DSLV | Bundesverband Spedition und Logistik

Positionspapier

ENERGIEZUKUNFT DER LOGISTIK SICHERN

ENERGIEZUKUNFT DER LOGISTIK SICHERN
ENERGIEZUKUNFT DER LOGISTIK SICHERN
ENERGIEZUKUNFT DER LOGISTIK SICHERN
ENERGIEZUKUNFT DER LOGISTIK SICHERN
ENERGIEZUKUNFT DER LOGISTIK SICHERN
ENERGIEZUKUNFT DER LOGISTIK SICHERN
ENERGIEZUKUNFT DER LOGISTIK SICHERN

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.
Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 (0)30 40 50 228-0 | E-Mail: info@dslv.spediteure.de | www.dslv.org

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag · Registernummer: R000415
Transparenz-Register der EU · Identifikationsnummer: 7455137131-52

Stand: 22. Juni 2026

Der Logistiksektor in Deutschland steht vor einer tiefgreifenden energetischen Transformation: Die zunehmende Elektrifizierung von Fahrzeugflotten des Straßengüterverkehrs, die weitere Verbreitung strombasierter Heizsysteme in Logistikimmobilien und das Wachstum des elektrischen Schienengüterverkehrs verschieben den heutigen Energiebedarf schrittweise und kontinuierlich wachsend auf das elektrische Stromnetz.

Eine im Auftrag des DSLV Bundesverband Spedition und Logistik vom Institut für Kraftfahrzeuge (ika) der RWTH Aachen University erstellte Studie *„Elektrischer Energie- und Leistungsbedarf des Logistiksektors in Deutschland"* quantifiziert den daraus resultierenden Strombedarf im Transformationszeitraum 2025 bis 2045.

Das zugrunde liegende Bottom-up-Modell bildet vier Sektoren simultan ab: Straßenfahrzeuge, Logistikzentren, Schienengüterverkehr und Aufdach-PV auf Logistikimmobilien. Fahrzeugseitig wurden sieben Cluster mit clusterabhängigen Tagesfahrleistungen, Energiebedarfen und Ladeprofilen modelliert. Gebäudeseitig werden sieben Immobiliencluster mit Flächen- und Energieintensitätsdaten unterlegt. Der im Szenario berücksichtigten Güterverkehrsentwicklung liegt die Verkehrsprognose 2040 des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) sowie die Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr des Bundesamts für Logistik und Mobilität (BALM) zugrunde. Der Transitverkehr ausländischer Fahrzeuge auf deutschen Korridoren wurde über einen clusterabhängigen virtuellen Auslandszusatz berücksichtigt.

Die Studie unterstellt die planmäßige und fristgerechte Umsetzung geltenden europäischen Rechts, insbesondere der Verordnung (EU) 2019/1242 über CO2-Flottengrenzwerte für neue schwere Nutzfahrzeuge unter gegebenen Bedingungen wie die Befreiung lokal emissionsfreier Lkw von der Mautpflicht bis Ende 2031.

Die zentralen Ergebnisse der Studie:

- Bis 2045 wird der Strombedarf der in einem Baseline-Szenario betrachteten Teilsektoren der Logistikbranche auf 186 TWh anwachsen und sich damit gegenüber heute verachtfachen.
- Mit 155,8 TWh entfallen 83,8 Prozent des zukünftigen Gesamtstrombedarfs der untersuchten Teilsektoren der Logistik auf den Straßengüterverkehr. Der Betrieb von Logistikimmobilien (Distributionszentren, Fulfillment-Center, Cross-Docks, Kühlhäuser und Hochregallager) wird dem Szenario folgend 22,3 TWh (12,0 Prozent) benötigen. Der Bedarf des Schienengüterverkehrs beläuft sich auf weitere 7,8 TWh (4,2 Prozent).
- 14 Prozent des nationalen Gesamtstrombedarfs in Höhe von 1.270 TWh werden im Jahr 2045 allein auf den Logistiksektor entfallen.
- Bereits 2035 wird der Logistiksektor 109,6 TWh Strom benötigen – mehr als das Vierfache des im McKinsey-Transformationspfad ausgewiesenen Strombedarfs der Stahlindustrie und rund 60 Prozent über dem Bedarf, der für die Chemieindustrie errechnet wurde. Damit wird der Logistiksektor zu einer der energieintensivsten Branchen Deutschlands und mit anderen Wirtschaftsbereichen um Netzkapazitäten und bezahlbare Energie konkurrieren müssen.
- Fallen Lkw-Ladelasten an kalten Winterabenden mit Gebäudebetriebs- und Schienentraktionslasten zusammen, können Überlagerungsspitzen von bis zu 70 Prozent der heutigen deutschen Systemspitze entstehen.

