies bleibt beim Wasserstoff abzuwarten, denn der Einsatz von H_2 in der Mobilität befindet sich nach wie vor in der Pionierphase. Fördermittel und verlässliche Rahmenbedingungen fehlen, in der Konsequenz auch der Ausbau der Tankinfrastruktur — und schlussendlich die Nutzer.

»Wasserstoff klingt in der Theorie ganz interessant. Mit Praxistests rechnen wir aber, wenn überhaupt, erst Ende des Jahrzehnts. Auch die Nachrüstkonzepte sind gut, aber Wasserstoff ist schlicht zu teuer. Wir beobachten die Marktlage erstmal weiter.«

Dr. Michael Bargl, Geschäftsführer IDS

»Wasserstoff würde ich nie abschreiben. Gerade die H_2 -Produktion ist sehr vielseitig. Die entsprechende Infrastruktur zum Transport ist in Deutschland gegeben. Da werden wir in den nächsten Jahren noch einiges von hören, auch wenn die Technologie derzeit im Schatten der E-Mobilität steht.«

Francesco De Lauso, Vorstandsvorsitzender CTL

»Wasserstoff ist eine vielversprechende Technologie. Die Tanktechnik ist mit einem herkömmlichen Benzinervergleichbar. Da muss aber EU-übergreifend noch mehr passieren und vor allem investiert werden. Lkw halten nicht an Grenzen an, auch entsprechende Infrastrukturen müssen international funktionieren.«

Markus Egerer, Geschäftsführer VTL

Eine wichtige Übergangstechnologie, während bei anderen Antriebsarten noch etwaige Kinderkrankheiten überstanden werden müssen, stellen erneuerbare Kraftstoffe wie Bio-LNG und HVO100 dar. Bio-LNG wird durch die Verflüssigung von Biomethan gewonnen, das bei der Gärung von organischen Abfällen, etwa aus der Landwirtschaft, entsteht und im Vergleich zu fossilen Brennstoffen deutlich geringere Emissionen verursacht. Genau wie HVO100, ein Kraftstoff aus hydrierten Pflanzenölen („Hydrotreated Vegetable Oils“, HVO) oder Abfall- und Reststoffen. Im Gegensatz zu Bio-LNG bedarf HVO100 keiner Umrüstung und ist mit den meisten Dieselmotoren kompatibel, verursacht aber bis zu 90 % weniger CO_2 .

»Unsere Partner setzen seit letztem Jahr im Fernverkehr auch HVO ein. Das Problem ist, das der alternative Kraftstoff immer noch einiges teurer ist als der Diesel und diese Mehraufwendung verkauft werden muss.«

Dr. Michael Bargl, Geschäftsführer IDS

Obwohl sich beim Vergleich der Technologien deutliche Unterschiede abzeichnen, vereint sie alle eine grundlegende Anforderung an die Politik: Planungssicherheit. Nach dem Auslaufen der Förderungen wartet die Logistik nun auf neue Mittel. Denn auch wenn viele Unternehmen eigene Lade- und Tanklösungen entwickeln, bleibt eine flächendeckende und zuverlässige öffentliche Infrastruktur der Schlüsselfaktor für die Transformation der Branche.

Auszug aus der qualitativen Befragung

Maßnahmen

- › Photovoltaikanlagen und Speicher
- › E-Fuhrpark (Pkw und Lkw)
- › elektrifiziertes Flurförderzeug
- › E-Ladeinfrastruktur und Schnellladesäulen
- › HVO, auch im Fernverkehr
- › Book and Claim
- › Emissionsdaten anhand von Primärdaten messen
- › Mülltrennung
- › Auslastung der Hauptläufe

Herausforderungen

- › unzureichende Stromkapazität und -verfügbarkeit
- › unzureichende oder unzuverlässige Reichweiten von E-Fahrzeugen
- › bürokratische Hürden, z.B. Baugenehmigungen
- › hohe Investitionen, z.B. für Ladeinfrastruktur
- › hohe Zusatzkosten, z.B. in Form von Endnetzgeldern
- › fehlende staatliche Förderung und Subventionen
- › fehlende kundenseitige Bereitschaft, Kosten mitzutragen
- › unzureichende Mautbefreiung für E-Fahrzeuge

Emissionsdatenmanagement und Reporting-Pflichten

Durch die Omnibus-Initiative der Europäischen Union wurden die Fristen für Nachhaltigkeits-Reportings (auch CSRD: »Corporate Sustainability Reporting Directive«) für kleine und mittelständische Unternehmen verschoben. Generell soll der bürokratische Aufwand verringert werden. Abseits der weiterhin bestehenden Berichtspflichten gewinnt das Emissionsdatenmanagement jedoch an Bedeutung. Unternehmen müssen jetzt handeln, um rechtzeitig aussagefähig zu sein.

Emissionsdaten sind im Stückgut dabei keineswegs trivial. Die Netzwerke und Routen sind komplex aufgebaut; viele Player sind am erfolgreichen Transport beteiligt. Heterogene Strukturen und fehlende gemeinsame Frameworks erschweren das Erfassen und Auswerten der Daten.

