

Management Summary

Stückgutlogistik in Deutschland

Studie zu Prozessen, Marktvolumen, Herausforderungen und
Zukunftsentwicklungen eines logistischen Spezialsegments

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 30 4050228-0

E-Mail: info@dslv.spediteure.de

www.dslv.org

Stand: August 2021

Einleitung

Das allgemeine Verständnis von Logistik und die hieraus abgeleiteten politischen Handlungsfelder beschränken sich oft nur auf den schweren Lkw-Verkehr mit Teil- oder Komplettladungen auf Autobahnen und Fernstraßen oder auf Zustellverkehre der Paketdienste mit kleineren Fahrzeugen in den Städten. Zwischen diesen bekannten und meist wahrgenommenen Segmenten des Straßengüterverkehrs agiert ein komplexes und mehrgliedriges logistisches Segment: Die Stückgutlogistik. Sie ist ein entscheidendes Scharnier zwischen den Wertschöpfungsstufen der wichtigsten Industriezweige und den Beschaffungsschnittstellen des Handels. Gleichzeitig übernimmt sie eine konstant wachsende, unmittelbare Versorgungsfunktion für private Haushalte. Dennoch stehen die volks- und einzelwirtschaftliche Bedeutung sowie das ökologische Potential der Stückgutlogistik wie bei kaum einem anderen logistischen Segment in einem signifikanten Missverhältnis zu ihrer öffentlichen Wahrnehmung.

Ziel der Studie ist deshalb die grundlegende Erläuterung der Prozesse dieses logistischen Teilssegments, die Erhebung von Marktvolumen und Ermittlung von Kennzahlen sowie Einschätzungen zu Herausforderungen und Zukunftsentwicklungen der Stückgutlogistik. Damit soll das Verständnis bei politischen Entscheidungsträgern und der Öffentlichkeit für dieses logistische Speziesegment gestärkt werden. Im Auftrag des DSLV Bundesverband Spedition und Logistik hat das Beratungsinstitut FORLOGIC (Frankfurt/Main) im Zeitraum von Oktober 2019 bis November 2020 repräsentative Daten des Jahres 2019 bei 149 Depots verschiedener Systemnetzbetreiber erhoben, Sendungsströme analysiert und Experteninterviews geführt.

Definition Stückgutlogistik

Im Rahmen der Stückgutlogistik (auch: Systemlogistik oder Sammelgutverkehr) werden in speditionell betriebenen Systemnetzen Sendungen verschiedener Versender in Rundläufen mit überwiegend mittelschweren Nahverkehrsfahrzeugen in definierten Regionen eingesammelt. Anschließend werden sie in Umschlagdepots und Hubs nach Verkehrsrelationen sortiert, konsolidiert und zu größeren Lkw-Ladungen gebündelt. Im Anschluss an den Hauptlauf über längere Strecken zwischen zwei Depots werden die Ladungen am Zielort im Empfangsdepot getrennt und die einzelnen Sendungen den Empfängern mit Nahverkehrsfahrzeugen zugestellt (dreigliedrige Transportkette).

Die Hauptläufe zwischen den Umschlagdepots erfolgen meist nachts nach getakteten Fahrplänen mit großen Lkw-Einheiten. Die Struktur der Systemnetze sowie die Depotdichte stellen weitgehend sicher, dass die im Hauptlauf eingesetzten Fahrzeuge auch mit Rückladungen ausgelastet sind und dadurch möglichst paarige Verkehre entstehen. Die Produktivität der Systemnetze wird auch durch den Auslastungsgrad der Fernverkehrs-Lkw bestimmt.

Die dem Sammelgutverkehr inhärente Bündelungsfunktion hebt gegenüber Einzelversendungen somit beachtliche wirtschaftliche und ökologische Reserven.

Die Sendungsgrößen der überwiegend palettierten und verpackten Waren variieren von 30 kg bis 2.500 kg (in Spitzen bis 3.000 kg) und bewegen sich damit zwischen dem Kurier, Express- und Paket (KEP)-Segment und dem Teilladungsverkehr. Das durchschnittliche Sendungsbruttogewicht liegt bei 325 kg.

