

*Wirtschaftliche Bedeutung
der Kurier-, Express- und Paketbranche
– Marktanalyse –*

KEP-STUDIE 2010



Wirtschaftliche Bedeutung der KEP-Branche

– Marktanalyse –

KEP-Studie 2010

Untersuchung für den Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste e.V.

Köln, Juni 2010

KE-CONSULT Wirtschafts- und Verkehrsberatung, Köln
Dr. Klaus Esser
Dr. Judith Kurte





Trend zeigt nach oben

Die Kurier-Express-und Paket- (KEP) Unternehmen sind ein wichtiger Wachstumsmotor der deutschen Wirtschaft. Ihre Bedeutung wird in der vorliegenden KEP-Studie 2010 aufs Neue bekräftigt. Seit 2004 gibt der Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste (BIEK) e.V. jährlich diese Marktstudie heraus, die auf sehr großes Interesse in der Öffentlichkeit trifft – bei Politik, Medien und in wissenschaftlichen Einrichtungen. Damit wurde eine Publikationsreihe etabliert, die den deutschen Markt für KEP-Dienste umfassend wissenschaftlich darstellt.

Im 1982 gegründeten BIEK sind die führenden Anbieter für KEP-Dienste in Deutschland organisiert – DPD, Fedex, GO!, Hermes Logistik, Sovereign Speed, TNT Express und UPS. Sie sind flächendeckend tätig und stellen jede Sendung an jedem Ort in Deutschland von der Hallig bis zur Alm zuverlässig zu.

Die Mitgliedsunternehmen haben einen Marktanteil von rund 50 Prozent.

Der BIEK möchte als Branchenfachverband mit dieser wissenschaftlichen Publikation aktuelle Marktzahlen zur Verfügung stellen, Prognosen für die kommenden Jahre liefern und die vielfältigen Bemühungen der Unternehmen um ein nachhaltiges Wirtschaften darstellen. Neben ökonomischen beleuchtet die Untersuchung auch ökologische Aspekte der KEP-Tätigkeiten. KEP steht für hervorragende Dienstleistungen, wirtschaftliches Wachstum, volkswirtschaftlichen Wohlstand sowie für eine große Verantwortung für Mitarbeiter, Kunden und Umwelt.

Die Finanz- und Wirtschaftskrise hat auch in der KEP-Branche Spuren hinterlassen. Volumina und Umsätze sind 2009 zurückgegangen. Das Sendungsaufkommen ging um 2,5 Prozent zurück, die Umsätze sanken um 4,2 Prozent.

- Sendungen 2009: 2,18 Milliarden
- Umsätze 2009: 13,3 Milliarden Euro


Die Prognosen für die kommenden Jahre stimmen zuversichtlich. Die Unternehmen erwarten ein moderates Wachstum, so dass bis zum Jahr 2014 bei den Sendungen der „alte“ Wachstumspfad wieder eingeschlagen wird.

Erfreulicherweise konnte die Beschäftigungszahl trotz des überaus negativen wirtschaftlichen Umfeldes beinahe konstant gehalten werden.

- Beschäftigung in der KEP-Branche 2009: 179.000

Neben ihrer originären Wirtschaftstätigkeit legen die Unternehmen ein großes Augenmerk auf eine Ressourcen schonende und nachhaltige Leistungserstellung. Dazu werden verschiedenste Maßnahmen umgesetzt. Der Schwerpunkt liegt in den Investitionen zur Erneuerung der Fahrzeugflotte und in der Optimierung der Netzwerke. So konnten beispielsweise die Kilometer und die CO₂-Emissionen je beförderter Sendung zwischen 2000 und 2009 um rund 22 Prozent gesenkt werden.

Die KEP-Branche ist ein Frühindikator für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung. Mit den vorgelegten Studienergebnissen wird ein hoffnungsvolles, positives Zeichen für die deutsche Volkswirtschaft gesetzt.


Gunnar Uldall
Präsident des BIEK

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Ziel der Untersuchung und Ausgangslage	6
2.	Entwicklung der KEP-Branche	8
3.	Benchmarking der KEP-Branche	14
4.	KEP-Branche als Arbeit- und Auftraggeber	16
4.1	Multiplikative Beschäftigungs- und Einkommenseffekte	16
4.2	Quantifizierung der multiplikativen Beschäftigungs- und Einkommenseffekte der KEP-Branche im Jahr 2009	17
5.	Wirtschaftliche Wirkungen der KEP-Dienste als Produktivitäts- und Wachstumsfaktor	26
5.1	Bedeutung der KEP-Dienste für die Gesamtwirtschaft und die KEP-nutzenden Unternehmen	26
5.2	Quantifizierung der wirtschaftlichen Effekte der KEP-Dienste als Produktivitäts- und Wachstumsfaktor	29
6.	Beitrag der KEP-Branche zu einer nachhaltigen Entwicklung	31
7.	Ergebnis: Die wirtschaftliche Bedeutung der KEP-Branche und deren Beitrag für eine nachhaltige Entwicklung	36
	Quellenverzeichnis	39

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Daten des KEP-Marktes für den Zeitraum 2000 bis 2009 (Vergleich der KEP-Studien aus den Jahren 2004 bis 2010)	13
Tabelle 2:	Vergleich der Wachstumsraten des KEP-Marktes mit dem Transportmarkt (1995–2009)	15
Tabelle 3:	Bruttojahreslöhne und -gehälter je Arbeitnehmer im Inland (in €)	21
Tabelle 4:	Multiplikative Beschäftigungseffekte der KEP-Branche 2009	21
Tabelle 5:	Multiplikative Beschäftigungseffekte der KEP-Branche für die Jahre 2002 bis 2009	22
Tabelle 6:	Effekte der KEP-Branche auf Einkommen und BIP 2009	23
Tabelle 7:	Beschäftigungs- und BIP-Effekte eines hochwertigen KEP-Angebotes bei den KEP-nutzenden Unternehmen	30
Tabelle 8:	Beschäftigungs- und BIP-Effekte eines hochwertigen KEP-Angebotes	37

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Sendungsvolumen im deutschen KEP-Markt 2000 bis 2009	8
Abbildung 2:	Anteile der Standard- und Express-/Kuriersendungen am Gesamtmarkt	9
Abbildung 3:	Entwicklung der KEP-Sendungsvolumina bis 2014	9
Abbildung 4:	Entwicklung der KEP-Sendungsvolumina bis 2014 nach Marktsegmenten	10
Abbildung 5:	Umsatz der KEP-Branche zwischen 2000 und 2009	10
Abbildung 6:	Entwicklung der KEP-Umsätze bis 2014	11
Abbildung 7:	Entwicklung der KEP-Umsätze bis 2014 nach Marktsegmenten	11
Abbildung 8:	Durchschnittserlöse je Sendung zwischen 2003 und 2009	12
Abbildung 9:	Entwicklung der Wirtschaftsbereiche zwischen 1995 und 2009 (durchschnittliches jährliches Wertschöpfungswachstum)	14
Abbildung 10:	Vergleich des KEP-Marktes mit dem Transportmarkt (1995-2009)	15
Abbildung 11:	Veränderung des Transportaufkommens (2000-2008 und 2008-2009)	16
Abbildung 12:	Primäre und sekundäre Beschäftigungs- und Einkommenseffekte der KEP-Branche	17
Abbildung 13:	Veränderung der Beschäftigten nach Wirtschaftsbereichen 2002-2009	18
Abbildung 14:	Vergleich der IO-Tabellen 2006 und 2005 hinsichtlich ausgewählter Kennziffern	19
Abbildung 15:	Entwicklung von Import- und Vorleistungsquote der IO-Tabellen 2006 und 2005	20
Abbildung 16:	Beschäftigungs-, Einkommens- und BIP-Effekte der KEP-Branche als Arbeit- und Auftraggeber (2002, 2007, 2009)	24
Abbildung 17:	Bedeutung der KEP-Branche als Arbeit- und Auftraggeber für die deutsche Volkswirtschaft (2009)	25
Abbildung 18:	Entwicklung von Gesamtwirtschaft (BIP) und KEP-Markt (1995-2009)	26
Abbildung 19:	Entwicklung von Logistikmarkt und KEP-Markt (1995-2009)	27
Abbildung 20:	Kostenersparnisse durch die Zusammenarbeit mit KEP-Dienstleistern	28
Abbildung 21:	Realisierte Absatzsteigerungen durch die Nutzung von KEP-Diensten (in % der befragten Unternehmen)	28
Abbildung 22:	Kostensteigerungen durch Einschränkungen des KEP-Angebotes (Unternehmen mit KEP-Nutzung)	29
Abbildung 23:	Umsatzausfall durch Einschränkungen des KEP-Angebotes (Unternehmen mit KEP-Nutzung)	30
Abbildung 24:	Rückgang der Transportintensität im KEP-Markt (Fahrzeugkilometer je Sendung, Indexwerte 2000 = 100)	32
Abbildung 25:	Reduzierung der CO ₂ -Emissionen je Sendung im KEP-Markt (Indexwerte 2000 = 100)	33
Abbildung 26:	Veränderung der Transportintensität nach „Langstrecke“ und „letzter Meile“ (Fahrzeugkilometer je Sendung, Indexwerte 2000 = 100)	34
Abbildung 27:	Aufteilung der Fahrzeugflotte nach Emissionsklassen (2000, 2006 und 2009)	34

1. Ziel der Untersuchung und Ausgangslage

Seit dem Jahr 2004 wird in Zusammenarbeit mit dem Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste (BIEK e.V.) eine Studie zum deutschen KEP-Markt erarbeitet und herausgegeben. In der Studie „Produktivitäts- und Wachstumseffekte der Kurier-, Express- und Paketdienste“ aus dem Jahr 2004¹ wurde erstmals die Bedeutung der KEP-Branche als Arbeit- und Auftraggeber quantitativ ermittelt. Für das Jahr 2002 ist festgestellt worden, dass 320.000 Arbeitsplätze von der wirtschaftlichen Tätigkeit der KEP-Unternehmen abhängig sind. Seitdem ist eine jährliche Aktualisierung durch die Fortschreibung der KEP-Studie 2004 vorgenommen worden² und im Jahre 2008 mit der KEP-Studie 2008/2009³ eine Neufassung der Studie erstellt worden, die um zusätzliche Inhalte und Aspekte (zum Thema Umwelt und Nachhaltigkeit) ergänzt wurde.

Inzwischen haben sich jedoch zahlreiche Veränderungen und Marktanpassungen ergeben. Nicht zuletzt die Wirtschafts-, Struktur- und Finanzkrise in den Jahren 2008 und 2009, die bis heute nachwirkt, hat mit ihren Auswirkungen zu erheblichen Veränderungen und Anpassungen im Markt geführt (z.B. bei den Sendungen und Umsätzen insgesamt und nach Marktsegmenten, Investitionen, Aufwendungen, Beschäftigung). Mit der vorliegenden KEP-Studie 2010 werden die aktuellen Marktentwicklungen und Trends aufgegriffen und die folgenden Inhalte detailliert analysiert und untersucht:

- In einem ersten Schritt erfolgt eine Abschätzung und Quantifizierung des KEP-Marktes hinsichtlich der Umsätze und des Sendungsvolumens. Diese wird um die Einschätzungen der befragten Unternehmen hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung ergänzt. Die Erwartungen zur Entwicklung von Sendungsvolumen und Umsätzen (auch nach Teilmärkten) werden von den Unternehmen erhoben.
- Auf der Grundlage der eigenen Marktabschätzungen und aktueller Statistiken des Statistischen Bundesamtes erfolgt ein Vergleich mit den übrigen Transportmärkten und anderen Wirtschaftsbereichen, also ein Benchmarking des KEP-Marktes.
- Die Basis bzw. die Ausgangsdaten der Berechnungen zu den Wirkungen der KEP-Branche als Wirtschaftsfaktor werden neu erhoben. Die Strukturdaten und wirtschaftlichen Kennziffern der KEP-Unternehmen haben sich aufgrund der Veränderungen und Marktanpassungen im Zuge der Wirtschafts- und Finanzkrise wesentlich verändert. Dies hat Einfluss auf Beschäftigung und Einkommen in der gesamten KEP-Branche und in vorgelagerten Wirtschaftsbereichen. Für das Gesamtjahr 2009 erhoben werden u.a. Beschäftigte, laufende Aufwendungen und Investitionen (Höhe und Struktur) für das letzte Geschäftsjahr.
- Die Bedeutung der KEP-Branche für die KEP-nutzende Wirtschaft ist in der KEP-Studie 2008/2009 im Zuge einer Unternehmensbefragung abgeschätzt worden. Eine Aktualisierung der Berechnungsergebnisse zu den Auswirkungen von Beschränkungen der Leistungsfähigkeit der KEP-Branche wurde aufgrund der Veränderungen im Markt notwendig. Unter Berücksichtigung der Marktentwicklungen (Sendungen, Umsätze) in den Teilmärkten Standard und Express/Kurier wird eine aktualisierte Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen vorgelegt.

1 Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, KE-CONSULT Wirtschafts- und Verkehrsberatung, Produktivitäts- und Wachstumseffekte der Kurier-, Express- und Paketdienste für die arbeitsteilige Wirtschaft, Köln 2004.

2 KE-CONSULT Wirtschafts- und Verkehrsberatung, Beschäftigungs- und Einkommenseffekte der KEP-Branche in Deutschland im Jahr 2004, Köln 2005; KE-CONSULT Wirtschafts- und Verkehrsberatung, Beschäftigungs- und Einkommenseffekte der Kurier-, Express- und Paketbranche – Entwicklung und Prognose -, Köln 2006 und 2007.

3 KE-CONSULT Wirtschafts- und Verkehrsberatung, Wirtschaftliche Bedeutung der Kurier-, Express- und Paketbranche – Entwicklung und Prognose -, KEP-Studie 2008/2009, Köln 2008.

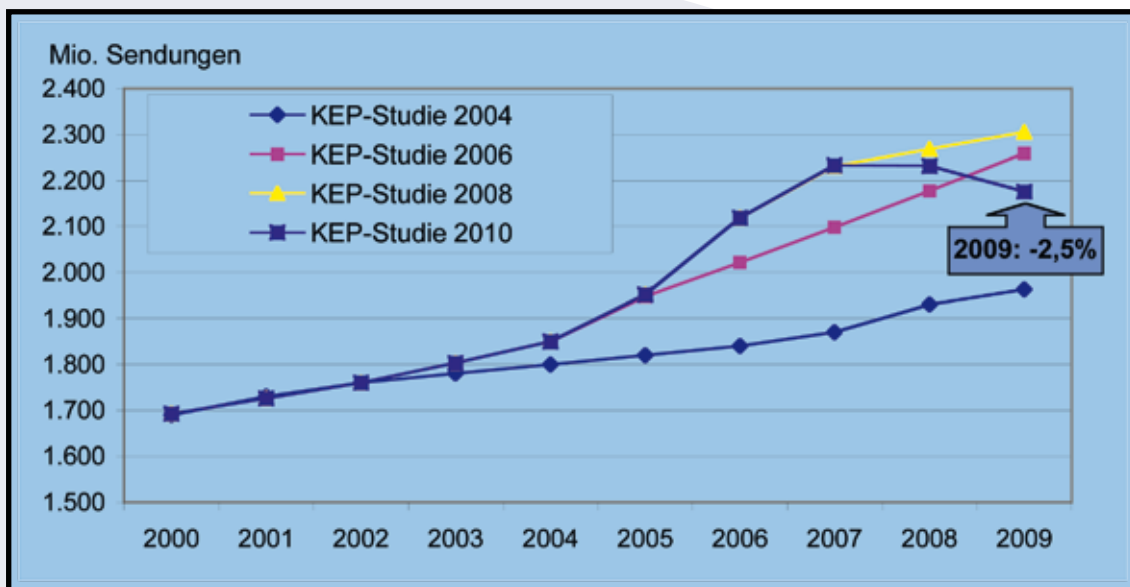
- In der KEP-Studie 2008/2009 sind erstmals Nachhaltigkeits- und Umweltaspekte eingeflossen. Im Zusammenhang mit den KEP-Dienstleistern ist unter dem Aspekt nachhaltiger Entwicklung und Ressourcen schonender Leistungserstellung untersucht und aufgezeigt worden, welchen Beitrag die KEP-Dienstleister zu einer effizienteren Abwicklung der Transporte leisten. Dargestellt wurden die technologischen und organisatorischen Entwicklungen in der KEP-Branche zur Erhöhung der Effizienz und zur Reduzierung der CO₂-Emissionen bzw. der übrigen Schadstoffemissionen. In der vorliegenden Marktstudie werden diese Aspekte aktualisiert und ergänzt. Aufgezeigt wird, welche Entwicklungen in den vergangenen drei Jahren eingetreten sind.
- Daneben haben sich die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen verändert. Dies trifft z.B. für die Erwerbseinkommen, die Konsumquote, die Entwicklung der Arbeitsproduktivität und die Erwerbstätigkeit zu. Die Berechnungen der Beschäftigungs- und Einkommenswirkungen werden auf Basis der aktuellen Kennziffern hierzu durchgeführt.
- Aktualisiert worden sind ebenso die Input-Output-Tabellen des Statistischen Bundesamtes. Das Basisjahr der neuesten IO-Tabelle ist 2006. Im Vergleich zur vorherigen IO-Tabelle (Basisjahr 2005) haben sich vor allem Veränderungen in den sektoralen Arbeitsproduktivitäten, aber auch in den Vorleistungsverflechtungen zwischen den Wirtschaftsbereichen und im Umfang und Struktur der Vorleistungsbezüge aus dem Ausland (Importquoten) ergeben.

Mit der vorliegenden Studie wird ein aktuelles und umfassendes Bild zur Marktentwicklung und wirtschaftlichen Bedeutung der KEP-Branche herausgearbeitet. Die nachhaltig positiven Effekte der KEP-Branche auf den Arbeitsmarkt werden quantifiziert. Unter Verwendung der neuesten Marktdaten zur KEP-Branche, zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung sowie der aktuellen Strukturdaten (Input-Output-Tabellen) werden die Beschäftigungs- und Einkommenswirkungen für das Jahr 2009 berechnet.

2. Entwicklung der KEP-Branche

Zur Kennzeichnung der Marktentwicklung der KEP-Branche haben wir eine umfassende, eigenständige Befragung von Unternehmen, Erhebung und Analyse von Marktdaten und Auswertung vorliegender Studien und Geschäftsberichte durchgeführt. Auf dieser Basis wird eine fundierte Abschätzung für das Jahr 2009 für den Gesamtmarkt vorgenommen. Ein Vergleich der aktuellen Marktentwicklungen mit den Daten der Vorgängerstudien zeigt, dass die Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise in den Jahren 2008 und 2009 auch auf dem KEP-Markt zu spüren sind. Die anhaltende Wachstumsdynamik ist im Jahr 2008 vorübergehend unterbrochen worden.

