

KURIER- EXPRESS- PAKETDIENSTE

**CLEVER VERPACKT –
EFFIZIENT
ZUGESTELLT**



KEP-Studie 2019 – Analyse des Marktes in Deutschland

Eine Untersuchung im Auftrag des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik e. V. (BIEK)


**BUNDESVERBAND
PAKET & EXPRESS
LOGISTIK B I E K**





Inhalt

Vorwort Marten Bosselmann	5
Auf einen Blick: erneutes Wachstum, stabiler Trend	6
Clever verpackt, effizient zugestellt	8
1 Bestmarke von 3,5 Mrd. Sendungen geknackt	10
1.1 Sendungsvolumen erstmals bei 3,5 Mrd.	11
1.2 KEP-Gesamtumsatz 2018: erstmals über 20 Mrd. Euro	15
1.3 Im Fokus: Paket, Express, Kurier	18
1.4 Ausblick 2019: bis zu 4,5 % mehr Sendungen	21
2 KEP-Wachstum übertrifft andere Branchen	22
3 9.000 neue Jobs dank KEP	26
3.1 Auswirkungen auf Arbeit und Einkommen	27
3.2 Marktentwicklung und Beschäftigungswachstum	31
4 KEP nutzt Wirtschaft und Gesellschaft	34
5 Brexit-Kosten für die KEP-Branche	38
6 Ladezonen: wirksames Instrument für mehr Effizienz in Städten	44
7 Fokus Verpackung: Chance für mehr Nachhaltigkeit	48
Über die Methode	52
Abbildungsverzeichnis Tabellenverzeichnis Quellenverzeichnis	53
Über die Studie Über uns Unsere Mitglieder	55

KE-CONSULT Kurte&Esser GbR, Köln
Dr. Klaus Esser
Dr. Judith Kurte

Köln, Juni 2019



GO!
EXPRESS & LOGISTICS

GO!
EXPRESS & LOGISTICS

0800/639 99 99
general@nright.co.uk

BN-GO 1020

Vorwort



Sehr geehrte Leserinnen,
sehr geehrte Leser,

geklückt, bestellt, geliefert. So komfortabel machen zehntausende Zusteller und alle anderen Beschäftigten in der Kurier-, Express- und Paketbranche (KEP) das Online-Einkaufen heute. Sie beförderten im vergangenen Jahr fast 12 Mio. Sendungen an Unternehmen und Endverbraucher – pro Tag. Das ist mehr als je zuvor. Verglichen mit dem Jahr 2000 ist das sogar mehr als das Doppelte. Auch der Branchenumsatz kletterte erstmals auf über 20 Mrd. Euro. Das macht 2018 zum erfolgreichsten KEP-Jahr überhaupt. Eine enorme Leistung, die sich sehen lassen kann.

Dass die KEP-Dienste selbst in Zeiten schwächelnder Konjunktur unangefochten stabil gewachsen sind, ist ein Indiz dafür, dass ihr hochqualitativer Service nicht mehr aus unserem Alltag wegzudenken ist – ähnlich wie Strom und fließend Wasser. Das macht unsere Branche gleichzeitig so wichtig für eine nachhaltige Zukunft. Dieser Verantwortung werden die KEP-Dienste immer besser gerecht, benötigen aber für manche Lösungen die Unterstützung der Politik. Zum Beispiel bei der Einrichtung von klar geregelten Ladezonen, die für Zeitersparnis bei der Zustellung und somit besseren Service sorgen, den Verkehr am Fließen halten, Staus vermeiden, die Verkehrssicherheit verbessern und nicht zuletzt helfen, unnötige Abgase zu vermeiden.

Auf den kommenden Seiten gehen wir näher darauf ein. Gleichzeitig können auch Versender Nachhaltigkeit und Effizienz steigern, indem sie Verpackungen optimieren. Die Vorteile liegen klar auf der Hand: Leerräume reduzieren heißt Ressourcen schonen, Abfall vermeiden, den Zustellprozess der KEP-Unternehmen optimieren und dabei die Kosten für alle Beteiligten senken.

Es ist mir eine besondere Ehre, zum ersten Mal als neuer Vorsitzender des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik gemeinsam mit Ihnen einen Blick auf die Erfolge unserer Branche zu werfen. Ich bin stolz darauf, dass es den KEP-Unternehmen ein Anliegen ist, mehr für alle aus dem Wachstum der Branche zu machen – und dabei das Thema Nachhaltigkeit stets im Blick zu behalten.

Ihr

Marten Bosselmann

Vorsitzender des Bundesverbandes
Paket und Expresslogistik e. V.

Auf einen Blick: erneutes Wachstum, stabiler Trend

2018 **+4,9 %**
Sendungen insgesamt



... das entspricht 3,52 Mrd. Paket-, Express- und Kuriersendungen. Damit wurden in Deutschland im Schnitt fast 12 Mio. Sendungen an bis zu 7 Mio. Empfänger je Zustelltag befördert – eine neue Bestmarke. Der Zuwachs schwächte sich im Vergleich zum Vorjahr etwas ab (2017: +6,1 %), aber der Wachstumstrend bleibt unangefochten intakt.

+7,4 %

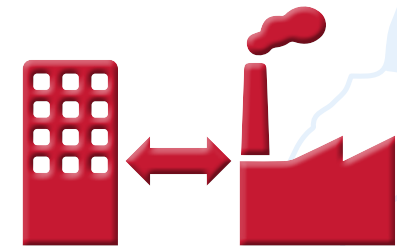
mehr B2C-Sendungen
(nationaler Paketmarkt)



Die Anzahl der Paketsendungen an Endkunden ist 2018 um rund 7,4 % gewachsen. Damit „normalisiert“ sich das Wachstumstempo der vergangenen Jahre. Jedoch steigt erneut der B2C-Anteil am gesamten Sendungsvolumen.

+0,4 %

B2B-Sendungen (nationaler Paketmarkt)



Die Zunahme der B2B-Sendungen war 2018 eher moderat. Ein Grund dafür ist vor allem die schwache wirtschaftliche Entwicklung im zweiten Halbjahr.

Allgemeiner Hinweis:

Die erhobenen Branchendaten sind umfassend und von Verbandsmitgliedschaften unabhängig.
Sie beziehen sich auf die Daten aller KEP-Dienstleister in Deutschland.

+5,2 %
mehr Umsatz

2018 erwirtschafteten die deutschen KEP-Unternehmen einen Umsatz von 20,4 Mrd. Euro (2017: 19,4 Mrd. Euro). Mehr als die Hälfte stemmte erneut der Paketmarkt: Auf ihn entfielen knapp 56 % der Umsätze.



238.600

Beschäftigte in der
KEP-Branche



Bei den Unternehmen des KEP-Marktes waren 2018 rund 238.600 Mitarbeiter beschäftigt. Die Branche hat somit wieder 9.000 neue Jobs in einem Jahr geschaffen.

bis 2023
werden

+4,7 %

mehr Sendungen p. a. erwartet



Für die nächsten vier Jahre ist bei den Sendungen mit einem Plus von insgesamt 4,7 % pro Jahr zu rechnen. Dieser Wert liegt über dem durchschnittlichen Wachstum von 4,1 % von 2000 bis 2018.

Clever verpackt, effizient zugestellt

Jeder kennt das Sprichwort von der Klappe und den Fliegen. Man könnte auch sagen: Je simpler eine Maßnahme, desto größer oftmals die Wirkung. Die KEP-Branche ist ein Paradebeispiel für einfache Ideen, die große Wirkung entfalten. KEP-Unternehmen drehen gezielt an Stellschrauben, um auf mehreren Ebenen die Effizienz und Nachhaltigkeit der Branche zu steigern.

			2018 Entwicklung	2019 Ausblick
KEP-Markt gesamt	Sendungsvolumen	alle	+4,9 % ↗	4,0 % – 4,5 %
	Umsatz	alle	+5,2 % ↗	
Paketmarkt Deutschland (nationale Sendungen)	Sendungsvolumen	alle	+4,7 % ↗	4,0 % – 4,5 %
		B2C	+7,4 % ↗	6,0 % – 7,0 %
		B2B	+0,4 % ➡	0,0 % – 0,5 %
Express /Kurier	Sendungsvolumen	alle	+3,8 % ↗	2,0 % – 3,0 %

Die letzte Meile optimieren, besser verpacken, umweltschonender und schneller liefern

Ein Hebel ist für KEP-Dienste besonders wirksam: klar geregelte Ladezonen. Sie steigern in Städten gezielt die Effizienz auf der letzten Meile. Richtig genutzte Ladezonen lassen den Verkehr besser fließen, Zustellfahrzeuge müssen nicht mehr als Zweite-Reihe-Parker andere Fahrzeuge blockieren, wenn ihnen Ladezonen zur Verfügung stehen. Das spart Zeit und reduziert Staus, Schadstoffe und Stress für Autofahrer, Radfahrer und Zusteller. Aber auch bereits beim Verpacken der Sendungen ist es möglich, mit einfachen Ideen für mehr Nachhaltigkeit und Effizienz zu sorgen. Hier sind die Versender am Zug. Viele von ihnen optimieren bereits bewusst Verpackungen und zeigen: Wird etwa das Volumen im Karton besser ausgenutzt, haben Zusteller im Fahrzeug Platz für mehr Sendungen. Neben der Einsparung von Material und Kosten wird also auch der Zustellprozess effizienter und somit umweltschonender. Das Potenzial beim

Thema Verpackungsoptimierung ist groß und noch lange nicht erschöpft.

In der vorliegenden KEP-Studie erfahren Sie mehr über Innovationen in der ausgeklügelten KEP-Logistikkette und darüber, wie die KEP-Dienste der deutschen Wirtschaft den Rücken stärken. Immerhin hingen 2018 fast eine halbe Million Jobs von der KEP-Branche ab. Zudem hat es die Branche erneut geschafft, so stark zu wachsen wie kaum ein anderer vergleichbarer Wirtschaftszweig. Mit über 3,5 Mrd. Sendungen wurden so viele Sendungen zugestellt wie nie zuvor – schwächelnden Konjunkturaussichten zum Trotz. Vier von fünf dieser Sendungen waren Paketsendungen, die meisten davon an Endverbraucher. Das lag zu einem Großteil am immer weiter wachsenden Online-Handel. Die Aussichten sind daher auch für die kommenden Jahre vielversprechend.

2018 beförderten die KEP-Dienste in Deutschland fast 12 Mio. Sendungen pro Zustelltag. Das ist mehr als je zuvor. Wenn man die Sendungen, die an vier Tagen zugestellt werden, aneinanderlegt, würde die Reihe vom Nord- zum Südpol reichen.*
* Der Gleichung wurde eine durchschnittliche Paketlänge von 40 cm zugrunde gelegt.

In 4 Tagen vom Nord- zum Südpol

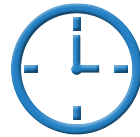
12 Mio. Pakete pro Tag





Kuriersendungen

I. d. R. Zustellung „Same Day“ oder individuell vereinbart, gewichtsunabhängig (Gewichtsband flexibel), vorwiegend Direktfahrt, Sendung wird persönlich oder mithilfe elektronischer Hilfsmittel permanent begleitet, die Sendung wird von demselben Kurierdienst mit eigenen Kurieren schnellstmöglich vom Absender zum Empfänger befördert, direkter Zugriff auf Sendung durch den Kurier jederzeit möglich, Sendungen sind „nicht liniengebunden“, Marktsegment geprägt von wenigen, auch international tätigen Großunternehmen und vielen („kleinen“), häufig regional tätigen Einzelunternehmen und Vermittlungszentralen, Preise entsprechen dem jeweiligen Anforderungsprofil.



Expresssendungen

I. d. R. Zustellung „Overnight/Time Definite“, kennzeichnend sind verbindliche Zustellzeiten, fest zugesagte kurze „Versender-Empfänger-Laufzeit“, gewichtsunabhängig (Gewichtsband flexibel), i. d. R. kleinteilig, aufwändige technische Begleitung mit jederzeitiger Zugriffsmöglichkeit, Expresssendungen werden nicht direkt, sondern netzwerkgebunden i. d. R. über ein Umschlagzentrum zum Ziel / zum Empfänger befördert (nicht einbezogen: Stückgutnetzwerke des traditionellen speditionellen Geschäfts), direkt im Auftrag des Kunden tätig, keine Einschaltung von Zwischenspediteuren.



Paketsendungen

Regellaufzeit, keine garantierten Zustellzeiten: i. d. R. Zustellung national überwiegend am folgenden Werktag, taggenaue Laufzeit-Vorhersage jedoch möglich, Beschränkung der Sendungen in Gewicht (i. d. R. 31,5 kg bis max. 70 kg) und Größe, Systemdienstleister, ausgeprägte hohe Standardisierung / Automatisierung / Vereinheitlichung der Prozesse, keine Ausrichtung an der Einzelsendung, sondern mengenorientiert.

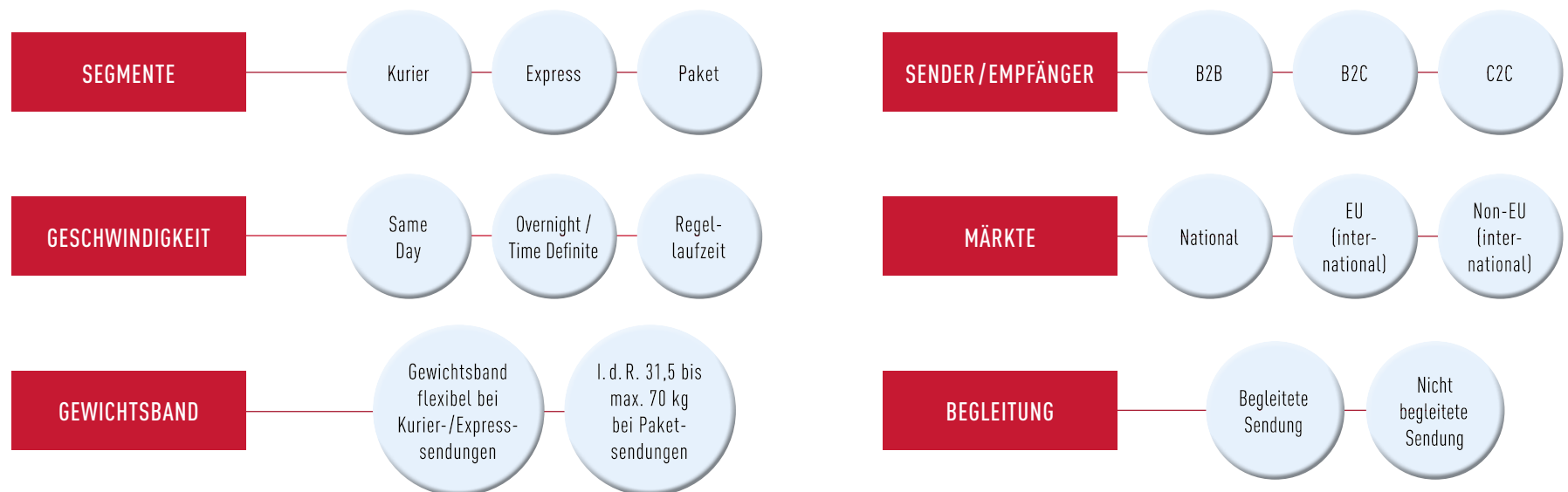


Abbildung 1: Produkte, Merkmale und Segmente des KEP-Marktes – Inhalt der Marktanalyse (Quelle: Eigene Darstellung)

1

Bestmarke von 3,5 Mrd.
Sendungen geknackt

ups



Neue Rekorde mit leicht schwächeren Zuwächsen: Im Jahr 2018 ist der Kurier-, Express- und Paketmarkt (KEP) in Deutschland erneut auf hohem Niveau gewachsen. Zwar zeigten sich im dritten Jahr in Folge vorübergehend auch schwächere Zuwächse, doch der langfristige Wachstumstrend der KEP-Branche bleibt unangefochten stabil. Wie schon in den Jahren zuvor liegt auch das Wachstum 2018 über dem Langfristtrend des Gesamtmarktes in Deutschland.

1.1 Sendungsvolumen erstmals bei 3,5 Mrd.

2018 stieg das Sendungsvolumen im Vergleich zum Vorjahr um 4,9 % auf die Marke von 3,5 Mrd. Paket-, Express- und Kuriersendungen. Gleichzeitig war im Jahresverlauf 2018 ein Rückgang bei den Zuwächsen zu beobachten. Im ersten

Halbjahr 2018 lag das Sendungswachstum bei rund 5,9 %. Im weiteren Jahresverlauf schwächten sich die Wachstumsraten ab. Der Zuwachs lag im zweiten Halbjahr bei 4,0 %.

Mehr als 3,5 Mrd. Sendungen im KEP-Markt im Jahr 2018

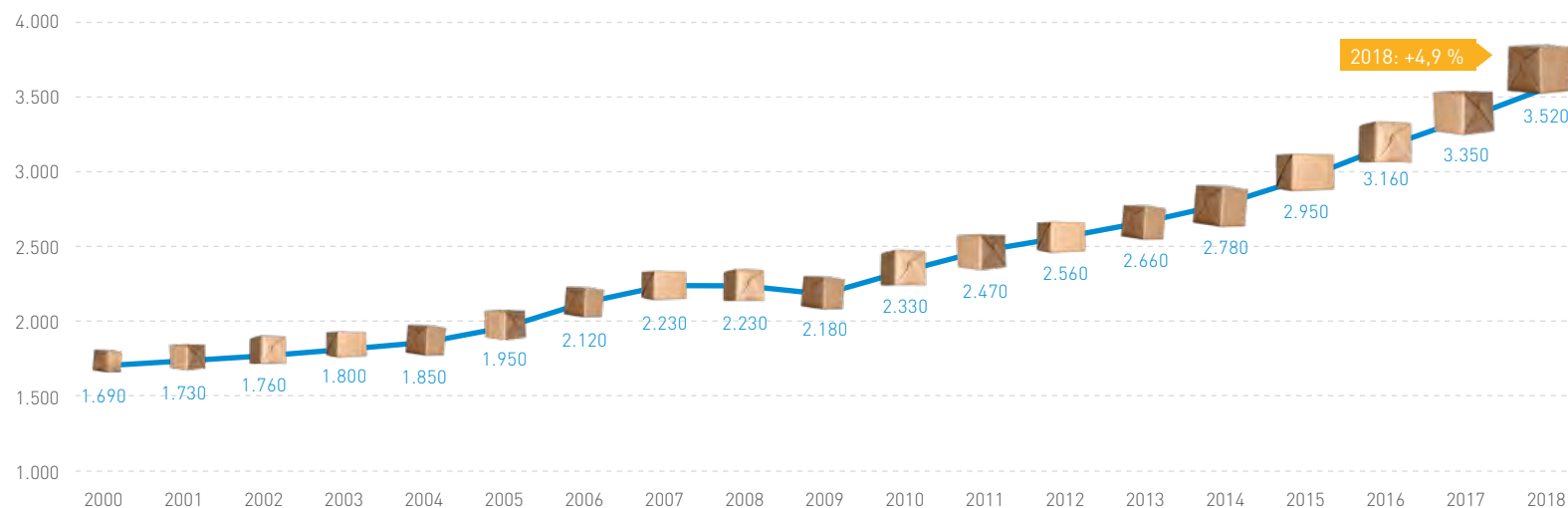


Abbildung 2: Sendungsvolumen im deutschen KEP-Markt (2000 bis 2018, in Mio. Sendungen)
[Quellen: KEP-Studie 2018; Befragung der KEP-Unternehmen 2019, KE-CONSULT Marktanalyse]



Konjunkturindikator B2B: leicht schwächere Zuwächse im 2. Halbjahr

Was sind die Gründe für diesen Rückgang? Verantwortlich sind unter anderem das schwieriger gewordene wirtschaftliche Umfeld, handelspolitische Unsicherheiten und die Schwäche in einzelnen für den KEP-Markt wichtigen Branchen. Beispielsweise wurde im Fahrzeugbau die Produktion gedrosselt.