Strukturen der deutschen Systemnetze und ihrer Depots

In 15 deutschen Systemnetzen sind derzeit mehrere hundert Depots organisiert, die eine flächendeckende deutschland- und europaweite Versorgung von produzierenden Betrieben und Handelshäusern sowie privater Haushalte mit Gütern und Waren sicherstellen. Gut 111.000 kaufmännisch und gewerblich Beschäftigte arbeiten in Deutschland in verschiedenen Funktionen in der Systemlogistik.

Bis auf wenige Ausnahmen, in denen Logistikunternehmen mit Konzernstrukturen auf Grund ihrer Unternehmensgröße deutschlandweit über eine ausreichende Dichte eigener Standorte verfügen, arbeiten Systemnetzbetreiber überwiegend in Form von Kooperationen mittelständischer Speditionshäuser („Systempartner“) zusammen, die für die gemeinsame Leistungserstellung unter einem eigenen Produktnamen firmieren. Dadurch wird die für den Betrieb eines Stückgutnetzes zwingend erforderliche Depotdichte und Größe der Lkw-Flotten sichergestellt.

Die Dichte der Stückgutnetze hängt ab von der Anzahl der Depots aller Systempartner. Sie variiert deutschlandweit von 40 bis 100 je Netz. Da sich einzelne Kooperationsmitglieder teilweise gleichzeitig in mehreren Systemnetzen engagieren, können deren Standorte auch als Depots für mehrere Netze dienen.

Die durchschnittliche Tagesumschlagsleistung eines Standortes liegt bei 590 Tonnen, verteilt auf 1.815 Sendungen. Kennzeichnend für die Stückgutlogistik ist das höchst volatile, konjunkturbedingte Sendungsaufkommen, das stets zusätzlich saisonal verstärkt wird. Während derzeit bereits ein sehr hoher Auslastungsgrad der Netze festzustellen ist, führt das jährlich ab September einsetzende konsumgeprägte Weihnachtsgeschäft regelmäßig zu zusätzlichem Aufkommen und mengenmäßigen Belastungsspitzen, die nur durch zusätzliches Zeitarbeitspersonal und Zubuchungen von externem Frachtraum bewältigt werden können. Ähnliche Aufkommensspitzen sind im Frühjahr mit Beginn der Bau- und Gartenwirtschaft und in Monaten mit hoher Feiertagsdichte und verkürzten Arbeitswochen bei gleichzeitig punktuellen Nachfragesprüngen zu verzeichnen.

Kennzahlen und Leistungsdaten der Stückgutlogistik

In Summe beläuft sich das jährliche Aufkommen aller deutscher Systemnetze derzeit auf knapp 120 Millionen Sendungen (2019: 116 Millionen Sendungen). Damit werden annähernd 40 Millionen Tonnen Fertig- und Halbfertigerzeugnisse in die Sammelgutnetze gespeist. Versender und Empfänger sind unterschiedlichsten Branchen zuzuordnen und ebenso heterogen wie die Sendungen selbst. Knapp die Hälfte des Umsatzes wird durch den Maschinen- und Anlagenbau (20 Prozent), den Lebensmittelsektor (15 Prozent) sowie die Bauwirtschaft (13 Prozent) bestimmt, die andere Hälfte verteilt sich unter anderem auf Groß- und Einzel-

handelsunternehmen, auf die Möbelbranche, Bau- und Gartenmärkte, Automotive-Zulieferer, Handwerksbetriebe, Krankenhäuser sowie Hotels und Gastronomie. Sämtliche dieser Branchen werden von der Stückgutlogistik werktäglich mit Vorprodukten, Handelswaren oder mit frischen Waren beliefert.

Die insbesondere in der Corona-Krise beschleunigte Änderung des Bestellverhaltens privater Haushalte bindet auch die Transportabwicklung der Systemnetze stärker in den Online-Handel ein. Dadurch ist der ohnehin bereits konstant wachsende Anteil der direkten Belieferung privater Haushalte (B2C) am Gesamtsendungsvolumen innerhalb weniger Monate sprunghaft von 10 auf 17 Prozent gestiegen. Dieser anhaltende Trend führt tendenziell zu sinkenden Sendungsgrößen.