Abbildung 1: Sendungsvolumen im deutschen KEP-Markt 2000 bis 2009

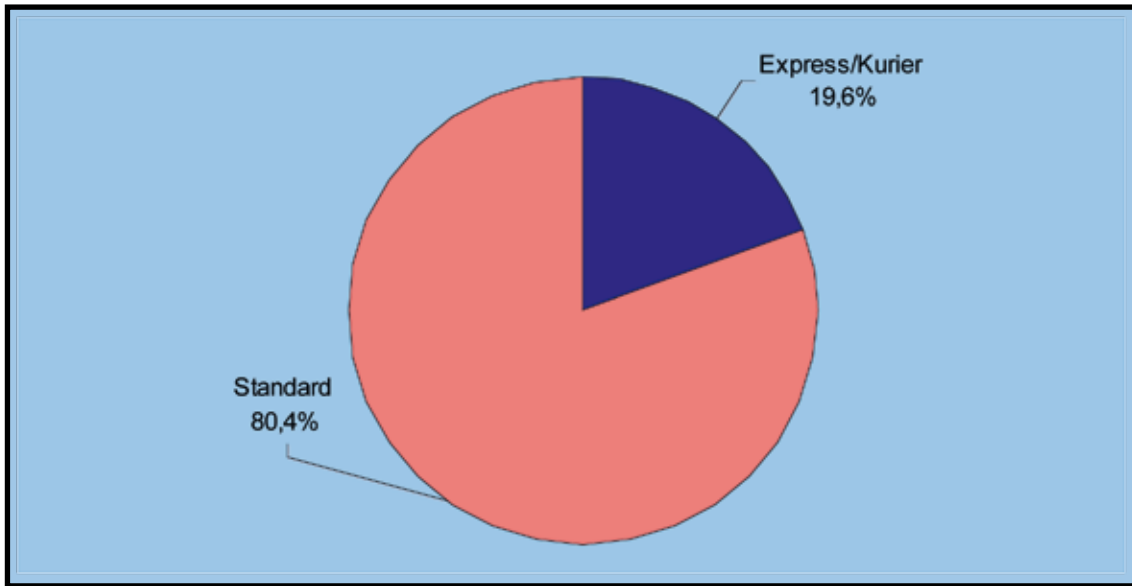


Quelle: KEP-Studie 2008/2009; Befragung der KEP-Unternehmen 2010, KE-CONSULT Marktanalyse.

Seit 2007 steigen die Sendungszahlen im deutschen KEP-Markt nicht mehr. Während 2008 noch eine Stagnation zu beobachten war, ist 2009 mit einem Sendungsvolumen von 2.176 Mio. Sendungen ein Rückgang im Vergleich zum Vorjahr in Höhe von 2,5% zu verzeichnen. Die Wirtschafts- und Finanzkrise schlägt sich insofern auch im KEP-Markt nieder. Der Rückgang des Sendungsvolumens im deutschen KEP-Markt ist aber verglichen mit den Rückgängen in anderen Branchen relativ moderat (vgl. hierzu die Ausführungen zum Benchmarking der KEP-Branche). Verglichen mit dem Jahr 2000 verbleibt ein Anstieg der Sendungen um insgesamt 29%.

Im Gesamtmarkt machen die Standardsendungen einen Anteil von rund 80% aus. Der Anteil der Express-/Kuriersendungen liegt bei etwa einem Fünftel. Damit ist der Marktanteil der Express-/Kuriersendungen im Vergleich zum Jahr 2007 gesunken. Im größeren Rückgang der Expresssendungen kommt zum Ausdruck, dass im Zuge der Wirtschafts- und Finanzkrise ein Teil dieser Sendungen ganz entfallen ist und ein anderer Teil als Standardsendung (aus Kostengründen) versendet worden ist.

Abbildung 2: Anteile der Standard- und Express-/Kuriersendungen am Gesamtmarkt

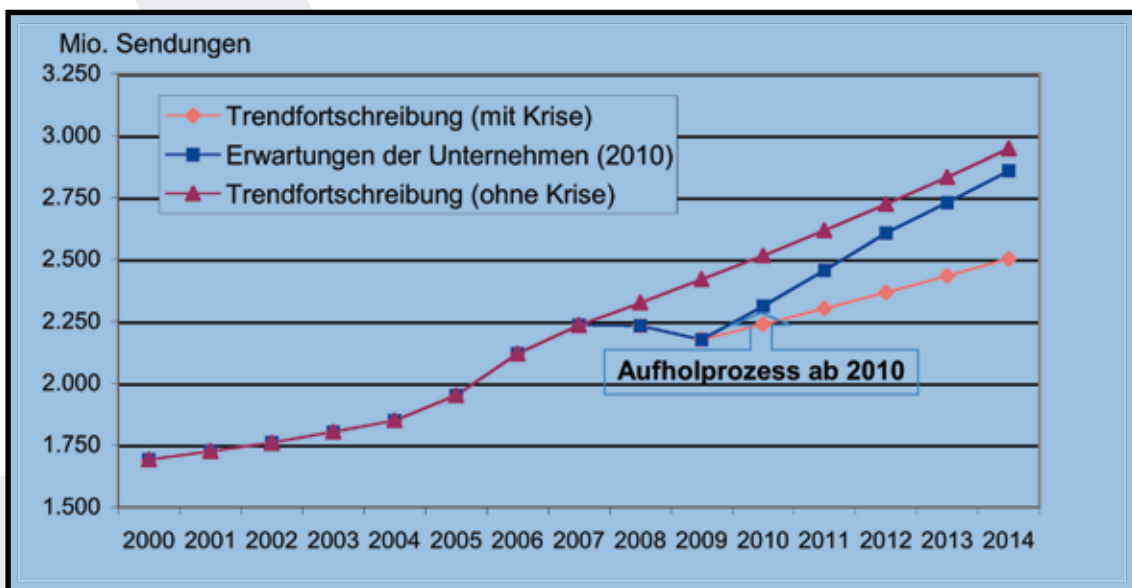


Quelle: KEP-Studie 2008/2009; Befragung der KEP-Unternehmen 2010, KE-CONSULT Marktanalyse.

Von besonderem Interesse ist, welche Entwicklung der deutsche KEP-Markt kurz- und mittelfristig nimmt. Nachdem sich inzwischen die Zeichen für eine Erholung der Märkte auf nationaler und internationaler Ebene mehren, werden auch die Zukunftsaussichten für den KEP-Markt positiver eingeschätzt. Mit der wirtschaftlichen Erholung geht auch ein steigendes Sendungsvolumen im deutschen KEP-Markt einher.

Die Prognose bis zum Jahr 2014 berücksichtigt die aktuellen Erwartungen der befragten Unternehmen. Der aus den Erwartungen der Unternehmen⁴ abgeleiteten Prognose werden in der folgenden Abbildung die KEP-Sendungen gegenübergestellt, die sich aus einer Fortschreibung des Trends ohne Krise und aus einer Fortschreibung des Trends mit Krise ergeben würden. Dabei beschreibt der Trend ohne Krise eine Entwicklung mit den durchschnittlichen Wachstumsraten des Marktes aus der Zeit vor der Krise. Der Trend mit Krise beschreibt eine Entwicklung des Marktes unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Wachstumsraten einschließlich der Jahre 2008 und 2009.

Abbildung 3: Entwicklung der KEP-Sendungsvolumina bis 2014

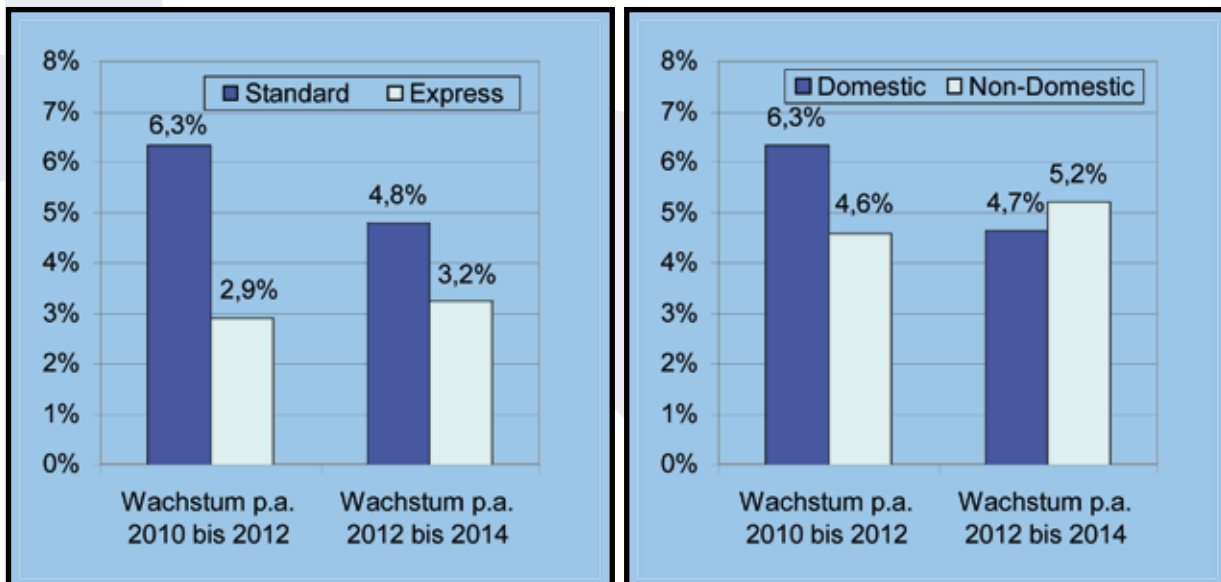


Quelle: KEP-Studie 2008/2009; Befragung der KEP-Unternehmen 2010, KE-CONSULT Marktanalyse.

4 Schriftliche Befragung der BIEK-Mitglieder im April 2010 und aktuelle Einschätzungen der Unternehmensvertreter zur Marktentwicklung .

Es zeigt sich, dass die befragten KEP-Unternehmen ab dem Jahr 2010 einen deutlichen Anstieg der Sendungen erwarten. Bis zum Jahr 2012 wird mit einem Wachstum von 6,2% p.a. und zwischen 2012 und 2014 mit einem Wachstum von 4,7% p.a. gerechnet. Damit setzt ab 2010 ein „Aufholprozess“ ein, so dass bis 2014 annähernd der „alte“ Wachstumspfad (Trendfortschreibung ohne Krise) wieder erreicht werden kann. Unterschiedlich sind die Erwartungen zu den Marktsegmenten.

Abbildung 4: Entwicklung der KEP-Sendungsvolumina bis 2014 nach Marktsegmenten

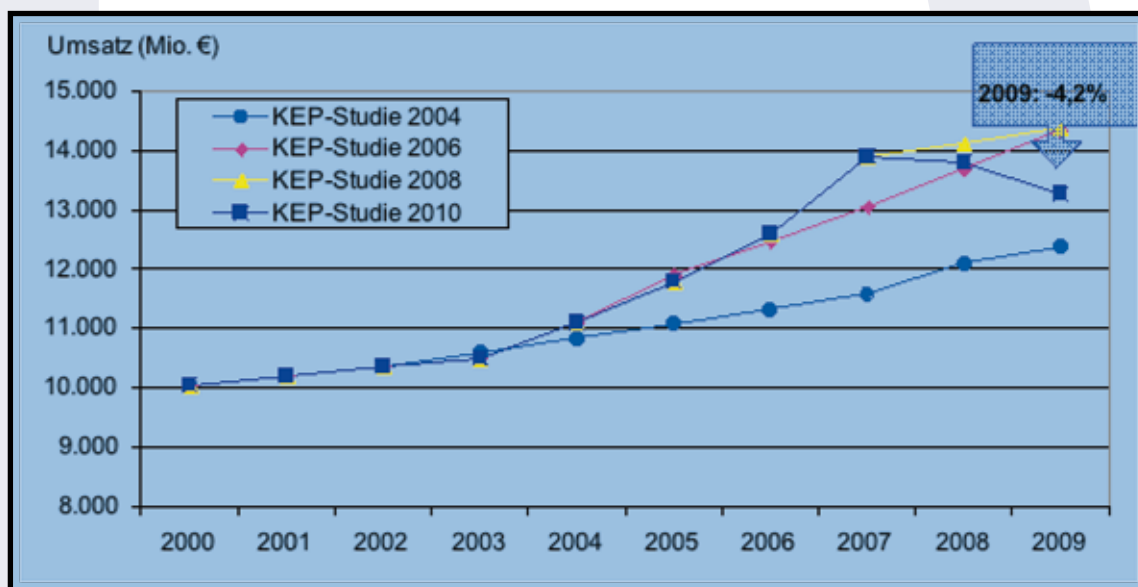


Quelle: KEP-Studie 2008/2009; Befragung der KEP-Unternehmen 2010, KE-CONSULT Marktanalyse.

Erwartet wird ein stärkeres Wachstum bei den Standardsendungen. Hier wird mit einem jährlichen Wachstum bis 2012 um 6,3% und zwischen 2012 und 2014 von 4,8% p.a. gerechnet. Das erwartete Wachstum bei den Expresssendungen liegt in diesem Zeitraum lediglich bei rund 3% p.a.. Getragen wird das Wachstum bei den Sendungen ferner bis 2012 vor allem durch die Domestic-Sendungen. Zwischen 2012 und 2014 wird mit einem stärkeren Anstieg der Non-Domestic-Sendungen gerechnet.

Der Gesamtumsatz der KEP-Branche sinkt von 13,9 Mrd. € im Jahr 2007 auf rund 13,3 Mrd. € in 2009. Damit ist für das Jahr 2009 ein Umsatzrückgang im deutschen KEP-Markt von etwa 4,2% zu verzeichnen. Die Wirtschafts- und Finanzkrise schlägt sich demnach stärker in den Umsätzen als in den Sendungen im deutschen KEP-Markt nieder. Die Krise hat einen verstärkten Wettbewerbs- und Preisdruck bewirkt. Verglichen mit dem Jahr 2000 steigen die Umsätze um insgesamt ein Drittel.

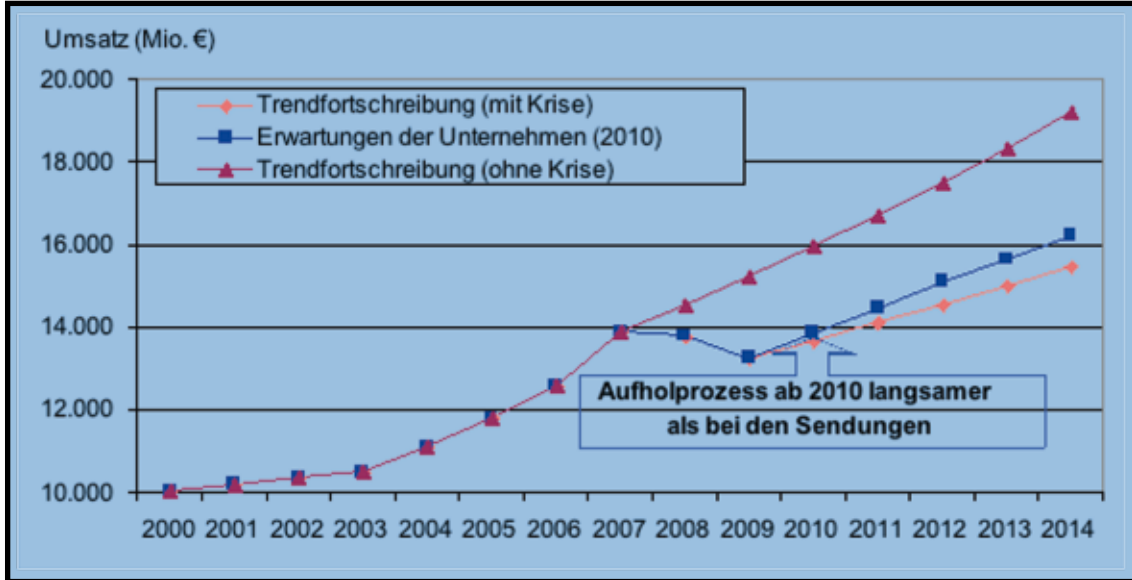
Abbildung 5: Umsatz der KEP-Branche zwischen 2000 und 2009



Quelle: KEP-Studie 2008/2009; Befragung der KEP-Unternehmen 2010, KE-CONSULT Marktanalyse.

Auch bei den Umsätzen stellt sich die Frage, welche Entwicklung der deutsche KEP-Markt kurz- und mittelfristig nimmt. Die Prognose der Umsätze bis zum Jahr 2014 berücksichtigt wiederum die aktuellen Erwartungen der befragten Unternehmen. Der Umsatzprognose werden in der folgenden Abbildung wiederum die KEP-Umsätze gegenübergestellt, die sich aus einer Fortschreibung des Trends ohne Krise und aus einer Fortschreibung des Trends mit Krise ergeben würden.

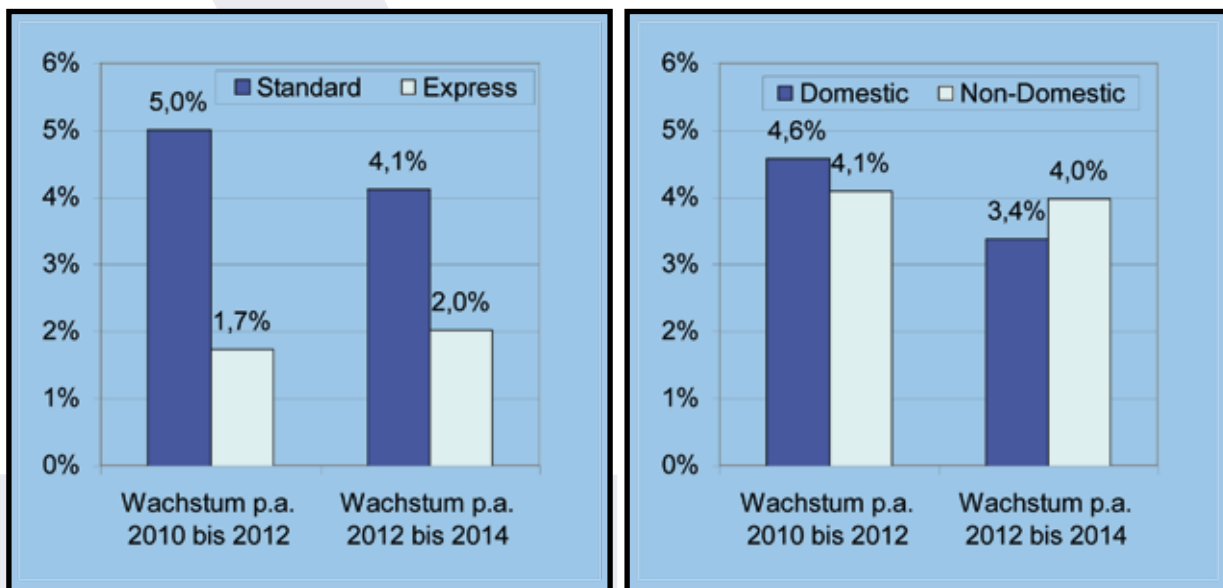
Abbildung 6: Entwicklung der KEP-Umsätze bis 2014



Quelle: KEP-Studie 2008/2009; Befragung der KEP-Unternehmen 2010, KE-CONSULT Marktanalyse.