Gleichzeitig zeigt die Entwicklung zweierlei: Einerseits sind B2B-Sendungen stärker von der Konjunktur abhängig. Andererseits besitzen sie auch eine Funktion als Frühindikator für die weitere gesamtwirtschaftliche Entwicklung. Die Monate November und Dezember – und damit verbunden das erneut gute Weihnachtsgeschäft – haben allerdings auch 2018 zum Wachstumstrend im Online-Handel beigetragen.



19,5 %

80,5 %

2009

16,1 %

83,9 %

2018

Aufwärtstrend seit 2000 bleibt intakt

Insgesamt zeigt sich, dass der langfristig stetige und nachhaltige Aufwärtstrend, der seit dem Jahr 2000 im Markt zu beobachten ist, intakt bleibt. Seither legen die Sendungen pro Jahr im Schnitt um 4,1 % zu. Die Wachstumsraten seit 2014 liegen sogar deutlich darüber. Seit dem Jahr 2000 haben sich die Sendungen außerdem mehr als verdoppelt. Der Anstieg der Sendungen beträgt insgesamt 108 %.

Trend seit 2009 setzt sich fort: Pakete erobern weitere Anteile am Gesamtmarkt

Durch das unterschiedliche Wachstumstempo bei Paketsendungen einerseits und Express-/Kuriersendungen andererseits verschieben sich auch die Marktanteile der Segmente. Im Gesamtmarkt machen die Paketsendungen inzwischen einen Anteil von deutlich mehr als vier Fünfteln aus. Der Anteil der Express-/Kuriersendungen liegt bei 16,1 %. Damit sinkt der Anteil der Express-/Kuriersendungen am gesamten Markt trotz höheren Sendungsvolumens nochmals leicht.

Der Anteil der Paketsendungen nimmt seit 2009 deutlich zu.



Express/Kurier



Paket

Abbildung 3:
Entwicklung der Anteile der Paket- und Express-/Kuriersendungen am Gesamtmarkt seit 2009

(Quellen: KEP-Studie 2018; Befragung der KEP-Unternehmen 2019, KE-CONSULT Marktanalyse)

Das zeigt: Die Entwicklung der letzten Jahre setzt sich fort. Der Anteil der Express-/Kuriersendungen sank seit 2009 von 19,5 % auf jetzt 16,1 %. Der Anteil der Paketsendungen stieg im gleichen Zeitraum um 3,4 Prozentpunkte. Zu diesem Trend seit 2009 tragen mehrere Entwicklungen bei:

- Der steigende Anteil der Paketsendungen liegt vor allem an den deutlich höheren Wachstumsraten im B2C-Online-Handel. Darüber hinaus legen auch 2018 die internationalen Paketsendungen deutlich zu (sowohl B2B als auch B2C).
- Das Wachstum bei den Express-/Kuriersendungen ist in den vergangenen Jahren stetig und intakt, liegt aber nach wie vor unter den hohen Wachstumsraten vor allem der B2C-Paketsendungen. Allerdings zeigt sich 2018 (wie schon im Vorjahr), dass auch die Express-/Kuriersendungen in Zukunft stärker vom wachsenden Online-Handel profitieren werden.

- Ein sinkender Anteil an Expresssendungen ergibt sich auch dadurch, dass aus Kostengründen Expresssendungen teilweise durch Paketsendungen ersetzt wurden. Dies liegt vor allem an der hohen Leistungs- und Servicequalität der Paketanbieter im KEP-Markt.

Prognose 2023: mehr als 4,4 Mrd. Sendungen

Die Prognose zur Entwicklung der nächsten fünf Jahre bis 2023 berücksichtigt die aktuellen Marktentwicklungen und Trends sowie die Erwartungshaltungen der KEP-Unternehmen. Der Trend schreibt die Entwicklung des Marktes von 2000 bis 2018 fort und berücksichtigt die jeweiligen durchschnittlichen Wachstumsraten.

Bis 2023 sind (bei weiterhin überdurchschnittlichem Wachstum) mehr als 4,4 Mrd. Sendungen zu erwarten.

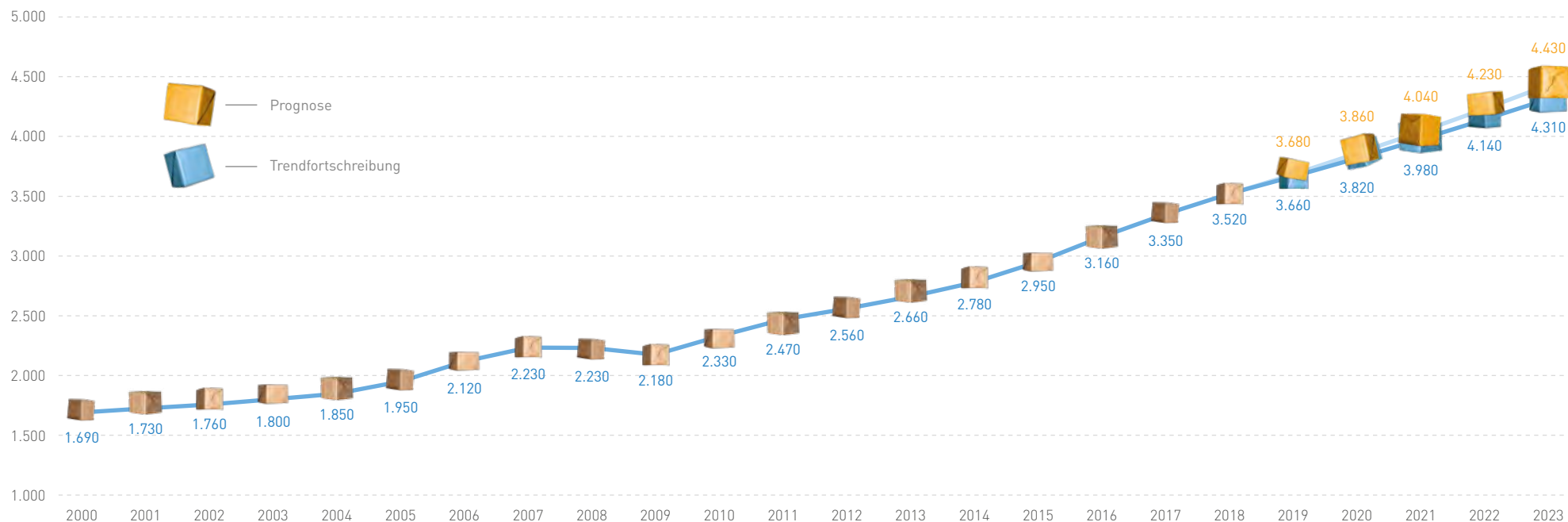


Abbildung 4: Prognostizierte Entwicklung der KEP-Sendungsvolumina bis 2023 (in Mio. Sendungen)
[Quellen: KEP-Studie 2018; KE-CONSULT Marktanalyse und Prognose]

Wachstum ist vor allem bei Paketsendungen und bei internationalen Sendungen zu erwarten.

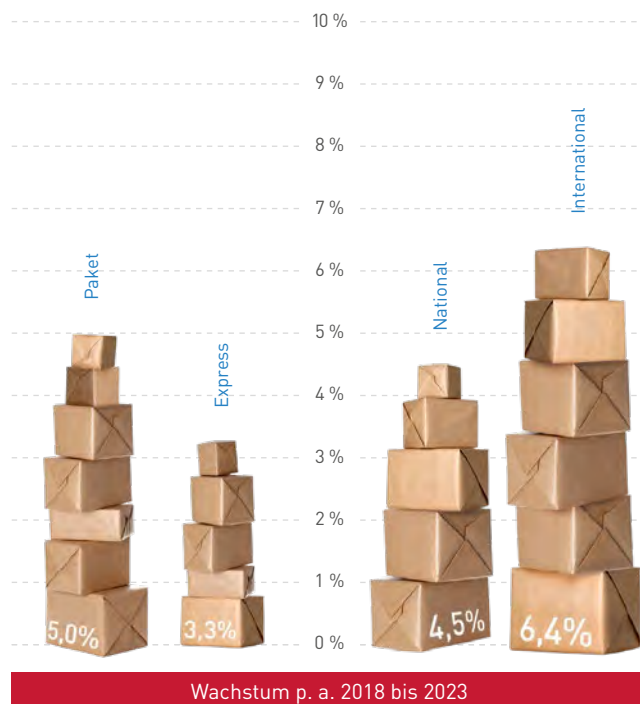


Abbildung 5: Prognostizierte Entwicklung der KEP-Sendungsvolumina nach Marktsegmenten

(Quellen: KEP-Studie 2018; KE-CONSULT Marktanalyse und Prognose)

... das wäre ein Wachstum von 4,7 % pro Jahr

Für das laufende und die nächsten vier Jahre ist ein weiteres Wachstum der Sendungen um insgesamt 4,7 % p. a. auf 4,4 Mrd. Sendungen bis zum Jahr 2023 zu erwarten. Damit liegt die prognostizierte Entwicklung im Sendungsvolumen nach wie vor über dem durchschnittlichen Wachstum von 4,1 % im Zeitraum 2000 bis 2018. Gleichzeitig schwächt sich die Prognose im Vergleich zum Vorjahr leicht ab: Vorangegangenes Jahr lag die Prognose noch bei 5,2 % pro Jahr bis 2022. Das zeigt, dass sich die Schere zwischen der prognostizierten Entwicklung und dem langfristigen Trend etwas schließt. Darin kommt zum einen ein Basiseffekt zum Ausdruck. Das bedeutet, dass sich die Wachstumsraten auf eine immer höhere absolute Ausgangsbasis des Vorjahres beziehen. Zum anderen trägt dazu auch die derzeitige gesamtwirtschaftliche Abschwächung in Deutschland bei.

Perspektivisch mehr Sendungen, aber konjunkturelle Eintrübung in Europa und den USA

Positiv auf die Prognose wirkt sich der weitere Anstieg des Sendungsvolumens aus, der durch mehr Online-Handel und mehr internationale Sendungen entsteht. Dämpfenden Einfluss haben der erwartete geringere wirtschaftliche Zuwachs in Deutschland ab 2019 sowie die derzeit prognostizierte konjunkturelle Eintrübung in zahlreichen europäischen Ländern.

Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet für dieses und nächstes Jahr für die Kernmärkte in Europa niedrigere Zuwachsraten. Für Frankreich prognostiziert er Wachstumsraten (reales BIP) von 1,3 % (2019) und 1,4 % (2020). Für Italien geht er von einem Wachstum von nur noch 0,1% (2019) und 0,9 % (2020) aus. Für Spanien erwartet der IWF Zuwächse von 2,1 % (2019) und 1,9 % (2020).

Großbritannien wird voraussichtlich um 1,2 % (2019) und 1,4 % (2020) wachsen. Auch außerhalb Europas rechnet der IWF mit einer schwächeren konjunkturellen Entwicklung und hat die prognostizierten Wachstumsraten in seiner aktuellen Prognose gesenkt. Für die USA geht er von einem Wachstum von 2,3 % (2019) und 1,9 % (2020) aus.¹

Politische Risiken und Protektionismus wirken sich auf Prognosen aus

Die Unsicherheiten über die weitere Entwicklung in den Märkten nehmen derzeit weiter zu. Das liegt zum Beispiel an politischen Risiken und protektionistischen Maßnahmen. In welchem Maße sich diese in der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung niederschlagen, ist derzeit nur schwer vorhersehbar. Die möglichen Auswirkungen eines Brexits werden in dieser Studie später aufgegriffen und nochmals aktualisiert. Vor diesem Hintergrund ergeben sich die folgenden Prognosen und Unterschiede in den einzelnen KEP-Segmenten:

Pakete: erwartetes Wachstum von 5 % pro Jahr

Auch wenn im Vergleich zum Vorjahr mittelfristig bis 2023 mit leicht geringeren Wachstumsraten zu rechnen ist, setzt sich der Trend überdurchschnittlich wachsender Paket- und internationaler Sendungen im Kern fort. Bei den Paketsendungen wird bis 2023 mit einem Wachstum von 5 % pro Jahr gerechnet. Es liegt damit etwas über dem erwarteten durchschnittlichen Marktwachstum. Der erwartete Zuwachs bei den Express-/Kuriersendungen liegt in diesem Zeitraum bei 3,3 % pro Jahr und damit unter dem Gesamtmarktwachstum. Bei den internationalen Sendungen ist mit einem Anstieg um 6,4 % pro Jahr bis 2023 zu rechnen.

¹ IWF, World Economic Outlook, Growth Slowdown, Precarious Recovery, April 2019; unter: <https://www.imf.org/en/Publications/WE0/Issues/2019/03/28/world-economic-outlook-april-2019>, Abruf am 18.04.2019.

1.2 KEP-Gesamtumsatz 2018: erstmals über 20 Mrd. Euro

Der Gesamtumsatz der KEP-Branche stieg im Jahr 2018 erstmals auf 20,4 Mrd. Euro. Das entspricht einem Plus von 1 Mrd. Euro oder 5,2 % im Vergleich zum Vorjahr (2017: 19,4 Mrd. Euro). Verglichen mit dem Jahr 2000 haben sich die KEP-Umsätze inzwischen mehr als verdoppelt (+103 %).

Künftiges Umsatzplus wahrscheinlich vergleichbar mit dem Plus bei Sendungen

2018 stiegen die Umsätze leicht stärker als das Sendungswachstum. Vor dem Hintergrund der Prognosen für die Sendungsvolumina stellt sich die Frage: Wie entwickeln sich die deutschen KEP-Umsätze weiter? Einer Antwort kann sich wie folgt genähert werden:

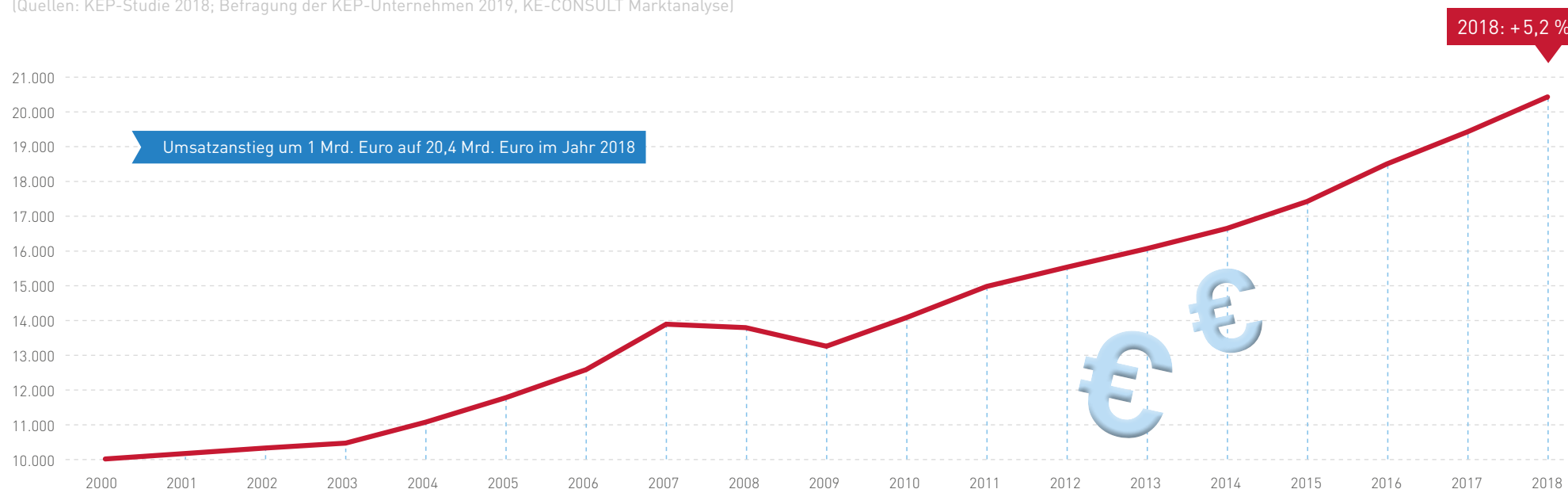
- Einerseits ist ein weiteres Umsatzwachstum vor allem bei Paketen und internationalen Sendungen zu erwarten. Das Umsatzwachstum für den Gesamtmarkt bleibt

tendenziell leicht unterhalb des Sendungswachstums. Der Grund dafür sind die nach wie vor zu beobachtenden Verschiebungen in der Sendungsstruktur (z. B. höherer Anteil der Paketsendungen und innerhalb dieser der B2C-Sendungen).

- Andererseits würden die angekündigten Preisanpassungen von Unternehmen zu einem Umsatzplus leicht über dem Sendungswachstum führen. Insgesamt ist daher in den kommenden Jahren mit einer Entwicklung beim Umsatz zu rechnen, die mit dem Sendungswachstum vergleichbar ist bzw. leicht darüber liegt.

Abbildung 6: Umsatz der KEP-Branche (2000 bis 2018, in Mio. Euro)

(Quellen: KEP-Studie 2018; Befragung der KEP-Unternehmen 2019, KE-CONSULT Marktanalyse)



Durchschnittserlös 2018 nahezu stabil: 5,80 Euro pro Sendung

Aus den aktuellen Marktdaten ergibt sich im Jahr 2018 ein nahezu stabiler Durchschnittserlös von 5,80 Euro pro Sendung. Er liegt etwas höher als im Vorjahr (2017: 5,78 Euro). Hier ist zu berücksichtigen, dass diese rechnerische Größe sowohl einen Struktureffekt als auch einen Wettbewerbseffekt ausdrückt. Zum einen trugen die Strukturänderungen der vergangenen Jahre im Markt zu sinkenden Durchschnittserlösen bei. Das bedeutet: Pakete werden immer wichtiger und auch der Anteil der B2C-Sendungen ist gestiegen. Zum anderen wird im Durchschnittserlös der hohe Wettbewerbs- und Preisdruck im Markt deutlich, dem sich alle Anbieter in der Branche gegenübersehen.