Und trotzdem geht es nicht ohne. Emissionstransparenz ist eine wichtige Voraussetzung, um unserer gesellschaftlichen Verantwortung gerecht zu werden. Die Berechnung von Emissionsdaten auf Netzwerk- und Sendungsebene ist dabei der erste Schritt, um Emissionen zu reduzieren und zu vermeiden.

»Alle reden von Nachhaltigkeit und das ist auch richtig. Es fehlt aber noch ein entscheidender Schritt: Nachhaltigkeit muss integraler Bestandteil unserer Entscheidungsfindung sein — und nicht ein Projekt oder eine Maßnahme. Das Mindset muss stimmen. Wir müssen Nachhaltigkeit zu 100 % in unserem Denken integrieren.«

Francesco De Lauso, Vorstandsvorsitzender CTL

»Wir selbst sind Treiber — und intrinsisch motiviert. Es gilt, in diesem Segment komplett neues Know-how aufzubauen. Heute braucht man beispielsweise Spezialisten, die den Strommarkt kennen. Es sind ganz andere Qualifikationen gefragt als die letzten 100 Jahren. Und der Prozess ist viel Arbeit.«

Dr. Michael Bargl, Geschäftsführer IDS

»Als Unternehmen arbeiten wir auf Klimaneutralität hin. Aber uns muss klar sein, dass Nachhaltigkeit Geld kostet. Viele unserer Partner berichten, dass Kunden wenig Bereitschaft zeigen, die Mehrkosten zu tragen.«

Markus Egerer, Geschäftsführer VTL

Ausbildung

KI kann helfen, die Auswirkungen des Fachkräftemangels abzuschwächen oder sogar teilweise auszugleichen. Weiterhin sind Vergütung und Benefits sowie generell das Thema Mitarbeitendenbindung in der Logistik von höchster Relevanz. Denn die hohe Fluktuation innerhalb der Branche stellt ein großes Problem dar. Genauso relevant ist das Image der Logistik: Sie muss als Arbeitgeber ganzheitlich attraktiver werden.

All diese Handlungsfelder spiegeln sich auch im Thema Ausbildung wider. Die Logistik hat ein Nachwuchsproblem. Um für junge Menschen interessanter zu

werden, müssen wir zum einen kritisch überlegen, wie eine moderne Ausbildung zu strukturieren und gestalten ist. Zum anderen müssen wir uns mit den Themen und Erwartungen der neuen Generationen — mit Digitalisierung und Nachhaltigkeit, aber auch Work-Life-Balance — auseinandersetzen. Und den Nachwuchstalenten eine stichfeste Antwort auf die Sinnfrage bieten.

»Nachhaltigkeit wird auch immer mehr zum Wettbewerbsfaktor, auch hinsichtlich der Partnern und Mitarbeitenden. Da wird immer häufiger die Frage gestellt: Was tut ihr in dem Bereich? Das gilt auch für Ausschreibungen.«

Francesco De Lauso, Vorstandsvorsitzender CTL

Kundenbindung und der Preiskampf

Stückgut ist ein wettbewerbsintensives Geschäft. Angesichts steigender Kosten, Wirtschaftsflaute und verhaltener Mengen kommt es zu Preiskämpfen, in denen Anbieter sich gegenseitig zu unterbieten versuchen. Diese Dumping-Preise kann — und muss — man als Qualitätsanbieter nicht mitgehen. Stattdessen sollten Prozesse stringent optimiert werden, um Kostenineffizienzen aufzudecken und zu beseitigen. Von einer Steigerung der Stabilität und damit Qualität profitieren letztlich auch die Kunden, die einen verlässlichen und planbaren Service erhalten.

Darüber hinaus stärkt NG.network gezielt die Eingangsbetriebe und erhöht als Netzwerk des Eingangs die Wirtschaftlichkeit der Standorte, denn „Quersubventionierungen“ durch die starken Ausgangshäuser kann sich in der heutigen Zeit niemand mehr leisten.

Mengenentwicklung und Stückgutprognose

Der Markt ist volatil, was mittlerweile ganzjährig zu Mengenschwankungen führt. Allerdings ist das Sendungsaufkommen nicht mehr so hoch wie vor und während der Covid-Pandemie. Im Gegenteil: In den letzten Jahren haben sich die Sendungsmengen eher verhalten entwickelt oder sind sogar zurückgegangen.

NG.network nutzt prädiktive Datenanalyse (auch „Predictive Analytics“), um Mengenentwicklungen vorzusagen. Dafür werden historische Daten analysiert, um Muster algorithmisch zu identifizieren und belastbare Vorhersagen mit über 97 % Genauigkeit zu treffen. Im Netzwerk nutzen Zentrale und Betriebe die Prognosen, um Kapazitäten entsprechend frühzeitig zu planen.

Im Jahresvergleich belegen die Prognosen von NG.network, dass sich die Mengen auf das Jahr 2025 gesehen stabilisiert haben, auch wenn keine konkrete Marktbelebung in den Daten erkennbar ist.