Deutlich wird, dass die befragten Unternehmen ab dem Jahr 2010 zwar einen Anstieg der Umsätze im KEP-Markt erwarten. Das Umsatzwachstum fällt jedoch verglichen mit der erwarteten Entwicklung bei den Sendungen deutlich niedriger aus. Bis zum Jahr 2012 wird mit einem Wachstum von 3,6% p.a. und zwischen 2012 und 2014 mit einem Wachstum von 4,1% p.a. gerechnet. Damit bleibt der Umsatz bis 2014 unterhalb des „alten“ Wachstumspfad (Trendfortschreibung ohne Krise). Der Preisdruck scheint zumindest mittelfristig anzuhalten. Auch bei den Umsätzen unterscheiden sich die Erwartungen zu den Marktsegmenten.

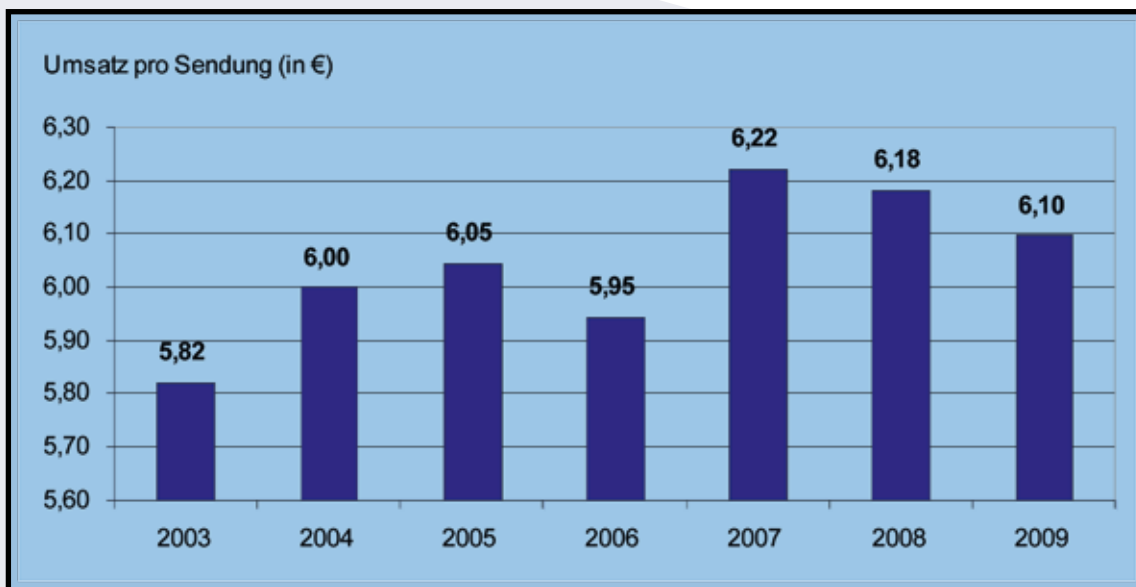
Abbildung 7: Entwicklung der KEP-Umsätze bis 2014 nach Marktsegmenten



Quelle: KEP-Studie 2008/2009; Befragung der KEP-Unternehmen 2010, KE-CONSULT Marktanalyse.

Auch bei den KEP-Umsätzen wird mit einem stärkeren Wachstum bei den Standardsendungen gerechnet. Hier wird ein jährliches Wachstum bis 2012 um 5% und zwischen 2012 und 2014 von 4,1% p.a. erwartet. Das Wachstum bei den Expresssendungen liegt in diesem Zeitraum lediglich bei rund 2% p.a. Getragen wird das Wachstum bei den Umsätzen bis 2012 durch ein stärkeres Wachstum bei den Domestic-Sendungen und zwischen 2012 und 2014 durch einen stärkeren Anstieg der Non-Domestic-Sendungen. Aus den aktuellen Marktdaten ergibt sich ein im Vergleich zu den Vorjahren sinkender Durchschnittserlös von 6,22 € je Sendung im Jahr 2007 auf 6,10 € je Sendung in 2009. In diesem Rückgang kommt der höhere Rückgang der Umsätze durch den verstärkten Druck auf die Preise und die abnehmende Bedeutung des Express-/Kuriersegments an den Sendungen zum Ausdruck.

Abbildung 8: Durchschnittserlöse je Sendung zwischen 2003 und 2009



Quelle: KEP-Studie 2008/2009; Befragung der KEP-Unternehmen 2010, KE-CONSULT Marktanalyse.

Vergleicht man die einzelnen Studien zum KEP-Markt aus den Jahren 2004, 2006 und 2008/2009 mit den vorliegenden Ergebnissen (KEP-Studie 2010), so zeigt sich, dass die tatsächliche Entwicklung im Markt bis 2007 über der in den Studien jeweils prognostizierten Entwicklung lag. Der Markt ist bis dahin noch dynamischer gewachsen als in den jeweiligen Studien erwartet worden ist. Die anhaltende Wachstumsdynamik ist in 2008 durch die Wirtschafts- und Finanzkrise vorübergehend unterbrochen worden. Ein Aufholprozess bei Sendungen und Umsätzen setzt mit dem Jahr 2010 ein.

**Tabelle 1: Daten des KEP-Marktes für den Zeitraum 2000 bis 2009
(Vergleich der KEP-Studien aus den Jahren 2004 bis 2010)**

Sendungsvolumina (Mio. Sendungen)	KEP-Studie 2004	KEP-Studie 2006	KEP-Studie 2008/2009	KEP-Studie 2010
2000	1.690	1.690	1.690	1.690
2001	1.730	1.730	1.730	1.730
2002	1.760	1.760	1.760	1.760
2003	1.780	1.800	1.800	1.800
2004	1.800	1.850	1.850	1.850
2005	1.820	1.950	1.950	1.950
2006	1.840	2.020	2.120	2.120
2007	1.870	2.100	2.230	2.230
2008	1.930	2.180	2.270	2.230
2009	1.960	2.260	2.310	2.180
Wachstum 2000 bis 2009	16%	34%	36%	29%
Umsätze (Mio. €)				
2000	10.050	10.050	10.050	10.050
2001	10.200	10.200	10.200	10.200
2002	10.360	10.360	10.360	10.360
2003	10.590	10.500	10.500	10.500
2004	10.830	11.100	11.100	11.100
2005	11.080	11.900	11.800	11.800
2006	11.320	12.470	12.600	12.600
2007	11.580	13.060	13.900	13.900
2008	12.100	13.690	14.130	13.800
2009	12.380	14.340	14.370	13.300
Wachstum 2000 bis 2009	23%	43%	43%	32%

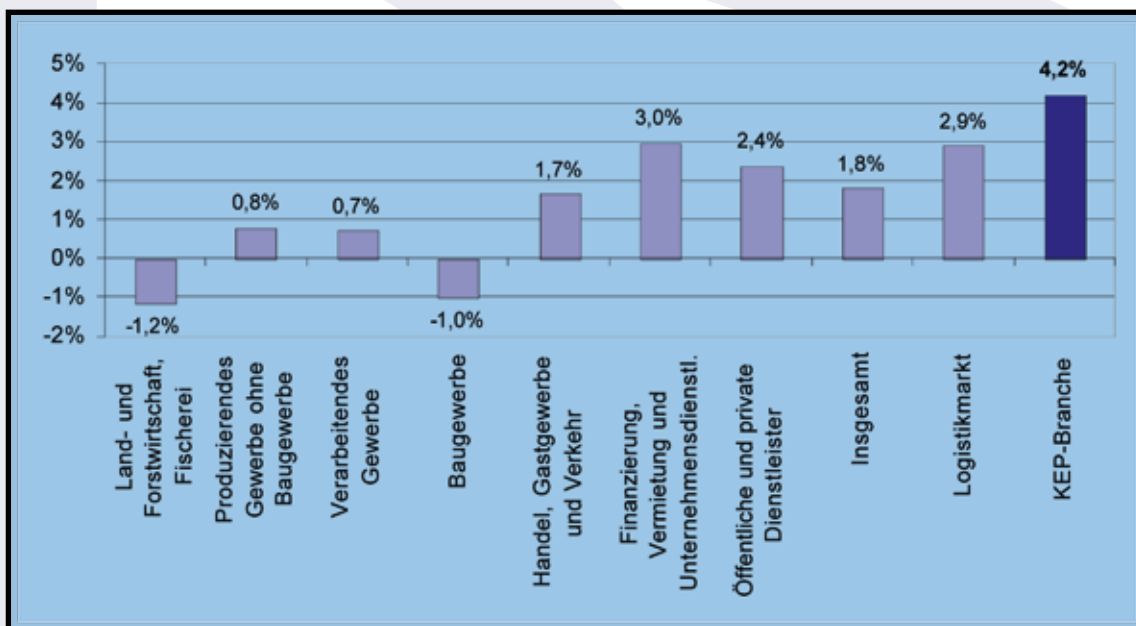
Quelle: KEP-Studie 2008/2009; Befragung der KEP-Unternehmen 2010, KE-CONSULT Marktanalyse.

Für das Sendungsvolumen ergibt sich zwischen den Jahren 2000 und 2009 ein Wachstum von 29%. Bei den Umsätzen im KEP-Markt ist zwischen 2000 und 2009 eine Steigerung von 32% zu verzeichnen. Die über den Gesamtzeitraum sehr dynamische Entwicklung des Marktes schlägt sich nieder in der Bedeutung der KEP-Branche als Arbeit- und Auftraggeber.

3. Benchmarking der KEP-Branche

Ein Vergleich der Wertschöpfungsentwicklung verschiedener Wirtschaftsbereiche über die Jahre 1995 bis 2009 zeigt, dass die Entwicklung in der KEP-Branche trotz Wirtschafts- und Finanzkrise in den Jahren 2008 und 2009 weiterhin überdurchschnittlich positiv verläuft. Während die Bruttowertschöpfung im Baugewerbe innerhalb dieses Zeitraums deutlich sinkt und die Wachstumsraten im Produzierenden Gewerbe (ohne Baugewerbe) mit weniger als 1% und im Bereich Handel, Gastgewerbe und Verkehr mit weniger als 2% eher gering sind, liegen die jährlichen Wachstumsraten der KEP-Branche deutlich darüber. Selbst der als Wachstums- und Konjunkturmotor geltende Dienstleistungsbereich (Unternehmensdienstleister, Finanzierung, Vermietung) liegt mit 3% um 1,2%-Punkte unter dem Wachstum der KEP-Branche. Der KEP-Markt liegt mit dieser Entwicklung ebenso über dem Wachstum des gesamten Logistikmarktes, dessen durchschnittliches jährliches Wachstum 2,9% beträgt.

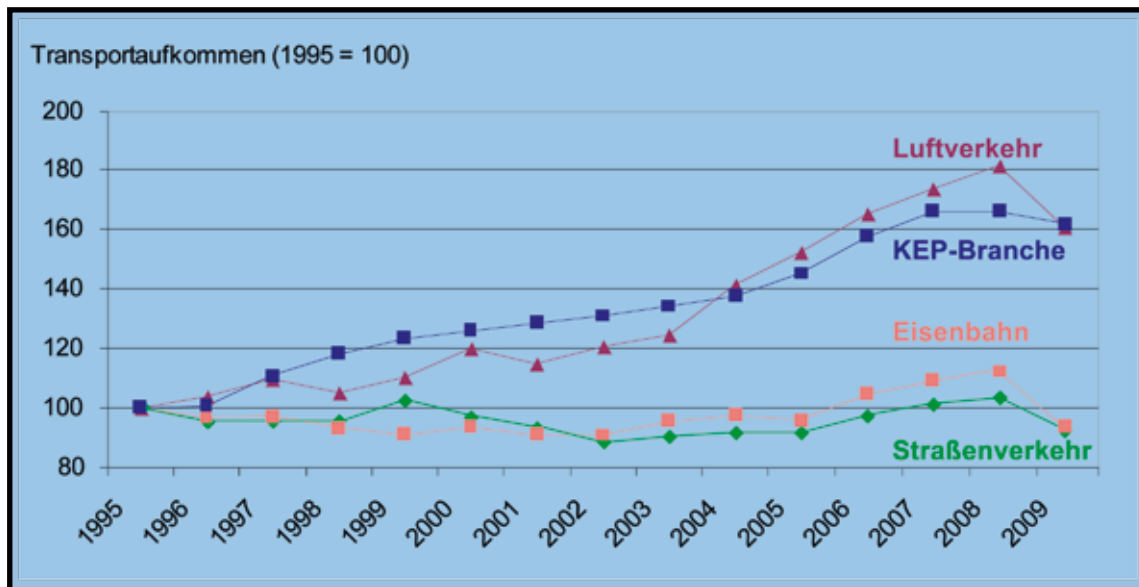
Abbildung 9: Entwicklung der Wirtschaftsbereiche zwischen 1995 und 2009 (durchschnittliches jährliches Wertschöpfungswachstum)



Quelle: Statistisches Bundesamt, Genesis Online, VGR des Bundes vom 05.05.2010, Klaus, P., Kille, C., Die Top 100 der Logistik, Deutscher Verkehrs-Verlag, Hamburg, versch. Jg., KEP-Studie 2008/2009; Befragung der KEP-Unternehmen 2010, KE-CONSULT Marktanalyse

Deutlich positiver verläuft auch die Entwicklung der im KEP-Markt transportierten Sendungen verglichen mit dem Aufkommen im Schienen- und Straßengüterverkehr. Während das Transportaufkommen im Straßenverkehr und im Schienengüterverkehr in den Jahren 1995 bis 2009 um 7% bzw. um 6% sinkt, wächst das KEP-Sendungsvolumen bis 2009 um 62%. Ein ähnliches Wachstum in diesem Zeitraum weist lediglich die Luftfracht mit knapp 61% auf, die in hohem Maße von den steigenden Aufkommen der KEP-Branche profitiert.

Abbildung 10: Vergleich des KEP-Marktes mit dem Transportmarkt (1995-2009)



Quelle: Statistisches Bundesamt, Güterbeförderung vom 17.03.2010, KEP-Studie 2008/2009; Befragung der KEP-Unternehmen 2010, KE-CONSULT Marktanalyse.

In der folgenden Tabelle sind das gesamte Wachstum bzw. der gesamte Rückgang im Transportaufkommen für den Zeitraum 1995 bis 2009 und das durchschnittliche jährliche Wachstum aufgeführt.

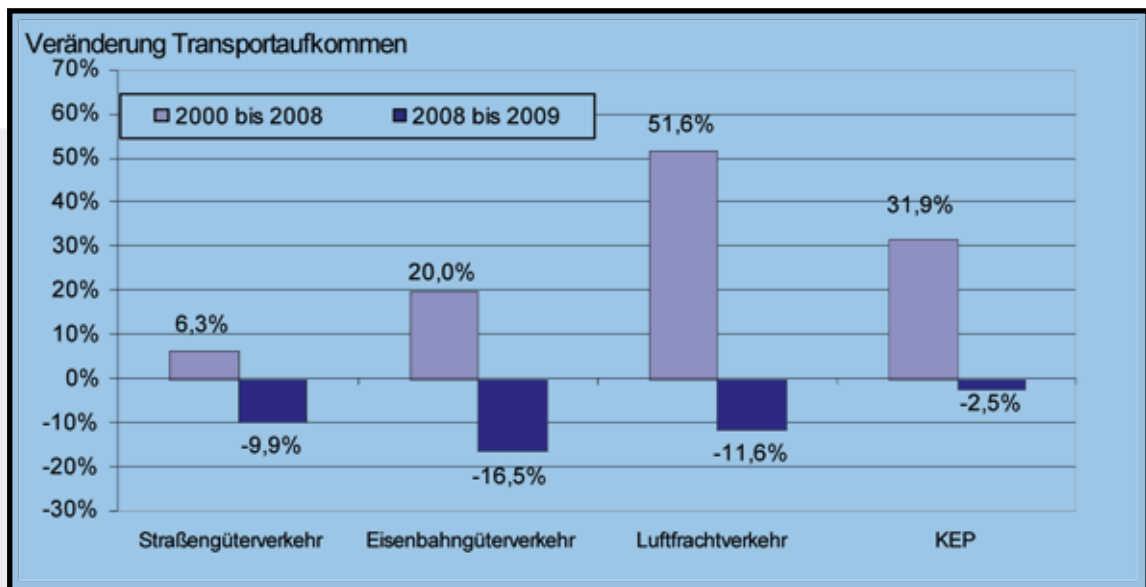
Tabelle 2: Vergleich der Wachstumsraten des KEP-Marktes mit dem Transportmarkt (1995-2009)

Aufkommen / Sendungsvolumen	Straßenverkehr*	Eisenbahn**	Luftverkehr**	KEP-Branche
Wachstum 1995-2009	-7,1%	-6,4%	60,6%	61,9%
durchschn. jährliches Wachstum	-0,5%	-0,5%	3,4%	3,5%

Quelle: Statistisches Bundesamt, Güterbeförderung vom 17.03.2010, KEP-Studie 2008/2009; Befragung der KEP-Unternehmen 2010, KE-CONSULT Marktanalyse.

Bei einer differenzierteren Betrachtung der Entwicklung des Transportaufkommens (seit 2000) vor und während der Wirtschafts- und Finanzkrise zeigt sich, dass der KEP-Markt weniger stark von der Krise betroffen ist als die anderen Verkehrsträger. So sinkt das Transportaufkommen im Jahr 2009 verglichen mit dem Jahr 2008 im Straßengüterverkehr um etwa 10%. Im Eisenbahnverkehr beträgt der Verlust sogar 16,5% und im Luftfrachtverkehr immerhin noch 11,6%. Dagegen ist der Verlust von 2,5% im KEP-Sendungsvolumen deutlich niedriger. Die Veränderung des Aufkommens/Sendungsvolumens zwischen 2000 und 2008 und von 2008 auf 2009 sind in der folgenden Abbildung dargestellt.

Abbildung 11: Veränderung des Transportaufkommens (2000-2008 und 2008-2009)



Quelle: Statistisches Bundesamt, Güterbeförderung vom 17.03.2010, KEP-Studie 2008/2009; Befragung der KEP-Unternehmen 2010, KE-CONSULT Marktanalyse.