Die Ergebnisse der Studie machen den Handlungsbedarf unübersehbar. Der zukünftige Jahresstrombedarf des Logistiksektors muss beim **Ausbau der Stromerzeugungs- und Stromnetzkapazitäten** sowie der **Ladeinfrastruktur** ebenso berücksichtigt werden wie der aus den dezentralen Einsatzfeldern der Logistik resultierende Strombedarf **in der Fläche.** Zusätzlich sind **Lastspitzen** zu berücksichtigen. Somit ist die Transformation des Güterverkehrs nicht nur verkehrs- und umweltpolitisch bedeutsam, sondern vor allem eine energiewirtschaftliche Herausforderung.

Um die Energiezukunft des Logistiksektors zu sichern, müssen strukturelle und rechtliche Rahmenbedingungen auf **drei Handlungsfeldern** geschaffen werden:

1 Flächendeckenden Netzausbau beschleunigen

Die Stromnetzinfrastruktur muss dem steigenden Strom- und Leistungsbedarf der Logistik in der Fläche vorauslaufen, mindestens aber mit ihm kapazitätsmäßig Schritt halten. Das betrifft sämtliche Netzebenen, d.h. Übertragungs- und Verteilnetze ebenso wie Hoch-, Mittel- und Niederspannungsanschlüsse an Logistikstandorten und Güterverkehrsknoten. Da der größte Teil des zusätzlichen Strombedarfs auf den Straßengüterverkehr entfallen wird, dessen Ladebedarf dezentral an hunderten Standorten in Deutschland entsteht, wird der Ausbau auf Höchstspannungsebene nicht ausreichen.

Bei Netzplanung und -ausbau muss die Logistik als Stromgroßabnehmer und Lastspitzentreiber (Depotladen, Gebäudebetrieb und Schienengüterverkehr) stärker berücksichtigt werden:

- Netzentwicklungsplanung präzisieren: Für die Netzentwicklungsplanung der Übertragungsnetzbetreiber muss der gewerbliche Strom- und Leistungsbedarf der Logistik als gesonderte Kategorie im Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) verankert werden.
- Bundesbedarfsplanung erweitern: Im Bundesbedarfsplangesetz (BBPlG) müssen Güterverkehrskorridore und Logistikknotenpunkte bei der Bedarfsfeststellung für Übertragungs- und Verteilnetzkapazitäten ausreichend berücksichtigt werden.
- Verteilnetzrelevanz für die Logistik stärken: Die Anreizregulierungsverordnung (ARegV) und die Stromnetzentgeltverordnung (StromNEV) müssen Investitionen von Verteilnetzbetreibern in solchen Regionen begünstigen, in denen perspektivisch erhöhte güterverkehrsinduzierte Energiebedarfs- und Leistungsspitzen zu erwarten sind. Zusätzlich müssen Netzanschlussgesuche für Logistikstandorte priorisiert werden.
- Flächenentwicklung und Energiekonzepte verzahnen: Ohne gesicherte Stromnetzperspektiven können zukünftige Logistikansiedlungen nicht realisiert werden. Landesplanungsgesetze, Regionalpläne und kommunale Bauleitplanungen müssen dies bei Flächenentwicklungen berücksichtigen.
- Planungen und Genehmigungen beschleunigen: Um den wachsenden Bedarf an Netzanschlüssen, Trafostationen und betrieblichen Ladeparks decken zu können, muss die vorgeschaltete Planungs- und Genehmigungsphase durch verbindliche Fristen, digitale Verfahren und standardisierte Prozesse beschleunigt werden. Hierfür müssen verschiedene Rechtsvorschriften wie das Netzausbaubeschleunigungsgesetz (NABEG), das Energiewirtschaftsgesetz (EnWG), das Baugesetzbuch (BauGB), das Raumordnungsgesetz (ROG) sowie das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) angepasst werden.
- Netzanschlussprozesse standardisieren: Regulierungsbehörden und Netzbetreiber müssen sich auf bundeseinheitliche Standardprozesse (transparente Fristen, Kapazitätsauskünfte und Priorisierungskriterien) für mehrmegawattfähige Netzanschlüsse an Logistikstandorten verständigen.

