KLU

CSLS
Center for Sustainable Logistics and Supply Chains

CLIMATE CENTER
by Kühne Foundation

United Nations Decade of Sustainable Transport
2026–2035



2026 Global Sustainable Logistics Survey (GSLS)

Kurzbericht (Deutsch)

Warum wir die Dekarbonisierung der Logistik über ein Jahrzehnt verfolgen.

Logistik bewegt jedes Produkt, das hergestellt, gehandelt oder konsumiert wird, verursacht rund 11 % der weltweiten CO_2-Emissionen und basiert noch immer weitgehend auf fossilen Brennstoffen. Aufgrund ihres ausgedehnten Netzes aus Anlagen und Infrastruktur ist sie zudem Störungen durch den Klimawandel stark ausgesetzt. Die Logistik muss also ihre eigenen Emissionen senken und sich zugleich auf die Folgen des Klimawandels vorbereiten.

Die 2026 Global Sustainable Logistics Survey (2026 GSLS) fragt Logistikfachleute, wie sie die Lage der Branche einschätzen. Insgesamt nahmen 1.085 Befragte aus 64 Ländern teil. Sie arbeiten für Logistikdienstleister sowie für Händler und Hersteller, die Logistikleistungen einkaufen. Die 2026 GSLS behandelt drei Themen. Erstens: Sind sich Logistikfachleute einig darüber, welche Nachhaltigkeitslösungen funktionieren, und warum werden diese nur schleppend eingesetzt? Zweitens: Welche Kompetenzen werden für die Skalierung dieser Lösungen benötigt, und wo fehlen diese? Drittens: Passt sich die Logistik gut genug an Extremwetterereignisse an?

Ein deutlicher Handlungsappell an Politik und Management.

Der 2026 GSLS Bericht enthält 10 Empfehlungen für die Politik und 12 für Unternehmen, um Nachhaltigkeitslösungen zu skalieren und die Dekarbonisierung der Logistik zu beschleunigen. Nicht jede Maßnahme passt in jeden Kontext

oder bringt bei gleichem Aufwand den gleichen Nutzen. Hinzu kommen regionale Unterschiede, da Asien, Südamerika und Europa bei Infrastruktur, Geografie, Regulierung, Kompetenzen und Klimarisiken unterschiedliche Ausgangslagen haben. Ebenso bewegen sich Branchen und Verkehrsträger unterschiedlich schnell.

Dennoch ist die Richtung klar und wird über Regionen hinweg sowie von Anbietern und Nutzern von Logistikleistungen geteilt. Es gibt gute Gründe, in den kommenden Jahren mit einem beschleunigten Fortschritt zu rechnen: Kohlenstoffarme Technologien wie die Elektrifizierung des Straßenverkehrs und alternative Kraftstoffe werden erschwinglicher, und Investitionen, die Emissionen senken, senken zunehmend auch die Kosten. Doch nicht alle Teile des Systems entwickeln sich gleich schnell: Ladenetze, intermodale Terminals und Schienenkapazitäten wachsen langsamer als CO_2-effiziente Fahrzeuge und Kraftstoffe. Damit könnten Kosten und Komplexität der Infrastruktur im kommenden Jahrzehnt zu erheblichen Engpässen werden.

Um diese Trägheit zu überwinden, müssen beide Seiten handeln: Die Politik muss Genehmigungs- und Zulassungsverfahren beschleunigen, um Hindernisse zu beseitigen, die wirksame Lösungen bremsen. Unternehmen sollten proaktiv investieren, noch bevor die Gesetzgebung es verlangt.

Die 2026 GSLS soll den Fortschritt der Logistikbranche über die UN Decade of Sustainable Transport (2026–2035) hinweg verfolgen. Als erste Umfrage einer jährlichen Reihe legt sie eine Ausgangsbasis fest. Künftige Umfragen werden zeigen, ob sich Wahrnehmungen, Fähigkeiten und Praktiken der Fachleute in den drei Bereichen verändern, die den strategischen Prioritäten der Dekade entsprechen: effizientere und besser vernetzte Logistik, der Umstieg auf emissionsarmen und emissionsfreien Verkehr sowie der Einsatz von Technologie und Innovation.

Dies ist der deutsche Kurzbericht. Der Gesamtbericht zur 2026 GSLS enthält ausführliche Informationen zur Erhebung, zur Stichprobe, zu den Ergebnissen und zur Methodik. Auf unserer Website können Sie die Antwortdaten zudem mit unserem interaktiven Tool erkunden. Die Daten werden Anfang 2027 für nichtkommerzielle Zwecke zur Verfügung gestellt.

Empfehlungen für die Politik

Nachhaltigkeitslösungen skalieren

1 **Einen kontextspezifischen Politikrahmen für nachhaltige Logistik entwickeln**
Rahmenwerke sollten sich auf Lösungen konzentrieren, die als wirksam gelten, aber selten eingesetzt werden, etwa kohlenstoffarme Kraftstoffe, Elektrifizierung und intermodaler Verkehr.

2 **Standards für weit verbreitete und wirksame operative und lieferkettenbezogene Lösungen anheben**
Regeln zum Datenaustausch und eine strengere umweltfreundliche öffentliche Beschaffung könnten Unternehmen helfen, mehr aus bereits funktionierenden Lösungen herauszuholen.

3 **Regulierungen harmonisieren, um Multimodalität und grenzüberschreitenden Güterverkehr zu stärken, und zugleich die nötige Infrastruktur ausbauen**
Regierungen sollten Ziele für die Verkehrsverlagerung im Güterverkehr festlegen und in intermodale Terminals, Häfen und multimodale Korridore investieren.

4 **Multi-Stakeholder-Partnerschaften für Erfahrungsaustausch, gemeinsames Handeln und Ressourcenbündelung aufbauen**
Gemeinsame Plattformen ermöglichen es Partnern, Branchen-Roadmaps zu entwickeln und Ressourcen für Pilotprojekte und gemeinsame Infrastruktur zu bündeln.