4. KEP-Branche als Arbeit- und Auftraggeber

4.1 Multiplikative Beschäftigungs- und Einkommenseffekte

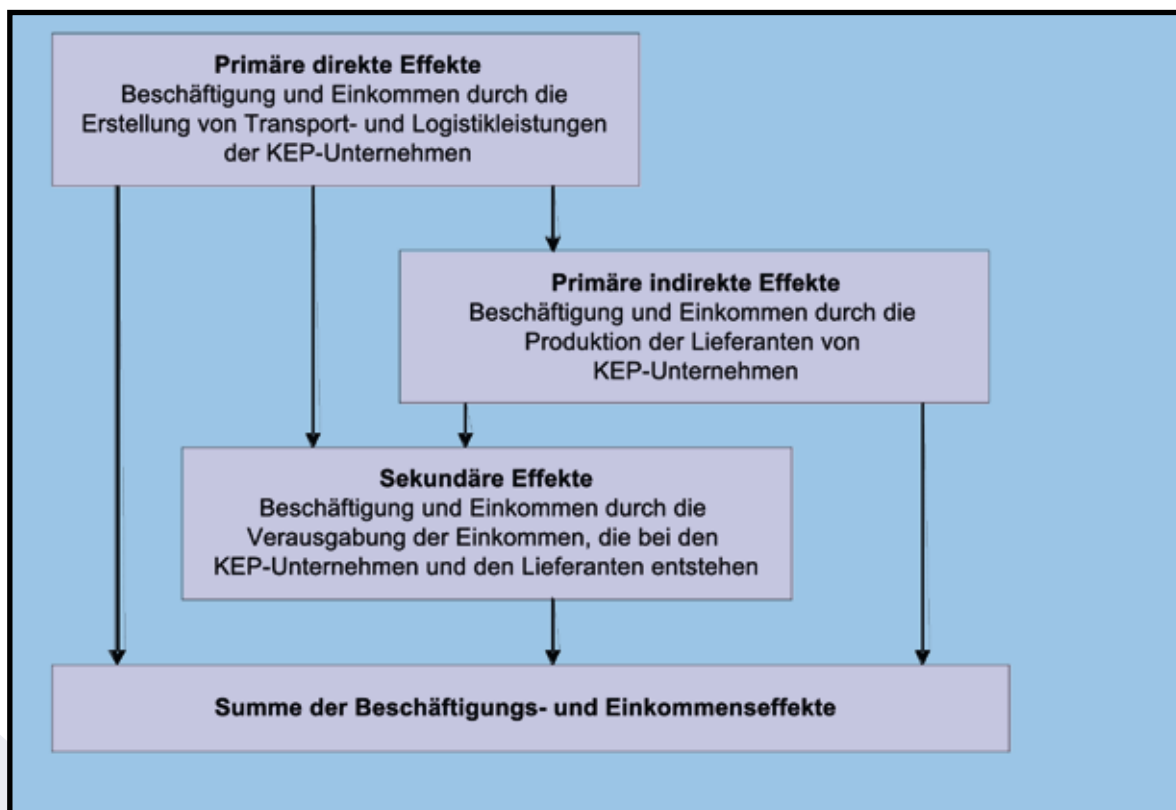
Die Unternehmen der KEP-Branche entfalten ihre wirtschaftliche Bedeutung, indem sie Arbeitskräfte beschäftigen, Vorleistungsunternehmen beauftragen und Investitionen durchführen, um Transportleistungen erstellen zu können. Damit sorgen sie unmittelbar für Beschäftigung und Einkommen in Deutschland (KEP als Wirtschaftsfaktor).

In der vorliegenden KEP-Studie werden die multiplikativen Beschäftigungs- und Einkommenseffekte der KEP-Branche für das Jahr 2009 ermittelt. Quantifiziert wird, wie hoch die Beschäftigungs- und Einkommenswirkungen sind, die aus dem Leistungserstellungsprozess der KEP-Branche resultieren. Dabei werden folgende Effekte unterschieden:

- Unter primären direkten Effekten versteht man die Arbeitsplätze bei den KEP-Unternehmen selbst und die dort erzielten Einkommen und Wertschöpfung.
- Die Erstellung der Transport- und Logistikleistungen der KEP-Unternehmen stößt eine ökonomische Wirkungskette an, durch die weitere Beschäftigung und Einkommen ausgelöst werden. Durch die Verwendung von Vorleistungsprodukten (z.B. Treibstoff, Verpackungsmaterial) und durch Investitionen (z.B. Gebäude, Anlagen, Fahrzeuge), die in die Erstellung der Transport- und Logistikleistungen eingehen, werden weitere wirtschaftliche Aktivitäten bei den Vorleistungsunternehmen ausgelöst. Die daraus resultierenden Beschäftigungs- und Einkommenswirkungen werden als primäre indirekte Effekte bezeichnet.
- Sekundäre Effekte werden durch die Verausgabung der primär entstandenen Einkommen ausgelöst. Die bei den KEP- und bei den Vorleistungsunternehmen entstehenden Einkommen erhöhen die Nachfrage nach Konsumgütern. Es folgt daraus eine Erhöhung der Produktion bei Konsumgüterherstellern und deren Zulieferern. Daraus entstehen ebenfalls Beschäftigungs- und Einkommenswirkungen.

Die Zusammenhänge zwischen den untersuchten Effektarten sind in Abbildung 12 dargestellt.

Abbildung 12: Primäre und sekundäre Beschäftigungs- und Einkommenseffekte der KEP-Branche



Quelle: Eigene Darstellung.

Methodisch greift die Berechnung der Beschäftigungs- und Einkommenseffekte der KEP-Branche auf die Input-Output-Rechnung zurück. Dabei werden Investitionen und laufende Ausgaben als Impuls verstanden, der Produktion beim Auftragnehmer und bei vorgelagerten Unternehmen auslöst.

4.2 Quantifizierung der multiplikativen Beschäftigungs- und Einkommenseffekte der KEP-Branche im Jahr 2009

Eingangsdaten für die Ermittlung der Beschäftigungs- und Einkommenseffekte auf Basis der Input-Output-Rechnung sind die wirtschaftlichen Daten der KEP-Branche. Da für die gesamte KEP-Branche lediglich Daten zum Sendungsvolumen und zu den Umsätzen vorliegen, werden weitere Informationen zu den Struktur- und Wirtschaftsdaten aus einer Erhebung, die bei den Mitgliedern des BIEK (Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste e.V.) durchgeführt wurde, abgeleitet.

Von den BIEK-Unternehmen ist erhoben worden:

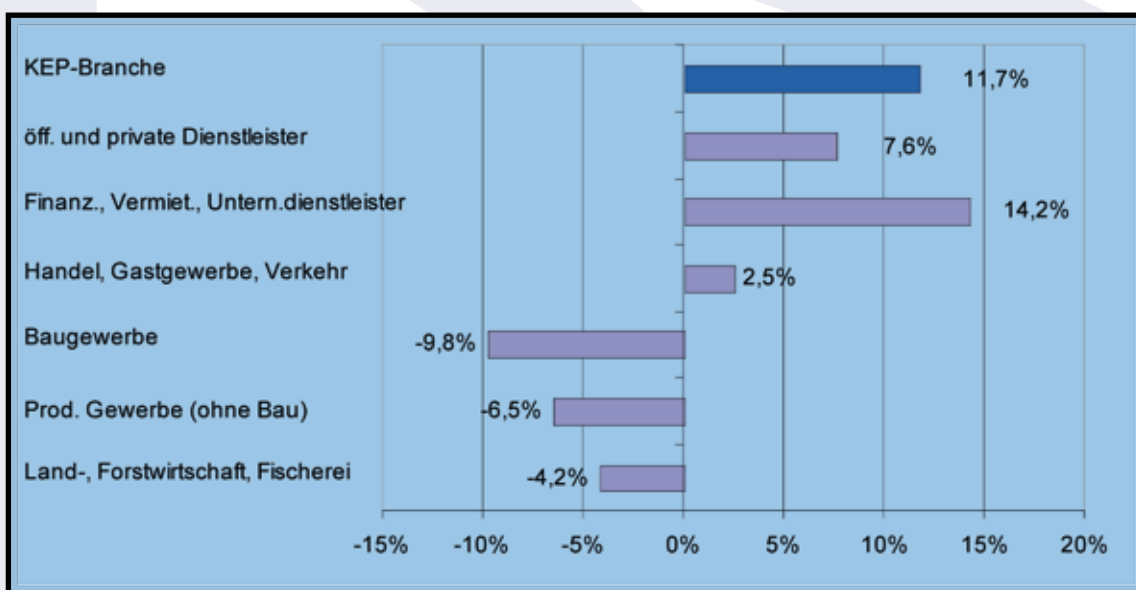
- die Anzahl der Sendungen in 2009 (Standard, Express/Kurier, Domestic, International),
- die erzielten Umsätze in 2009 (Domestic, International, gesamt),
- die Anzahl der Beschäftigten in 2009, getrennt nach Vollzeit-, Teilzeitbeschäftigten, geringfügig Beschäftigten, Auszubildenden,
- die an die Beschäftigten ausgezahlte Einkommenssumme,
- die Anzahl der Beschäftigten bei selbständigen Unternehmern,
- die Summe der laufenden Aufwendungen (für 2007, 2008 und 2009),
- die Struktur der laufenden Aufwendungen in 2009,
- die Summe der Investitionen in 2007, 2008 und 2009,
- die Investitionsstruktur in 2009,
- die Erwartungen zur zukünftigen Marktentwicklung für die Jahre bis 2012 und 2014.

Aus der in 2010 durchgeführten Erhebung bei den BIEK-Unternehmen liegen Angaben zur Anzahl der transportierten Sendungen, Umsatz, Personaleinsatz und ausgezahlten Löhnen und Gehältern, Höhe der laufenden Aufwendungen und Investitionen sowie deren sektorale Aufgliederung vor.

- Die Unternehmen des KEP-Marktes wickeln den Transport von etwa 2,18 Mrd. Sendungen im Jahr 2009 ab. Der erwirtschaftete Umsatz liegt bei 13,3 Mrd. €.
- Bei den Unternehmen des KEP-Marktes sind insgesamt etwa 179.000 Mitarbeiter beschäftigt (Vollzeit, Teilzeit, Aushilfen). Diese sind entweder bei den Unternehmen direkt angestellt oder als selbständige Unternehmer für die KEP-Unternehmen tätig.

Vergleicht man diese Beschäftigungsentwicklung im Zeitraum zwischen 2002 und 2009 mit der Entwicklung der Arbeitsplätze in anderen Branchen, zeigt sich deutlich die positive Entwicklung der KEP-Branche.

Abbildung 13: Veränderung der Beschäftigten nach Wirtschaftsbereichen 2002-2009



Quelle: Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, *Widerstreitende Interessen – ungenutzte Chancen, Jahresgutachten 2006/07*, Wiesbaden 2006, Statistisches Bundesamt, *Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Inlandsproduktsberechnung, Fachserie 18 Reihe 1.5*, Wiesbaden 2008; Statistisches Bundesamt, *Genesis Online*, VGR des Bundes vom 05.05.2010, *KEP-Studie 2008/2009*; *Befragung der KEP-Unternehmen 2010, KE-CONSULT Marktanalyse*; eigene Berechnungen.

In 2009 liegt die Beschäftigung in der KEP-Branche bei 179.000 Personen und damit um etwa 19.000 Arbeitsplätze, also 11,7%, über dem Beschäftigungsstand in 2002. Eine vergleichbar positive Beschäftigungsentwicklung in diesem Zeitraum ist lediglich für den Bereich Unternehmensdienstleistungen, Finanzierung und Vermietung mit einem Wachstum der Beschäftigten um 14,2% festzustellen.

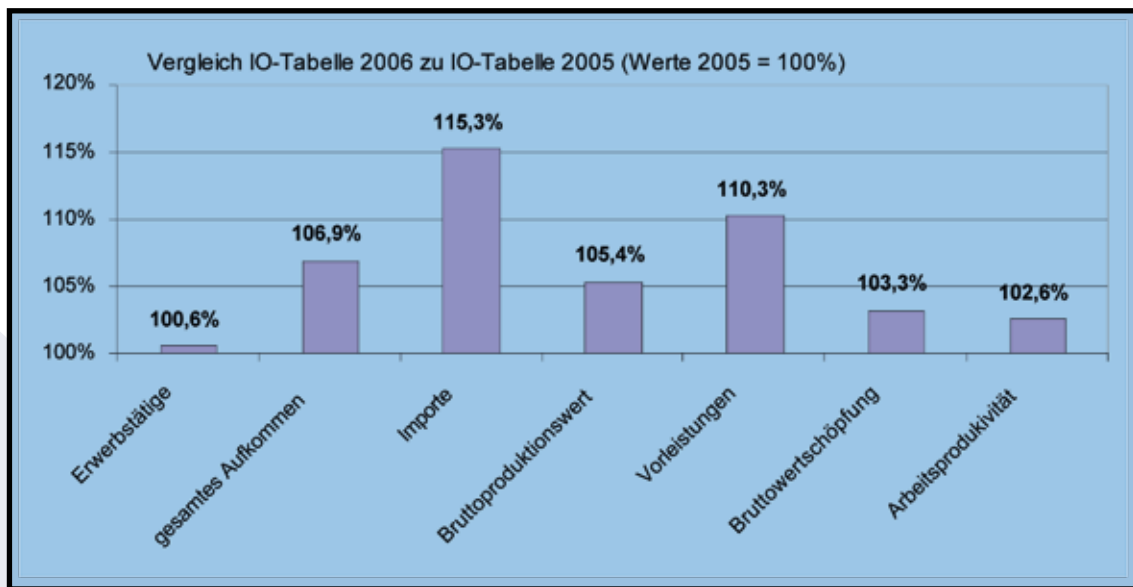
- Die Summe der Aufwendungen, die auf Basis der Erhebung bei den Unternehmen ermittelt wurde, beträgt für den gesamten KEP-Markt 7,2 Mrd. €. Diese werden als Aufträge an andere Unternehmen vergeben und lösen dort Produktion, Beschäftigung und Einkommen aus.
- Die Summe der Investitionen der KEP-Unternehmen beträgt rund 244 Mio. €. Die Investitionen sorgen ebenfalls für Produktion, Beschäftigung und Einkommen bei den Vorleistungsunternehmen.

Aus den hochgerechneten Angaben der Unternehmen zur Höhe der laufenden Aufwendungen und Investitionen sowie deren Verteilung auf die Wirtschaftsbranchen lässt sich mit Hilfe einer Input-Output-Berechnung ermitteln, welche indirekten Produktionseffekte durch die Auftragsvergabe der KEP-Unternehmen ausgelöst werden.

Zur Ermittlung der indirekten und der sekundären Beschäftigungs- und Einkommenswirkungen wird auf die aktuelle Input-Output-Tabelle des Statistischen Bundesamtes für das Jahr 2006 zurückgegriffen⁵.

- Die neueste Input-Output-Tabelle des Statistischen Bundesamtes aus dem Jahr 2009 wird den Berechnungen der indirekten und sekundären Beschäftigungseffekte zugrunde gelegt. Diese Tabelle zeigt die intrasektoralen Verflechtungen (zwischen den einzelnen Wirtschaftsbereichen) für das Jahr 2006. Im Vergleich zum Jahr 2005 werden in der 2006er Tabelle einige gesamtwirtschaftliche Entwicklungen deutlich, die sich auf die Höhe der Beschäftigungs- und Einkommenseffekte auswirken. Die folgende Abbildung stellt ausgewählte Kennziffern der 2006er IO-Tabelle der IO-Tabelle des Vorjahres gegenüber. Bedeutsam ist vor allem der Anstieg der Arbeitsproduktivität um 2,6%, der dazu führt, dass die Erwerbstätigkeit (+0,6%) im Vergleich zur Bruttowertschöpfung (+3,3%) nur unterproportional ansteigt.

Abbildung 14: Vergleich der IO-Tabellen 2006 und 2005 hinsichtlich ausgewählter Kennziffern

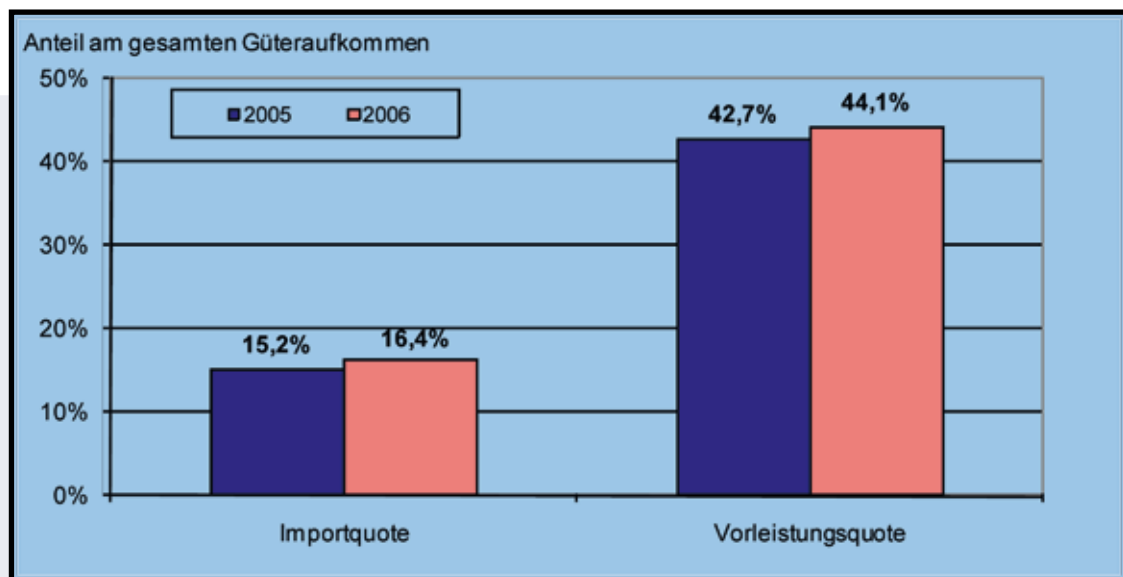


Quelle: Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Input-Output-Rechnung 2005, Fachserie 18, Reihe 2, Wiesbaden 2008; Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Input-Output-Rechnung 2006, Fachserie 18, Reihe 2, Wiesbaden 2009; eigene Berechnungen.

Wichtig für die Berechnungen der Multiplikatorwirkungen der KEP-Branche sind ebenso die Änderungen bei den Vorleistungen und der Höhe und Struktur der Importe. Zu beobachten ist ein weiterer Anstieg sowohl der Importquote als auch der Vorleistungsquote.

⁵ Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Input-Output-Rechnung 2006, Fachserie 18, Reihe 2, Wiesbaden 2009.

Abbildung 15: Entwicklung von Import- und Vorleistungsquote der IO-Tabellen 2006 und 2005



Quelle: Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Input-Output-Rechnung 2005, Fachserie 18, Reihe 2, Wiesbaden 2008; Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Input-Output-Rechnung 2006, Fachserie 18, Reihe 2, Wiesbaden 2009; eigene Berechnungen.

Um die aus den hochgerechneten Angaben der Unternehmen zur Höhe der laufenden Aufwendungen und Investitionen sowie deren Verteilung auf die Wirtschaftsbranchen resultierenden Beschäftigungseffekte zu ermitteln, werden die Produktionseffekte mit sektoralen Arbeitskoeffizienten kombiniert. Diese geben an, wie viele Arbeitskräfte in einem Wirtschaftsbereich benötigt werden, um einen bestimmten wirtschaftlichen Output zu erzielen.