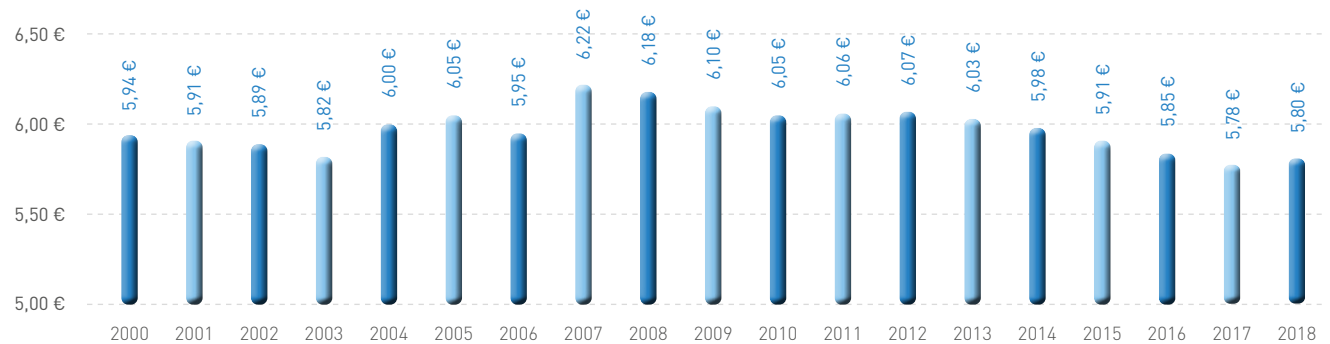


Abbildung 7: Durchschnittserlöse je Sendung (2000 bis 2018)

(Quellen: KEP-Studie 2018; Befragung der KEP-Unternehmen 2019, KE-CONSULT Marktanalyse)

Auch wenn sich der Trend nicht so fortgesetzt hat wie in den vergangenen Jahren, bleibt dennoch festzuhalten: Den erweiterten und verbesserten Leistungen der KEP-Dienstleister, etwa im Netzausbau und in der innovativen Zustellung, steht nach unserer Auffassung keine adäquate Zahlungsbereitschaft der Kunden gegenüber, die der Wertigkeit der Logistikleistung entspricht. Insbesondere im B2C-Segment weisen die Kunden in Deutschland eine eher geringe Zahlungsbereitschaft für alternative Lieferoptionen auf. Dies zeigen Analysen und Befragungen von Konsumenten.²

Seit 2000: Sendungsvolumen +108 %, Umsätze +103 %

Die Entwicklung im KEP-Markt zeichnet sich durch einen nachhaltigen und stetigen Trend aus: Seit dem Jahr 2000

haben sich Sendungsvolumen und Umsätze mehr als verdoppelt. Besonders in den vergangenen fünf Jahren verzeichnete der KEP-Markt eine überdurchschnittlich hohe Wachstumsdynamik. Für das Sendungsvolumen ergibt sich im Zeitraum 2000 bis 2018 ein Wachstum von 108 %. Bei den Umsätzen im KEP-Markt ist ein Plus von 103 % zu verzeichnen.

² So z. B.: pwc, Aufbruch auf der letzten Meile – Neue Wege für die städtische Logistik, 2017; ECC Köln, Thesen zur Zukunft der Zustelllogistik – Reloaded, Köln 2018; OC&C Strategy Consultants, Endspurt – Der Wettkampf auf der letzten Meile, 2017.

Sendungsvolumina (in Mio. Sendungen)

	KEP-Studie 2019	Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr prozentual
2000	1.690		
2001	1.730	40	2,0 %
2002	1.760	30	2,0 %
2003	1.800	40	2,4 %
2004	1.850	50	2,6 %
2005	1.950	100	5,5 %
2006	2.120	170	8,6 %
2007	2.230	110	5,4 %
2008	2.230	0	0,0 %
2009	2.180	-50	-2,5 %
2010	2.330	150	7,1 %
2011	2.470	140	6,0 %
2012	2.560	90	3,5 %
2013	2.660	100	4,1 %
2014	2.780	120	4,5 %
2015	2.950	170	5,9 %
2016	3.160	210	7,2 %
2017	3.350	190	6,1 %
2018	3.520	170	4,9 %
	108 %	Wachstum 2000 bis 2018	

Umsatz (in Mio. €)

	KEP-Studie 2019	Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr prozentual
2000	10.050		
2001	10.200	150	1,6 %
2002	10.360	160	1,5 %
2003	10.500	140	1,4 %
2004	11.100	600	5,7 %
2005	11.800	700	6,3 %
2006	12.600	800	6,8 %
2007	13.900	1.300	10,3 %
2008	13.800	-100	-0,7 %
2009	13.300	-530	-3,8 %
2010	14.080	780	5,8 %
2011	14.980	900	6,3 %
2012	15.530	550	3,7 %
2013	16.060	530	3,4 %
2014	16.640	580	3,6 %
2015	17.410	770	4,6 %
2016	18.490	1.080	6,2 %
2017	19.400	910	4,9 %
2018	20.400	1.000	5,2 %
	103 %	Wachstum 2000 bis 2018	

Tabelle 1: Daten des KEP-Marktes (2000 bis 2018)

(Quellen: KEP-Studie 2018; Befragung der KEP-Unternehmen 2019, KE-CONSULT Marktanalyse)



1.3 Im Fokus: Paket, Express, Kurier

Der KEP-Markt insgesamt setzt sich aus Paketmarkt, Expressmarkt und Kuriermarkt zusammen. Im Jahr 2018 entfielen auf den Paketmarkt 56 % der Umsätze. Auf Expresssendungen entfielen 23 % der Umsätze und auf Kuriersendungen etwas mehr als 21 % der Umsätze.

Pakete sorgen für zwei Drittel des gesamten Marktwachstums 2018

Es zeigt sich: Der Paketmarkt macht den größten Anteil des deutschen KEP-Marktes aus. Er stemmte im vergangenen Jahr rund zwei Drittel des Marktwachstums. Der Umsatzzuwachs im Paketmarkt betrug 6,2 %. Das Sendungsvolumen stieg 2018 um 5,1 % im Vergleich zum Vorjahr und lag damit leicht über dem Plus im Gesamtmarkt (4,9 %). Wachstumstreiber waren 2018 erneut die internationalen Paketsendungen mit einem Plus von 9,2 %.

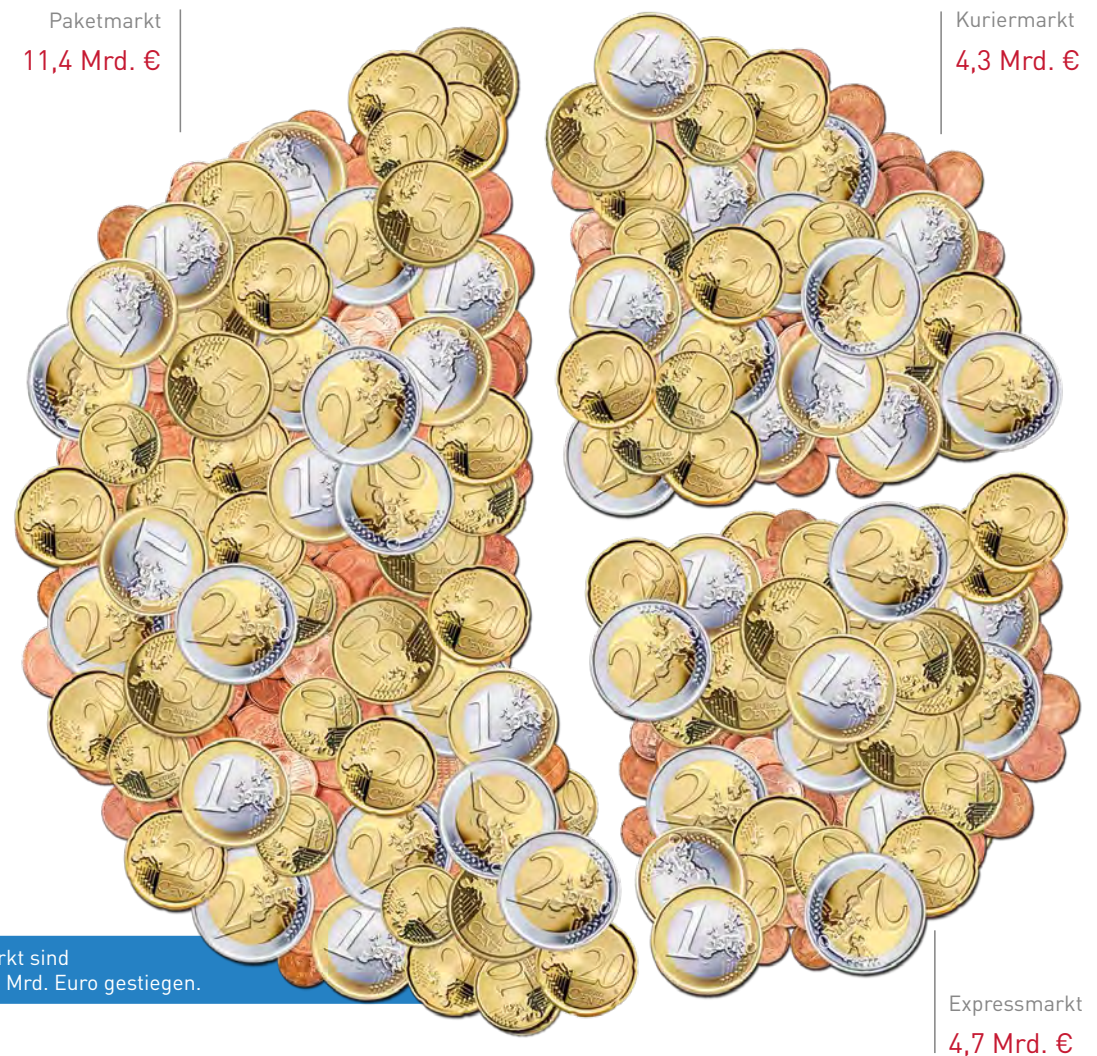


Abbildung 8:
Umsätze des KEP-Marktes nach Marktsegmenten (2018)
(Quellen: KEP-Studie 2018; Befragung der KEP-Unternehmen 2019, KE-CONSULT Marktanalyse)

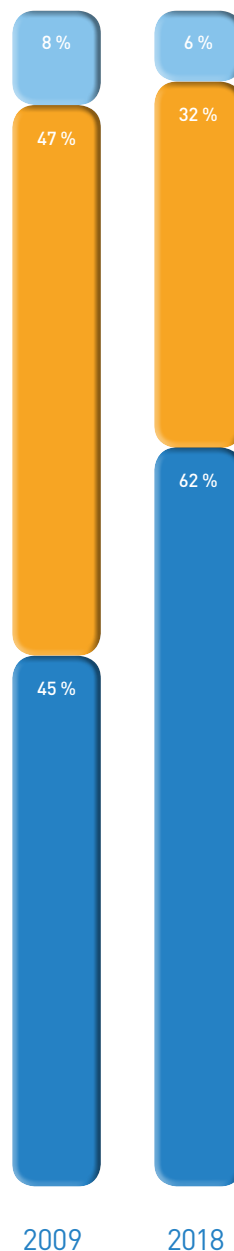
Trend setzt sich fort:**Anteil von B2C am Paketmarkt wächst weiter**

Getrieben wird das Wachstum bei den nationalen Sendungen im Paketmarkt weiterhin durch das Endkundengeschäft, also von den B2C-Sendungen.³ Dort ergibt sich für 2018 ein Zuwachs von rund 7,4 %. Nach Jahren mit sehr hohen Zuwachsraten normalisiert sich das Wachstumstempo in diesem Segment weiter. Dagegen war bei den B2B-Sendungen 2018 ein eher moderates Wachstum zu verzeichnen. Vor allem aufgrund der schwachen wirtschaftlichen Entwicklung im zweiten Halbjahr 2018 ergibt sich ein Anstieg des Sendungsvolumens bei den B2B-Sendungen für das Gesamtjahr 2018 von lediglich 0,4 %. Bezogen auf das Sendungsvolumen bleibt es also bei dem Trend, dass der Anteil der B2C-Sendungen am gesamten Sendungsvolumen weiter deutlich zunimmt. Aufgrund des geringen Wachstums der C2C-Sendungen in den vergangenen Jahren sinkt deren Anteil leicht.

Wachsender Online-Handel bedeutet auch immer mehr B2C

Der Trend dieser Marktanteilsverschiebung hin zu den B2C-Sendungen hat mehrere Gründe:

- Der steigende Anteil der B2C-Sendungen liegt vor allem am weiterhin dynamisch wachsenden Online-Handel. Nach Angaben des Bundesverbandes E-Commerce und Versandhandel e. V. (bevh) verzeichnete der Online-Handel im Jahr 2018 einen Umsatzanstieg von 11,4 % bzw. um 6,6 Mrd. Euro auf 65,1 Mrd. Euro für den Handel mit Waren (ohne den Online-Umsatz mit Dienstleistungen).⁴ Der Handelsverband Deutschland (HDE) weist eine Umsatzsteigerung in einer ähnlichen Größenordnung von 2017 auf 2018 von 9,7 % aus.⁵ Auch wenn in einigen Warengruppen inzwischen Wachstumsgrenzen erreicht sind, ist für 2019 und darüber hinaus mit einem weiteren

**Abbildung 9:**

Entwicklung der einzelnen Marktsegmente im deutschen Paketmarkt (nationale Paketsendungen) zwischen 2009 und 2018

(Quellen: KEP-Studie 2018; Befragung der KEP-Unternehmen 2019, KE-CONSULT Marktanalyse)



Der Anteil der B2C-Sendungen an den nationalen Paketsendungen liegt inzwischen bei 62 %.

³ B2C – Business-to-consumer; B2B – Business-to-business; C2C – Consumer-to-consumer.

⁴ Bundesverband E-Commerce und Versandhandel Deutschland e. V. (bevh), Auch in 2018 zweistelliges E-Commerce-Wachstum, Pressemitteilung vom 22.01.2019, Berlin 2019; Bundesverband E-Commerce und Versandhandel Deutschland e. V. (bevh), E-Commerce – Verantwortung & Perspektiven, bevh Jahrespressesgespräch 2019.

⁵ Handelsverband Deutschland (HDE), HDE Online-Monitor, Newsletter Februar 2019, Berlin 2019.



deutlichen Zuwachs zu rechnen. Dies gilt insbesondere für Güter des täglichen Bedarfs. Hier liegen die Wachstumsraten deutlich über dem Gesamtmarkt. Sowohl HDE als auch bevh erwarten für 2019 einen Zuwachs im gesamten Online-Handel mit Waren zwischen 9 % und 10,5 %.⁶ Seit 2009 ist der Umsatz im Online-Handel damit (nach bevh) um mehr als das Vierfache angestiegen. Die Wachstumsdynamik im Online-Handel wird durch die Netzwerke und die hohe Servicequalität der KEP-Dienstleister erst ermöglicht. Insofern schlagen sich diese Wachstumsraten auch in einem deutlichen Zuwachs der B2C-Sendungen im KEP-Markt nieder.

- Die B2B-Sendungen sind dagegen deutlich stärker konjunkturabhängig. Die Abschwächung bzw. der Rückgang des wirtschaftlichen Wachstums auch im internationalen Umfeld schlägt wesentlich stärker auf die Wachstumsraten im B2B-Bereich durch. Aufgrund der schwächeren konjunkturellen Entwicklung, vor allem im zweiten Halbjahr 2018 in Deutschland haben die Wachstumsraten der B2B-Sendungen (verglichen mit 2017) nur leicht zugelegt und bleiben auch im Jahr 2018 deutlich hinter dem Wachstum der B2C-Sendungen zurück.

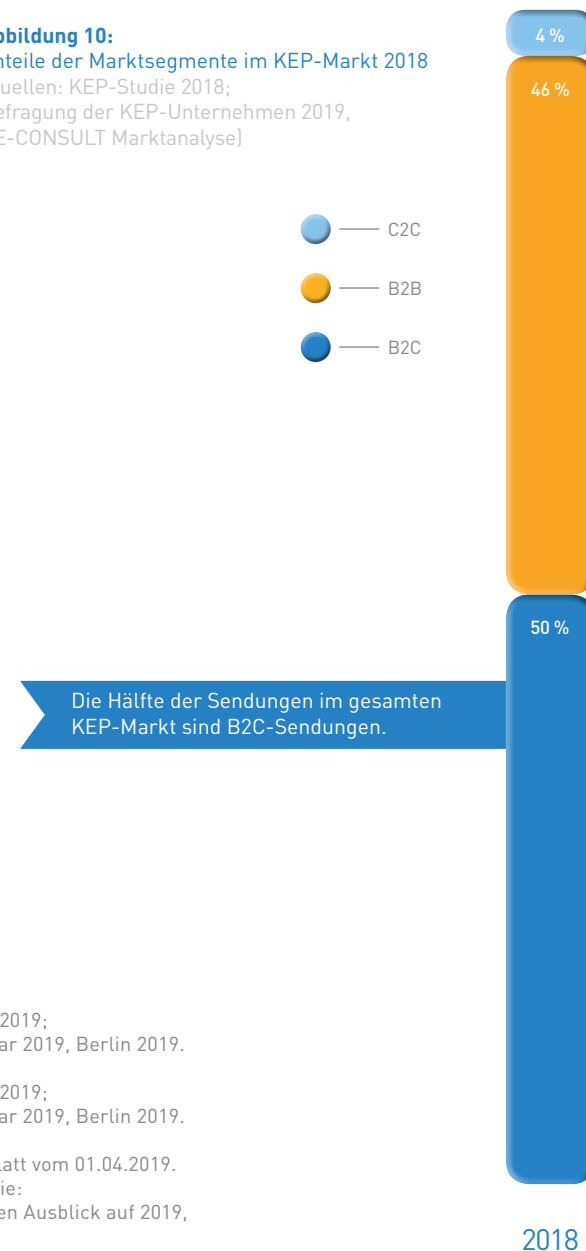
Paketsendungen werden international wichtiger

2018 setzt sich auch bei den internationalen KEP-Sendungen ein Trend fort. Das gilt insbesondere für internationale Paketsendungen: Deren Anteil an allen Paketsendungen liegt bei fast 10 %. Die Wachstumsraten in diesem Segment liegen 2018 bei 9,2 %. Dieser Trend wird sich auch 2019 und mittelfristig darüber hinaus weiter fortsetzen. Der Anteil und die Bedeutung der B2C-Sendungen an den internationalen Paketsendungen werden weiter steigen. Einfluss auf diese Entwicklung haben zum einen das Wachstum bei bestehenden Versendern, zum anderen aber auch deutliche Zuwächse im Neukundengeschäft. Der grenzüberschreitende

Online-Handel spielt hierbei eine wesentliche Rolle. Das Wachstum im Sendungsvolumen generiert sich im europäischen Markt insbesondere dadurch, dass ein zunehmendes Interesse und eine steigende Bereitschaft bei Bestellern und Versendern für den „grenzüberschreitenden Online-Einkauf“ bestehen. Immer mehr Menschen sind bereit, Produkte und Waren online auch bei ausländischen Versendern zu bestellen. Zusätzlich trägt hierzu bei, dass Online-Plattformen den grenzüberschreitenden Online-Handel gezielt fördern. Die KEP-Dienstleister begleiten diesen Prozess mit immer besseren Produktangeboten und hoher Leistungsqualität bei internationalen Standardsendungen (etwa durch kurze Laufzeiten, hohe Zuverlässigkeit und einfache Retouren).