5 **Anreize für regionale Zusammenarbeit und Technologietransfer schaffen**
Regierungen sollten Programme für technische Unterstützung finanzieren und bilaterale Partnerschaften für den Wissensaustausch aufbauen.

Kompetenzen aufbauen

6 **Knappe technische Kompetenzen priorisieren**
Öffentlich finanzierte Aus- und Weiterbildungs- sowie Zertifizierungsprogramme sollten sich auf Emissionsberichterstattung, Technologien für nachhaltigen Verkehr und digitale Werkzeuge konzentrieren.

7 **Programme auf subregionaler Ebene gestalten**
Die größten Lücken bei technischen Kompetenzen bestehen in Regionen mit niedrigerem Einkommen, daher sollte der Kapazitätsaufbau dort beginnen.

Anpassung an Klimarisiken

8 **Logistik und Verkehr einen sichtbaren Platz in nationalen Anpassungsstrategien geben**
Die Branche ist in nationalen Anpassungsplänen unterrepräsentiert; mehr Sichtbarkeit erhöht ihre Chancen, in Haushalten berücksichtigt zu werden.

9 **Anpassungsfinanzierung ausweiten und gezielt einsetzen**
Mittel sollten zuerst in Bereiche mit der höchsten Vulnerabilität fließen, etwa in den Straßengüterverkehr in Südamerika und Afrika.

10 **Anpassungsstrategien, Regulierungen und Erfahrungen international teilen**
Befragte aus allen Regionen nennen ähnliche Risiken, so dass Länder auf den Erfahrungen der anderen aufbauen können.

Empfehlungen für Unternehmen

Nachhaltigkeitslösungen skalieren

1 **Kapitalintensive Lösungen vorantreiben und zugleich Änderungen der politischen Rahmenbedingungen einfordern**
Unternehmen, die früh handeln, bauen Know-how auf und erfüllen Kundenerwartungen, bevor die Regulierung es verlangt. Investitionen lassen sich stufenweise tätigen, ohne an Flexibilität einzubüßen.

2 **Mit Branchenpartnern, Kunden und Lieferanten über Brancheninitiativen und Einkaufsallianzen zusammenarbeiten**
Einkaufsallianzen bündeln die Nachfrage und geben Anbietern eine Grundlage für Investitionen.

3 **Einen internen CO_2-Preis nutzen, um Investitionsentscheidungen zu steuern und sich auf externe CO_2-Bepreisung vorzubereiten**
Ein interner CO_2-Preis macht die Klimawirkung zum Teil des Business Case.

4 **Operative und lieferkettenbezogene Lösungen konsequent nutzen, innerhalb und außerhalb des eigenen Unternehmens**
Diese Lösungen amortisieren sich in der Regel selbst, und ihr Potenzial ist bei Weitem nicht ausgeschöpft.

5 **Aus- und Weiterbildung stärker nutzen**
Schulungen sind kostengünstig und stärken jede andere Maßnahme, denn neue Werkzeuge und Fahrzeuge entfalten ihre Wirkung erst, wenn Menschen sie bedienen können.

Kompetenzen aufbauen

6 **Weiterbildung als Investition verstehen, nicht als Kostenfaktor**
Knappe technische Kompetenzen werden noch schwerer zu finden sein, daher sollten Unternehmen sie intern aufbauen.

7 **Kompetenzen über Grenzen hinweg teilen, ein Hebel, den kein Arbeitsmarkt bietet**
Unternehmen, die in mehreren Regionen tätig sind, können Wissen zwischen ihren eigenen Standorten übertragen.

Anpassung an Klimarisiken

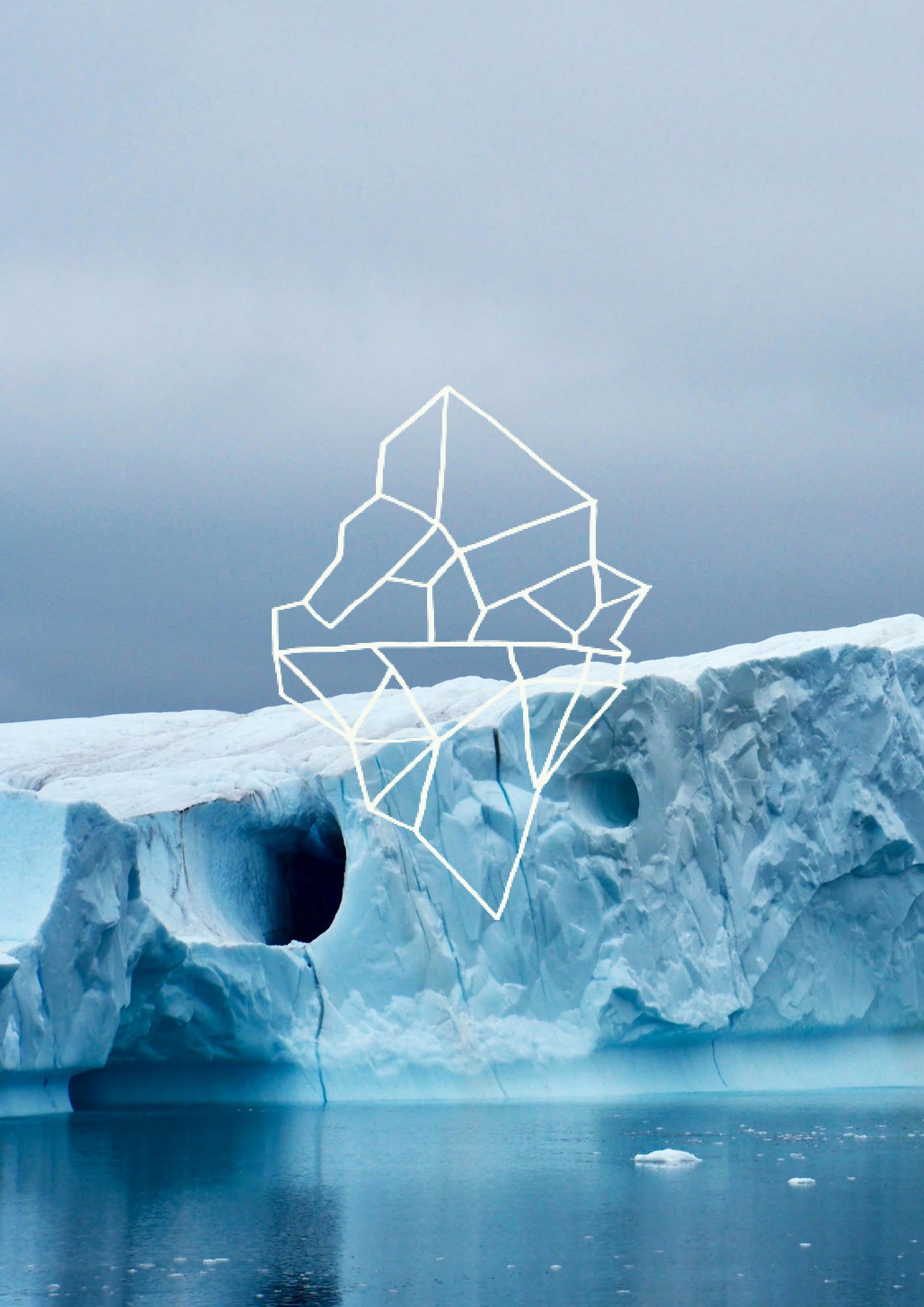
8 **Klimarisikobewertung professionalisieren und kontinuierlich fortführen**
Szenarioplanung und digitales Monitoring halten das Risikobild das ganze Jahr über aktuell.