Es ergeben sich für das Jahr 2009 folgende Beschäftigungs- und Einkommenswirkungen.

- Bei den Unternehmen des KEP-Marktes sind insgesamt etwa 179.000 Mitarbeiter beschäftigt.
- Indirekt resultieren bei den Vorleistungsunternehmen etwa 96.500 Beschäftigte.
- Zusammen mit den bei KEP-Unternehmen Beschäftigten sind somit etwa 275.500 Beschäftigte von der KEP-Branche abhängig (primäre Effekte).
- Das von den 275.500 Beschäftigten erzielte Einkommen ergibt sich aus der Einkommenssumme für die Beschäftigten bei den KEP-Unternehmen und aus sektoralen Durchschnittseinkommen für die Beschäftigten bei Vorleistungsunternehmen. Es liegen dazu Daten des Statistischen Bundesamtes vor.

Tabelle 3: Bruttojahreslöhne und -gehälter je Arbeitnehmer im Inland (in €)

	2002	2004	2006	2007	2009
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	16.300	16.100	15.800	15.900	16.400
Produzierendes Gewerbe ohne Bau	33.400	35.000	36.200	37.300	38.900
Baugewerbe	23.600	24.100	24.100	24.800	25.600
Handel, Gastgewerbe, Verkehr	21.600	21.600	21.800	22.100	23.000
Finanzierung, Vermietung, Unternehmensdienstleister	26.800	27.100	27.600	28.000	29.000
Öffentliche und private Dienstleister	24.100	24.400	24.200	24.500	25.100

Quelle: Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2009 für die Bundesrepublik Deutschland, Wiesbaden 2009, eigene Berechnungen.

Aus der Bewertung der Beschäftigten je Wirtschaftsbereich mit den durchschnittlichen Einkommen je Wirtschaftsbereich ergibt sich eine Einkommenssumme von insgesamt 7,9 Mrd. €.

- Diese Einkommen werden zum Teil zu Konsumzwecken verausgabt und schaffen so wiederum Beschäftigung und Einkommen u.a. in Handel, Gastgewerbe, Konsumgüterindustrie sowie bei deren Vorleistern. Um den Teil der Einkommen zu berücksichtigen, der konsumwirksam wird, muss zunächst die Konsumquote (Anteil der privaten Konsumausgaben an den erzielten Einkommen) ermittelt werden. Diese wird durch das Verhältnis privater Konsum zu verfügbarem Einkommen angenähert und beträgt etwa 0,6. Das heißt, die von den bei KEP-Unternehmen, deren Auftragnehmern und deren Vorleistern erzielte Einkommenssumme geht zu knapp zwei Dritteln in den Konsum.
- Die sektorale Aufteilung der Konsumausgaben erfolgt über die Angaben zum privaten Verbrauch aus der Input-Output-Tabelle 2006.
- Durch die Input-Output-Berechnung lassen sich die aus der Einkommensverausgabung resultierenden Beschäftigungseffekte mit etwa 73.000 Beschäftigten beziffern (sekundäre Effekte).

Tabelle 4 fasst die Beschäftigungseffekte der KEP-Branche als Arbeit- und Auftraggeber zusammen.

Tabelle 4: Multiplikative Beschäftigungseffekte der KEP-Branche 2009

(1)	Beschäftigung bei KEP-Unternehmen (primär direkt)	179.000
(2)	Beschäftigung bei Vorleistern der KEP-Unternehmen (primär indirekt)	96.500
(3)	primäre Beschäftigung (1)+(2)	275.500
(4)	Beschäftigung durch Einkommensverausgabung der Beschäftigten bei KEP-Unternehmen und deren Vorleistern (sekundär)	73.000
(5)	Gesamtbeschäftigung (3)+(4)	348.500

Quelle: KE-CONSULT Marktanalyse; eigene Berechnungen.

In der Summe sind von der KEP-Branche 348.500 Arbeitsplätze abhängig. Davon sind 179.000 Personen direkt bei KEP-Dienstleistern beschäftigt, 96.500 Personen sind bei den Vorleistern der KEP-Branche beschäftigt und 73.000 Arbeitsplätze sind auf die Verausgabung der erzielten Einkommen zurückzuführen. Der Beschäftigungsmultiplikator der KEP-Branche ergibt sich aus dem Verhältnis der indirekt und sekundär Beschäftigten zu den bei den KEP-Dienstleistern Beschäftigten. Er liegt bei 0,95. Das bedeutet, dass je 1.000 KEP-Beschäftigten weitere 950 Arbeitsplätze außerhalb der KEP-Branche generiert werden.

Die folgende Tabelle stellt die Ergebnisse für 2009 den Beschäftigungseffekten in den Jahren zuvor gegenüber.

Tabelle 5: Multiplikative Beschäftigungseffekte der KEP-Branche für die Jahre 2002 bis 2009

	2002 (KEP-Studie 2004)	2007 (KEP-Studie 2008/2009)	2009 (KEP-Studie 2010)	Veränderung 2009 zu 2002
Beschäftigung bei KEP-Unternehmen (primär direkt)	160.000	183.500	179.000	11,9%
Beschäftigung bei Vorleistungs- unternehmen (primär indirekt)	95.000	103.000	96.500	1,6%
Beschäftigung durch Einkommens- verausgabung (sekundär)	65.000	74.500	73.000	12,3%
Gesamt Beschäftigung	320.000	361.000	348.500	8,9%

Quelle: KE-CONSULT Marktanalyse; eigene Berechnungen.

Gegenüber 2002 steigt die durch die KEP-Branche ausgelöste Beschäftigung um 8,9% an. Daran haben die KEP-Unternehmen selbst den höchsten Anteil.

Bezieht man die Beschäftigungseffekte der KEP-Dienstleister für 2009 auf die Anzahl der Erwerbstätigen in Deutschland (etwa 40,3 Mio. in 2009), sind knapp 0,9% der Erwerbstätigen in Deutschland auf die KEP-Branche zurückzuführen.

Die Einkommen, die von den 348.500 Beschäftigten erzielt werden, lassen sich auf der Basis der im KEP-Markt von den Unternehmen gezahlten Einkommen sowie auf Basis sektoraler Durchschnittseinkommen ermitteln. Das von den Beschäftigten erwirtschaftete Bruttoinlandsprodukt (BIP) errechnet sich durch die Multiplikation mit sektoralen Arbeitsproduktivitäten (BIP pro Beschäftigtem). Tabelle 6 zeigt die durch die KEP-Branche ausgelöste Beschäftigung in den Wirtschaftssektoren sowie die dort erzielten Einkommen und das erwirtschaftete BIP.

Tabelle 6: Effekte der KEP-Branche auf Einkommen und BIP 2009

	Beschäftigte	Durchschnittseinkommen (1.000 €)	Einkommen gesamt (Mio. €)	Arbeitsproduktivität (1.000 €)	BIP gesamt (Mio. €)
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	2.500	16,4	40	23,9	60
PG ohne Bau	15.500	38,9	600	76,9	1.190
Bau	3.000	25,6	80	39,7	120
Handel, Gastgewerbe, Verkehr	231.000	23,0	6.120	39,4	9.090
Finanzierung, Vermietung, Unternehmensdienstleister	55.500	29,0	1.610	91,6	5.080
Öffentliche und private Dienstleister	41.000	25,1	1.030	39,4	1.610
alle	348.500		9.480		17.160

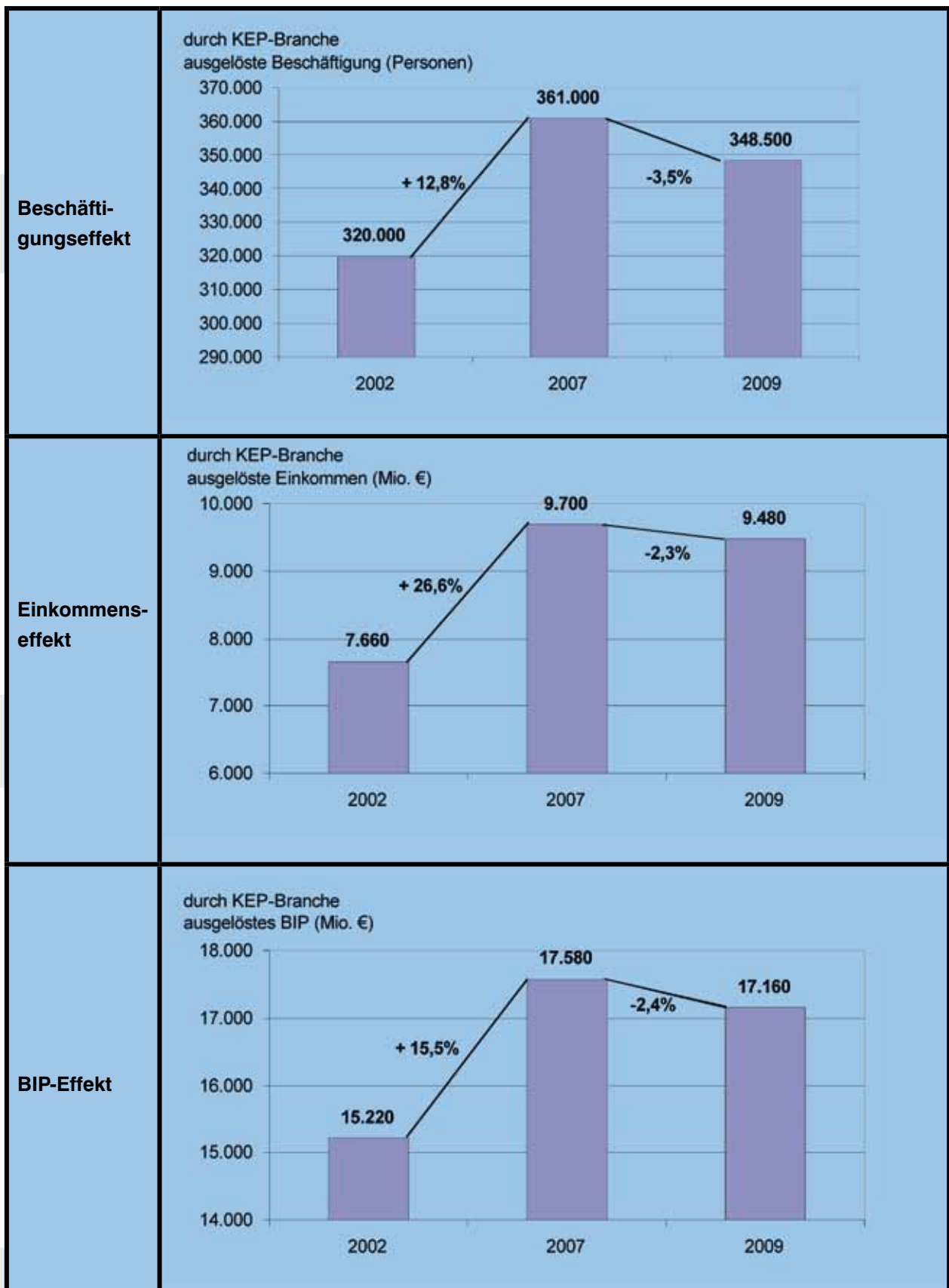
Quelle: KE-CONSULT Marktanalyse; eigene Berechnungen.

Die von der Tätigkeit der KEP-Unternehmen ausgelöste Einkommenssumme beträgt knapp 9,5 Mrd. €. Bezogen auf die in Deutschland im Jahr 2009 erzielten Arbeitnehmerentgelte (1.224 Mrd. €⁶) sind dies knapp 0,8%.

Verglichen mit dem Jahr 2002 steigt der Einkommenseffekt der KEP-Branche in 2009 um etwa ein Viertel (von 7,7 Mrd. € auf 9,5 Mrd. €), der BIP-Effekt steigt im gleichen Zeitraum um 12,7% auf knapp 17,2 Mrd. € (vgl. Abbildung 16).

6 Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder, Arbeitnehmerentgelt, Bruttolöhne und -gehälter in den Ländern und Ost-West-Großraumregionen Deutschlands 1991 bis 2009, Wiesbaden 2010.

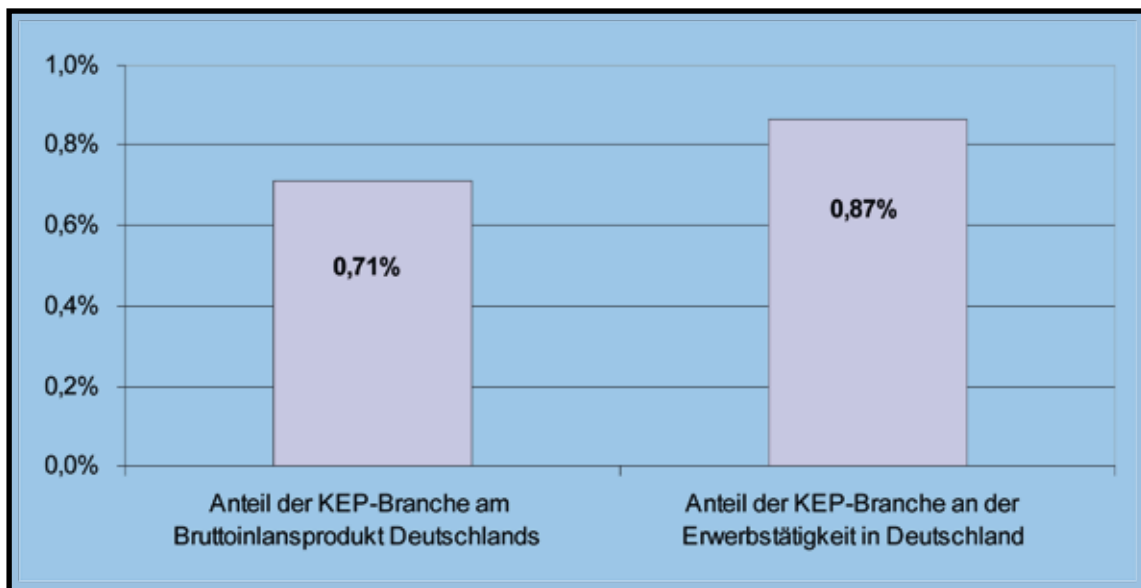
Abbildung 16: Beschäftigungs-, Einkommens- und BIP-Effekte der KEP-Branche als Arbeit- und Auftraggeber (2002, 2007, 2009)



Quelle: KE-CONSULT Marktanalyse; eigene Berechnungen.

Die Ergebnisse zeigen, dass die KEP-Branche eine nachhaltig positive Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft hat. Der Anteil der KEP-Branche am Bruttoinlandsprodukt in Deutschland liegt bei 0,71%, an der Erwerbstätigkeit bei 0,87%.

Abbildung 17: Bedeutung der KEP-Branche als Arbeit- und Auftraggeber für die deutsche Volkswirtschaft (2009)



Quelle: destatis; KE-CONSULT Marktanalyse; eigene Berechnungen.

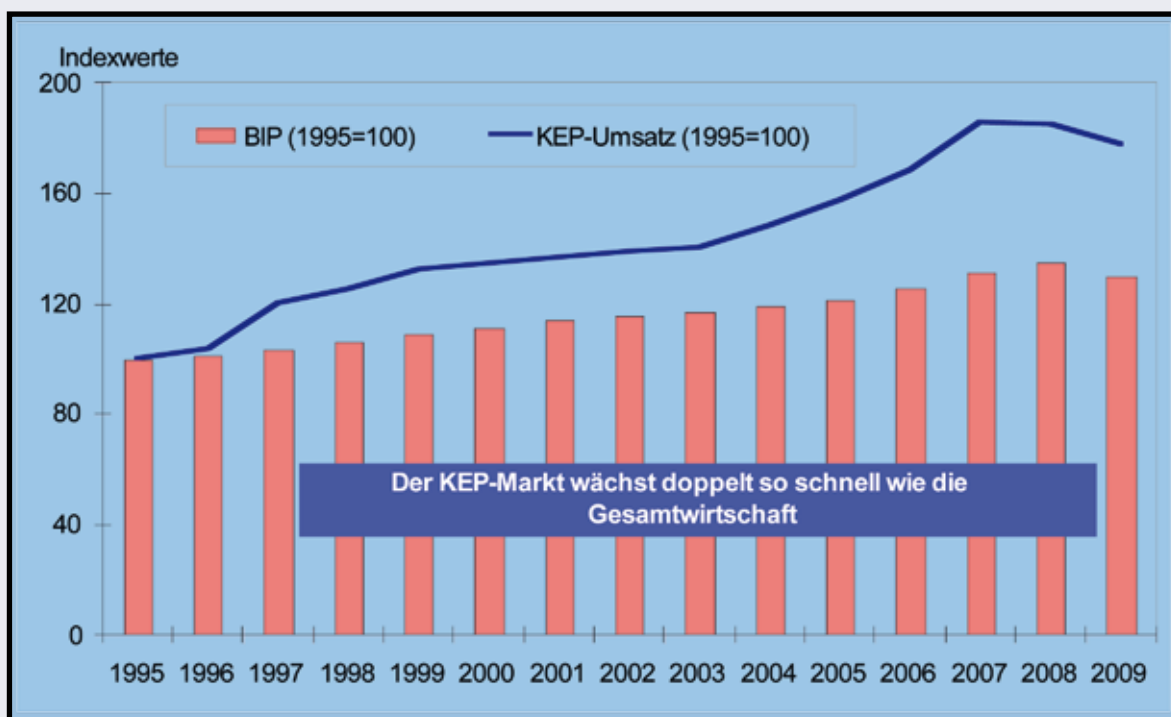
5. Wirtschaftliche Wirkungen der KEP-Dienste als Produktivitäts- und Wachstumsfaktor

Neben der Bedeutung, die die KEP-Branche als Arbeit- und Auftraggeber für die deutsche Wirtschaft hat, liegt die weitaus wichtigere Funktion der KEP-Branche in ihrer Bedeutung für die KEP-nutzenden Unternehmen als Produktivitäts- und Wachstumsfaktor. Die KEP-Branche bietet qualitativ hochwertige Transport- und Logistikdienste an, die der Wirtschaft eine produktive und arbeitsteilige Produktion ermöglichen. Eng damit verbunden sind Wettbewerbs-, Kosten- und Absatzvorteile für die KEP-nutzenden Unternehmen. Diese schlagen sich in einer Verbesserung der Beschäftigungshöhe und des Bruttoinlandsprodukts nieder.⁷

5.1 Bedeutung der KEP-Dienste für die Gesamtwirtschaft und die KEP-nutzenden Unternehmen

Die Bedeutung der KEP-Dienstleister für die deutsche Wirtschaft hat in den vergangenen Jahren kontinuierlich zugenommen. Das hochwertige und leistungsfähige Angebot der KEP-Dienstleister bietet gerade den Unternehmen aus Industrie, Handel und Dienstleistungen vielfältige Vorteile. Das KEP-Angebot erhöht die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen, vergrößert Beschaffungs- und Absatzradien, bietet Kosteneinsparpotenziale und ermöglicht den Einsatz moderner, arbeitsteiliger Produktions- und Fertigungsprozesse. Genutzt wird das Angebot der KEP-Dienstleister in nahezu allen Unternehmensbereichen wie Beschaffung, Produktion, Vertrieb sowie Forschung und Entwicklung. Die KEP-Dienstleister übernehmen dabei durch den Mehrwert, den sie den Kunden bieten können, zunehmend Aufgaben, die über die „klassischen“ Transport- und Logistikdienstleistungen hinausgehen. Die KEP-Dienstleister wandeln sich damit verstärkt vom „externen“ Anbieter von Transport- und Logistikleistungen zum Partner im wirtschaftlichen Leistungsprozess der Unternehmen. Dieser Bedeutungszuwachs, den die Branche erfährt, macht auch der Trend in der folgenden Abbildung deutlich.