Durch diese Veränderungen gewinnen B2C-Sendungen auch in den Segmenten Express und Kurier zunehmend an Bedeutung, wenn auch auf geringerem Niveau. Das wird deutlich, wenn man die Marktanteile der B2C-, C2C- und B2B-Sendungen auf alle KEP-Sendungen bezieht (und nicht nur auf die nationalen Paketsendungen). Deutlich wird zudem, dass – bezogen auf den Gesamtmarkt – der Anteil der B2C-Sendungen mit rund 50 % im vergangenen Jahr deutlich über dem der B2B-Sendungen liegt.

Abbildung 10:
Anteile der Marktsegmente im KEP-Markt 2018
(Quellen: KEP-Studie 2018;
Befragung der KEP-Unternehmen 2019,
KE-CONSULT Marktanalyse)



⁶ Bundesverband E-Commerce und Versandhandel Deutschland e. V. (bev), E-Commerce – Verantwortung & Perspektiven, bevh Jahrespresseggespräch 2019; Handelsverband Deutschland (HDE), HDE Online-Monitor, Newsletter Februar 2019, Berlin 2019.

⁷ Bundesverband E-Commerce und Versandhandel Deutschland e. V. (bev), E-Commerce – Verantwortung & Perspektiven, bevh Jahrespresseggespräch 2019; Handelsverband Deutschland (HDE), HDE Online-Monitor, Newsletter Februar 2019, Berlin 2019.

⁸ Vgl. hierzu die Angaben und Pressemitteilungen der Industrieverbände.

⁹ o.V., Maschinenbauer schrauben Produktionsprognose zurück, in: Handelsblatt vom 01.04.2019.

¹⁰ ZVEI Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie, Elektroindustrie: Produktionsplus von einem Prozent erwartet, Zahlreiche Risiken dämpfen den Ausblick auf 2019, Pressemitteilung vom 01.04.2019.

1.4 Ausblick 2019: bis zu 4,5 % mehr Sendungen

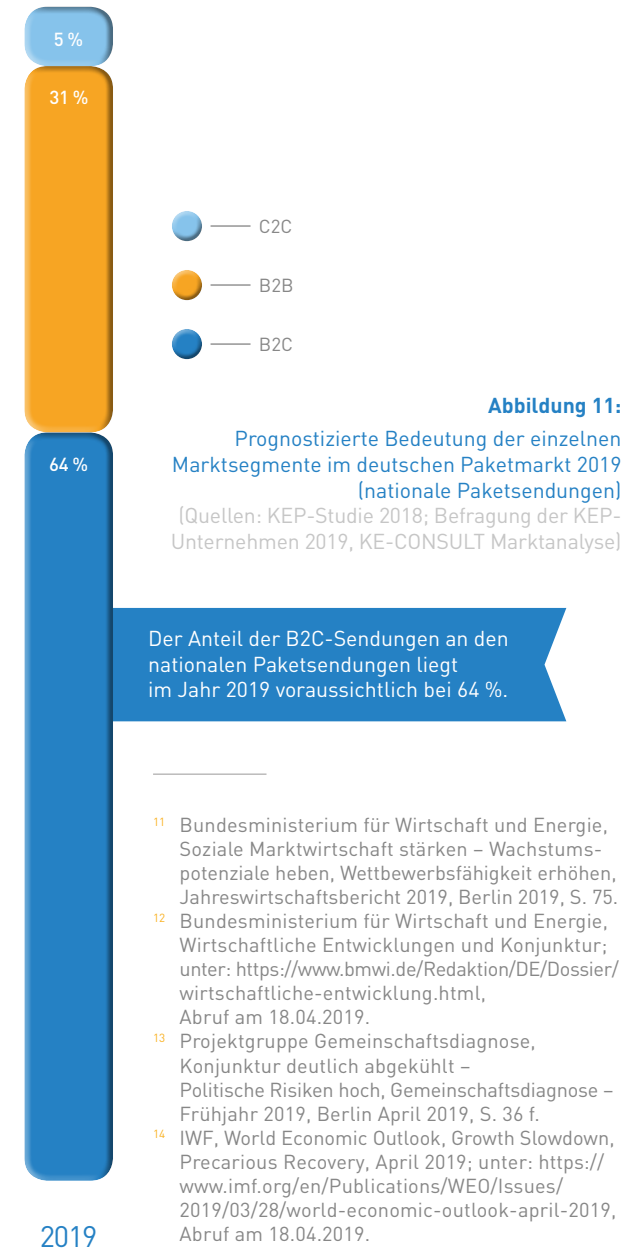
Trotz des zunehmend schwierigeren Umfelds sind die Erwartungen für den KEP-Markt auch für das laufende Jahr 2019 positiv. Wichtig für den Verlauf und die Veränderungen beim Sendungsvolumen sind die gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen in Deutschland, der konjunkturelle Verlauf auf wichtigen Auslandsmärkten, die prognostizierten Entwicklungen und Umsatzerwartungen in den wichtigen B2C- und B2B-Märkten (etwa im Online- und Versandhandel, Handel, Maschinenbau, Automotive, Healthcare, Elektrotechnik). Folgende Trends lassen sich derzeit erkennen:

- Für 2019 rechnen bevh und HDE mit einem weiteren Anstieg des Online-Handels um etwa 10 %.⁷ Hieraus generiert sich weiteres überdurchschnittliches Wachstum bei den B2C-Sendungen.
- In wichtigen B2B-Branchen (etwa Automotive, Maschinenbau oder Elektrotechnik) rechnen Industrieverbände 2019 mit einem zunehmend schwieriger werdenden Marktumfeld.⁸ So hat etwa der Maschinenbau seine Produktionsprognose für 2019 aktuell von 2 % auf 1 % halbiert.⁹ Auch der Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie (ZVEI) erwartet für 2019, dass die preisbereinigte Produktion der Branche lediglich um 1 % wachsen wird.¹⁰ Infolgedessen ist im Vergleich zu 2018 nur mit geringen positiven Impulsen für das B2B-Sendungsvolumen zu rechnen.
- Auch gesamtwirtschaftlich haben sich die Wachstumsaussichten eingetrübt. Bei der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung erwartete die Bundesregierung zu Beginn des Jahres in ihrem Jahreswirtschaftsbericht für Deutschland im Jahr 2019 noch einen Anstieg des Bruttoinlandsprodukts (BIP) um 1 % und einen Zuwachs beim privaten Konsum von 1,3 % im Vergleich zum Vorjahr.¹¹

In einer aktuellen Frühjahrsprojektion halbierte das Bundeswirtschaftsministerium (BMWi) den Wert zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung nochmals auf 0,5 %.¹² Die Prognosen zum BIP sind in der aktuellen Frühjahrsprojektion der Wirtschaftsforschungsinstitute mit einem Anstieg des Bruttoinlandsprodukts (BIP) um 0,8 % für 2019 und 1,8 % für 2020 ebenfalls reduziert worden.¹³

- Auch auf wichtigen Auslandsmärkten haben sich die gesamtwirtschaftlichen Aussichten im Vergleich zum Vorjahr verschlechtert. Dies gilt vor allem für den Euroraum und die USA. So prognostiziert der IWF für den Euroraum Wachstumsraten (reales BIP) von 1,3 % (2019) und von 1,6 % (2020) sowie für die USA von 2,2 % (2019) und 1,9 % (2020).¹⁴ Diese Entwicklung schlägt sich auch im Volumenwachstum bei den internationalen Sendungen im KEP-Markt nieder. Das Wachstum innerhalb der Europäischen Union generiert sich vor allem aus den Märkten Skandinaviens und Osteuropas sowie außerhalb der EU aus den Märkten Nordamerikas.

Vor diesem Hintergrund ist für 2019 im gesamten KEP-Markt in Deutschland ein Anstieg des Sendungsvolumens zwischen 4,0 % und 4,5 % zu erwarten. Damit würde das Sendungsvolumen um etwa 150 Mio. Sendungen zunehmen. Für den deutschen Paketmarkt 2019 (Paketsendungen, Inland) ist ebenfalls ein Wachstum der Sendungen zwischen 4,0 % und 4,5 % zu erwarten. Dabei ist mit einem Anstieg der B2C-Sendungen zwischen 6 % und 7 % und der B2B-Sendungen bis 0,5 % zu rechnen. Damit würde der Anteil der B2C-Sendungen am Paketmarkt weiter auf 64 % zulegen.

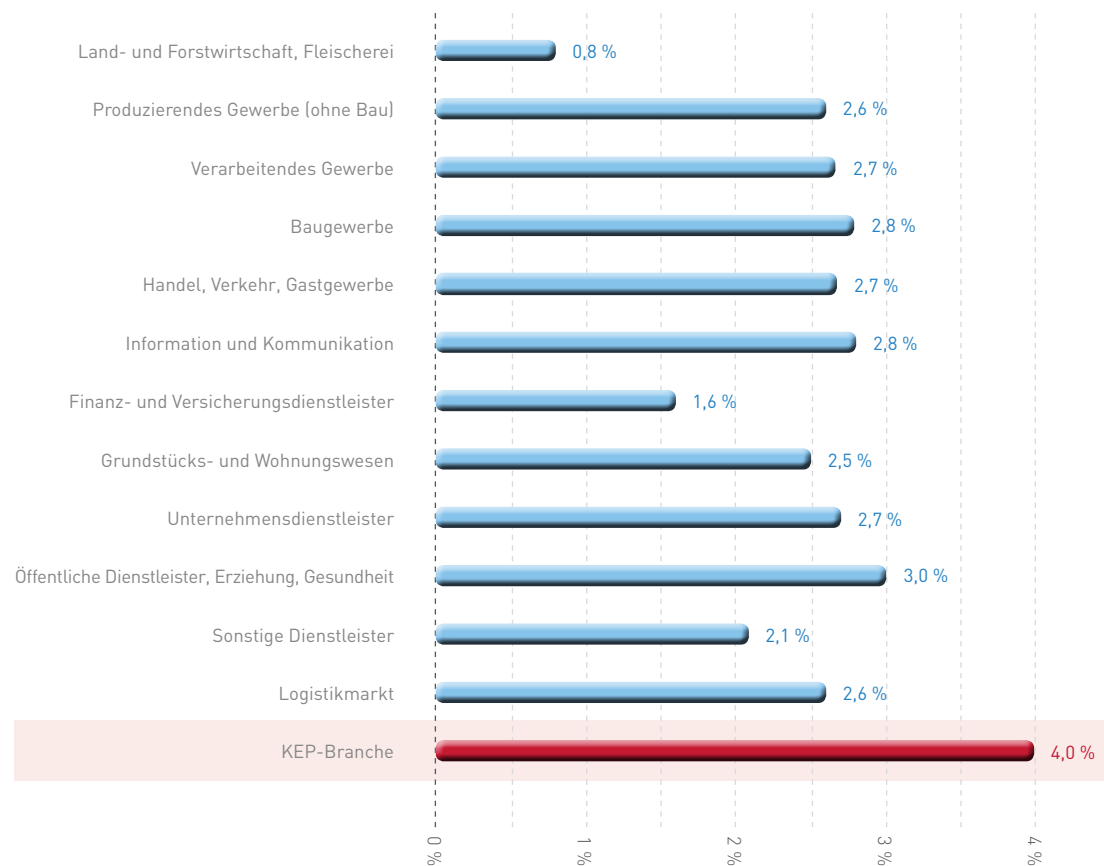


2

KEP-Wachstum übertrifft andere Branchen



Durchschnittliche Wertschöpfungsveränderung p. a.



Das Wachstum des KEP-Marktes übertrifft die Entwicklung der übrigen Wirtschaftsbereiche im Schnitt um mehr als einen Prozentpunkt pro Jahr.

Nur wenige Wirtschaftszweige können für die vergangenen Jahre eine ähnlich positive Entwicklung aufweisen wie die KEP-Branche. Das zeigt ein Vergleich verschiedener Wirtschaftsbereiche von 2000 bis 2018.

Das Wachstum des KEP-Marktes übertrifft die Entwicklung der übrigen Wirtschaftsbereiche im Schnitt um mehr als einen Prozentpunkt pro Jahr. Zwischen 2000 und 2018 wächst die Bruttowertschöpfung im Produzierenden Gewerbe (ohne Baugewerbe) jährlich um rund 2,6 %. Die Bereiche Handel, Gastgewerbe und Verkehr sowie Unternehmensdienstleister steigen um 2,7 %. Die KEP-Branche übertrifft dies deutlich: Hier liegen die jährlichen Wachstumsraten mit 4,0 % im Schnitt um die Hälfte deutlich höher. Damit liegt der KEP-Markt auch über dem Wachstum des gesamten Logistikmarktes. Dessen durchschnittliches jährliches Wachstum beträgt rund 2,6 %. Betrachtet man vorläufige Angaben des Statistischen Bundesamtes zur Entwicklung des Straßengüter- und des Schienengüterverkehrs 2018, ist der KEP-Markt auch deutlich stärker gewachsen als der gesamte Güterverkehrsmarkt in Deutschland.

Dieser Trend gilt auch für den gesamten betrachteten Zeitraum seit dem Jahr 2000. Während das Transportaufkommen im Straßengüter- und im Schienengüterverkehr in den Jahren 2000 bis 2018 lediglich um bis zu 14 % gestiegen ist, hat sich das KEP-Sendungsvolumen bis 2018 mehr als verdoppelt. Ein vergleichbar starkes Wachstum seit 2000 weist die Luftfracht auf, die ihrerseits vom steigenden Aufkommen der KEP-Branche profitiert. Sie hat ihre Tonnage mehr als verdoppelt. 2018 verzeichnete der Luftverkehr beim Frachtaufkommen einen Zuwachs um 1,8 %.

Abbildung 12: Entwicklung der Wirtschaftsbereiche (2000 bis 2018)

(Quellen: Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Fachserie 18, Reihe 1.4, Wiesbaden 06.03.2019; Klaus, P., Hartmann, E., Kille, C., Die Top 100 der Logistik, Deutscher Verkehrs-Verlag, Hamburg, versch. Jg.; Gipfel der Logistikweisen, Logistik 2019, Ergebnisse des Herbstgipfels 2018, Hamburg 2019; KEP-Studie 2018; Befragung der KEP-Unternehmen 2019, KE-CONSULT Marktanalyse)

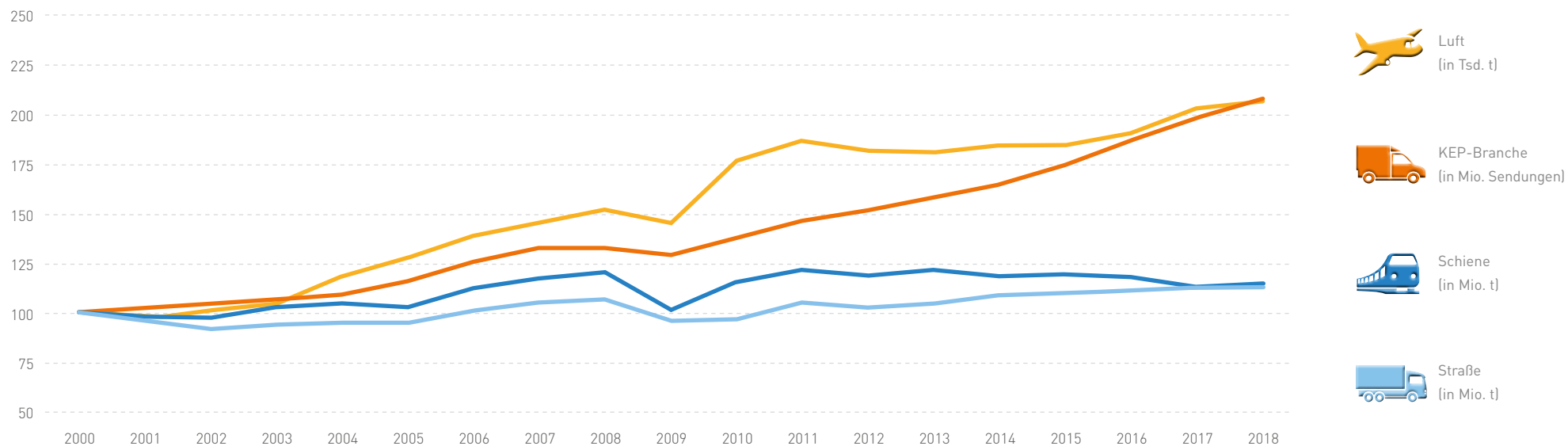


Abbildung 13: Vergleich des KEP-Marktes mit dem Transportmarkt (2000 bis 2018)

(Quellen: Statistisches Bundesamt, Verkehr aktuell, Fachserie 8 Reihe 1.1, Wiesbaden 28.03.2019;
Statistisches Bundesamt, genesis online, Güterverkehrsstatistik der Eisenbahnen, Abruf am 23.04.2019;
KEP-Studie 2018; Befragung der KEP-Unternehmen 2019, KE-CONSULT Marktanalyse.)

Im Schienengüterverkehr und im Straßengüterverkehr ist die Entwicklung bis September 2018 berücksichtigt
(Straßengüterverkehr bezieht sich auf inländische Lkw).

Aufkommen / Sendungsvolumen	Straße	Schiene	Luft	KEP-Branche
Wachstum 2000–2018	12,9 %	14,4 %	106,6 %	107,8 %
Durchschnittliches jährliches Wachstum	0,7 %	0,8 %	4,1 %	4,2 %

Tabelle 2: Vergleich der Wachstumsraten des KEP-Marktes mit dem Transportmarkt (2000 bis 2018)

(Quellen: Statistisches Bundesamt, Verkehr aktuell, Fachserie 8 Reihe 1.1, Wiesbaden 28.03.2019;
Statistisches Bundesamt, genesis online, Güterverkehrsstatistik der Eisenbahnen, Abruf am 23.04.2019;
KEP-Studie 2018; Befragung der KEP-Unternehmen 2019, KE-CONSULT Marktanalyse)



3

9.000
neue Jobs
dank KEP



Im Jahr 2018 schafften die Kurier-, Express und Paketdienste in Deutschland neue Jobs und sorgten für Einkommen. Es arbeiteten rund 238.600 Menschen in der KEP-Branche in Deutschland. Das waren erneut rund 9.000 mehr als im Vorjahr.

3.1 Auswirkungen auf Arbeit und Einkommen

Welchen Einfluss die KEP-Branche auf Arbeit und Einkommen hat, wird deutlich, wenn man die KEP-Leistungen und die daraus resultierenden Effekte genauer betrachtet. Dafür werden folgende Effekte unterschieden:

- Unter primären direkten Effekten versteht man die Arbeitsplätze bei den KEP-Unternehmen selbst mit den dort erzielten Einkommen und der Wertschöpfung.
- Primäre indirekte Effekte sind die Beschäftigungs- und Einkommenswirkungen, die durch die Transport- und Logistikleistungen der KEP-Unternehmen angestoßen werden. Denn KEP-Dienste lösen ihrerseits weitere Beschäftigung und Einkommen aus. Zum Beispiel sind für Transport- und Logistikleistungen Vorleistungsprodukte (etwa Treibstoff oder Verpackungsmaterial) und Investitionen (etwa Gebäude, Anlagen oder Fahrzeuge) nötig. Indem KEP-Unternehmen diese verwenden, werden weitere wirtschaftliche Aktivitäten bei den Vorleistungsunternehmen ausgelöst.
- Sekundäre Effekte werden ausgelöst, wenn primär entstandene Einkommen ausgegeben werden: Die bei den KEP- und den Vorleistungsunternehmen entstehenden Einkommen erhöhen die Nachfrage nach Konsumgütern. Das führt zu einer höheren Produktion bei den Konsumgüterherstellern und deren Zulieferern. Daraus entstehen wiederum Beschäftigungs- und Einkommenswirkungen.