Der Anteil als Gefahrgut klassifizierter Stückgüter am Gesamtvolumen der Netzwerke der Systemlogistik ist gering und variiert zwischen fünf und acht Prozent. Dennoch gestaltet sich die Abwicklung solcher Produkte und Handelswaren, die z. B. für Werkstätten, Baumärkte und medizinische Einrichtungen bestimmt sind und als Gefahrgut gemäß ADR klassifiziert werden, überproportional anspruchsvoll. Da kurzfristige Nachfrageschwankungen dazu führen, dass die täglich in die Netze gespeisten Sendungszahlen und -strukturen nicht avisiert werden und diese deshalb für die Netzbetreiber auch vorab nicht quantifizierbar und qualifizierbar sind, sind Depots und Fahrzeuge überwiegend in Übereinstimmung mit gefahrgut-, gefahrstoff- und wasserhaushaltsrechtlichen Bestimmungen ausgerüstet.

Transporte und Flottenstrukturen

Über 60 Prozent der in regionalen Abhol- und Zustellverkehren eingesetzten Fahrzeuge sind Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen. 17 Prozent der Nahverkehrs-Lkw sind Gewichtsklassen unter 12 Tonnen zuzuordnen. Sechs Prozent sind 18 Tonnen-Lkw und mit einem Anteil von 15 Prozent werden schwere 40 Tonnen-Lkw eingesetzt. Durchschnittlich bedienen 59 Nahverkehrsfahrzeuge bei einer Tourenlänge von gut 200 km die Fläche um jedes Depot, wo sie jeweils 31 Sendungen einsammeln bzw. ausliefern (Flächenverkehre). Insbesondere in der regionalen Zustellung und Abholung wird zur Bewältigung von Auftragsspitzen und zur Deckung des variierenden Frachtraumbedarfs regelmäßig auf externe Transportdienstleister zurückgegriffen.

Im Fernverkehr zwischen zwei Depots dominiert der klassische 40 Tonnen-Sattelzug. Konventionelle Last- und Gliederzüge mit Wechselbehältern verlieren demgegenüber an Bedeutung. Ihr Einsatz beschränkt sich zunehmend auf so genannte Begegnungs- und Stafettenverkehre.

Analyse der Güterströme

Ein wesentlicher Bestandteil der Studie ist die Ermittlung der Güterströme nach Quellen und Senken in Deutschland. Dazu wurde die der Bundesverkehrswegeplanung 2030 zugrunde liegende Verflechtungsmatrix, die das Aufkommen für den Bereich Sammelgut auf Kreisebene als Quelle-Senke-Beziehung ausweist, auf das Jahr 2019 extrapoliert und um die Angaben realer postleitzahlbezogener Sendungsmengen von fünf Systemnetzen ergänzt. Unterschieden wurde

nach vier verschiedenen Kreistypen, die der Einstufung durch das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) entsprechen:

- **Kreisfreie Großstädte:** Sie stellen 3,4 Prozent der Fläche Deutschlands, nehmen jedoch über 30 Prozent der Stückgutsendungen auf.
- **Städtische Kreise:** Auf einen Anteil von 28 Prozent der Fläche Deutschlands entfallen knapp 36 aller zugestellten Stückgutsendungen.
- **Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen:** Sie machen ebenfalls 28 Prozent der deutschen Fläche aus und nehmen über 17 Prozent der jährlichen Stückgutsendungen auf.
- **Dünn besiedelte ländliche Kreise:** Nur gut 16 Prozent der Stückgutsendungen werden auf 41 Prozent der Fläche ausgeliefert.

Eine beispielhafte Analyse erfolgt für die Regionen Berlin, Dortmund, München und Osnabrück. So werden in Berlin auf einer Fläche von 890 km² mit insgesamt 660 Nahverkehrstouren täglich 6.400 Sendungen eingesammelt und 8.000 Stückgutsendungen verteilt. Hervorzuheben ist hier der Vergleich mit München, wo auf einem flächenmäßig kleineren Gebiet mit weniger als der Hälfte der Einwohner etwa gleich viele Sendungen abgeholt (6.200) und zugestellt (7.200) werden.