Abbildung 18: Entwicklung von Gesamtwirtschaft (BIP) und KEP-Markt (1995-2009)

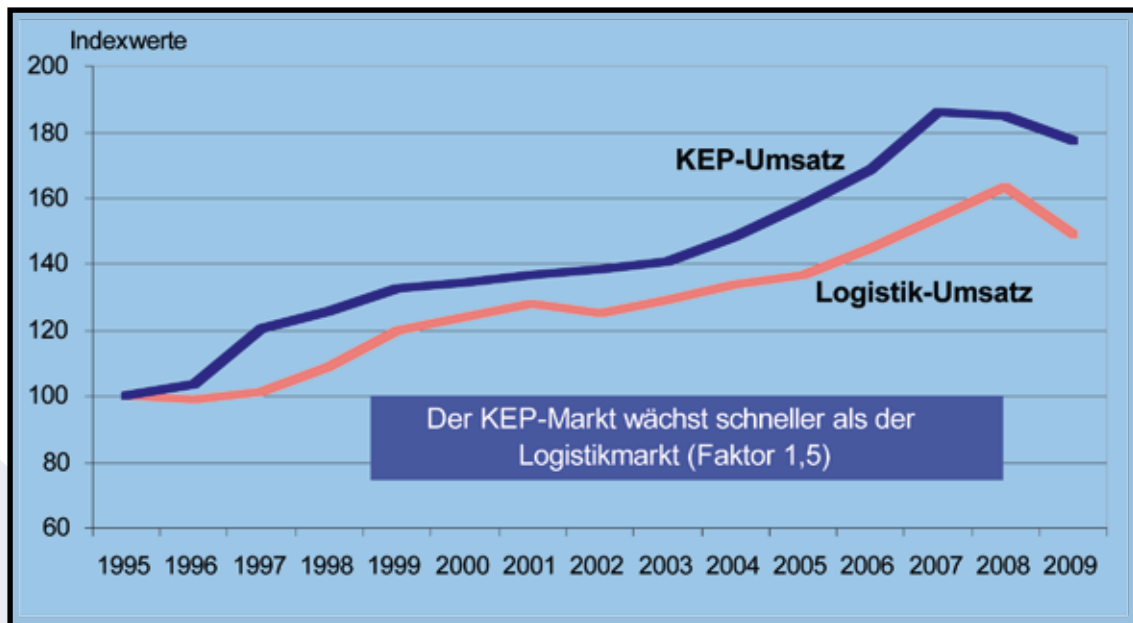


Quelle: Statistisches Bundesamt, Genesis Online, VGR des Bundes vom 05.05.2010, KEP-Studie 2008/2009; Befragung der KEP-Unternehmen 2010, KE-CONSULT Marktanalyse; eigene Darstellung.

⁷ Zum Zusammenhang zwischen KEP-Markt und Strukturwandel sowie zu den Wirkungsketten vgl. KEP-Studie 2004, S. 28ff.

Seit 1995 wächst der KEP-Markt doppelt so schnell wie die Gesamtwirtschaft. 1%-BIP-Wachstum geht einher mit einem 2,2%-Wachstum der KEP-Umsätze. Wurden für eine Mrd. € BIP im Jahre 1995 KEP-Leistungen in Höhe von 4 Mio. € nachgefragt, so ist dieser Betrag bis zum Jahr 2009 bereits auf 5,5 Mio. € angestiegen. Eine stetig wachsende Bedeutung von Transport- und Logistikleistungen für die deutsche Volkswirtschaft wird allgemein dem gesamten Logistikmarkt zugeschrieben. Ein Vergleich der Entwicklung von Logistikmarkt und KEP-Markt mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bestätigt diese Aussage. Es zeigt sich aber auch, dass der KEP-Markt stärker wächst als der gesamte Logistikmarkt (vgl. folgende Abbildung). Seit 1995 wächst der KEP-Markt schneller als der Logistikmarkt. Das Wachstum liegt um den Faktor 1,5 höher.

Abbildung 19: Entwicklung von Logistikmarkt und KEP-Markt (1995-2009)



Quelle: Statistisches Bundesamt, Genesis Online, VGR des Bundes vom 05.05.2010, Klaus, P., Kille, C., Die Top 100 der Logistik, Deutscher Verkehrs-Verlag, Hamburg, versch. Jg., KEP-Studie 2008/2009; Befragung der KEP-Unternehmen 2010, KE-CONSULT Marktanalyse; eigene Darstellung.

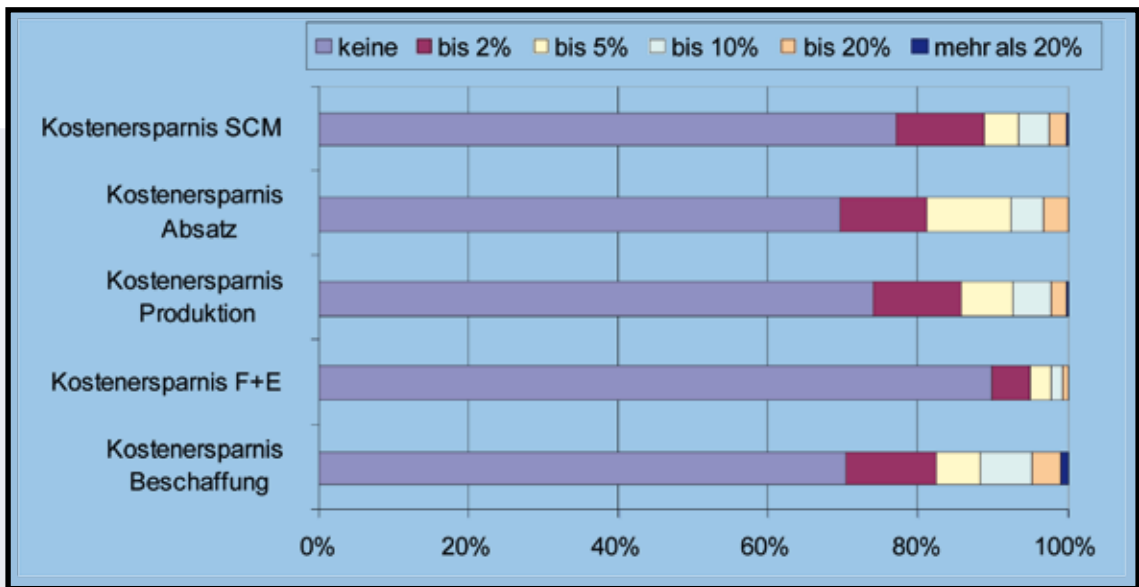
Grund für die zunehmende und quantitativ messbare Bedeutung des KEP-Marktes für die deutsche Volkswirtschaft sind die vielfältigen ökonomischen Vorteile, welche die Unternehmen mit der Nutzung der KEP-Dienste realisieren. Die wichtigsten Vorteile liegen in Kostenersparnissen und Absatzsteigerungen durch die Zusammenarbeit mit KEP-Dienstleistern. Erkenntnisse zu den Wirkungen liegen aus der Unternehmensbefragung aus dem Jahre 2008 vor.⁸

Kostenersparnisse werden durch den Einsatz bzw. die Nutzung der KEP-Dienstleister vor allem in den Unternehmensbereichen Beschaffung, Absatz und Produktion realisiert. Im Bereich Beschaffung realisieren knapp 12% der befragten Unternehmen eine Kostenersparnis von mindestens 5%. Rund 19% der Befragten erzielen im Absatzbereich eine Kostenersparnis von 2% und mehr.

Auch im Unternehmensbereich Produktion werden bei knapp 12% der befragten Unternehmen Kostenersparnisse von bis zu 2% und bei weiteren 14% von mehr als 2% realisiert.

⁸ KE-CONSULT Wirtschafts- und Verkehrsberatung, Wirtschaftliche Bedeutung der Kurier-, Express- und Paketbranche – Entwicklung und Prognose –, KEP-Studie 2008/2009, Köln 2008; S. 22ff.

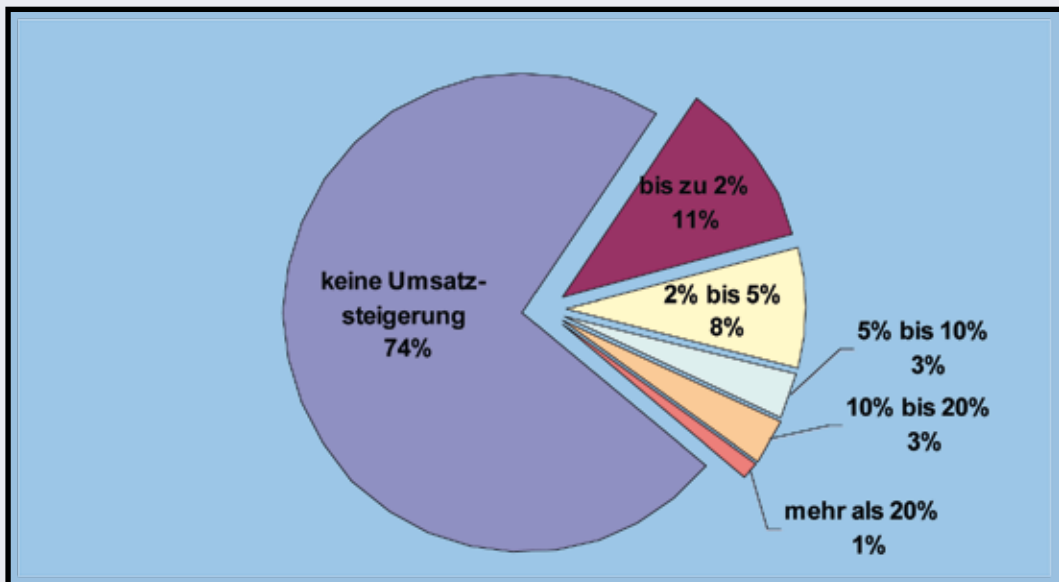
Abbildung 20: Kostenersparnisse durch die Zusammenarbeit mit KEP-Dienstleistern



Anmerkungen: SCM: Supply-Chain-Management.
Quelle: Befragung Wirtschaftsunternehmen 2008.

Die erwarteten Kostenersparnisse treten in unterschiedlichen Unternehmensbereichen und Produktionsstufen auf. Sie sind daher kumulativ zu verstehen, so dass die Kostenersparnis insgesamt größer ist als die jeder einzelnen Säule. Aus der Zusammenarbeit mit KEP-Dienstleistern resultieren für die Unternehmen nicht nur Kosteneinspareffekte, sondern ebenso positive Umsatzwirkungen. Die entsprechenden Angaben sind nachfolgend dargestellt.

Abbildung 21: Realisierte Absatzsteigerungen durch die Nutzung von KEP-Diensten (in % der befragten Unternehmen)



Quelle: Befragung Wirtschaftsunternehmen 2008.

11 % der befragten Unternehmen erzielen durch die Nutzung der KEP-Dienste eine Absatzsteigerung von bis zu 2%. Weitere 15% der Unternehmen gaben an, dass sie durch die Zusammenarbeit mit KEP-Dienstleistern Umsatzsteigerungen von 2% und mehr realisieren konnten.

Eine quantitative Abschätzung und Aktualisierung der wirtschaftlichen Auswirkungen der KEP-Dienste für die KEP-nutzenden Unternehmen für das Jahr 2009 erfolgt auf Basis der im Jahre 2008 erhobenen

Effekte und unter Berücksichtigung der inzwischen im KEP-Markt eingetretenen Strukturveränderungen (Änderungen bei Sendungen, Umsätzen und den einzelnen Marktsegmenten (Express, Standard,...)) im nachfolgenden Kapitel. Dabei wird in Anlehnung an die vorangegangenen Studien herausgearbeitet, welche wirtschaftlichen Nachteile den Unternehmen entstehen würden, wenn es zu einer Verschlechterung bzw. Einschränkung des KEP-Angebots (z.B. durch eine deutliche Verlängerung der Beförderungszeiten im KEP-Verkehr) kommen würde.

5.2 Quantifizierung der wirtschaftlichen Effekte der KEP-Dienste als Produktivitäts- und Wachstumsfaktor

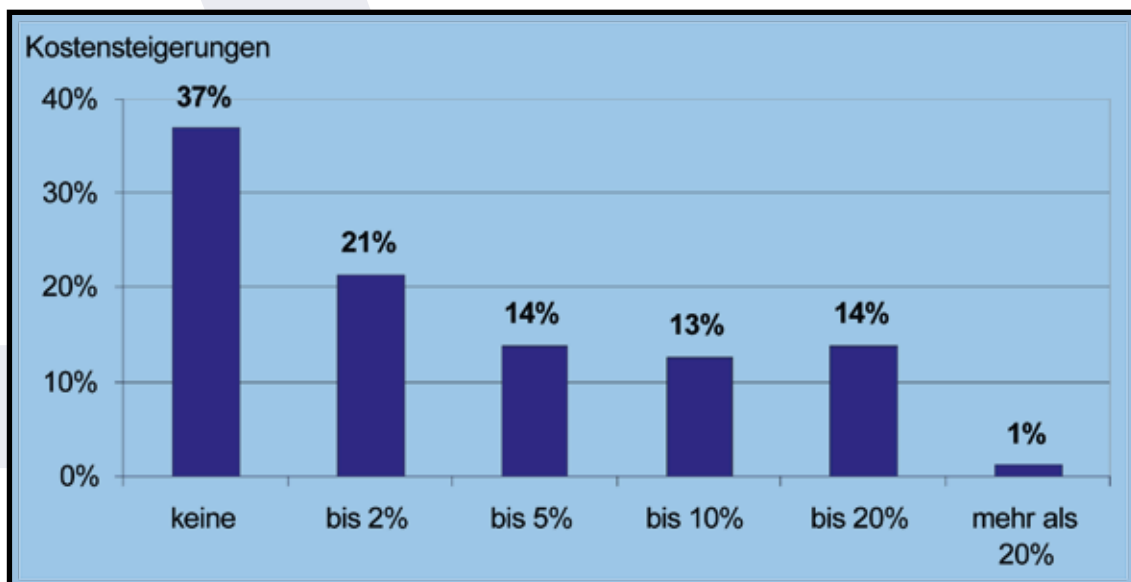
Die Bedeutung der KEP-Dienste für die Wirtschaft ergibt sich aus der Einbindung der KEP-Dienstleister in die Wertschöpfungskette der Unternehmen und den damit verbundenen Veränderungen und Effizienzsteigerungen in den Beschaffungs-, Produktions- und Absatzmöglichkeiten und -strukturen. Die wirtschaftlichen Wirkungen werden für das Jahr 2009 quantitativ abgeschätzt und in ihren Größenordnungen kenntlich gemacht.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen der KEP-Dienste werden auf der Grundlage eines Szenarios ermittelt, für das untersucht wird, welche wirtschaftlichen Nachteile den Unternehmen entstehen würden, wenn es zu einer Verschlechterung bzw. Einschränkung des KEP-Angebots (z.B. durch eine deutliche Verlängerung der Beförderungszeiten im KEP-Verkehr) kommen würde. Diese Beeinträchtigungen könnten z.B. durch (Nacht-)Flugverbote, Behinderungen im Straßenverkehr, Zufahrtsbeschränkungen in Innenstädten, Fahrverbote, Infrastrukturengpässe oder eine Verlangsamung des grenzüberschreitenden Verkehrs insbesondere von und nach Osteuropa eintreten. Diese Beschränkungen hätten zur Folge, dass vor allem die Schnelligkeit und die Zuverlässigkeit des KEP-Angebotes nicht mehr gewährleistet wären.

Aus der schriftlichen Unternehmensbefragung aus dem Jahr 2008 ist bekannt, mit welchen wirtschaftlichen Konsequenzen eine solche Beeinträchtigung der KEP-Leistungsfähigkeit verbunden wäre. Auf die Frage nach den daraus resultierenden wirtschaftlichen Konsequenzen gaben 60% der Unternehmen gültige und auswertbare Antworten. Von diesen rechnen knapp zwei Drittel (63%) mit Kostensteigerungen. Mehr als die Hälfte (52%) erwarten, dass die Umsätze infolge einer Verlangsamung der KEP-Transporte sinken werden.

Die Bedeutung der KEP-Dienstleister liegt zum einen in der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen durch Ausschöpfen von Kostensenkungspotenzialen. Die folgende Abbildung zeigt, in welchen Größenordnungen sich die erwarteten Kostensteigerungen bewegen. Dabei wird deutlich, dass etwa 15% der Unternehmen (bezogen auf die auswertbaren Antworten) von einer doch sehr bedeutenden Kostensteigerung von mehr als 10% ausgehen.

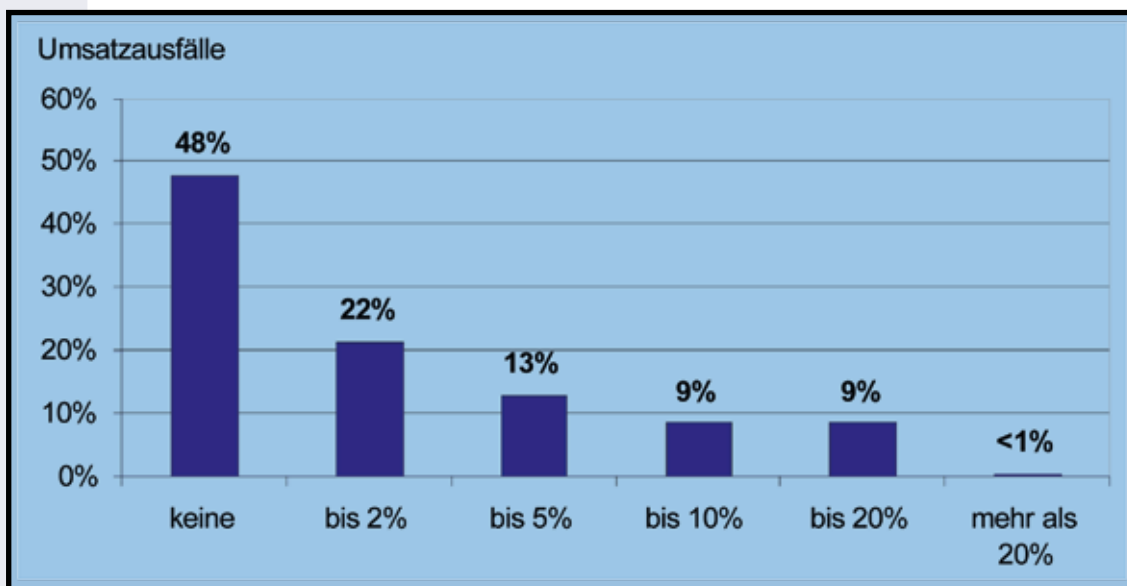
Abbildung 22: Kostensteigerungen durch Einschränkungen des KEP-Angebotes (Unternehmen mit KEP-Nutzung)



Quelle: Befragung Wirtschaftsunternehmen 2008.