9 **Die Kosten unterlassener Anpassung in der Finanzplanung sichtbar machen**
Unternehmen sollten abschätzen, was Hitze, Stürme und Wasserknappheit sie kosten würden, und diese Verluste den Kosten der Anpassung gegenüberstellen.

10 **Klimarisikobewertung fest in die Kapitalallokation einbinden**
Investitionsentscheidungen sollten anhand von Szenarien geprüft werden, die einen CO_2-Preis einschließen.

11 **Resilienz in den Erneuerungszyklus einbauen**
Anlagen sind langlebig, daher sollte jede Erneuerung oder Modernisierung auf die Klimabedingungen ausgelegt werden, die über ihre Lebensdauer zu erwarten sind.

12 **Notfallpläne für schwere klimabedingte Störungen entwickeln**
Die Pläne sollten alternative Routen, Transportunternehmen und Terminals vorsehen und im Voraus festlegen, wer was entscheidet.



Ergebnisse

Die Machbarkeit entscheidet: Wer skaliert Nachhaltigkeitslösungen, und wo?

Wir haben Logistikfachleute gebeten, 21 Nachhaltigkeitslösungen in vier Gruppen zu bewerten. Nicht alle als wirksam eingeschätzten Lösungen sind auch weltweit verbreitet. Wie Abbildung 1 zeigt, sind operative und lieferkettenbezogene Lösungen sowohl weit verbreitet als auch wirksam. Die größte Lücke zwischen Wirksamkeit und Verbreitung besteht bei kohlenstoffarmen Technologien. Markt- und Governance-Lösungen gelten als am wenigsten wirksam. Im Gesamtbericht zur 2026 GSLS finden sich ausführlichere Informationen zu einzelnen Lösungen. Dort zeigt sich beispielsweise, dass Fahrzeugeffizienz und digitale Koordination weiter verbreitet sind als andere kohlenstoffarme Technologien. Auch Verkehrsverlagerung sowie Reverse- und Kreislauflogistik weisen große Lücken auf, erfordern jedoch öffentliche Infrastrukturinvestitionen oder Veränderungen auf Systemebene.

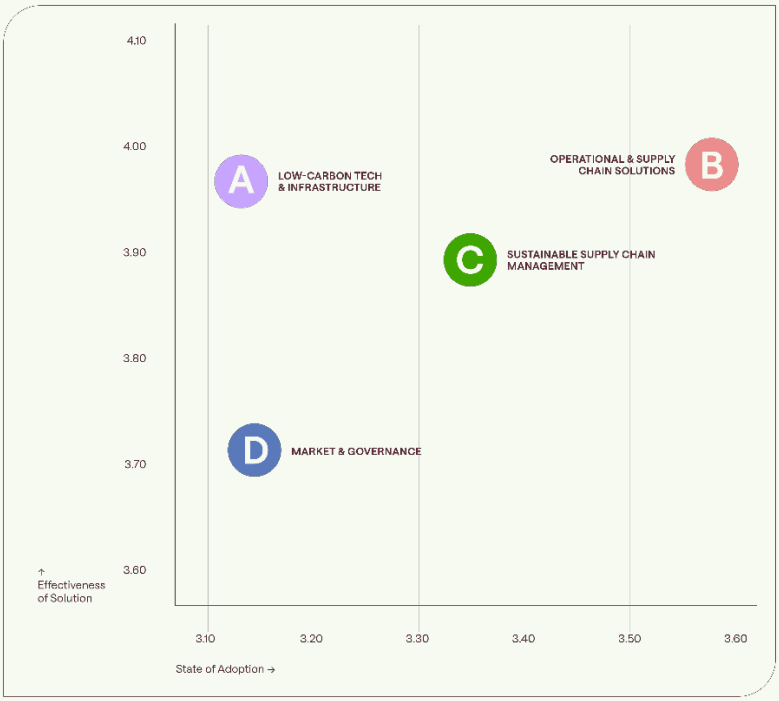


Abbildung 1

Die Kluft zwischen der Einführung und der Wirksamkeit von Nachhaltigkeitslösungen. *Hinweis*: Die Achsen sind abgeschnitten und zeigen einen vergrößerten Ausschnitt der ursprünglichen Likert-Skala von 1 bis 5, um die Unterschiede zwischen den vier Lösungskategorien hervorzuheben.