2 Strompreise senken – Wettbewerbsfähigkeit sichern

Der Anteil der Stromkosten an der Wertschöpfungskette der Logistik wird durch die zunehmende Elektrifizierung erheblich steigen. Neben der Eigenerzeugung wird die Strombeschaffung für Logistikunternehmen zum zentralen Thema. Mit der Elektrifizierung kann auch die Dekarbonisierung des Güterverkehrs beschleunigt werden – sofern strombasierte Logistikprozesse dauerhaft günstiger werden als Betriebsabläufe, die auf fossilen Energieformen basieren. TCO-Betrachtungen schließen Strompreis, Netzentgelte und Leistungspreise ein. Die einzelnen Komponenten des Strompreises müssen so angeordnet werden, dass netzdienliches Laden belohnt, Investitionsrisiken gesenkt und die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Logistikstandortes Deutschland und seiner Unternehmen gesichert werden.

- Stromsteuer senken: In ihrem Koalitionsvertrag haben die Regierungsparteien CDU/CSU und SPD eine allgemeine Absenkung der Stromsteuer zugesagt. Realität wurde diese bislang nur für ausgewählte stromintensive Unternehmen. Mit einer Anpassung des Stromsteuergesetzes muss auch der Logistiksektor, insbesondere gewerblich genutzte Ladeinfrastrukturen begünstigt werden. Eine dauerhafte Absenkung der Stromsteuer würde weitere Anreize für die Lkw-Flottentransformation liefern und hätte eine deutlich effektivere Entlastungswirkung als eine befristete Absenkung der Energiesteuer auf fossile Kraftstoffe. Deutschland muss sich auf EU-Ebene für eine Anpassung der Energiesteuerrichtlinie 2003/96/EG und des beihilferechtlichen Rahmens einsetzen.

- Flexible Netzentgelte schaffen: Die Stromnetzentgeltverordnung (StromNEV) muss flexible Netzentgeltstrukturen enthalten, d. h. es müssen zeit- und lastvariable Entgeltkomponenten aufgenommen werden, um Anreize für netzdienliche Ladezeitfenster zu schaffen. Bereits für das Vorhalten leistungsstarker Ladeinfrastrukturen (z.B. Megawatt-Charging) und ungeachtet der tatsächlichen Nutzung müssen Betreiber von Logistikstandorten hohe Leistungpreise entrichten. Die Bemessungsgrundlage sollte hingegen die Nutzungsfrequenz und die flexible Laststeuerung sein. Hierfür müssen die Stromnetzentgeltverordnung (StromNEV) und die Anreizregulierungsverordnung (ARegV) geändert werden. Bei fortschreitender Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs werden Lastspitzen im Stromnetz zunehmend von operativen Betriebszeiten der Lkw-Flottenbetreiber beeinflusst. Sofern Ladevorgänge zeitlich flexibel durchgeführt werden können und in Zeiten geringerer Netzbelastungen erfolgen, sollten Unternehmen von günstigeren Netzentgelttarifen profitieren können. Hierfür bedarf es rechtlicher Grundlagen im EnWG und Festlegungen der Bundesnetzagentur.