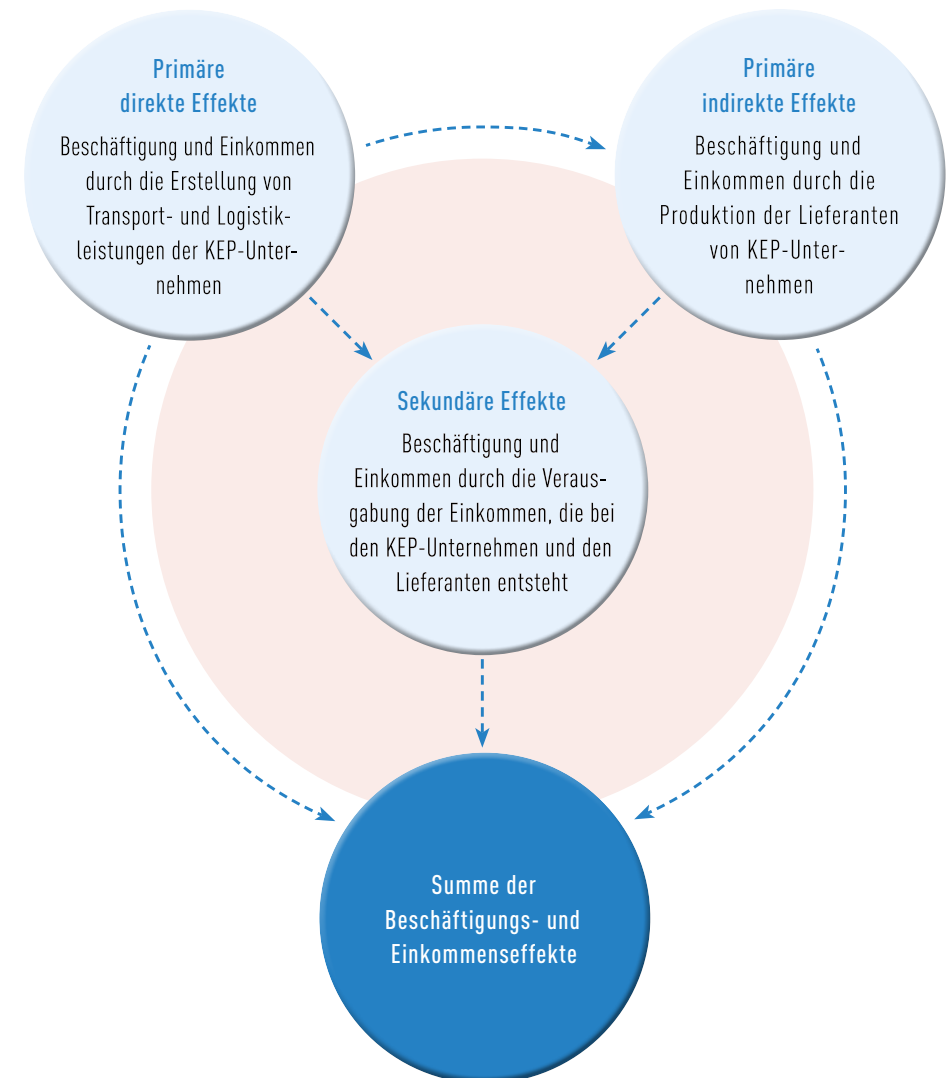


Abbildung 14:

Primäre und sekundäre Beschäftigungs- und Einkommenseffekte der KEP-Branche
(Quelle: Eigene Darstellung)

Für die Berechnung der Beschäftigungs- und Einkommenseffekte der KEP-Branche wurde die Input-Output-Rechnung verwendet (siehe Infobox). 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 abgeleitet, die unter den Mitgliedern des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik e. V. (BIEK) durchgeführt wurde. Die Marktanalyse und die Erhebung bei BIEK-Unternehmen im Jahr 2019 ergab folgende aktuelle Daten:

- Die Unternehmen des KEP-Marktes wickelten im Jahr 2018 den Transport von über 3,5 Mrd. Sendungen ab. Der erwirtschaftete Umsatz lag bei etwa 20,4 Mrd. Euro.
- Bei den Unternehmen des KEP-Marktes waren 2018 insgesamt etwa 238.600 Mitarbeiter beschäftigt (Vollzeit, Teilzeit, Aushilfen). Diese waren entweder bei den Unternehmen direkt angestellt oder als selbständige Unternehmen für die KEP-Unternehmen tätig.
- Die Summe der Aufwendungen betrug für den gesamten KEP-Markt rund 9,8 Mrd. Euro. Diese wurden als Aufträge an andere Unternehmen vergeben und lösten dort Produktion, Beschäftigung und Einkommen aus.
- Die Summe der Investitionen der KEP-Unternehmen lag bei mehr als 450 Mio. Euro. Die Investitionen sorgten ebenfalls für Produktion, Beschäftigung und Einkommen bei den Vorleistungsunternehmen.

Berechnung und Datenbasis

Welche indirekten Produktionseffekte lösen die KEP-Unternehmen durch die Vergabe von Aufträgen aus? Das lässt sich mithilfe der Input-Output-Berechnung ermitteln. Datenbasis sind die hochgerechneten Angaben der Unternehmen über laufende Aufwendungen und Investitionen sowie deren Verteilung auf die Wirtschaftsbranchen. Zudem wird auf die Input-Output-Tabelle des Statistischen Bundesamtes zurückgegriffen.¹⁵ Allerdings sind die Berechnungen nur eingeschränkt vergleichbar mit den indirekten und induzierten Effekten der KEP-Studien aus den Jahren vor 2015. Der Grund ist, dass 2016 neue Input-Output-Tabellen veröffentlicht wurden. Dadurch haben sich Angaben zu wirtschaftlichen Verflechtungen und Vorleistungsbeziehungen verändert. Um die 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.

Fast 500.000 Jobs hängen von der KEP-Branche ab

Für das Jahr 2018 ergeben sich folgende Beschäftigungs- und Einkommenswirkungen:

- Bei den Unternehmen des KEP-Marktes sind insgesamt rund 238.600 Mitarbeiter beschäftigt.
- Indirekt resultieren daraus bei den Vorleistungsunternehmen etwa 149.800 Beschäftigte.
- Zusammen mit den Beschäftigten in KEP-Unternehmen sind aufgrund primärer Effekte also etwa 388.400 Beschäftigte von der KEP-Branche abhängig.
- Deren Einkommen ergibt sich aus den Einkommen, die in KEP-Unternehmen gezahlt werden, plus der Durchschnittseinkommen in Vorleistungsunternehmen. Durch die sekundären Effekte ist dieses Einkommen wiederum die Basis für 105.900 Jobs.

- Damit hängen von der KEP-Branche in Summe rund 494.300 Arbeitsplätze ab.

Der Beschäftigungsmultiplikator der KEP-Branche liegt bei 1,07. Das bedeutet: Pro 1.000 KEP-Beschäftigten werden weitere 1.070 Arbeitsplätze außerhalb der KEP-Branche geschaffen. Das ergibt sich aus dem Verhältnis der indirekt und sekundär Beschäftigten zu den bei KEP-Dienstleistern Beschäftigten.

... dies entspricht knapp 1,1 % aller Jobs in Deutschland

Bezieht man die Beschäftigungseffekte der KEP-Dienstleister für 2018 auf die Anzahl der Erwerbstätigen in Deutschland, so sind rund 1,1 % der Erwerbstätigen in Deutschland auf die KEP-Branche zurückzuführen. Die Einkommen, die von den 494.300 Beschäftigten erzielt werden, lassen sich auf der Basis der Einkommen ermitteln, die KEP-Unternehmen zahlen, plus der Durchschnittseinkommen in einzelnen Sektoren. Diese Einkommenssumme beträgt 16,6 Mrd. Euro. Das sind knapp 0,95 % der im Jahr 2018 in Deutschland erzielten Arbeitnehmerentgelte (1.745 Mrd. Euro¹⁶).

	2018 absolut	Veränderung 2018 zu 2017
Beschäftigung bei KEP-Unternehmen (primär direkt)	238.600	3,9 %
+ Beschäftigung bei Vorleistungsunternehmen (primär indirekt)	149.800	3,9 %
= Primäre Beschäftigung	388.400	3,9 %
+ Beschäftigung durch Einkommensverausgabung (sekundär)	105.900	4,1 %
Gesamtbeschäftigung	494.300	4,0 %

Tabelle 3:
Multiplikative Beschäftigungseffekte der KEP-Branche (2018)

(Quellen: KE-CONSULT Marktanalyse; eigene Berechnungen)

	Beschäftigte	Durchschnittseinkommen (in Tsd. €)	Einkommen gesamt (in Mio. €)	Arbeitsproduktivität (in Tsd. €)	BIP gesamt (in Mio. €)
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	6.100	19,4	120	38	230
Produzierendes Gewerbe (ohne Bau)	33.300	46,9	1.560	94	3.150
Bau	6.500	35,3	230	63	410
Handel, Gastgewerbe, Verkehr	314.000	28,3	9.960	49	15.300
Information, Finanzierung, Vermietung, Unternehmensdienstleister	83.400	37,9	3.160	101	8.400
Öffentliche und sonstige Dienstleister	51.000	31,4	1.600	48	2.440
Gesamt	494.300		16.630		29.930

Tabelle 4:
Effekte der KEP-Branche auf Einkommen und BIP (2018)

(Quellen:

Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Input-Output-Rechnung 2012 (Revision 2014), Fachserie 18, Reihe 2, Wiesbaden 2016;

Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Fachserie 18, Reihe 1.4, Wiesbaden 06.03.2019;
KE-CONSULT Marktanalyse; eigene Berechnungen)



¹⁵ Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Input-Output-Rechnung; 2012 (Revision 2014), Fachserie 18, Reihe 2, Wiesbaden 2016.

¹⁶ Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Fachserie 18, Reihe 1.4, Wiesbaden 06.03.2019.

Verglichen mit dem Jahr 2002 steigt der Einkommenseffekt der KEP-Branche bis zum Jahr 2018 um rund 117 % (von 7,7 Mrd. Euro auf 16,6 Mrd. Euro). Der Bruttoinlandsprodukt-Effekt (BIP-Effekt) hat sich im gleichen Zeitraum auf 29,9 Mrd. Euro fast verdoppelt (vgl. Abbildung 15).

Wichtiger Beitrag für die öffentliche Hand: rund 7,1 Mrd. Euro

Neben den Beschäftigungs-, Wertschöpfungs- und Einkommenswirkungen leistet die KEP-Branche einen wichtigen Beitrag für die öffentlichen Haushalte.

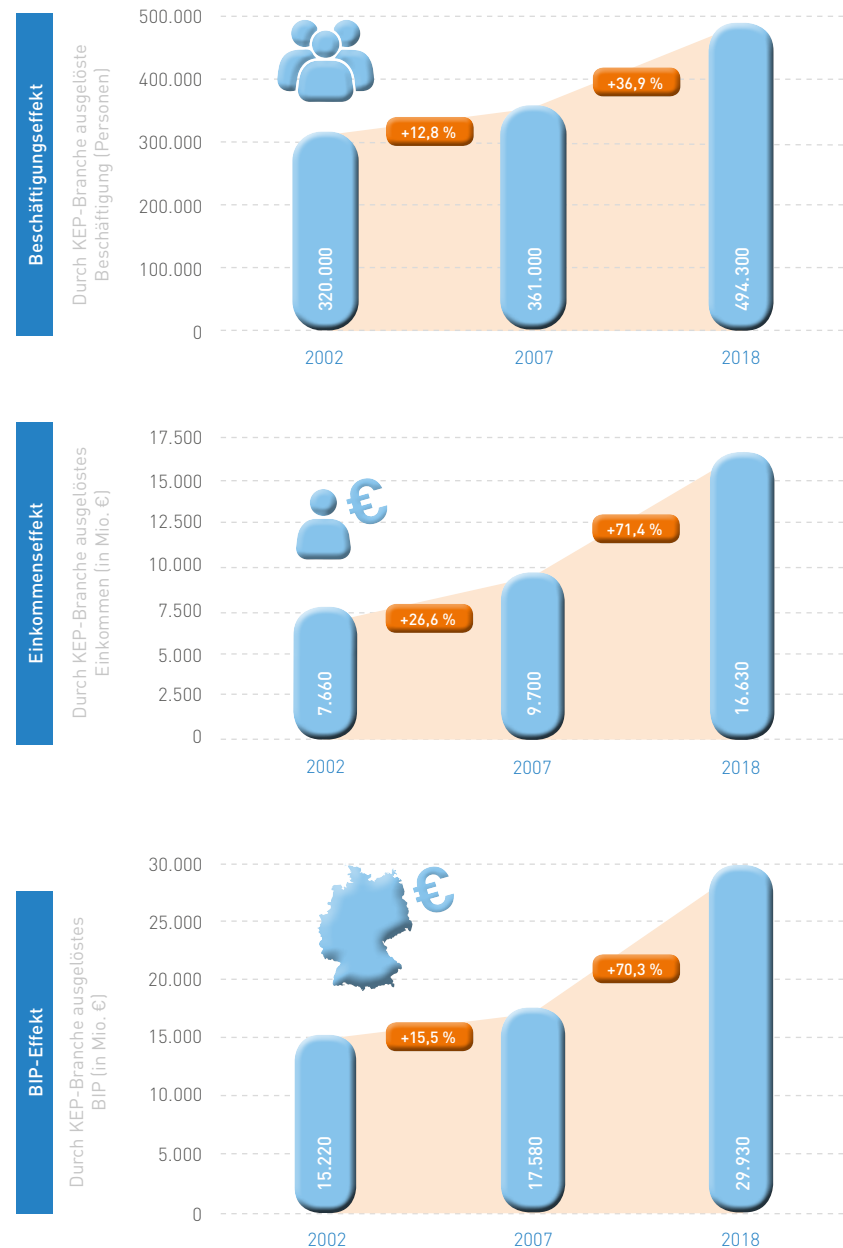
Die Höhe der Steuereinnahmen durch die KEP-Branche hängt von der Höhe ihrer wirtschaftlichen Aktivität ab – also vom Beitrag zum BIP in Deutschland. Der gesamte steuerliche Effekt lässt sich über die durchschnittliche Steuereinnahmenquote abschätzen. Die Quote „Steuereinnahmen zu BIP“ lag 2018 bei etwa 23,9 %¹⁷. Das bedeutet: Durch die wirtschaftlichen Aktivitäten der KEP-Unternehmen entstand im Jahr 2018 ein rechnerischer Steuer-effekt von rund 2,8 Mrd. Euro. Daneben lösten die wirtschaftlichen Effekte außerhalb der KEP-Branche (bei den Vorleistungsunternehmen, Konsumgüterunternehmen) einen steuerlichen Effekt von etwas mehr als 4,3 Mrd. Euro aus. Damit beträgt der steuerliche Effekt der KEP-Branche im Jahr 2018 insgesamt rund 7,1 Mrd. Euro.

Die Ergebnisse zeigen, dass die KEP-Branche eine nachhaltig positive Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft hat. Der Anteil der KEP-Branche am BIP in Deutschland liegt bei knapp 0,9 %, an der Erwerbstätigkeit bei 1,1 %.

¹⁷ Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Fachserie 18, Reihe 1.4, Wiesbaden 06.03.2019.

Abbildung 15:
Beschäftigungs-, Einkommens- und BIP-Effekte der KEP-Branche
als Arbeit- und Auftraggeber (2002, 2007, 2018)
(Quellen: KE-CONSULT Marktanalyse; eigene Berechnungen)

Anmerkung: Aufgrund der Revision der Input-Output-Tabellen ist die sektorale Abgrenzung (bei den indirekten und induzierten Effekten) mit Werten der früheren Studien nicht unmittelbar vergleichbar.



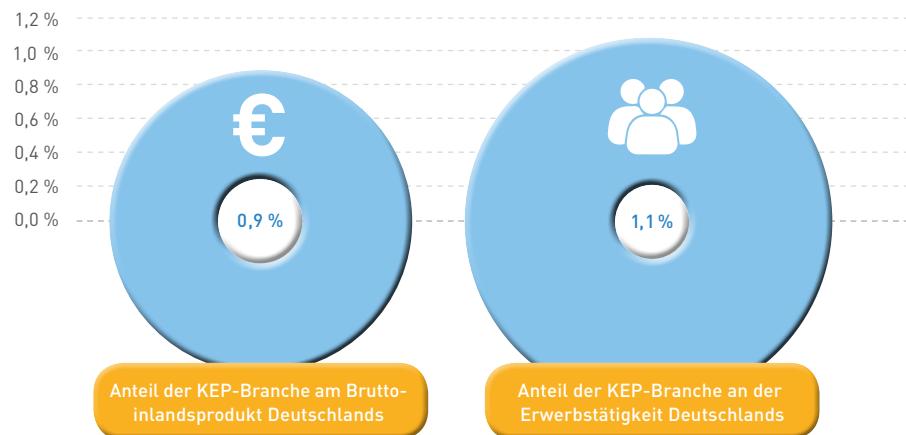


Abbildung 16: Bedeutung der KEP-Branche als Arbeit- und Auftraggeber für die deutsche Volkswirtschaft (2018)

(Quellen: Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Fachserie 18, Reihe 1.4, Wiesbaden 06.03.2019; KE-CONSULT Marktanalyse; eigene Berechnungen)

3.2 Marktentwicklung und Beschäftigungswachstum

Auch langfristig betrachtet spiegeln sich das Wachstum und der Strukturwandel des KEP-Marktes in der Beschäftigungsentwicklung sowie im Arbeits- bzw. Fachkräftebedarf wider.