Weit verbreitete Lösungen unterscheiden sich von den übrigen nur in einem Punkt: der Machbarkeit. Lösungen, die Unternehmen eigenständig umsetzen können, sind sowohl wirksam als auch weit verbreitet. Sie erfordern meist geringe

Vorabinvestitionen und sparen Geld, während sie zugleich Emissionen senken. Lösungen hingegen, die erhebliche Investitionen (z. B. in Infrastruktur) erfordern oder von politischer Unterstützung abhängen, werden als ebenso wirksam eingeschätzt, aber deutlich langsamer eingeführt, möglicherweise weil sie außerhalb der Kontrolle einzelner Unternehmen liegen.

Im Gesamtbericht beschreiben wir außerdem, wie stark die Verbreitung je nach Region variiert. Befragte aus Asien sehen nahezu alle Lösungen als weiter verbreitet an als Befragte anderswo. Befragte aus Südamerika sehen operative Maßnahmen als weit verbreitet, kohlenstoffarme Betankungs- und Ladeinfrastruktur, Schiene und intermodale Dekarbonisierung dagegen als am wenigsten verbreitet. Befragte aus Europa bewerten die Verbreitung vieler Lösungen niedriger als Befragte aus anderen Regionen.

Interessanterweise finden wir kaum Unterschiede zwischen Angebots- und Nachfrageseite. Beide Seiten sind sich einig über die vier am weitesten verbreiteten Lösungen (digitale Koordination, Routenoptimierung, Lieferkettenoptimierung und operative Effizienz) und die vier am wenigsten verbreiteten (kohlenstoffarme Betankungs- und Ladeinfrastruktur, kohlenstoffarme Kraftstoffe, CO_2-Bepreisung sowie Dekarbonisierung von Schiene und intermodalem Verkehr). Die am wenigsten verbreiteten Lösungen werden dennoch als sehr wirksam eingeschätzt und von den Erwartungen der Stakeholder getragen. Lediglich ihre Machbarkeit wird deutlich niedriger bewertet.

Vier Hindernisse könnten dies erklären: hoher Kapitalbedarf und Abhängigkeit von öffentlichen Investitionen; noch fehlende politische Maßnahmen; geografische Gegebenheiten, etwa bei der Schiene in Südamerika im Vergleich zu Zentralasien; sowie die Notwendigkeit, Lieferketten neu zu gestalten.

Relevant, aber knapp: die wichtigsten Kompetenzen für die Skalierung von Nachhaltigkeitslösungen

Wir haben die Befragten außerdem gebeten, 21 Kompetenzen in drei Gruppen zu bewerten: technische und fachspezifische, analytische und strategische sowie soziale Kompetenzen (Soft Skills). Wie Abbildung 2 zeigt, halten Logistikfachleute nahezu alle Kompetenzen für wichtig; bei

ihrer Knappheit gibt es jedoch deutlichere Unterschiede. Technische und fachspezifische Kompetenzen scheinen knapp zu sein: 35,0 % der Befragten zählen Emissionsberechnung und -berichterstattung zu den fünf knappsten Kompetenzen, gefolgt von Wissen über nachhaltigen Verkehr und nachhaltige Technologien (31,8 %) und digitalen Werkzeugen für Nachhaltigkeit (25,4 %). Soft Skills wie funktionsübergreifende Zusammenarbeit (16,4 %) werden seltener genannt.

Wie bei den Lösungen sind auch die Kompetenzen ungleich über Kontinente und Regionen verteilt. Die Unterschiede innerhalb der Kontinente sind mindestens so groß wie die zwischen ihnen. Bei der Emissionsberechnung und -berichterstattung melden 23 % bis 25 % der Befragten in West-, Süd- und Nordeuropa einen Mangel, gegenüber 39 % bis 61 % in Lateinamerika, Subsahara-Afrika und drei asiatischen Subregionen. Systemdenken ist in Westeuropa knapp (43 %), anderswo jedoch nicht (durchschnittlich 19 %); Engagement auf Vorstands- und Führungsebene ist in Nord- und Westeuropa knapp (35 % bis 38 %), in Asien und Afrika dagegen nicht (5 % bis 11 %).

Im Bericht argumentieren wir, dass Regulierung und Reifegrad die regionalen Kompetenzlücken prägen. Verpflichtende Berichterstattung schafft sowohl Nachfrage nach Kompetenzen als auch einen Markt, der sie bereitstellt, während eine begrenzte technische Ausbildung den Nachwuchs anderswo verknappt. Kompetenzen könnten zudem aufeinander aufbauen: Regionen, in denen Systemdenken fehlt, sind möglicherweise schon weiter, weil sie die Messung weitgehend gelöst haben. Soft Skills könnten dennoch beeinflussen, ob Lösungen umgesetzt werden.

1	**TECHNICAL AND DOMAIN-SPECIFIC SKILLS**	
1	Emissions Calculation & Reporting	
2	Sustainable Transport & Technology Knowledge	
3	Logistics Systems & Process Integration	
4	Regulatory & Market Knowledge	
5	Financial & Commercial Acumen	
6	Health, Safety, and Environmental Compliance	
7	Digital Tools for Sustainability	
2	**ANALYTIC AND STRATEGIC SKILLS**	
1	Strategic Planning & Scenario Thinking	
2	Systems Thinking & Holistic Understanding	
3	Data Interpretation & Decision Support	
4	Innovation & Solution Design	
5	Market & Customer Insight	
6	Operationalization of Sustainability	
7	Data Analysis & Modelling	
3	**SOFT SKILLS**	
1	Change Leadership & Culture Building	
2	Communication & Advocacy	
3	Cross-functional Collaboration	
4	Training & Capacity Building	
5	Boardroom & Executive Engagement	
6	Openness & Adaptability	
7	Supplier Engagement	