Umsatzausfälle werden von 52% der Unternehmen (bezogen auf die Unternehmen mit KEP-Nutzung) erwartet. Etwa ein Fünftel der Unternehmen rechnen mit Umsatzausfällen von bis zu 2%. Fast ein Zehntel gibt an, dass Umsatzausfälle in erheblichem Umfang von mehr als 10% erwartet werden.

Abbildung 23: Umsatzausfall durch Einschränkungen des KEP-Angebotes (Unternehmen mit KEP-Nutzung)



Quelle: Befragung Wirtschaftsunternehmen 2008.

Aus den Angaben der Unternehmen in der schriftlichen Befragung aus 2008 und unter Berücksichtigung der in 2008 und 2009 im KEP-Markt eingetretenen Veränderungen bei Sendungen und Umsätzen (jeweils nach den Marktsegmenten getrennt) werden im Folgenden die aus einer KEP-Einschränkung resultierenden wirtschaftlichen Folgen (Beschäftigungs- und BIP-Verluste) für das Jahr 2009 aktualisiert und damit neu berechnet.

Eine Einschränkung des KEP-Angebotes würde für das Jahr 2009 ein Beschäftigungsverlust in Höhe von 384.400 Erwerbstätigen nach sich ziehen. Damit verbunden wäre ein Verlust an wirtschaftlicher Leistung in Höhe von 20,7 Mrd. €. Die Wirkungen bei Erwerbstätigen und BIP sowie der Vergleich zu den Ergebnissen aus dem Jahr 2002 sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 7: Beschäftigungs- und BIP-Effekte eines hochwertigen KEP-Angebotes bei den KEP-nutzenden Unternehmen

		Beschäftigung	Bruttoinlandsprodukt
2002	absolut	372.000	18,4 Mrd. €
	Anteil an deutscher Volkswirtschaft	0,96%	0,83%
2009	absolut	384.400	20,7 Mrd. €
	Anteil an deutscher Volkswirtschaft	0,95%	0,86%
Veränderung 2009 zu 2002	absolut	12.400	2,3 Mrd. €
	prozentual	3,3%	12,5%

Quelle: KEP-Studie 2008/2009; KE-CONSULT Marktanalyse; eigene Berechnungen.

Im Vergleich zu 2002 ist die Bedeutung des hochwertigen KEP-Angebotes für die KEP-nutzenden Unternehmen in Bezug auf die Erwerbstätigen stabil geblieben. Der Einfluss auf das BIP hat hingegen zugenommen.

6. Beitrag der KEP-Branche zu einer nachhaltigen Entwicklung

Seit Ende der 80er Jahre ist mit dem Begriff der Nachhaltigkeit die Forderung verbunden, eine Überbeanspruchung der Ressourcen im ökonomischen Geschäftsbetrieb zu vermeiden, mögliche Schäden für Menschen, Natur und Klima zu begrenzen sowie Wohlstandsspielräume für zukünftige Generationen zu erhalten. Mit dem Leitbild der nachhaltigen Mobilität sind auch im Wirtschaftsverkehr und hier im Bereich des KEP-Marktes Anstrengungen verbunden, die auf einen Ausgleich zwischen ökonomischer Aktivität und ökologischer Erstellung der Transport- und Logistikleistungen abzielen. Die Maßnahmen und Aktivitäten einer nachhaltigen Leistungserstellung sind vor allem auf die Ziele Energieeinsparung, Reduzierung der CO₂-Emissionen, Verringerung der Schadstoffemissionen und Steigerung der Verkehrssicherheit ausgerichtet. Die KEP-Industrie stellt sich unter dem Motto der „Grünen KEP-Logistik“ dem Thema und leistet ihren wichtigen Beitrag zur Realisierung der europäischen Klimaschutzziele.

Im Zusammenhang mit dem KEP-Markt wird unter dem Aspekt nachhaltiger Entwicklung und Ressourcen schonender Leistungserstellung herausgearbeitet, welchen Beitrag die KEP-Dienstleister für eine effizientere Abwicklung der KEP-Verkehre leisten. Aufgezeigt werden die technologischen und organisatorischen Strategien und Entwicklungen in der KEP-Branche zur Erhöhung der Effizienz und zur Reduzierung der CO₂-Emissionen bzw. der übrigen Luftschadstoffemissionen.

Empirische Grundlage der Ausführungen zu den unternehmerischen Strategien und Maßnahmen ist eine schriftliche Befragung zum Thema Nachhaltigkeit einschließlich einer Erhebung von Strukturkennziffern bei den BIEK-Unternehmen im April 2010, die die erste Befragung aus dem Jahr 2008 ergänzt. Thematisch orientiert sich die Befragung an der ersten Erhebung. Erhoben worden sind u.a. folgende Kennziffern und Sachverhalte:

- Strukturkennziffern für die Jahre 2000, 2006 und 2009,
- Anzahl der Sendungen,
- Anzahl der Fahrzeuge (Langstrecke, letzte Meile),
- Fahrleistungen (Fahrzeugkilometer auf der Langstrecke und letzten Meile),
- CO₂-Emissionen,
- Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte,
- Maßnahmen zur Erhöhung der Netzwerkeffizienz, zur Standortoptimierung, Tourenplanung und -optimierung,
- Investitionen und Maßnahmen im Bereich der Fahrzeuge, der Fahrzeugflotte, der Fahrzeugtechnologie und der Antriebstechnik,
- Verlagerungsmöglichkeiten von Verkehren auf die Schiene,
- Durchführung bzw. Teilnahme an Forschungs- und Entwicklungsprojekten.

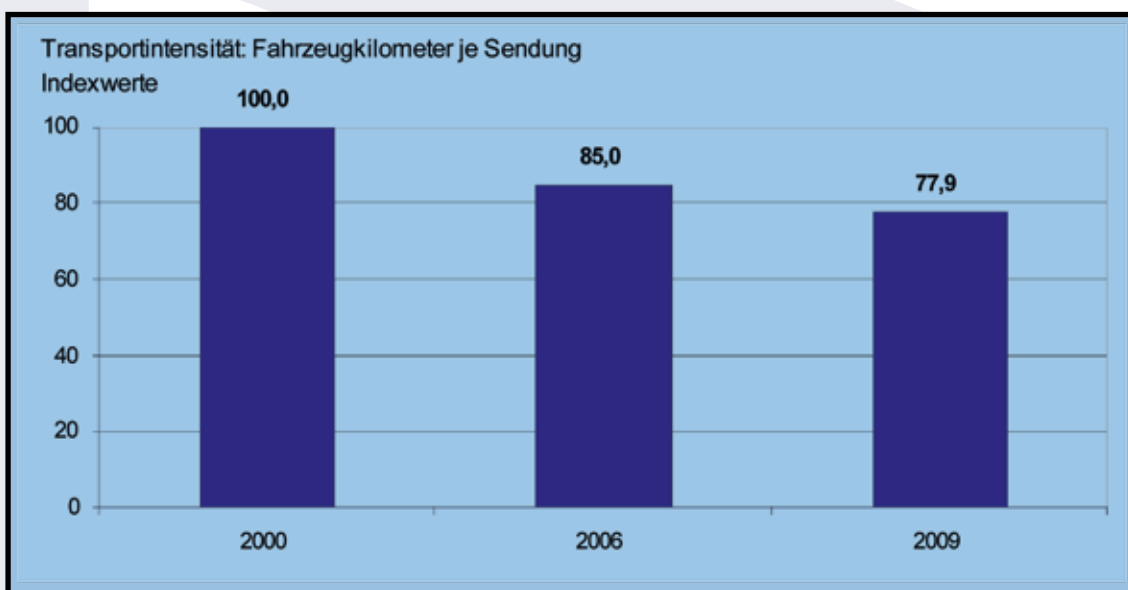
Die Auswertung macht deutlich, dass die KEP-Branche die in der ersten Befragung erfassten vielfältigen Anstrengungen auf sehr unterschiedlichen Feldern trotz der Wirtschafts- und Finanzkrise weitergeführt, verstärkt und um neue Maßnahmen und Projekte ergänzt hat. Dabei handelt es sich nach wie vor zuvorderst um Maßnahmen zur Optimierung der Transportprozesse (z.B. Routenoptimierung mittels neuer Softwaretools), der Standortverteilung und Standortlagen (Zentral-Hub, Niederlassungen, Umschlagzentren), um Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrzeugauslastung (Tourenplanung und -optimierung) sowie um technische Entwicklungen im Fahrzeugbereich. Der Antrieb für die Unternehmen zur Umsetzung der vielfältigen Maßnahmen liegt dabei zum einen in der sozialen und gesellschaftlichen Verantwortung, die von den KEP-Unternehmen wahrgenommen wird. Zum anderen besteht für die KEP-Unternehmen ein ökonomisches Interesse, da in einer effizienteren und damit Ressourcen schonenderen Leistungserstellung auch wirtschaftliche Vorteile für die Unternehmen liegen.

Insgesamt schlägt sich die Wirksamkeit sämtlicher Maßnahmen in den jeweiligen Unternehmen vor allem in zwei Kennziffern nieder: Transportintensität und CO₂-Emissionen je Sendung.

Entwicklung der Transportintensität

Deutlich werden die Wirkungen der durchgeführten Optimierungs- und Effizienzanstrengungen zum einen, wenn man die Transportintensität, also die erbrachten Fahrzeugkilometer je beförderter Sendung betrachtet. Zwischen 2000 und 2009 ging die Kilometerleistung je beförderter Sendung bei den befragten Unternehmen um 22% zurück.

**Abbildung 24: Rückgang der Transportintensität im KEP-Markt
(Fahrzeugkilometer je Sendung, Indexwerte 2000 = 100)**



Quelle: Befragung der BIEK-Unternehmen 2008, Befragung der BIEK-Unternehmen 2010, eigene Berechnungen.

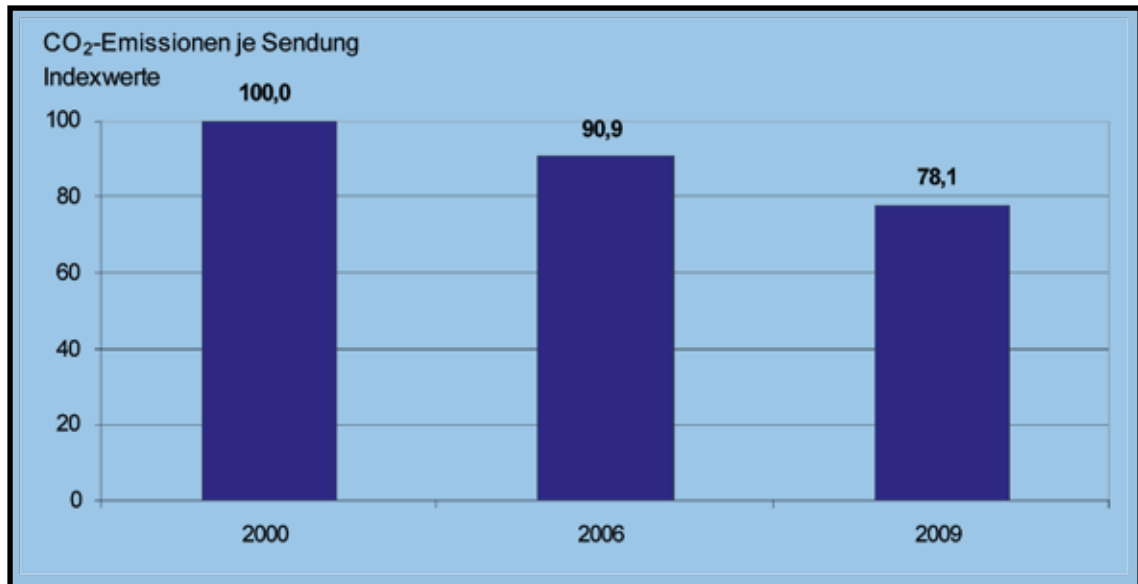
Damit konnte die zwischen 2000 und 2006 eingeleitete Entwicklung fortgeschrieben werden und zwischen 2006 und 2009, trotz der Wirtschafts- und Finanzkrise, ein weiterer Beitrag zur Senkung der Transportintensität geleistet werden. Hiermit gelingt im KEP-Markt in gewissem Maße eine „Entkopplung“ von „Sendungswachstum“ und „Fahrleistungswachstum“. Das Wachstum der KEP-Sendungen im Markt in diesem Zeitraum konnte mit einer unterproportionalen Steigerung der Fahrzeugkilometer erbracht werden. Im Vergleich zum KEP-Markt sind im Straßengüterverkehr zwischen 2000 und 2008 die Fahrleistungen je transportierter Tonne nahezu konstant geblieben.⁹

⁹ Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 2009/2010, Berlin 2009, S.152ff.

Entwicklung der CO₂-Emissionen je Sendung

Ein weiterer Indikator zur Kennzeichnung der Wirksamkeit der eingeleiteten Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und Ressourcen schonenderen Leistungserstellung sind die CO₂-Emissionen je beförderter Sendung.

Abbildung 25: Reduzierung der CO₂-Emissionen je Sendung im KEP-Markt (Indexwerte 2000 = 100)



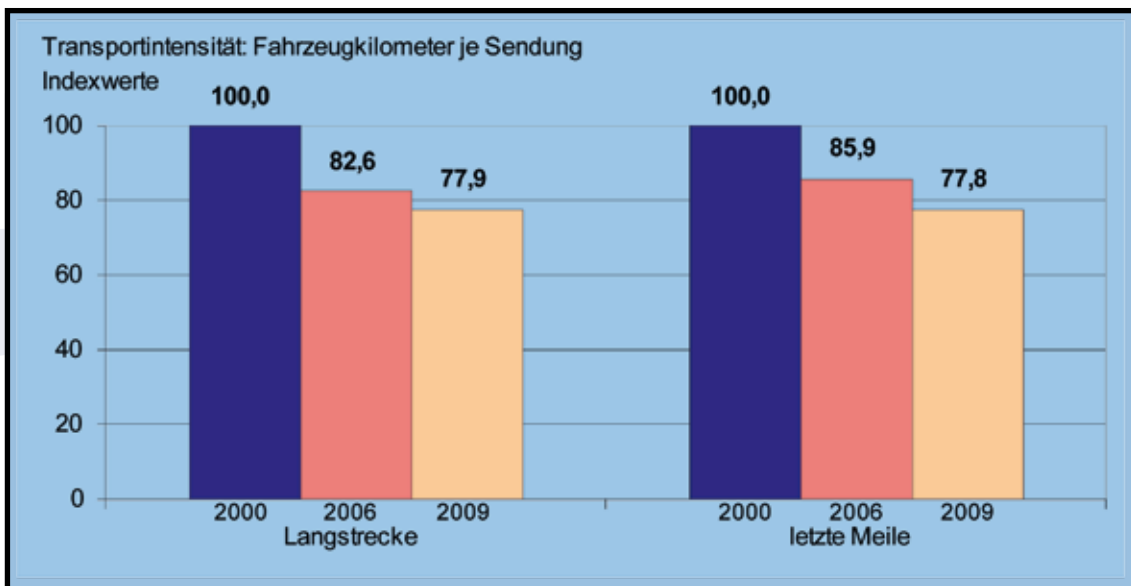
Quelle: Befragung der BIEK-Unternehmen 2008, Befragung der BIEK-Unternehmen 2010, eigene Berechnungen.

Seit dem Jahr 2000 konnten die CO₂-Emissionen je beförderter Sendung bei den befragten Unternehmen um etwa 22% gesenkt werden. Damit wird den Umwelt- und Klimaschutzzielen in der Europäischen Union Rechnung getragen. Im Dezember 2008 wurde im EU-Parlament das EU-Klimapaket verabschiedet u.a. mit der „Strategie 20/20/20“, die vorsieht, die CO₂-Emissionen um mindestens 20% zu senken. Der Rückgang der CO₂-Emissionen je Sendung fällt im Vergleich mit dem Rückgang der Fahrleistungen je Sendung etwas niedriger aus. Auf den ersten Blick wäre eher eine Veränderung beider Kennziffern in einer ähnlichen Größenordnung zu erwarten gewesen. Die Ursache hierfür liegt darin, dass der Verbrauch und damit die CO₂-Emissionen nicht allein von den Fahrzeugkilometern und der Fahrzeugtechnologie abhängen, sondern auch vom Zeitbedarf, vom Verkehrszustand (Verkehrsdichte, Stauungen), von der Beladung der Fahrzeuge, von der Fahrzeuggröße, vom Fahrverhalten der Fahrer, von der Witterung, vom Straßenbelag und auch vom Stopp-Faktor im Endkundengeschäft. Dies hat auch der ADAC-Ecotest belegt. Gerade die Verkehrsdichte im Lkw-Verkehr und auch die Anzahl der Stopps (vor allem in der Endkundenbelieferung u.a. durch den Internethandel) haben deutlich zugenommen. Damit ist der etwas geringere Rückgang der CO₂-Emissionen je Sendung (im Vergleich zu den Fahrleistungen je Sendung) erklärbar.

Zu den Erfolgen in der Vergangenheit hat eine Reihe von Maßnahmen beigetragen. Nachfolgend sollen wesentliche Strategien und Instrumente kurz dargestellt werden.

- Von Bedeutung sind Maßnahmen zur Erhöhung der Netzwerkeffizienz und zur Standortoptimierung. So werden regelmäßig Anpassungen und Optimierungen des Netzwerkes für die Verkehre auf der Langstrecke von den KEP-Unternehmen durchgeführt. Die Lage und Verteilung von Konsolidierungsknoten werden bei Änderungen von Kundenstandorten, bei Kundenverlagerungen sowie bei einem geänderten Sendungsaufkommen angepasst. Im Bereich der letzten Meile, also dem Transport zwischen regionalem Verteilzentrum und Endkunden, erfolgt eine permanente Analyse der Touren und Zustellbezirke (u.a. Auslastung, Zuschnitt Zustellbezirke, garantierte Zustellzeiten). Diese Maßnahmen schlagen sich in der Transportintensität zum einen auf der Langstrecke und zum anderen auf der letzten Meile in unterschiedlichem Ausmaß nieder. Die jeweiligen Effizienzsteigerungen sind nachfolgend dargestellt.