	2002 (KEP-Studie 2004)	2007 (KEP-Studie 2008/2009)	2018 (KEP-Studie 2019)	Veränderung 2018 zu 2002
Beschäftigung bei KEP-Unternehmen (primär direkt)	160.000	183.500	238.600	49,1 %
Beschäftigung bei Vorleistungsunternehmen (primär indirekt)	95.000	103.000	149.800	57,7 %
Beschäftigung durch Einkommensverausgabung (sekundär)	65.000	74.500	105.900	62,9 %
Gesamtbeschäftigung	320.000	361.000	494.300	54,5 %

Tabelle 5:

Multiplikative Beschäftigungseffekte der KEP-Branche (2002 bis 2018)

(Quellen: KE-CONSULT Marktanalyse; eigene Berechnungen)



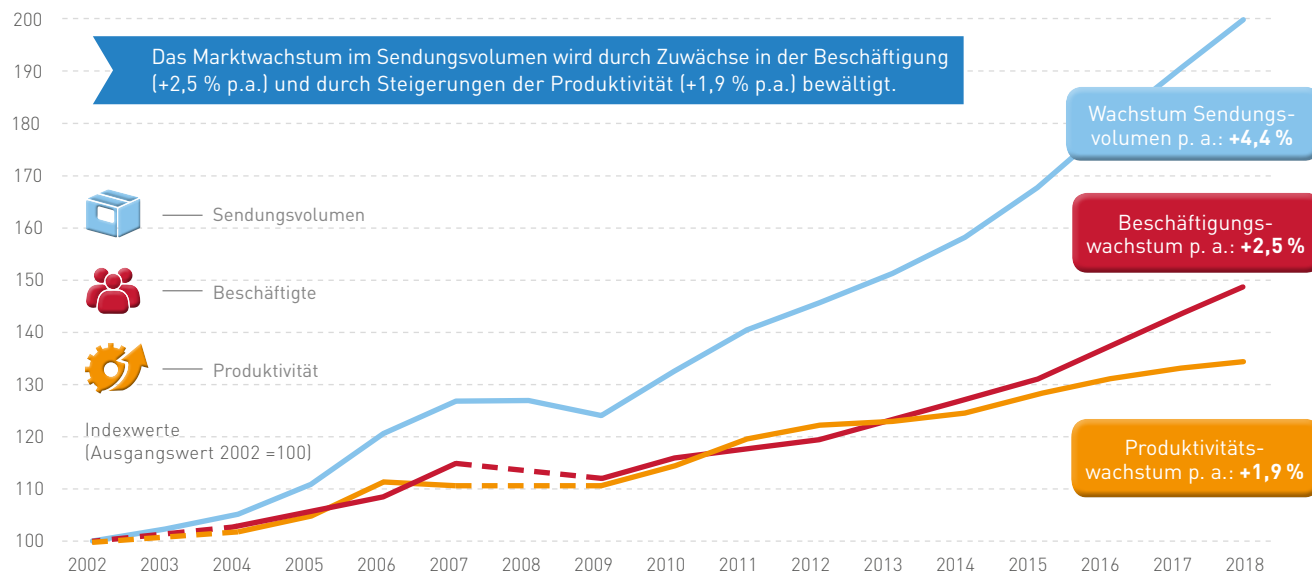


Abbildung 17: Entwicklung von Sendungsvolumen, Beschäftigung und Produktivität im KEP-Markt (2002 bis 2018)

[Quellen: KEP-Studie 2018; Befragung der KEP-Unternehmen 2019; KE-CONSULT Marktanalyse]

Seit 2002 jährlich 2,5 % mehr Beschäftigung in der KEP-Branche

Gegenüber 2002 steigt die durch die KEP-Branche ausgelöste Gesamtbeschäftigung um etwa 55 %. Allein bei den KEP-Unternehmen selbst ergibt sich ein Zuwachs seit 2002 um fast 80.000 Beschäftigte bzw. um rund 49 %. Damit steigt die jährliche Beschäftigung durchschnittlich um 5.200 Beschäftigte oder um 2,5 %. Der Beschäftigungsanstieg steigt allerdings nicht im gleichen Verhältnis wie das wachsende Sendungsvolumen. Das zusätzliche Volumen wird einerseits durch mehr Arbeitskräfte bewältigt. Andererseits steigern die Unternehmen ihre Produktivität, das heißt, mit der gleichen Anzahl an Beschäftigten wird ein größeres Sendungsvolumen transportiert.

Seit 2002 hat sich das Sendungsvolumen verdoppelt bzw. es hat um durchschnittlich 4,4 % pro Jahr zugelegt. Gleichzeitig stieg die Beschäftigung um 2,5 % pro Jahr. Das bedeutet, dass das Marktwachstum zu etwas mehr als 40 % durch Steigerungen der Produktivität (1,9 % pro Jahr) aufgefangen und zu etwas mehr als der Hälfte beschäftigungswirksam wird.

KEP-Beschäftigung wächst überdurchschnittlich

Die überdurchschnittliche Beschäftigungsentwicklung wird bei einem Vergleich mit dem Wirtschaftszweig Verkehr und Lagerei deutlich. Der Bereich KEP ist in der amtlichen Statistik Teil dieses Wirtschaftszweigs. Darin steigt die Beschäftigung um 1,4 % pro Jahr, im Teilbereich Verkehr nimmt die Beschäftigung um 1,6 % pro Jahr zu.¹⁸ Damit liegt der Beschäftigungsanstieg im KEP-Markt um 1,1 Prozentpunkte bzw. um 0,9 Prozentpunkte pro Jahr darüber. Ein ähnliches Bild ergibt auch der Vergleich mit anderen Branchen:



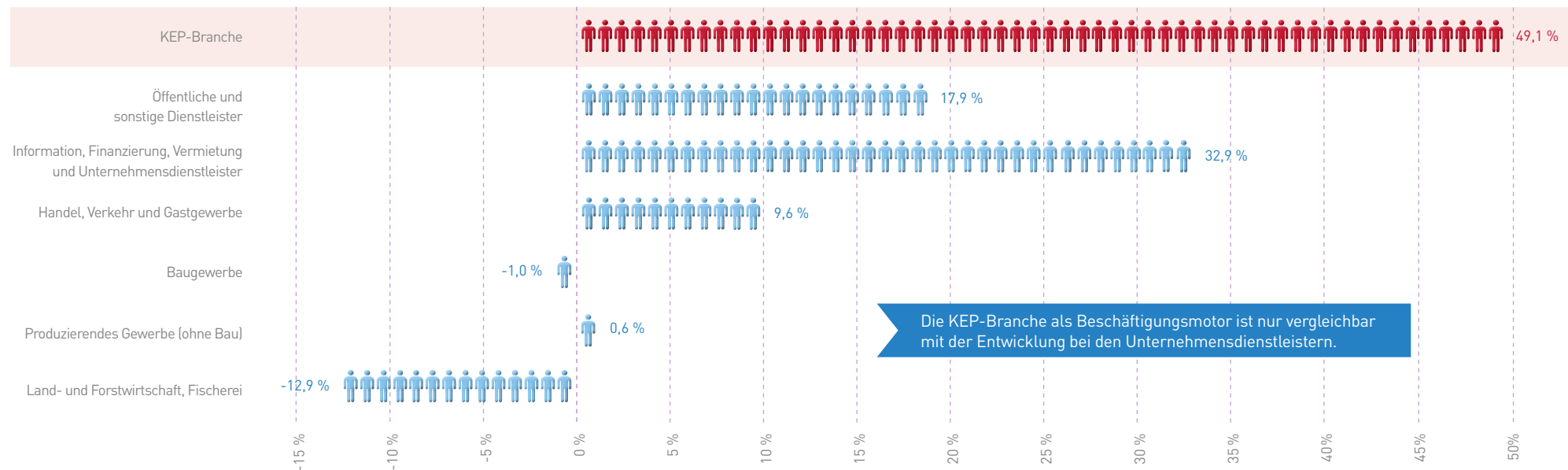


Abbildung 18: Veränderung der Beschäftigten nach Wirtschaftsbereichen (2002 bis 2018)

(Quellen: Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Fachserie 18, Reihe 1.4, Wiesbaden 06.03.2019; KEP-Studie 2018; Befragung der KEP-Unternehmen 2019, KE-CONSULT Marktanalyse; eigene Berechnungen)

2018 lag die Beschäftigung in der KEP-Branche mit 238.600 Personen um rund 49 % über dem Beschäftigungsstand von 2002. Eine vergleichbar positive Beschäftigungsentwicklung in diesem Zeitraum ist lediglich für den Bereich „Information, Finanzierung, Vermietung und Unternehmensdienstleister“ festzustellen: mit einem Jobwachstum von knapp 33 %. Die Entwicklung im Produzierenden Gewerbe (+0,6 %) stagniert im Vergleich mit 2002 nahezu – trotz der Zuwächse in den vergangenen Jahren. Im Baugewerbe (-1,0 %) dagegen ist im gleichen Zeitraum immer noch ein

leichter Beschäftigungsrückgang zu verzeichnen, trotz Beschäftigungszuwächsen in den vergangenen Jahren.

Bedarf an zusätzlichen Beschäftigten liegt bis 2023 voraussichtlich bei 35.000

Dieser Zusammenhang von KEP-Sendungsvolumen und Marktentwicklung macht deutlich, welcher Bedarf an zusätzlichen Arbeits- bzw. Fachkräften in den KEP-Unternehmen in den vergangenen Jahren gedeckt werden musste.

Er gibt zudem Hinweise darauf, welcher Arbeitskräftebedarf in den kommenden Jahren zu erwarten ist. Bei einem unterstellten Wachstum der Sendungen auf rund 4,4 Mrd. Sendungen bis 2023 und einem durchschnittlichen Produktivitätswachstum von knapp 2 % pro Jahr ergibt sich rechnerisch ein zusätzlicher Arbeitskräftebedarf von weiteren bis zu 35.000 Beschäftigten – trotz des Beschäftigungsaufbaus der vergangenen zwei Jahre um rund 20.000.

¹⁸ Statistisches Bundesamt, Konjunkturstatistik im Dienstleistungsbereich, Indizes der Beschäftigung im Dienstleistungsbereich, Wiesbaden 23.04.2019.

4

KEP nutzt Wirtschaft und Gesellschaft



Die KEP-Branche bietet hochwertige Transport- und Logistikdienste, von denen sowohl die Wirtschaft als auch die Endkunden profitieren. Unternehmen können dank KEP zum Beispiel arbeitsteilig produzieren; Endkunden erhalten schnelle, flexible und umfassende Zustellungen. Eng damit verbunden sind Wettbewerbs-, Kosten- und Absatzvorteile sowie hoher Komfort und Service.

Vom externen Dienstleister zum Partner, der Mehrwert schafft

Die Bedeutung der KEP-Dienstleister für Wirtschaft und Gesellschaft hat in den vergangenen Jahren kontinuierlich zugenommen. Heute nutzen nahezu alle Bereiche eines Unternehmens das KEP-Angebot – und zwar zunehmend über die klassischen Transport- und Logistikdienstleistungen hinaus. KEP-Dienstleister wandeln sich verstärkt vom externen Anbieter von Transport- und Logistikleistungen zum Partner im wirtschaftlichen Leistungsprozess der Unternehmen. Sie vergrößern Beschaffungs- und Absatzradien, öffnen Kosteneinsparpotenziale und ermöglichen moderne, arbeitsteilige Produktions- und Fertigungsprozesse. Den Firmen verschafft das Wettbewerbs-, Kosten- und Absatzvorteile. Das gilt besonders für die Industrie, den Handel und die Dienstleistungsbranche.

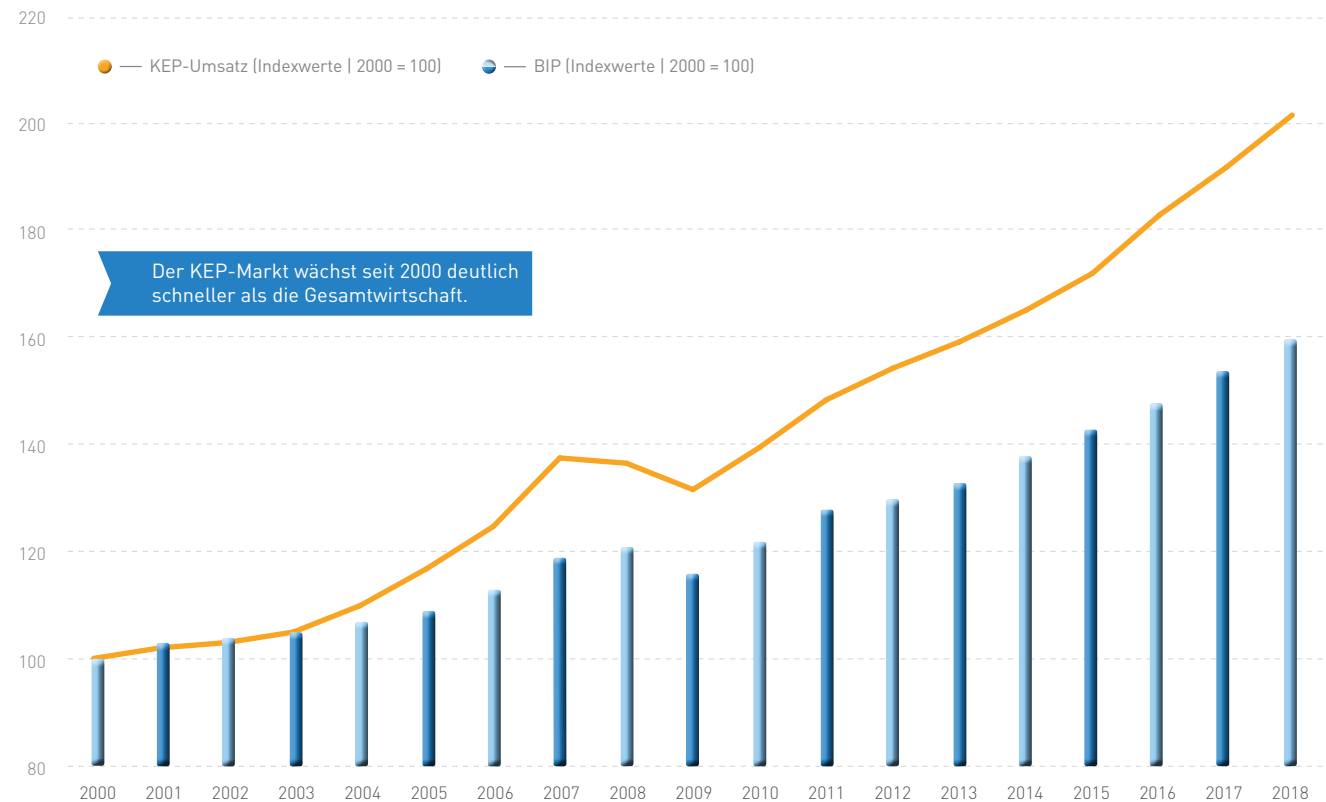


Abbildung 19: Entwicklung von Gesamtwirtschaft (BIP) und KEP-Markt (2000 bis 2018)

(Quellen: Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Fachserie 18, Reihe 1.4, Wiesbaden 06.03.2019; Befragung der KEP-Unternehmen 2019, KE-CONSULT Marktanalyse; eigene Darstellung)



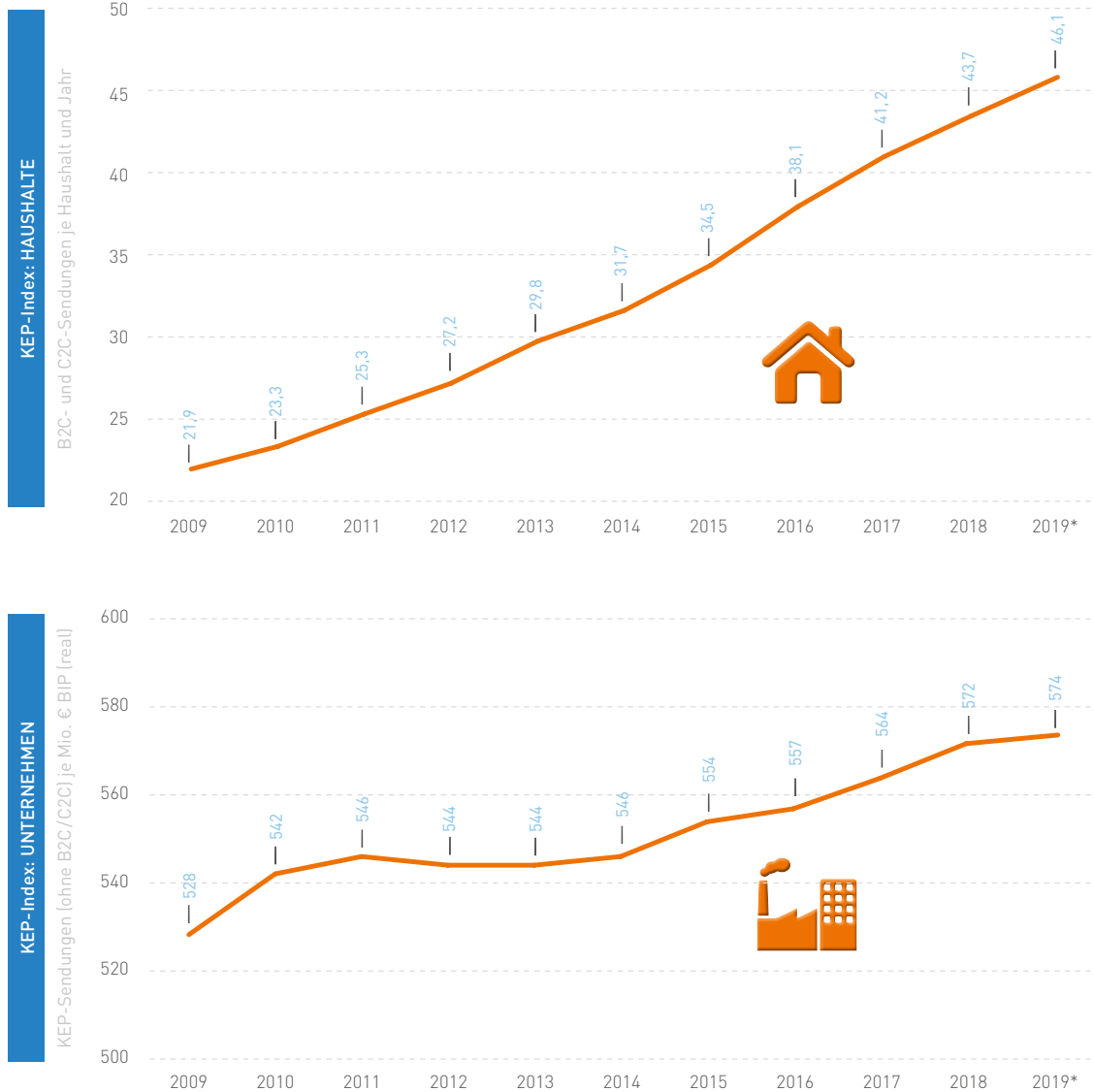


Abbildung 20: Entwicklung der KEP-Indizes „Haushalte“ und „Unternehmen“ zwischen 2009 und 2019

[Quelle: KE-CONSULT Marktanalyse]

*Prognosewerte

Die KEP-Branche wächst 1,5-mal so schnell wie das BIP

Seit 2000 wächst der KEP-Markt mehr als 1,5-mal so schnell wie die Gesamtwirtschaft. Das 1 %-Wachstum des BIP geht einher mit einem 1,5 %-Wachstum der KEP-Umsätze. Zum Vergleich: Im Jahr 2000 wurden für eine Mrd. Euro BIP KEP-Leistungen in Höhe von 4,8 Mio. Euro nachgefragt. Dieser Betrag ist 2018 bereits auf 5,9 Mio. Euro gestiegen.

Um diese getrennte Betrachtung zu ermöglichen, sind zwei unterschiedliche Indizes entwickelt worden. Mit ihrer Hilfe sollen die Marktversorgung mit KEP-Dienstleistungen und deren Entwicklung dargestellt werden. Der KEP-Index „Haushalte“ zeigt die KEP-Marktversorgung der privaten Haushalte in Deutschland an. Als Kennziffer dient die durchschnittliche Anzahl der Sendungen (B2C und C2C) je Haushalt und Jahr. Der KEP-Index „Unternehmen“ gibt ein Bild zur KEP-Marktversorgung von Wirtschaftsunternehmen. Als Kennziffer dient die durchschnittliche Anzahl der gesamten KEP-Sendungen (ohne Sendungen an die Endkunden) je Mio. Euro BIP (real).