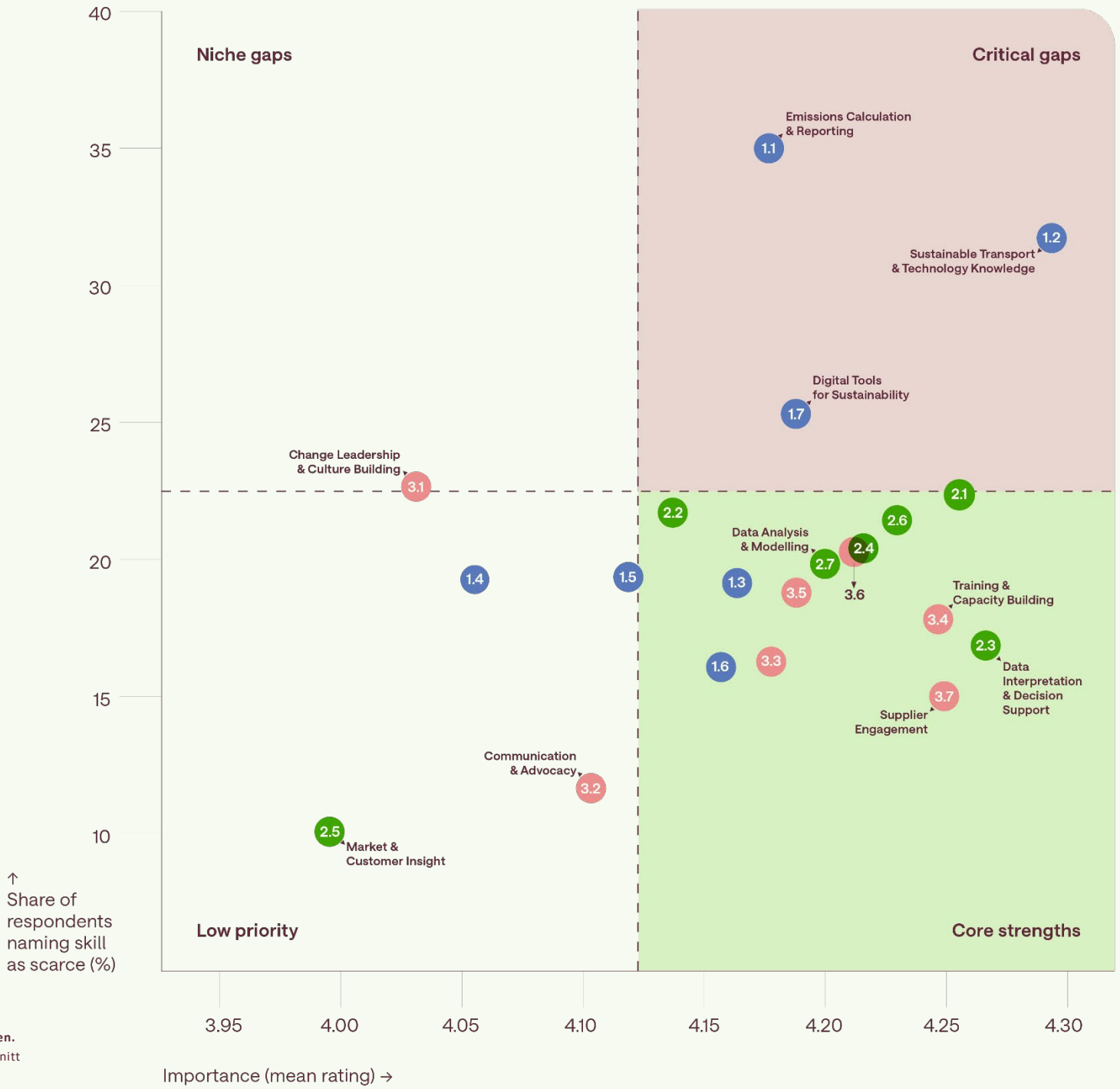


Abbildung 2

Die wichtigsten technischen Fähigkeiten sind zugleich am schwersten zu finden.
Hinweis: Die Achsen sind abgeschnitten und zeigen einen vergrößerten Ausschnitt der ursprünglichen Likert-Skala von 1 bis 5, um die Unterschiede zwischen den Fähigkeiten hervorzuheben.

Anpassung der Logistik an Klimarisiken

Schließlich haben wir Logistikfachleute gefragt, wie besorgt sie über klimabedingte Risiken sind, wie widerstandsfähig sie die heutigen Logistiksysteme einschätzen, welche Risiken sie für am dringlichsten halten, welche Maßnahmen sie als wirksam betrachten und welche Verkehrsträger am stärksten betroffen sind.

Abbildung 3 zeigt, dass 83 % davon ausgehen, dass Anpassung eine grundlegende Neugestaltung der Logistiksysteme erfordern wird, aber nur 45 % die derzeitigen Anstrengungen für die absehbare Zukunft für ausreichend halten. Diese Einschätzung gilt weitgehend über Kontinente, Subregionen und Verkehrsträger hinweg, wobei Befragte aus Europa am skeptischsten sind. Erfreulicherweise sehen 77 % Anpassung im Einklang mit Dekarbonisierungsstrategien, so dass sich Investitionen in beide Bereiche offenbar ergänzen.