Abbildung 26: Veränderung der Transportintensität nach „Langstrecke“ und „letzte Meile“ (Fahrzeugkilometer je Sendung, Indexwerte 2000 = 100)



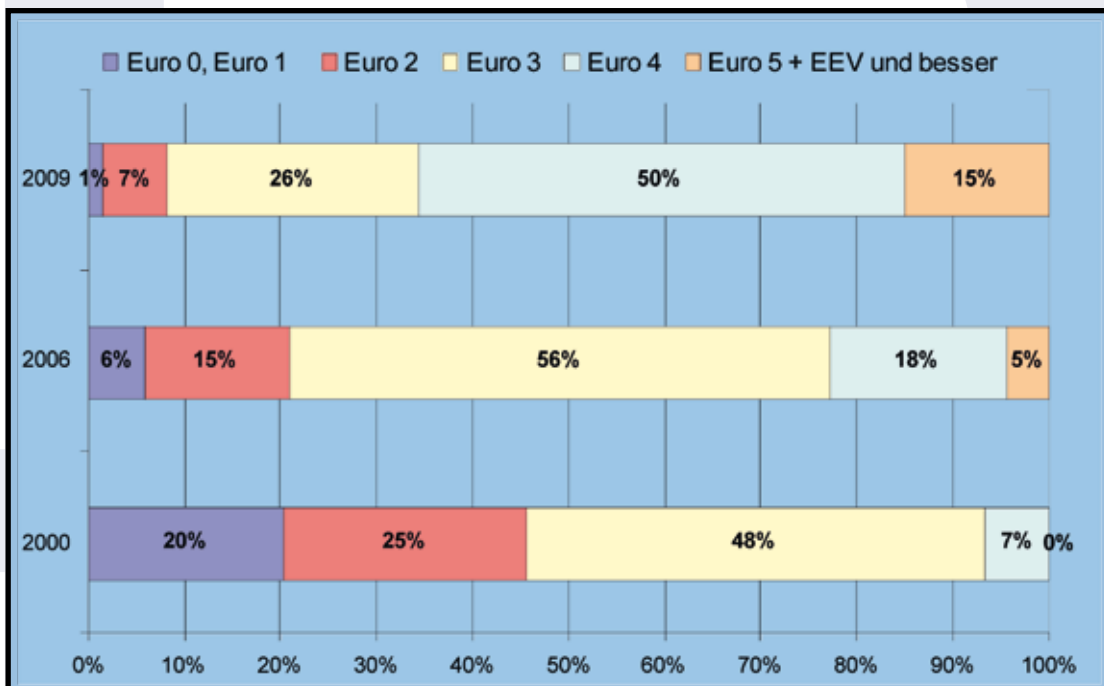
Quelle: Befragung der BIEK-Unternehmen 2008, Befragung der BIEK-Unternehmen 2010, eigene Berechnungen.

Inzwischen sind sowohl auf der Langstrecke als auch auf der letzten Meile ähnliche Erfolge in der Reduzierung der Transportintensität eingetreten. Zwischen 2000 und 2009 konnte der Fahrleistungsaufwand je beförderter Sendung auf der Langstrecke und auf der letzten Meile um etwa 22% reduziert werden.

- Verstärkt werden Maßnahmen im Bereich des Fuhrparks ergriffen. Mit umfangreichen Investitionen zur Erneuerung der Fahrzeugflotte, in die Fahrzeugtechnologie und in innovative Antriebstechnik sollen der Energieverbrauch gesenkt und die Emissionen von CO₂ sowie der übrigen Luftschadstoffemissionen verringert werden.

Durch die laufenden Investitionen in die Fahrzeuge ist das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte deutlich gesenkt worden. Die Verjüngung der Fahrzeugflotte macht sich auch in dem Anteil der schadstoffarmen Fahrzeugklassen am gesamten Fahrzeugbestand bemerkbar. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Verteilung des Fuhrparks (der befragten Unternehmen) nach Emissionsklassen.

Abbildung 27: Aufteilung der Fahrzeugflotte nach Emissionsklassen (2000, 2006, 2009)



Quelle: Befragung der BIEK-Unternehmen 2008, Befragung der BIEK-Unternehmen 2010, eigene Berechnungen.

Durch die fortlaufenden Investitionen in die Fahrzeugflotte wird der Anteil der schadstoffarmen Fahrzeuge ständig erhöht. Im Jahr 2009 werden mit einem Anteil von 65% Fahrzeuge genutzt, die der Euro-4-Norm oder besser entsprechen. Der Anteil von Fahrzeugen mit Euro-0- oder Euro-1-Norm ist inzwischen auf 8% gesunken.

Neben dem Einsatz schadstoffarmer Fahrzeuge werden auch zunehmend Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken eingesetzt oder auf ihre Alltagstauglichkeit in Pilotversuchen getestet. Mehr als 200 Erdgasfahrzeuge werden bei den befragten Unternehmen im Markt bereits genutzt. Daneben werden verstärkt Elektrofahrzeuge, (Micro-)Hybrid-Fahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge getestet.

Neben den motorisierten Fahrzeugen kommen zum Teil bei der Zustellung im Innenstadtbereich auch nicht motorisierte Fahrzeuge (z.B. Fahrräder, Sackkarren) zum Einsatz.

- Einen wichtigen Beitrag zu einer effizienteren und Ressourcen schonenden Leistungserstellung im KEP-Markt nimmt inzwischen die Schulung der eingesetzten Fahrer ein. Die Unternehmen bieten den Fahrern Schulungen an oder machen diese zur Pflicht. Wesentliche Inhalte dieser Schulungen und des Fahrertrainings sind fahrsicherheitstechnische Aspekte (Ladungssicherung, sichere und defensive Fahrweise) sowie Anleitungen zu einer Kraftstoff sparenden Fahrweise und Hinweise zur Berücksichtigung von Umweltaspekten bereits bei der Festlegung der Routen. Diese Maßnahmen werden nicht nur für die eigenen Fahrer ergriffen. Es wird ebenso darauf geachtet, dass die Vertragspartner regelmäßige Fahrertrainings für ihr Fahrpersonal durchführen. Untersuchungen haben gezeigt, dass mit einem auf Kraftstoff sparen ausgerichteten Fahren Kraftstoffeinsparungen bis zu 20% erzielt werden können.
- In den KEP-Unternehmen ist zudem in den letzten Jahren ein umfassendes Umwelt- und Qualitätsmanagement etabliert worden. Dort werden die Umwelt- und Nachhaltigkeitsziele auf Unternehmensebene formuliert und durch entsprechende Strategien und Maßnahmen konkretisiert. Durch umfangreiche Umwelt- und Nachhaltigkeitsberichte wird über den jeweiligen Umsetzungsstand und die erreichten Ziele regelmäßig berichtet.
- Derzeit werden verschiedene Forschungs- und Entwicklungsprojekte zum Thema Nachhaltigkeit durchgeführt. Im Vordergrund steht dabei der mögliche Einsatz alternativer Antriebstechnologien für Lkw und Zustellfahrzeuge. Ein Schwerpunkt liegt in der Beteiligung im Forschungsfeld „Elektromobilität“. Daneben geht es um die Nutzung von Hybridantrieben sowie der Brennstoffzellentechnik im KEP-Markt.
- Neben den Maßnahmen im Bereich Fuhrpark werden weitere Aktivitäten durchgeführt. Dabei handelt es sich vor allem um die Reduzierung des Kerosin-Verbrauchs und des CO₂-Ausstoßes im Luftverkehr, die Verringerung der CO₂-Emissionen in den Standorten (Zentrale, Niederlassungen, Depots), die Verringerung der Verpackungsmaterialien, die Reduzierung geschäftlich veranlasster Dienstreisen sowie um die Ausdehnung der Umweltaktivitäten auf die Geschäftspartner (z.B. im Bereich der Beschaffung).

Die aufgeführten Aktivitäten und Strategien machen deutlich, dass sich die KEP-Unternehmen dem Thema der Nachhaltigkeit stellen und in ihrem Bereich einen wichtigen Beitrag zu einer effizienteren und damit Ressourcen schonenderen Leistungserstellung im KEP-Markt leisten.

7. Ergebnis: Die wirtschaftliche Bedeutung der KEP-Branche und deren Beitrag für eine nachhaltige Entwicklung

Mit der vorliegenden Untersuchung wird erneut der Beleg erbracht, dass der positive Beitrag, den die KEP-Branche für die deutsche Volkswirtschaft leistet, stabil und nachhaltig ist. Die diesjährige Untersuchung gibt eine Abschätzung der Marktentwicklungen, die u.a. auf den Originärdaten basiert, die in einer Erhebung bei den KEP-Mitgliedern erfasst wurden. Darüber hinaus werden die Erkenntnisse aus der im Jahr 2008 durchgeführten Erhebung bei der KEP-nutzenden Wirtschaft fortgeschrieben, aktualisiert und für 2009 berechnet. Schließlich werden die neuesten Daten der amtlichen Statistik herangezogen, so dass auch die aktuellen gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen in die Betrachtung einbezogen werden konnten.

Trotz Krise leistet die KEP-Branche weiterhin ihren Beitrag als Beschäftigungs- und Produktivitätsmotor:

- Auch auf dem deutschen KEP-Markt sind die Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise zu spüren gewesen. Die Sendungen sind im Jahr 2009 um 2,5% gesunken, der Umsatz ist um 4,2% zurückgegangen. Für die Jahre ab 2010 wird mit einem Wachstum von Sendungen und Umsätzen gerechnet. Dabei wächst die Anzahl der Sendungen stärker als die Umsätze im KEP-Markt.
- Mit der KEP-Branche als Arbeit- und Auftraggeber ist ein Beschäftigungseffekt von 348.500 Beschäftigten im Jahr 2009 verbunden. Diese erwirtschaften ein Bruttoinlandsprodukt von 17,2 Mrd. €.
- Würde die Leistungsfähigkeit der KEP-Dienste z.B. durch Nachtflugverbote, Behinderungen im Straßenverkehr, Zufahrtsbeschränkungen in Innenstädten, Fahrverbote, Infrastrukturengpässe, Verlangsamung des grenzüberschreitenden Verkehrs eingeschränkt, wären bei den KEP-nutzenden Unternehmen, die von einem qualitativ hochwertigen KEP-Angebot abhängig sind, durch die Einschränkungen in deren eigenem Geschäftsbereich 384.400 Arbeitsplätze gefährdet.
- Daneben wären auch Beschäftigungsverhältnisse bei den KEP-Unternehmen selbst (also im Versandbereich) bedroht. Geht man davon aus, dass durch eine deutliche Einschränkung der qualitativ hochwertigen und leistungsfähigen KEP-Dienste Premium-Produkte nicht länger angeboten werden können, so würde ein Teil des KEP-Sendungsvolumens entfallen. Zwar würden auf der einen Seite Express-/Kuriersendungen teilweise durch Standardsendungen ersetzt. Die Personalintensität im Premium-Bereich ist jedoch wesentlich höher als im Standardbereich. Daraus folgt, dass mit den Behinderungen der KEP-Verkehre ein Arbeitsplatzabbau bei den KEP-Unternehmen von etwa 67.600 Beschäftigten einhergehen würde. In der Summe läge der Beschäftigungsverlust demnach bei 452.000 Beschäftigten (Arbeitsplatzabbau in der KEP-Branche und bei deren Vorleistern sowie bei den KEP-nutzenden Unternehmen). Bezogen auf die Anzahl der Erwerbstätigen in Deutschland entspricht dies etwa 1,1%. Das BIP würde um etwa 24 Mrd. € niedriger ausfallen. Dies entspricht einem Rückgang um ein Prozent.

Tabelle 8 fasst die wirtschaftlichen Wirkungen der KEP-Branche zusammen. Es werden zunächst die multiplikativen Effekte der KEP-Unternehmen als Arbeit- und Auftraggeber angegeben. Darüber hinaus werden die Auswirkungen angegeben, die aufgrund des qualitativ hochwertigen Angebots bei den KEP-nutzenden Unternehmen entstehen (KEP als Produktivitäts- und Wachstumsfaktor). Die letzte Zeile gibt die zusammengefassten Wirkungen wieder, die durch das qualitativ hochwertige Angebot bei KEP-nutzenden Unternehmen sowie in der KEP-Branche und Vorleistungsunternehmen entstehen (Gesamteffekt).

Um die Nachhaltigkeit der Bedeutung der KEP-Branche über den Zeitablauf zu zeigen, werden die Ergebnisse der Quantifizierungen für die Jahre 2002 und 2007 ebenfalls ausgewiesen.

Tabelle 8: Beschäftigungs- und BIP-Effekte eines hochwertigen KEP-Angebotes

		Beschäftigung		Bruttoinlandsprodukt	
		1.000	Anteil an Gesamt-wirtschaft	Mrd. €	Anteil an Gesamt-wirtschaft
2002	KEP-Unternehmen als Arbeit- und Auftraggeber: multiplikative Effekte	320,0	0,8%	15,2	0,7%
	KEP-Branche als Produktivitäts- und Wachstumsmotor: Effekte des hochwertigen KEP-Angebotes	372,0	1,0%	18,4	0,9%
	Gesamteffekt des qualitativ hochwertigen KEP-Angebotes: Effekte bei den KEP-nutzenden Unternehmen, in der KEP-Branche und deren Vorleistern	436,0	1,1%	21,4	1,0%
2007	KEP-Unternehmen als Arbeit- und Auftraggeber: multiplikative Effekte	361,0	0,9%	17,6	0,7%
	KEP-Branche als Produktivitäts- und Wachstumsmotor: Effekte des hochwertigen KEP-Angebotes	392,5	1,0%	20,9	0,9%
	Gesamteffekt der qualitativ hochwertigen KEP-Angebotes: Effekte bei den KEP-nutzenden Unternehmen, in der KEP-Branche und deren Vorleistern	467,0	1,2%	24,5	1,0%
2009	KEP-Unternehmen als Arbeit- und Auftraggeber: multiplikative Effekte	348,5	0,9%	17,2	0,7%
	KEP-Branche als Produktivitäts- und Wachstumsmotor: Effekte des hochwertigen KEP-Angebotes	384,4	1,0%	20,7	0,9%
	Gesamteffekt der qualitativ hochwertigen KEP-Angebotes: Effekte bei den KEP-nutzenden Unternehmen, in der KEP-Branche und deren Vorleistern	452,5	1,1%	24,0	1,0%

Quelle: KEP-Studie 2008/2009; KE-CONSULT Marktanalyse; eigene Berechnungen.

Die Ergebnisse zu den Beschäftigungs- und BIP-Effekten der KEP-Branche für das Jahr 2009 zeigen, dass der Beitrag der KEP-Branche zur Beschäftigung und zum Wohlstand in der deutschen Volkswirtschaft relativ stabil ist. Zwar sind infolge der Wirtschafts- und Finanzkrise leichte Rückgänge zu beobachten. Diese sind jedoch nicht so groß, wie sie in anderen Wirtschaftsbereichen oder Transport- und Logistikmärkten zu verzeichnen sind. Berücksichtigt man die zukünftigen Entwicklungen in Wirtschaft und Gesellschaft, so ist zu erwarten, dass die positive Entwicklung der KEP-Branche wieder aufgenommen wird. Bereits mit dem Jahr 2010 startet ein Aufholprozess, der die KEP-Branche auf den alten Wachstumspfad zurückführen wird. Dazu beitragen werden nationale und internationale Entwicklungstendenzen wie die Zunahme des E-Commerce, der wieder anspringende Welthandel, die Weiterentwicklung arbeitsteiliger und globalisierter Produktionsverfahren sowie die steigende Importquote und der wachsende Vorleistungsbezug aus dem Ausland.

Neben der wirtschaftlichen Bedeutung der KEP-Branche hat die vorliegende Studie ebenso den Beitrag der KEP-Unternehmen zu einer nachhaltigen Entwicklung aufgezeigt. Die Unternehmen der Branche stellen sich der Aufgabe durch zahlreiche Maßnahmen und Strategien. Dabei wurde deutlich, dass die KEP-Unternehmen in der Vergangenheit vielfältige Anstrengungen auf sehr unterschiedlichen Feldern unternommen haben und diese auch in der Zukunft weiter verstärken werden, um ihren Beitrag zu einer Ressourcenschonenden und nachhaltigen Leistungserstellung der KEP-Dienstleistungen zu leisten. Der Fahrleistungsaufwand je beförderter Sendung und die CO₂-Emissionen je Sendung konnte zwischen 2000 und 2009 um rund 22% gesenkt werden. Der Schwerpunkt der Maßnahmen liegt in den Investitionen zur Erneuerung der Fahrzeugflotte und in der Optimierung der Netzwerke.

Quellenverzeichnis

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 2009/2010, Berlin 2009.

Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, KE-CONSULT Wirtschafts- und Verkehrsberatung, Produktivitäts- und Wachstumseffekte der Kurier-, Express- und Paketdienste für die arbeitsteilige Wirtschaft, Köln 2004.

KE-CONSULT Kurte&Esser GbR, Befragung der KEP-Unternehmen 2008, Köln 2008.

KE-CONSULT Kurte&Esser GbR, Befragung der KEP-Unternehmen 2010, Köln 2010.

KE-CONSULT Kurte&Esser GbR, Befragung Wirtschaftsunternehmen 2008, Köln 2008.

KE-CONSULT Kurte&Esser GbR, Beschäftigungs- und Einkommenseffekte der KEP-Branche in Deutschland im Jahr 2004, Köln 2005.

KE-CONSULT Kurte&Esser GbR, Beschäftigungs- und Einkommenseffekte der Kurier-, Express- und Paketbranche – Entwicklung und Prognose -, Köln 2006 und 2007.

KE-CONSULT Kurte&Esser GbR, Wirtschaftliche Bedeutung der Kurier-, Express- und Paketbranche – Entwicklung und Prognose -, KEP-Studie 2008/2009, Köln 2008.

Klaus, P., Kille, C., Die Top 100 der Logistik, Deutscher Verkehrs-Verlag, Hamburg, versch. Jg.

Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, Widerstreitende Interessen - ungenutzte Chancen, Jahresgutachten 2006/07, Wiesbaden 2006.

Statistisches Bundesamt, Genesis Online, VGR des Bundes vom 05.05.2010.

Statistisches Bundesamt, Güterbeförderung vom 17.03.2010.

Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2009 für die Bundesrepublik Deutschland, Wiesbaden 2009.

Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder, Arbeitnehmerentgelt, Bruttolöhne und -gehälter in den Ländern und Ost-West-Großraumregionen Deutschlands 1991 bis 2009, Wiesbaden 2010.

Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Inlandsproduktberechnung, Fachserie 18 Reihe 1.5, Wiesbaden 2008.

Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Input-Output-Rechnung 2005, Fachserie 18, Reihe 2, Wiesbaden 2008.

Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Input-Output-Rechnung 2006, Fachserie 18, Reihe 2, Wiesbaden 2009.



Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier
mit FSC-Zertifizierung.



Kontakt über:

BIEK e.V.

Dorotheenstraße 33

10117 Berlin

Telefon 030/20 61 78-6

Telefax 030/20 61 78-88

www.biek.de · e-mail info@biek.de