3 Entwicklung der Logistikstandorte zu Energie-Hubs fördern

Logistikstandorte entwickeln sich mehr und mehr zu integrierten Infrastruktur- und Energieknotenpunkten. Neben der Grundfunktion als Lager, Umschlaghallen oder Cross-Docks werden Logistikanlagen mit einer Kombination aus Ladepunkten, Photovoltaikanlagen, Batteriespeichern und intelligenter Laststeuerung perspektivisch zu Energie-Hubs für die Elektromobilität im Straßengüterverkehr. Zwar besteht bis 2045 auf Dächern des Sektors noch ein PV-Stromerzeugungspotential von bis zu 20,5 TWh, dennoch wird der Eigenversorgungsanteil der Branche am durch die zunehmende Lkw-Elektrifizierung stark steigenden Gesamtbedarf auf etwa 11 Prozent sinken.

Regulatorik muss deshalb sicherstellen, dass von der Logistik selbst produzierter Strom bestmöglich genutzt und barrierefrei an Dritte

abgegeben werden kann und Lastspitzen abgefedert werden können.

- Kundenanlagen- und Verteilanlagenrecht vereinfachen: Die Begriffsbestimmungen des EnWG für „Letztverbraucher“ und „Kundenanlage“ sowie deren inhaltliche Abgrenzungen sind auf Logistikanlagen als zukünftige Energie-Hubs nicht anwendbar. Nach geltendem Recht können Logistikstandorte bereits bei standortinternen Stromlieferungen als „Energieversorger“ gelten. Hier muss das EnWG an autarke, standortinterne Energieversorgungsmodelle angepasst werden.

- Netzentgeltpflichten für Standortstrom überprüfen: Änderungen der Stromnetzentgeltverordnung (StromNEV) und der Verwaltungspraxis der Bundesnetzagentur müssen sicherstellen, dass Strom, der an einem Logistikstandort erzeugt und dort direkt verbraucht wird, von Netzentgeltpflichten ausgenommen wird.

- Steuerrecht modernisieren: An Logistikstandorten in Deutschland werden täglich tausende Lkw externer Transportdienstleister aus verschiedenen Ländern befrachtet – und zukünftig auch mit Strom versorgt. Energiesteuergesetz (EnergieStG) und Stromsteuergesetz (StromStG) müssen so ausgestaltet werden, dass Logistikstandorte, die eigenerzeugten Strom an beauftragte Transportdienstleister abgeben sowie Stromsharing- oder On-Site-PPA-Modelle anbieten, rechtlich nicht als Stromlieferanten gelten.

- Die gesetzlichen Regelungen des EnWG über Energy-Sharing und Energie-Gemeinschaften müssen Logistikstandorte mit Ladeinfrastrukturen, an denen Strom selbst erzeugt und gespeichert wird, einschließen. Vertragliche Modelle der gemeinsamen Stromnutzung und Abrechnung ohne die zwingende Bildung von Gesellschaften müssen ausreichen.

Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband vertritt der DSLV über **15 regionale Landesverbände** die **verkehrsträgerübergreifenden Interessen** der 2.500 führenden deutschen Speditions- und Logistikunternehmen. Diese sind mit insgesamt **600.000 Beschäftigten** und einem jährlichen Branchenumsatz von 123 Milliarden Euro ein wesentlicher Teil des drittgrößten Wirtschaftsbereichs Deutschlands (Stand: Oktober 2025).

Die **Mitgliederstruktur** des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen über inhabergeführte Speditionshäuser mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

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

Der DSLV ist **politisches Sprachrohr und zentraler Ansprechpartner** für die Bundesregierung, die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und Behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit Logistik und Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLV **Berater und Dienstleister** für die Speditions- und Logistikunternehmen. Die Landesverbände vertreten die Branche als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner in **regionalen Tarifangelegenheiten**.

Der DSLV ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (**CLECAT**), der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (**FIATA**), sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (**IRU**). Über diese internationalen Netzwerke nimmt der DSLV Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLV bekennen sich zu den Zielen der **Sozialen Marktwirtschaft** und der **Europäischen Union**.

DSLV | Bundesverband Spedition und Logistik