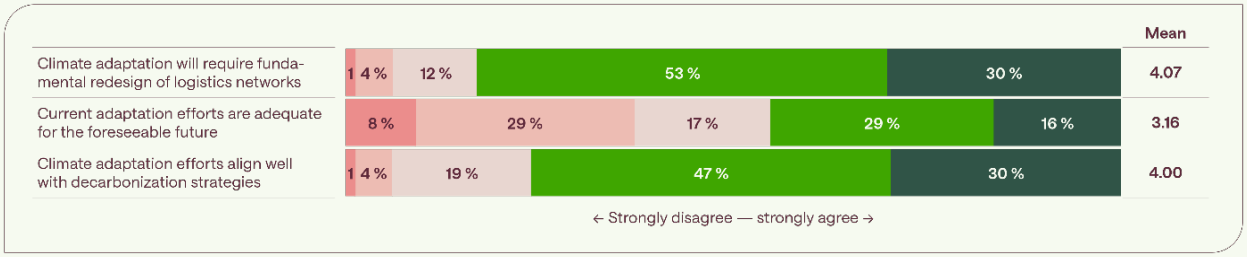


Abbildung 3

Die meisten gehen davon aus, dass die Anpassung die Logistik neu gestalten wird; weniger als die Hälfte hält die derzeitigen Bemühungen für ausreichend.
Anmerkung: Die Befragten bewerteten ihre Zustimmung zu jeder Aussage auf einer 5-Punkte-Likert-Skala (1 = stimme überhaupt nicht zu, 5 = stimme voll und ganz zu). Der Mittelwert für jede Aussage ist rechts neben dem jeweiligen Balken angegeben.

Anschließend baten wir die Befragten, sieben Klimagefahren (z. B. Stürme und Hurrikane, Wasserknappheit, extreme Hitze) sowie eine Reihe von Anpassungsmaßnahmen (z. B. Standortverlagerung, klimafeste Infrastruktur, Überarbeitung von Versicherungsmodellen) zu bewerten. Extreme Hitze erweist sich als das dominierende klimabedingte Risiko für die Logistik. Nach extremer Hitze gelten Stürme und Hurrikane als die dringlichsten Gefahren, gefolgt von Wasserknappheit. Hitze wird besonders in Europa, Nordamerika und Südamerika als dringlich eingestuft, Wasserknappheit in Lateinamerika und der Karibik und Stürme in Ostasien. Straßengüterverkehr, Seefracht und Binnenschifffahrt gelten als die verwundbarsten Verkehrsträger. Die Verwundbarkeit der Binnenschifffahrt wird in Südamerika am höchsten bewertet,

deutlich über den Werten für Europa, Nordamerika und Ozeanien. Der Anstieg des Meeresspiegels wird als höheres Risiko für Seefracht, Schienengüterverkehr und Häfen gesehen.

Unsere Ergebnisse zeigen zudem, dass wirksame Anpassungsmaßnahmen nicht risikospezifisch sind. Drei Ansätze gelten als am vielversprechendsten, um klimabedingten Risiken zu begegnen: Investitionen in klimafeste Infrastruktur, Klimarisikobewertungen und Szenarioplanung sowie der Einsatz von Daten und digitalen Werkzeugen zur Überwachung von Klimarisiken. Diese führenden Maßnahmen wirken gegen alle Gefahren statt nur gegen einzelne. Anpassungsinvestitionen scheinen daher eher allgemeine Resilienz aufzubauen als Schutz vor bestimmten Gefahren.

Klare Richtung und Zusammenarbeit: Was es braucht, um nachhaltige Logistik zu skalieren

Die 2026 Global Sustainable Logistics Survey zeigt eine klare Richtung auf, wenn auch mit unterschiedlichen Wegen. Verlader und Logistikdienstleister sind sich weitgehend einig, welche Nachhaltigkeitslösungen funktionieren und warum. Die Verbreitung hängt am engsten mit der Machbarkeit zusammen, die durch Business Case, Infrastruktur, Regulierung, technologische Reife und interne Fähigkeiten begrenzt wird. Lösungen, die kapitalintensiv sind, von der Abstimmung mehrerer Akteure oder von

politischen Maßnahmen abhängen, geografisch begrenzt sind oder ein Umdenken bei Lieferkettenmodellen erfordern, gelten als weit weniger machbar als Maßnahmen, die Unternehmen eigenständig umsetzen können. Selbst diese unternehmensinternen Maßnahmen sind noch längst nicht vollständig umgesetzt, was dem Management erheblichen Handlungsspielraum lässt.

Drei Punkte stechen hervor. Die Infrastruktur für kohlenstoffarmes Tanken und Laden, Schiene und intermodalen Verkehr wächst langsamer als die Fahrzeuge und Kraftstoffe, die auf sie angewiesen sind, und dürfte im kommenden Jahrzehnt zum Engpass werden. Kompetenzmängel gefährden den Fortschritt auf breiter Front, insbesondere bei technischen und fachspezifischen Kompetenzen, und sie unterscheiden sich stark nach Region. Gleichzeitig hält weniger als die Hälfte der Befragten die derzeitigen Anpassungsanstrengungen für ausreichend, obwohl sich die Klimafolgen verschärfen.

Trotz dieser Lücken gibt es Gründe, eine schnellere Verbreitung zu erwarten. Kohlenstoffarme Technologien werden mit wachsender Produktion günstiger, schwankende Preise für fossile Brennstoffe erhöhen das Transitionsrisiko für Unternehmen ohne Pläne zur Flottenumstellung, und die am weitesten verbreiteten Lösungen sind jene, die sowohl Kosten als auch Emissionen senken - ein Trend, den die CO_2-Bepreisung voraussichtlich verstärken wird.

Diese Trends werden den Fortschritt jedoch nur beschleunigen, wenn die Hindernisse um sie herum fallen, und die meisten dieser Beschränkungen liegen außerhalb der Reichweite eines einzelnen Unternehmens oder einer einzelnen Regierung. Das kommende Jahrzehnt erfordert daher gemeinsames Handeln von Politik, Unternehmen und ihren Partnern in drei Bereichen.

Infrastrukturausbau beschleunigen. Die Politik kann Genehmigungs- und Zulassungsverfahren beschleunigen, Ziele für die Verkehrsverlagerung setzen und in intermodale Terminals, Häfen und multimodale Korridore investieren. Verlader und Logistikdienstleister können diesen Investitionen einen Business Case geben, indem sie Nachfrage bündeln, etwa über Einkaufsallianzen, und sich frühzeitig auf kohlenstoffarme Flotten und Kraftstoffe festlegen.

