

# Pressemitteilung

---

## Sendungsbezogene Prozesskosten stiegen im 1. Halbjahr 2025 erneut Stückgutlogistik im Spannungsfeld von Kostendruck und Kapazitätsanpassung

**Berlin, 8. September 2025.** Der Stückgutmarkt leidet weiterhin unter rückläufigen Sendungsmengen. Wie der aktuelle Kostenindex Sammelgutspedition des DSLV Bundesverband Spedition und Logistik für das erste Halbjahr 2025 zeigt, ist das Sendungsaufkommen in den Systemnetzen gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum um 3,2 Prozent gesunken. Der anhaltend rückläufige Trend erhöht den Kostendruck auf die Sammelgutspeditionen und zwingt zu Kapazitätsanpassungen, wie die Reduzierung der Nahverkehrstouren.

Trotz drastischer Einsparungen und im Berichtszeitraum rückläufiger Treibstoffkosten (minus 6,4 Prozent) sind die sendungsbezogenen Prozesskosten in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres um 0,8 Prozent gestiegen. Ursächlich ist ein Anstieg der anteiligen Mautkosten (plus 3,5 Prozent), gepaart von einem Personalkostenplus um 2,1 Prozent und einem Sachkostenzuwachs im Speditionsbereich um 0,5 Prozent. Personal- und Sachkosten machen 83 Prozent der gesamten Prozesskosten einer Stückgutsendung aus. Ohne Einbeziehung der Maut- und Treibstoffkosten, die die Transportkosten mittels Floatern flexibilisieren, würde der Gesamtkostenindex für das erste Halbjahr 2025 ein Plus von 1,5 Prozent verzeichnen.

Die Kosten des Handlings gebrauchter Paletten sind um durchschnittlich 2,3 Prozent gestiegen. Bei neuwertigen Paletten lag die Steigerung sogar bei 3,4 Prozent. Als Teilindex erfasst die Erhebung des DSLV auch die Entwicklung der Prozesskosten beim Palettentausch. Basis ist das Jahr 2022.

„Die volatilen Mengenentwicklungen stressen die Stückgutssystemnetze erheblich“, sagt DSLV-Hauptgeschäftsführer Frank Huster. „Das inzwischen anhaltend rückläufige Sendungsvolumen senkt den Auslastungsgrad beim Transport und in den Umschlaganlagen und zwingt zum Abbau der Fixkostenblöcke. Eine Reduzierung des Stammpersonals kann sich aber kein Unternehmen wirklich leisten. Denn sobald die Konjunktur wieder anspringt, wird der Arbeitsmarkt leergefegt sein. Gleichzeitig rechnen die Stückgutlogistiker mit weiteren Kostensprüngen: Um für die Märkte der Zukunft gerüstet zu sein, investieren die Systembetreiber in alternative Antriebskonzepte und depotgestützte Ladeinfrastrukturen. Und durch die ab 2026 greifende Mindestloohnerhöhung ist ein deutlicher Anstieg des Gesamttarifgefüges zu erwarten. Die Branche

**Pressekontakt:**

**Polina Zavadska**

Leiterin Kommunikation und Medien

Telefon: +49 (0) 30 40 50 228-12

Telefax: +49 (0) 30 40 50 228-88

E-Mail: [Presse@dslv.spediteure.de](mailto:Presse@dslv.spediteure.de)

wartet deshalb dringend auf Entlastungen und eine effektvolle Wirtschaftspolitik.“

Der DSLVL veröffentlicht seinen Kostenindex Sammelgutspedition in der 22. Auflage. Der Index stellt die Prozesskosten der Stückgutnetze der jeweils ersten und zweiten Halbjahre den Vergleichszeiträumen der Vorjahre gegenüber. In den Index fließen die vom Beratungsunternehmen FORLOGIC wissenschaftlich erhobenen Daten von 13 Stückgutnetzen und Systemlogistikern mit insgesamt 128 Depots und jährlich 19,9 Millionen Sendungen ein.

[Download zum Abschlussbericht des DSLVL-Kostenindex Sammelgutspedition 1. Halbjahr 2025 \(22. Erhebung\)](#)

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 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 131 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2024). 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.