Herausforderungen der Stückgutlogistik

Neben der Datenerhebung in den Depots haben Experteninterviews eine Palette logistischer, wirtschafts- und verkehrspolitischer sowie demografischer Herausforderungen identifiziert, denen sich die Systemnetzbetreiber zukünftig stellen müssen. Diese lassen sich thematisch wie folgt clustern:

- **Volatilität des Sendungsaufkommens:** Saisonale Schwankungen werden vermehrt durch nicht-planbare Höhen und Tiefen überlagert (+/- 40 Prozent um den Sendungsmittelwert) und erschweren die Kapazitätsplanung in den Depots. Die Bewältigung ungeplanter Mengenüberhänge führt zu massiv steigenden Abwicklungskosten.
- **Situation der Flächenverkehre:** Die wachsende Verkehrs- und Staubelastung in Städten und Regionen wirkt sich negativ auf die Stückgutabwicklung aus. Insbesondere in staubelasteten Großstädten verlängert sich die Dauer der Liefertouren um bis zu 60 Prozent. Fast drei Viertel der befragten Depots erwarten hieraus eine konstant abnehmende Planbarkeit der Nahverkehrstouren.
- **Zeitfenstermanagement:** Enge Zeitfenstervorgaben der Versender und Empfänger haben negative Einflüsse auf die Tourenplanung, weil sie eine wege- und zeitoptimierte Reihenfolge der Stopps verhindern („Produktivitätskiller“). Die Effizienz der Stückgutlogistik wird somit oft durch individuelle Kundenvorgaben gehemmt. Ein flexibleres Zeitfenstermanagement an Be- und Entladerampen des Handels oder die kundenseitige Bereitschaft zur Entzerrung der Zustellzeiten könnten wesentliche Beiträge zur Effizienzverbesserung und zur Reduzierung der Verkehrsbelastung liefern.

- **Nachhaltige Urbane Logistik:** Der Anteil der Stückgutlogistik am innerstädtischen Verkehrsaufkommen ist mit einem Anteil von maximal 5,3 Prozent an der gesamten Fahrleistung aller Verkehrsteilnehmer gering. Alternative Liefer- und Zustellkonzepte, wie die Einrichtung von Mikrodepots und/oder der Einsatz von Lastenrädern wird – anders als bei der Paketzustellung – angesichts der Sendungsgrößen von durchschnittlich 325 kg mehrheitlich nicht als praktikable Lösung für die Stückgutlogistik bei der Bewältigung kapazitätsbedingter, innerstädtischer Lieferprobleme gesehen. Auch die Erneuerung der Diskussion um City-Logistik-Konzepte in Verbindung mit der Einrichtung zusätzlicher Konsolidierungszentren in den Peripherien urbaner Ballungszentren wird für nicht zielführend gehalten. Solche Modelle werden als ungeeignet eingestuft, da sie die Komplexität der Zustellung mit einem zusätzlichen Umschlagvorgang und damit das Schadenpotential erhöhen und die Laufzeiten verlängern. Der Einsatz elektrisch betriebener Lkw im Regionalverkehr wird hingegen als sinnvoller Beitrag zur Senkung der Lärm- und Umweltbelastung in Städten identifiziert und damit grundsätzlich als praktikable Alternative zu auf fossilen Antriebsarten basierenden Lieferkonzepten bewertet. Hingegen wird als nicht gelöstes Problem die noch fehlende Marktreife der Fahrzeuge und die auf absehbare Zeit nicht realisierbare flächendeckende Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge gesehen. Zur Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und zur Lösung von Konflikten zwischen ruhendem und fließendem Verkehr, die durch erzwungenes Halten des Lieferverkehrs in zweiter Reihe entstehen, mahnen die Befragten übereinstimmend die dringende Einrichtung ausreichender Belade- und Haltezonen in Städten an, die durch eine Anpassung der Straßenverkehrsordnung gesetzlich gefestigt werden müssen. Insgesamt bemängeln mehr als 75 Prozent der Befragten die fehlende Berücksichtigung der Anforderungen des Sammelgutverkehrs durch kommunale Politikentscheider.
- **B2C-Sendungen:** Im Gegensatz zur Belieferung gewerblicher Kunden (B2B), deren Standorte sich überwiegend in städtischen Peripherien befinden, erzeugt das B2C-Geschäft vermehrt städtische Verkehre. Der Anteil der Liefervorgänge für Privathaushalte am Gesamtsendungsvolumen der Stückgutlogistik ist im Verlauf der Corona-Pandemie von 10 auf annähernd 17 Prozent gestiegen (plus 61 Prozent) - mit deutlichen Steigerungsraten bei den innerstädtischen Lieferverkehren. Vor allem die Belieferung privater Kunden erfordert den Einsatz spezieller, mit hydraulischen Ladebordwänden ausgestatteter Fahrzeuge. Zusätzlich müssen Lieferprozesse um Sendungsavisierungen sowie Retourenprozesse ergänzt und dadurch IT-Systeme modifiziert werden.
- **Fachkräftemangel:** Wie die gesamte Logistikbranche leiden auch die Systemlogistiker unter schwindendem Berufsnachwuchs. Sowohl für eigene Lkw-Flotten als auch bei beauftragten Subunternehmern ist vor allem der wachsende Fahrermangel spürbar. An zweiter Stelle des Personalmangelproblems rangiert das stationär eingesetzte, gewerbliche Personal in Depots und Umschlaganlagen. Auch im kaufmännischen Bereich fehlen zunehmend Fachkräfte.