Die Kompetenzlücke schließen. Unternehmen, Bildungsanbieter und Regierungen sollten die knappen

technischen Kompetenzen gemeinsam aufbauen: durch öffentlich finanzierte Aus- und Weiterbildung und Zertifizierung, unternehmensinterne Programme sowie Wissensaustausch zwischen Standorten und über Grenzen hinweg. Die Anstrengungen sollten dort beginnen, wo die Lücken am größten sind.

Logistik zum Teil von Klimaanpassungsplänen machen. Regierungen müssen der Logistik einen sichtbaren Platz in nationalen Anpassungsplänen geben und Finanzmittel in die verwundbarsten Bereiche lenken. Unternehmen können dieses Anliegen stärken, indem sie die Kosten unterlassener Anpassung beziffern. Zudem können Länder voneinander lernen, da Befragte in allen Regionen ähnlichen Risiken gegenüberstehen.

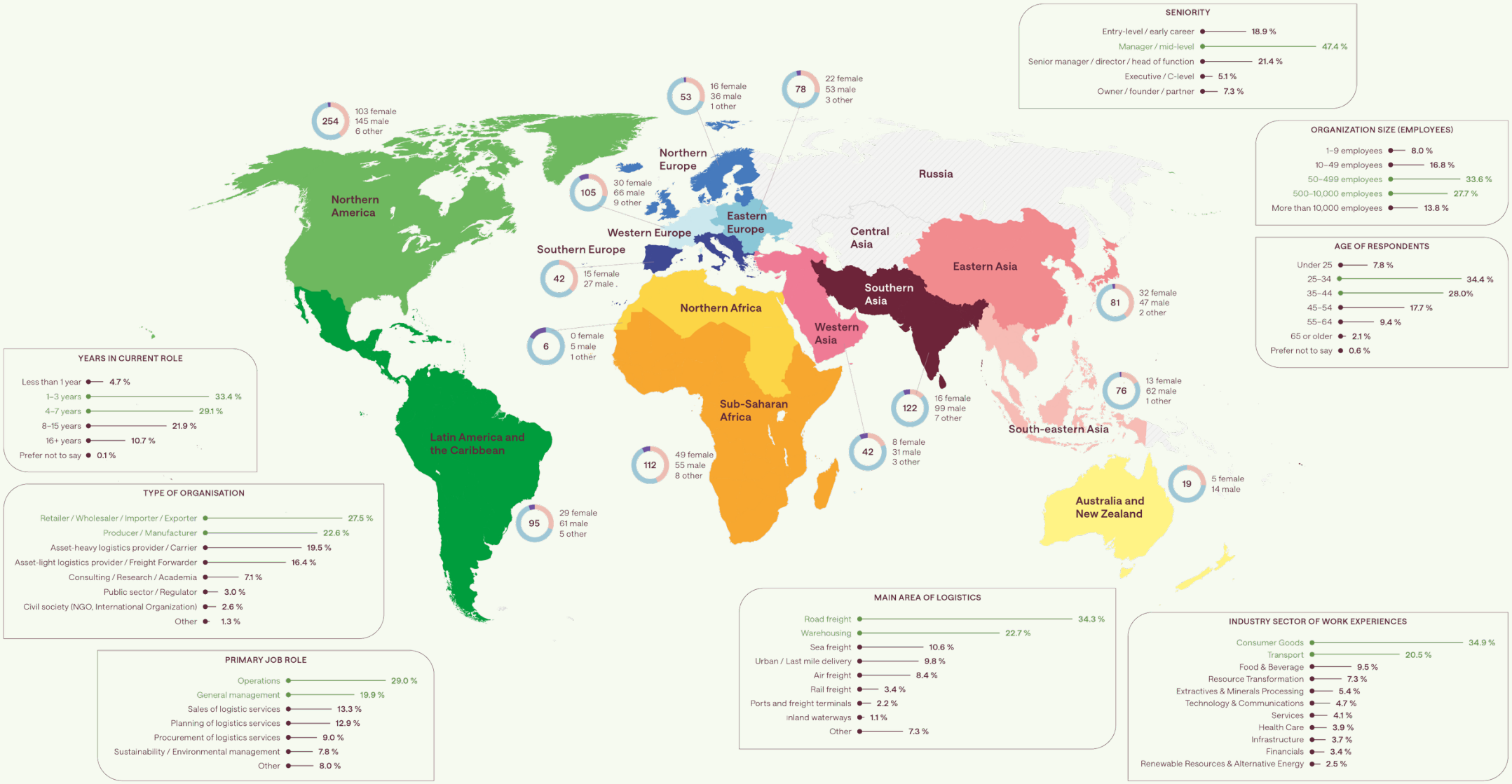
Auch wenn Regionen, Branchen und Verkehrsträger unterschiedlich schnell vorankommen werden, gibt es eine gemeinsame Richtung. Die Erhebung wird im Verlauf der UN Decade of Sustainable Transport (2026–2035) wiederholt, um den Fortschritt zu verfolgen.

Um mehr über unsere Arbeit zu erfahren, besuchen Sie unsere Website und folgen Sie uns auf LinkedIn.



Abbildung 4

Wer hat an der GSLS 2026 teilgenommen? 1.085 Antworten aus 64 Ländern. *Anmerkungen*: Kreise – Anzahl der Befragten nach UN-Subregion und Geschlecht. Kästchen – Anteil der Antworten (in % der Gesamtzahl).