Marktversorgung bei Haushalten deutlich stärker als bei Unternehmen

In den vergangenen fünf Jahren haben sich die Marktsegmente sehr unterschiedlich entwickelt. Dadurch weicht auch die Faustregel „BIP-Wachstum x 2 = KEP-Marktentwicklung“ zunehmend auf. Deutlich wird dies, wenn man die Entwicklung im Endkundengeschäft (B2C- und C2C-Sendungen) und die Entwicklung mit den gewerblichen Kunden getrennt voneinander betrachtet. Es zeigt sich, dass die Marktversorgung bei privaten Haushalten seit 2009 deutlich stärker zugelegt hat als bei Unternehmen. Während sich der KEP-Index „Haushalte“ verdoppelt hat, ist beim KEP-Index „Unternehmen“ lediglich ein Anstieg um 9 % zu verzeichnen.

KEP wächst mittlerweile 1,6-mal so schnell wie der Logistikmarkt

Für die deutsche Volkswirtschaft werden Transport- und Logistikleistungen immer wichtiger. Das zeigt der Vergleich der Entwicklung von Logistikmarkt und KEP-Markt mit der Gesamtwirtschaft. Es zeigt sich auch: Der KEP-Markt wächst noch stärker als der gesamte Logistikmarkt. Das Wachstum liegt um den Faktor 1,6 höher.

Ein wesentlicher Grund dafür, dass KEP-Dienste messbar wichtiger für Wirtschaft und Bevölkerung werden, sind ihre höherwertigen Logistikleistungen. Vor allem für Unternehmen gehen die Angebote der KEP-Branche weit über den reinen Transport einer Sendung vom Ausgangs- zum Bestimmungsort hinaus. Durch die Zusammenarbeit mit KEP-Diensten können Firmen Märkte erweitern, international wettbewerbsfähiger werden, Kosten sparen und gleichzeitig Absätze steigern. Zudem verstärkt der Trend hin zu kleineren, passgenauen Sendungsgrößen und kürzeren Belieferungszyklen die Effizienz der Lieferkette auch für Kunden.

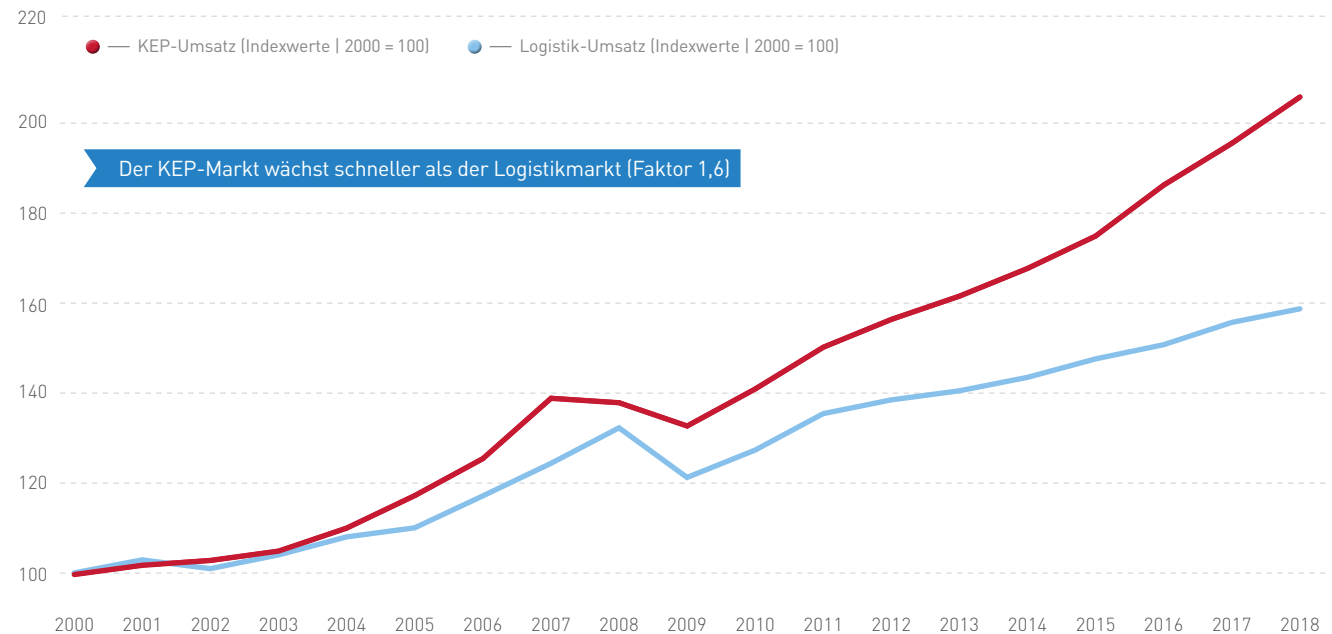


Abbildung 21: Entwicklung von Logistikmarkt und KEP-Markt (2000 bis 2018)

(Quellen: Klaus, P., Hartmann, E., Kille, C., Die Top 100 der Logistik, Deutscher Verkehrs-Verlag, Hamburg, versch. Jg.; Gipfel der Logistikweisen, Logistik 2019, Ergebnisse des Herbstgipfels 2018, Hamburg 2019; KEP-Studie 2018; Befragung der KEP-Unternehmen 2019, KE-CONSULT Marktanalyse)



5

Brexit-Kosten für die KEP-Branche



Großbritannien ist für Deutschland der sechstwichtigste Handelspartner. Im Jahr 2018 lag das Außenhandelsvolumen mit dem Vereinigten Königreich bei knapp 119 Mrd. Euro. Seit 2010 hat dieses Handelsvolumen um 23 % zugelegt.

Außenhandel Deutschlands legte insgesamt zu – aber nicht mit UK

Während der gesamte Außenhandel Deutschlands im Jahr 2018 um rund 4 % zulegte, nahm der Außenhandel mit Großbritannien um 2,6 % ab. Auffällig ist, dass die Ausfuhren nach Großbritannien um 4 % zurückgingen und die Einfuhren um 0,7 % zulegten. Hier spielen Wechselkursänderungen eine wichtige Rolle.

Protektionismus führt zu Effizienzverlusten

Einschränkungen des Freihandels durch zunehmende protektionistische Maßnahmen – seien sie tarifärer oder nichttarifärer Art – oder der Rückzug einzelner Länder aus Handelsabkommen und einheitlichen Wirtschaftsräumen führen zu Effizienzverlusten und Kostensteigerungen im internationalen Handel. Die Folge sind Wohlfahrtseinbußen für alle Handelspartner. Auch durch den Brexit drohen derartige Kostensteigerungen und Effizienzverluste. Diese Nachteile treten auf verschiedenen Ebenen auf: in der Administration (etwa in der Zollverwaltung), im Transport- und Verkehrsgewerbe (etwa bei KEP-Unternehmen sowie Speditions- und Transportunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr) und in der gewerblichen Wirtschaft (etwa bei Verladern, Versendern und Empfängern).

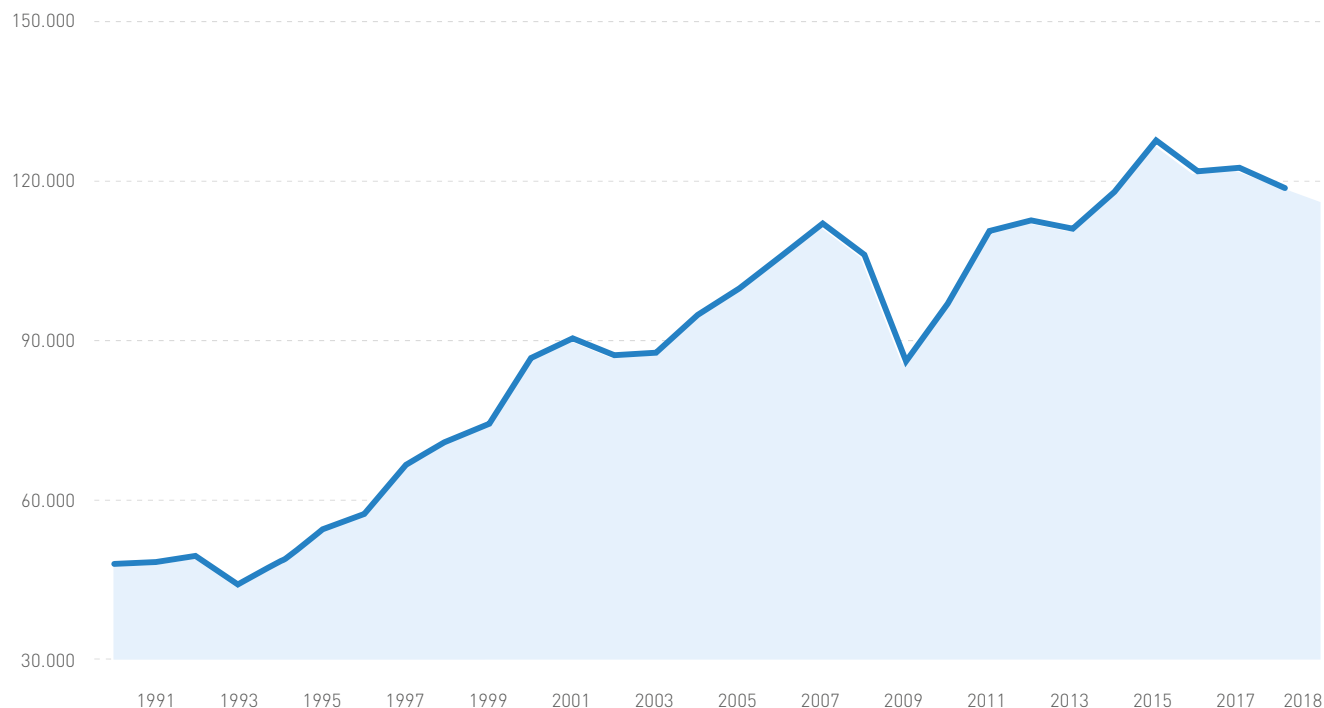


Abbildung 22: Entwicklung des Außenhandels mit Großbritannien (1990 bis 2018, Ausfuhr und Einfuhr in Mio. €)
 (Quellen: Statistisches Bundesamt, genesis online, Außenhandelsstatistik, Abruf am 23.04.2019; eigene Berechnungen)

Verschiedene Studien zeigen unterschiedliche Szenarien

Zu den gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen eines Brexits ist inzwischen eine Vielzahl von Studien und Untersuchungen erarbeitet worden. Ihre Ergebnisse sind teilweise unterschiedlich, je nach Annahmen und Untersuchungsziel. Eine aktuelle Studie der Bertelsmann Stiftung etwa kommt zu dem Ergebnis, dass durch den Brexit die Unsicherheit im Warenaustausch vergrößert und der Handel mit Waren und Dienstleistungen verteuert würde. Die Folge wären negative Auswirkungen auf Wettbewerb, Konsum und Investitionen. Für Deutschland wäre demnach bei einem harten Brexit mit einem Einkommensverlust von 9,5 Mrd. Euro bzw. 115 Euro pro Person zu rechnen. Ein weicher Brexit könnte die Einkommensverluste zumindest halbieren.¹⁹ Nach einer Studie des Instituts für Wirtschaftsforschung Halle führt ein unregelmäßiger Brexit in der Logistikbranche zu einem Verlust von etwa 6.600 Arbeitsplätzen. Die Berechnungen basieren auf der Annahme, dass die Importe Großbritanniens nach einem ungeordneten Brexit um 25 % sinken. Bei Post-, Express- und Kurierdiensten wären etwa 1.390 Arbeitnehmer potenziell betroffen.²⁰



¹⁹ Bertelsmann Stiftung, Die ökonomischen Folgen des Brexits für EU-Länder und Regionen, Gütersloh 2019.

²⁰ Vgl. Semmann, C., No-Deal-Brexit gefährdet 6.600 Logistikjobs, in: DVZ vom 20.02.2019.

Was könnte der Brexit konkret für die KEP-Branche bedeuten?

Der Austritt Großbritanniens aus dem gemeinsamen EU-Binnenmarkt würde sich auf den KEP-Markt mehrfach auswirken. Eine Konsequenz aus deutlich weniger Warenhandel wären Beschäftigungsauswirkungen. Zudem wäre mit einem erheblichen Mehraufwand sowie mit Kostensteigerungen bei den verbleibenden Sendungen zu rechnen. Dieser Mehraufwand resultiert vor allem aus folgenden Effekten:

- Die Umstellung von Prozessen und die Anpassung von Systemen zur Dokumentation und Erfassung verursachen in KEP-Unternehmen Investitionen und höhere Aufwendungen. Beispielsweise müssten Software, Programme und Eingabemasken zur Generierung von Ausfuhr- und Einfuhrdokumenten und zur Abrechnung neu konfiguriert werden. Darüber hinaus wäre ein größerer Kundenkreis über die neuen Anforderungen für Sendungen nach Großbritannien aufzuklären. Lizenzen müssten erweitert werden, um zusätzlich notwendige Zollerklärungen abzuwickeln.
- Außerdem käme es in KEP-Unternehmen zu Steigerungen bei den Personalkosten. Es müsste einerseits zusätzliches Personal eingestellt werden (etwa zur Abfertigung und Abrechnung der Sendungen einschließlich Überprüfung und Dokumentation). Andererseits müsste das bestehende Personal in der Zollabfertigung auf Veränderungen und Anforderungen im Zuge des Brexits vorbereitet werden.
- Nicht zuletzt wären zusätzliche Mittel nötig, um den erheblichen Informations- und Kommunikationsbedarf im Markt zu bewältigen, der durch die neuen Rahmenbedingungen entstünde. Sowohl Kunden als auch Geschäftspartner müssten über die Veränderungen informiert und aufgeklärt werden.
- Nicht abschätzbar ist derzeit, wie sich Zoll- und Grenzkontrollen auf die KEP-Transportnetze auswirken. Denkbar sind insbesondere Kostensteigerungen und Zeitverluste. Verzögerungen durch Zollabfertigungen erhöhen Aufwand und Kosten, um Lauf- und Zustellzeiten aufrechtzuerhalten. Zudem senken sie tendenziell den Anteil der Sendungen, die am ersten Tag zugestellt werden können. Eine weitere Auswirkung wäre auch, dass zusätzliche Verkehrslizenzen im Güterverkehr notwendig würden.



2018 keine Rückgänge im Handelsvolumen – aber Veränderungen

Die Destination Deutschland – Großbritannien spielt angesichts ihres Handelsvolumens im KEP-Markt eine wichtige Rolle. Aktuell wird das Sendungsvolumen zwischen beiden Ländern auf rund 44 Mio. Sendungen jährlich geschätzt. Davon gehen 24 Mio. Sendungen aus Deutschland nach Großbritannien und 20 Mio. Sendungen umgekehrt aus Großbritannien nach Deutschland. Rückgänge im KEP-Sendungsvolumen sind für 2018 noch nicht zu verzeichnen. Grund dafür sind die anhaltenden Brexit-Diskussionen, Verhandlungen und politische Unsicherheiten. Beim Blick auf die Veränderungen im Export- und Importvolumen wird aber deutlich, dass Sendungen ins Vereinigte Königreich stagnieren und eingehende Sendungen unterdurchschnittlich zunehmen.

Brexit-Kosten für die KEP-Branche: bis zu 200 Mio. Euro denkbar

Um parallel mögliche Kostensteigerungen abschätzen zu können, wird hier der Aufwand herangezogen, der mit der Zollabfertigung auf vergleichbaren Destinationen verbunden ist (etwa für System- und Informationskosten, Dokumentation, Abrechnung und Personalbedarf). Eine erste grobe Kostenabschätzung allein für den KEP-Markt in Bezug auf den Brexit kommt beim ermittelten Sendungsvolumen von rund 44 Mio. Sendungen zu einer Größenordnung von 180 bis 200 Mio. Euro in Deutschland und Großbritannien.





Abbildung 23:
KEP-Sendungsvolumen und
geschätzte Kostensteigerungen
auf der Relation D – GB (2018)

(Quellen: KEP-Studie 2018;
Befragung der KEP-Unternehmen 2019,
KE-CONSULT Marktanalyse)

6

Ladezonen: wirksames Instrument für mehr Effizienz in Städten



Besonders in Städten ist der Lieferverkehr von großer Bedeutung für die Versorgung der Menschen und der Wirtschaft. Neben privaten Haushalten sind vor allem Handel, Handwerk, Gewerbe und Dienstleister darauf angewiesen, regelmäßig, schnell und zuverlässig Waren und Güter zu erhalten.

Im Jahr 2018 wurden allein in den fünf größten Städten Deutschlands rund 410 Mio. KEP-Sendungen zugestellt; konkret handelt es sich dabei um Berlin, Hamburg, München, Köln und Frankfurt. Bis 2023 wird sich für diese Städte das Sendungsvolumen auf mehr als 520 Mio. Sendungen erhöhen. Das entspricht dort jeden Tag knapp 1,4 Mio. KEP-Sendungen und bis zu einer Mio. Kunden, die von KEP-Unternehmen beliefert werden. Eine Mammutaufgabe, die mehr Anstrengungen und neue Lösungen erfordert – sowohl durch Dienstleister als auch seitens der Kommunen.

Knackpunkt letzte Meile – Ladezonen helfen

Als besondere Herausforderung für die Abwicklung auf der letzten Meile gilt die Be- und Entladung bei Empfängern und Versendern. Erfolgen sie im fließenden Verkehr, hat das oft Verkehrsbehinderungen und Staus in bestimmten Straßenabschnitten zur Folge. Um hier Abhilfe zu schaffen, ist die Einrichtung von Ladezonen ein wirksames, tragfähiges und nachhaltiges Konzept.