- **Verkehrs- und Umweltpolitik:** Die notwendigen klimapolitischen Maßnahmen haben zu drastischen Gesetzesverschärfungen im Verkehrs- und Umweltbereich mit ambitionierten Zeitplänen geführt. Über eine Verteuerung fossiler Kraftstoffe sollen Anreize gesetzt werden, auf grüne Technologien umzusteigen. Doch mangels verfügbarer Alternativen treibt dieser Ansatz zunächst nur die Kosten der Stückgutlogistiker hoch. Bereits mit Inkrafttreten des Brennstoffemissionshandelsgesetzes zum 1. Januar 2021 sind die fiskalischen Kosten für die Systemnetzbetreiber spürbar gestiegen. Eine zu erwartende CO₂-basierte Mautdifferenzierung sowie die sich in der politischen Diskussion befindliche regionale Ausweitung der Lkw-Maut würde diesen Trend noch verstärken. Da ein standardisierter Technologiepfad noch nicht erkennbar ist, stehen die Systemlogistiker heute trotz breit aufgelegter Förderprogramme vor schwierigen Planungs- und Investitionsentscheidungen. Durch den Einsatz größerer Fahrzeugeinheiten im Fernverkehr könnte die ökologische Effizienz des Sammelgutverkehrs zusätzlich gesteigert werden. Verkehrspolitische Bedenken schließen hingegen die Zuladung von Sendungen, die als Gefahrgut in Versandstücken gemäß ADR klassifiziert sind, auf Lang-Lkw sämtlicher Typen kategorisch aus. Dies verhindert das Erreichen weiterer Größeneffizienzen.
- **Kosten:** Die Kostenentwicklung hat sich in der Stückgutlogistik bereits von den wachsenden Umsatzzahlen entkoppelt. Prozesskosten im Stückgutmarkt werden maßgeblich von Personal- und Sachkosten, Energie- und Treibstoffkosten sowie Mautkosten geprägt. Ausweislich des vom DSLV in Halbjahresabständen erstellten ‚Kostenindex Sammelgutspedition‘, der die Entwicklung einer durchschnittlichen Stückgutsendung betrachtet, sind die sendungsbezogenen Gesamtkosten im Zeitraum von 2014 bis 2019 um 21 Prozent gestiegen. Durch diesen Trend haben Logistikkosten einen wachsenden Anteil am Preis von Gütern und Waren.
- **Digitalisierung:** Der Digitalisierungsgrad der Stückgutnetzwerke wächst kontinuierlich. Die Fortschrittsgeschwindigkeit hängt auch von der jeweils digitalen Kompetenz der einzelnen Systempartner, die die Leistungen ihrer Depots innerhalb einer Stückkooperation verantworten, ab. Größtenteils erfolgt der Datenaustausch in Netzwerken bereits heute mit Hilfe von Cloud-Technologien, die Sendungsabwicklung ist papierlos, Fahrzeuge sind über Bordsysteme digital vernetzt. Die weitere Transformation ist gleichwohl kostenintensiv. Die durch die Digitalisierung erzielten Effizienzgewinne und die wachsenden Anforderungen der Logistikkunden an Qualität und Liefergeschwindigkeit beschleunigen sich gegenseitig. Während das Erscheinen neuer, plattformbasierter Digitalspeditionen von klassischen Speditionen ohne eigene Assets (Fuhrparks, Logistikimmobilien und Umschlaganlagen) vielfach als wettbewerbliche Bedrohung empfunden wird, ist dies bei den Stückgutlogistikern nur bei etwa der Hälfte der Fall. Bei der anderen Hälfte besteht die Zuversicht, dass die Prozesskomplexität und die auf einer ressourcenintensiven Infrastruktur beruhenden Produktion der Systemnetze durch reine Digitalspeditionen ohne Weiteres nicht ersetzt werden kann.