Die Befragten 2026

Wir haben die Antworten von Logistikfachleuten von März bis August 2026 erhoben. Abbildung 4 zeigt, dass 29,6 % der Befragten aus Asien, 27,6 % aus Nordamerika und 25,6 % aus Europa stammen, mit einer beträchtlichen Zahl aus nahezu allen UN-Subregionen. Fünf Subregionen haben wir von der Analyse ausgeschlossen: Zentralasien, Melanesien, Mikronesien, Polynesien (keine Antworten) und Nordafrika (zu wenige Antworten). Russland, das zu Osteuropa gezählt wird, ist ebenfalls ausgeschlossen, da dort keine Antworten erhoben werden konnten.

Von den Befragten identifizieren sich 66,8 % als männlich und 32,2 % als weiblich. Im Durchschnitt sind sie etwa 39 Jahre alt und haben rund 7 Jahre Berufserfahrung. Die meisten haben eine Position im mittleren (47,4 %) oder oberen (21,4 %) Management. Sie verfügen über Berufserfahrung in den Bereichen Konsumgüter (34,9 %), Transport (20,5 %) sowie Lebensmittel und Getränke (9,5 %). Ihre wichtigsten Expertisefelder in der Logistik sind Straßengüterverkehr (34,3 %), Lagerhaltung (22,7 %) und Seefracht (10,6 %).

Die meisten arbeiten für mittelgroße (33,6 %) oder große Unternehmen (27,7 %). Zu den Arbeitgebern zählen anlagenintensive Logistikdienstleister (19,5 %), anlagenarme Logistikdienstleister (16,4 %), Händler (27,5 %) sowie Produzenten und Hersteller (22,6 %). Angebotsseite (35,9 %) und Nachfrageseite (50,1 %) der Logistik sind damit beide gut vertreten.

Der Bericht verwendet ausschließlich deskriptive Statistik, ohne statistische Tests. Regionale Analysen wurden auf Ebene der Kontinente und Subregionen mit Unterstützung der Advanced Impact Research GmbH durchgeführt. Die Ergebnisse wurden gemeinsam mit dem GSLS Advisory Board, SLOCAT und weiteren Branchenexpertinnen und -experten interpretiert und die Empfehlungen daraus abgeleitet.

Erhebungsdesign und Methodik

Die GSLS umfasst die Logistik, also Güterverkehr und Lagerhaltung; der Personenverkehr ist nicht einbezogen. Fragebogen, Aufbau der Erhebung und die Klassifizierung von Lösungen und Kompetenzen wurden gemeinsam mit dem GSLS Advisory Board entwickelt, dessen Mitglieder Expertise aus Wirtschaft, Politik und Wissenschaft einbrachten.

Im Abschnitt zu Nachhaltigkeitslösungen werden Logistikfachleute nicht nur gebeten, den Stand der Verbreitung zu bewerten, sondern auch ihre Einschätzung zu drei möglichen Gründen für die Einführung von Nachhaltigkeitslösungen abzugeben: weil Unternehmen die Lösung selbst für wirksam halten (Wirksamkeit der Lösung), weil Unternehmen sie leicht umsetzen können (Machbarkeit der Lösung) oder weil wichtige Stakeholder wie Kunden und Lieferanten von Unternehmen erwarten, eine Lösung einzuführen (Stakeholder-Erwartungen). Die Befragten bewerteten jede Lösung in allen drei Dimensionen. So lassen sich Lösungen, die wirksam, aber schwer umzusetzen sind, von solchen unterscheiden, die breite Unterstützung durch Stakeholder genießen, aber als wenig wirkungsvoll gelten.

Der Fragebogen umfasste 48 geschlossene Fragen, überwiegend Likert-Skalen- und Ranking-Fragen. Er wurde online in 13 Sprachen durchgeführt: Englisch, Deutsch, Spanisch, Französisch, Arabisch, Bahasa Indonesia, Portugiesisch, Urdu, Mandarin, Hindi, Suaheli, Türkisch und Vietnamesisch. Die Übersetzungen wurden gegengeprüft, um eine einheitliche Terminologie für Lösungen und Kompetenzen sicherzustellen.

Um sowohl Fachleute zu erreichen, die in Nachhaltigkeitsdebatten aktiv sind, als auch weniger sichtbare, wurden die Daten über drei Kanäle erhoben: Schneeballverfahren auf Grundlage eines offenen Teilnahmeaufrufs, computergestützte Telefoninterviews (CATI) und Online-Datenerhebungsplattformen. Für jede vollständige Antwort wurde 1 € an den Malala Fund gespendet, eine gemeinnützige Organisation, die Bildung

für Mädchen fördert. Kontrollfragen und Filter schlossen Befragte ohne ausreichende Logistikexpertise aus.

Für alle 17 UN-Subregionen wurden Zielzahlen festgelegt, ausbalanciert nach Bevölkerung, CO_2-Emissionen sowie Wirtschafts- und Handelsindikatoren. Die 12 analysierten Subregionen repräsentieren zusammen den Großteil der weltweiten Wirtschaftsleistung, Emissionen und Handelsströme. Regionale Ergebnisse können teilweise unterschiedliche Antwortstile widerspiegeln.

Impressum

Copyright © Kühne Logistics University gGmbH

© 2026 Alle Rechte vorbehalten. Diese Publikation ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechts, insbesondere Vervielfältigung, Bearbeitung, Übersetzung, Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen oder Verbreitung, bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung des Herausgebers. Der Herausgeber behält sich die Nutzung dieser Publikation für Text und Data Mining im Sinne von § 44b UrhG ausdrücklich vor.

Die Inhalte dieser Publikation wurden mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte kann jedoch keine Gewähr übernommen werden.

Um mehr über unsere Arbeit zu erfahren, besuchen Sie unsere Website und folgen Sie uns auf LinkedIn.

Version 1.0

Letzte Aktualisierung: 1. Oktober 2026

Bildnachweise

Cover Photo by Tobias Tullius on Unsplash
Photo page 08 by Xavier Balderas Cejudo on Unsplash
Photo page 17 by Thierry Meier on Unsplash
Photo page 23 by Brian Sumner on Unsplash