Ausblick

In kaum einem logistischen Teilsegment wird das ökonomische und ökologische Potenzial der Prozessorganisation deutlicher. Auf allen Ebenen der dreigliedrigen Transportketten in den Systemnetzen führt die Bündelung von in Größe, Gewicht und Inhalt heterogenen Sendungen zu einer betriebswirtschaftlich sinnvollen Optimierung der System- und Fahrzeugauslastung und damit zu kostengünstigen Abwicklungen regelmäßiger oder fallweiser Versandaufträge und deutlicher Reduzierung von Umweltbelastungen. Daraus leiten die Befragten die Forderung an die Politik ab, dieses Spezialsegment der Logistik sowohl in der konkreten Städte- und Verkehrsplanung auf kommunaler Ebene (z. B. Einrichtung zusätzlicher Lade- und Lieferzonen), als auch bei der Ausgestaltung straßenverkehrsrechtlicher Regelungsvorhaben auf Bundesebene (z. B. Zulassung als gefährliche Güter klassifizierter Handelswaren zur Beförderung mit Lang-Lkw) stärker als bisher zu berücksichtigen.

Insbesondere bei den Überlegungen zur städtischen Lieferlogistik sind die spezifischen Anforderungen der Stückgutlogistik denen der Paket- und Expresslogistik hinzuzufügen. Die Einrichtung zentraler städtischer Koordinierungsstellen für Logistikfragen könnte hier sämtliche Stakeholder zusammenführen.

Übereinstimmend gehen die befragten Experten von weiteren Wachstumsschüben im Stückgutmarkt aus. 130 Millionen Sendungen bereits im Jahr 2021 werden als nicht unwahrscheinlich angesehen. Insbesondere erwarten die Systemnetze keinen Abriss im Wachstum des B2C-Segments mit kleineren Sendungsgrößen. Durch die höheren Anforderungen des B2C-Marktes steigen Prozesskosten hingegen überproportional. Zur Auslastungsoptimierung insbesondere bei Schwankungen des Sendungsaufkommens erwägen die Systemnetze zunehmend Kooperationsverflechtungen mit anderen Netzen. Weitere Impulse erwarten die Systemlogistiker im Bereich „Big Data“, um Ursachen und Wirkungen von Aufkommensschwankungen zu analysieren oder sogar voraussagen zu können.

Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV 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 DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLV wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLV 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.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLV Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLV-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLV ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zoll-dienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Genf, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLV auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Der DSLV unterstützt und fördert die Logistics Alliance Germany (LAG), ein öffentlich-privates Partnerschaftsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der deutschen Logistikbranche, das den Logistikstandort Deutschland im Ausland vermarktet.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLV fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.