Aus Ladezonen heraus erfolgt die Zustellung an Handel, Gewerbe, Dienstleister und private Haushalte entweder zu Fuß oder etwa mithilfe einer Lastenkarre. So fließt der Verkehr weiter. Zentral dafür sind jedoch ausreichend Flächen für die Be- und Entladungen. Die Flächen des innerörtlichen Verkehrs sind begrenzt und unterliegen konkurrierenden Nutzungsansprüchen von Fußgängern, Autofahrern, Radfahrern, Anwohnern und Kunden als Besuchern. Flächen für Ladezonen sollte eine hohe Priorität eingeräumt werden, denn sie bewirken über den unmittelbaren Nutzen für

die Logistik hinaus auch Vorteile für alle anderen Gruppen von Verkehrsteilnehmern:

- Besonders effizient in Geschäftsstraßen: Aktuelle Untersuchungen zeigen, dass Handel, Handwerk, Dienstleister, KEP-Unternehmen und sonstige Logistikdienstleister Ladezonen als wirksames und tragfähiges Instrument sehen, um besonders in Geschäftsstraßen effizient und sicher zu be- und entladen.²¹
- Rege genutzt, aber oft zugeparkt: Ladezonen werden bereits intensiv genutzt und sind zum Teil sehr ausgelastet. Weil Be- und Entladungen in der Ladezone stattfinden können, entfallen das Halten sowie Ladevorgänge in der zweiten Reihe auf der Fahrbahn. Beobachtungen in Köln legen nahe, dass Ladezonen jeden Tag bis zu 2.000 Haltevorgänge von KEP-Fahrzeugen auf der Fahrbahn („Zweite-Reihe-Halten“) vermeiden. Das vollständige Entlastungspotenzial lässt sich allerdings nicht erschließen. Oft sind ausgewiesene Ladezonen fehlbelegt, weil Pkw-Fahrer ihre Fahrzeuge ordnungswidrig abstellen. Die Beobachtungen in Köln und Leverkusen zeigten, dass in 81 % der beobachteten Fälle Ladezonen mit parkenden Pkw blockiert waren.²² Diese Ladezonen können nicht vom Lieferverkehr genutzt werden. In der Folge ist der Lieferverkehr zum Ausweichen in die zweite Reihe gezwungen. Dies wiederum verursacht Verkehrsstörungen in den Innenstädten.
- Überwachen, freihalten, entlasten: Würden Ladezonen konsequent für Logistikdienstleister freigehalten werden, würde dies den fließenden Verkehr von „Zweite-Reihe-Parkern“ entlasten und den Verkehrsfluss verbessern. Das zeigt das Beispiel Venloer Straße in Köln: Dort mussten KEP-Fahrzeuge während der Beobachtung den gesamten Tag über in Summe bis zu einer Stunde in

zweiter Reihe halten. Bei einem DTV-Wert²³ von rund 12.000 Fahrzeugen den gesamten Tag über ergibt das für beide Richtungen der Venloer Straße im Beobachtungszeitraum einen Durchschnitt von rund 750 Kfz pro Stunde.²⁴ Das bedeutet rechnerisch, dass 375 Kfz wegen eines KEP-Fahrzeugs bremsen, eine Lücke im Gegenverkehr finden, die Fahrbahn wechseln und das KEP-Fahrzeug umfahren mussten. Eine intensivere Überwachung und Freihaltung der Ladezonen würde das „Zweite-Reihe-Parken“ verringern, gleichzeitig die Anzahl und Dauer der Haltevorgänge senken und sich positiv auf den Verkehrsfluss auswirken.

- Mehr Sicherheit: Ladezonen steigern auch die Verkehrssicherheit. Denn wenn Fahrzeuge in zweiter Reihe umfahren werden müssen, entstehen konfliktreiche und unfallträchtige Gefahrensituationen. Das gilt auch für den Radverkehr. In der Venloer Straße sind derzeit pro Tag im Schnitt mehr als 4.300 Radfahrer unterwegs.²⁵ Das entspricht rund 270 Radfahrer pro Stunde, die die Engstelle passieren und zum Teil das in zweiter Reihe haltende Lieferfahrzeug umfahren müssen.
- Weniger CO₂: Durch einen besseren Verkehrsfluss und weniger Halte- und Anfahrvorgänge lassen sich auch die Emissionen (CO₂, Schadstoffe) reduzieren.

²¹ KE-CONSULT Kurte&Esser GbR, Die Ladezone im Blickpunkt – Anforderungen an die Güterversorgung in Köln und Leverkusen, Studie für die IHK Köln, Köln 2018.

²² KE-CONSULT Kurte&Esser GbR, Die Ladezone im Blickpunkt – Anforderungen an die Güterversorgung in Köln und Leverkusen, Studie für die IHK Köln, Köln 2018, S. 30 ff.

²³ DTV-Wert = Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke (DTV) des Kfz-Verkehrs für den Gesamtquerschnitt (beide Richtungen).

²⁴ Angaben hierzu von: Stadt Köln, Amt für Straßen und Verkehrstechnik, Kfz-Zählstellen in Köln, Köln 2016.

²⁵ Stadt Köln, Dauerzählstellen Radverkehr Köln, unter: <http://www.eco-public.com/ParcPublic/?id=677#>, Abruf am 26.04.2019.

- Mehr Zeit, weniger Stress: Ladezonen machen den Zustellprozess auch für Zusteller einfacher, schneller und stressfreier. Die Suche nach geeigneten Halte- bzw. Parkstandorten für KEP-Fahrzeuge wird überflüssig. Zudem wird die Be- und Entladung sicherer, da Zusteller sie nicht im fließenden Verkehr auf der Fahrbahn vornehmen müssen.

Was muss geschehen?

Um bei der Zustellung in Städten all die Vorteile von Ladezonen nutzbar zu machen, kommt es auf konkrete Maßnahmen und Aktionen an.

- Mehr Überwachung durch Kommunen: Wie die beschriebenen Untersuchungen zeigen, werden Ladezonen in Geschäfts- und Einkaufsstraßen zwar intensiv genutzt, sind aber zu einem hohen Anteil fehlbelegt. Deswegen ist es notwendig, dass Kommunen stärker überwachen. Fehlnutzungen von Ladezonen sollten konsequent sanktioniert werden, damit die Zonen voll funktionsfähig sind.
- Einheitliche Beschilderung: Auffällig ist, dass Ladezonen in Städten sehr unterschiedlich beschildert und ausgewiesen werden. Die Straßenverkehrsordnung sieht bisher keine einheitliche Beschilderung für Ladezonen vor. Es gibt keine einheitliche Praxis und kein hinreichend eindeutiges Instrumentarium. Unberechtigtes Halten und Parken werden teilweise mit Unwissenheit und einer unklaren Beschilderung gerechtfertigt. Daher ist es notwendig, mit einer neuen, unmissverständlichen Beschilderung

für mehr Aufklärung zu sorgen. Erste Aktionen sind bereits gestartet: Mit der Initiative „Liefere lieber in der ersten Reihe!“²⁶ setzt sich der BIEK dafür ein, dass die Straßenverkehrsordnung um ein Verkehrszeichen „Ladezone“ ergänzt wird. Das Zeichen soll ein absolutes Haltverbot enthalten – analog zum Taxistand. Ausnahmen sollen lediglich für berechtigte Nutzungen gelten, sprich für gewerbliche Be- und Entladungen.

- Kommunale Ladezonenkonzepte: Begleitend zu den genannten Maßnahmen sind maßgeschneiderte Ladezonenkonzepte notwendig, die Kommunen selbst entwickeln und konsequent umsetzen. Für solche Konzepte ist es das A und O, detailliert festzuhalten, welcher Bedarf an Ladezonen besteht. Außerdem gehören Pläne für kurzfristig wirkende Kontrollen dazu (etwa in Bezug auf die Kontrolldichte und Kontrollschwerpunkte). Um darüber hinaus auch langfristig zu wirken, müssen kommunale Ladezonenkonzepte Maßnahmen wie Dialog und Aufklärung vor Ort beinhalten, um die Akzeptanz zu steigern. Zudem muss die Infrastruktur regelmäßig überprüft und angepasst werden. Das bedeutet, dass kontinuierlich überprüft wird, welche Ladezonen, Ladezeiten und Ausmaße (Größe, Anzahl der Stellplätze etc.) tatsächlich notwendig sind oder angepasst werden können.

²⁶ Bundesverband Paket und Expresslogistik, BIEK startet Initiative „Liefere lieber in der ersten Reihe!“, Pressemeldung vom 26.02.2019.



Bestmarke von 3,5 Mrd.
Sendungen geknackt

KEP-Wachstum übertrifft
andere Branchen

9.000 neue Jobs dank KEP

KEP nutzt Wirtschaft
und Gesellschaft

Brexit-Kosten
für die KEP-Branche

Ladezonen: wirksames Instrument
für mehr Effizienz in Städten

Fokus Verpackung:
Chance für mehr Nachhaltigkeit



7

Fokus Verpackung: Chance für mehr Nachhaltigkeit



Der Online-Handel wächst, Paketsendungen nehmen immer mehr zu. Vor diesem Hintergrund rückt das Thema Verpackung in jüngerer Vergangenheit stärker in den Fokus von Versendern, Unternehmen des Online-Handels und der Öffentlichkeit.

Material sparen, Ressourcen schonen, Kosten senken, Abfall vermeiden

Nachhaltige Verpackungslösungen für den Online-Handel sind in vielerlei Hinsicht relevant. Zum einen geht es darum, Material möglichst effizient einzusetzen und etwa Kartonagen, Plastikfolien oder Füllmaterial einzusparen. Das senkt Kosten für Versender, mindert Abfälle und reduziert den Ressourcenverbrauch. Zum anderen beeinflussen Verpackungen und Sendungsgrößen die Beladung der Zustellfahrzeuge. Weniger Paketvolumen kann helfen, die Kapazität in Zustellfahrzeugen besser zu nutzen. Dem kommt eine besondere Bedeutung bei der Zustellung mithilfe von Fahrrädern zu. Darüber hinaus ist die Sicherheit von Verpackungen wichtig. Das richtige Verpacken durch den Versender garantiert, dass die Ware unbeschädigt beim Empfänger ankommt. So werden auch unnötige Retoursendungen vermieden.

37 % mehr Müll in drei Jahren

Der Verbrauch an Verpackungsmaterialien ist in den vergangenen Jahren gestiegen. Der bevh weist für den Zeitraum 2013 bis 2016 einen Anstieg der zu entsorgenden Versandkartonagen von knapp 37 % aus.²⁷ Das entspricht einem Anstieg von 563.000 auf 769.000 Tonnen. Im gleichen Zeitraum sind die KEP-Sendungen um 19 % und die für den Online-Handel relevanten B2C-Sendungen um rund 35 % gestiegen. Das zeigt: Die Menge der Versandkartonagen hat sich analog zum Sendungsvolumen der online bestellten Waren entwickelt.

Leeranteile von bis zu 50 %

Die Verpackung der Waren im Online-Handel richtet sich nicht zwingend nach der Größe der versendeten Artikel. Vielmehr kommt es auf Kriterien wie diese an: Stapelbarkeit, Homogenisierung der zu transportierenden Sendungen, Automatisierung der Transport- und Umschlagsprozesse, Informationsfunktion der Verpackung und Schutz vor Transportschäden. Größere Verpackungen werden oft mit Füllmaterial verwendet. So erhöhen sich tendenziell auch die Verpackungsvolumina. Es liegen keine Angaben zum Anteil des Leervolumens vor, also darüber, um wie viel Prozent das Volumen von Versand-/Transportverpackungen das Volumen von Artikeln übersteigt. Bekannt ist aber, dass viele Versender nur begrenzt Standardverpackungen nutzen. Dies steigert den Leeranteil pro Verpackung und erhöht den Bedarf an zusätzlichem Füllmaterial. Schätzungen gehen in Einzelfällen von einem Leeranteil von 30 % bis 50 % aus. Bei Retouren in bestimmten Warengruppen (etwa Kleidung) füllen die zurückgesendeten Artikel die Verpackung in der Regel noch deutlich geringer aus. Von Vorteil wäre der Versand in Plastikfolie, da sich die Folie dem Inhalt flexibel anpasst. Nachteilig dafür sind allerdings der fehlende Transportschutz und der aktuelle umweltpolitische Trend zur Reduzierung von Plastikverpackungen. So wird zunehmend Wellpappe als Material verwendet, das sich zwar deutlich besser recyceln lässt, aber Platz verbraucht.

Weniger Verpackungsvolumen, reduzierter Aufwand und geringere Kosten sind im Interesse der Versender und des gesamten Online-Handels. Gelingt es den Händlern, Versandverpackungen zu optimieren und Verpackungsgrößen zu verkleinern, hat dies auch Auswirkungen im KEP-Markt und im Zustellprozess der Unternehmen. Darüber hinaus helfen kleinere Verpackungsgrößen bei der Umsetzung innovativer Zustellkonzepte wie Mikrodepots, bei denen die Zustellung in Innenstädten mit Lastenrädern erfolgt.

Verpackungen verkleinern, aber wie?

Bei der Reduktion des Verpackungsvolumens können mehrere Maßnahmen helfen:²⁸

- **Vorm Verpacken informieren:** Die Digitalisierung und die Vernetzung von Prozessen im Online-Handel helfen, Informationen zu Art, Beschaffenheit und Besonderheiten versendeter Artikel zu verarbeiten und bereitzustellen. Diese Vorabkenntnisse ermöglichen es, passende Versandverpackungen auszuwählen und zu große Verpackungen zu vermeiden.
- **Smart lagern:** Intelligente Lagerhaltungssysteme und flexible Verpackungsgrößen helfen ebenfalls, den Verpackungsaufwand pro Sendung zu verringern.
- **Feedback geben:** Sind Versandverpackungen zu groß und existiert ein zu hohes Leervolumen, hilft es, wenn Empfänger die Online-Händler darüber informieren. Da die Auswahl der Versandverpackungen oft allein auf Datenblättern von Herstellern beruht, können zusätzliche Informationen durch Endkunden zu einer besseren Auswahl führen.

²⁷ Bundesverband E-Commerce und Versandhandel Deutschland e. V. (bev), E-Commerce - Verantwortung & Perspektiven, bevh Jahrespressesgespräch 2019.

²⁸ Informationen hierzu vom Handelsverband Deutschland (HDE) und vom Bundesverband E-Commerce und Versandhandel Deutschland (bev), April 2019.

- Investieren und Verpacken neu denken: Innovative Verpackungsanlagen, die Versandverpackungen nach individuellen Abmessungen produzieren, können Leervolumen reduzieren und den Verpackungsaufwand optimieren. Da für diesen Ansatz allerdings Investitionen nötig sind, kommt er wahrscheinlich nur für größere Versender mit entsprechendem Sendungsaufkommen infrage.
- Wiederverwerten: Versandhändler versuchen bereits, stärker auf Mehrwegsysteme zu setzen. Es werden beispielsweise Mehrweg-Versandverpackungen ausprobiert, die Kunden wieder zurückgeben können. Allerdings stieß dieses Konzept bisher auf geringe Akzeptanz und konnte sich nicht durchsetzen. Ein Grund dafür ist, dass für Kunden die Kosten höher sind als bei Einweg-Versandverpackungen.
- Bündeln: Zudem wird versucht, Kundenbestellungen über einen gewissen Zeitraum zu bündeln (z. B. über mehrere Tage), mehrere Artikel zusammen zu verpacken und dann als eine Sendung zuzustellen. Dies würde das Versenden einzeln verpackter Artikel reduzieren und den Verpackungsaufwand senken. Allerdings steht diesem Ansatz der häufige Wunsch von Endkunden entgegen, online bestellte Waren schnell, flexibler und individueller zu erhalten.

Auch die Politik erkennt das Thema

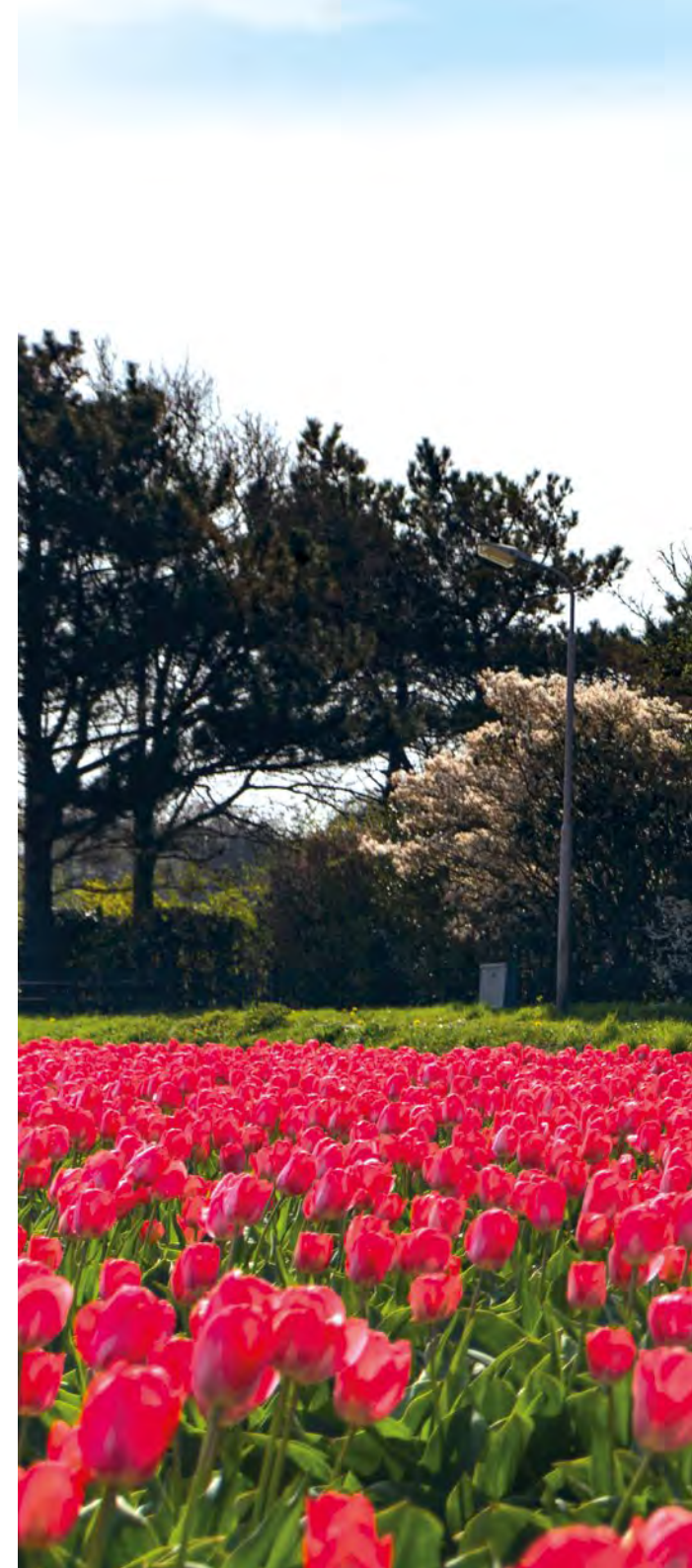
In der Praxis ist es bereits vielen Unternehmen gelungen, das Leervolumen und den Bedarf an Füllmaterial deutlich zu senken. Auch die Politik erkennt die Bedeutung von Verpackungen und greift das Thema auf. Zum Beispiel geht das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) unter anderem der Frage nach, wie Online-Versandverpackungen optimiert werden können. Doch

die hauptsächlichen Einsparpotenziale liegen auf der Seite der Versender. Das zeigen die oben genannten Maßnahmen.

Smart verpacken, messbar sparen – aber sicher und zuverlässig bleiben

Derzeit ist schwer zu beziffern, wie groß das gesamte Einsparpotenzial ist, das optimierte Verpackungsgrößen bringen könnten. Umfassende Studien oder Veröffentlichungen dazu liegen nicht vor. Klar ist jedoch, dass optimierte Prozesse nicht dazu führen, Leervolumen vollständig zu vermeiden. Beim Versand mehrerer unterschiedlicher Artikel und für den Transportschutz lassen sich Zwischenräume nicht vermeiden. Würden im Online-Handel jedoch 20 % des Leervolumens eingespart werden, wäre es möglich, die Volumenkapazität in Zustellfahrzeugen je nach Marktsegment im höheren einstelligen Prozentbereich besser auszunutzen. Das würde helfen, Verkehrsaufwände zu senken und vor allen in den Städten effizienter zuzustellen. Neue Technologien und Innovationen für smarte Verpackungen könnten das Einsparpotenzial weiter erhöhen.

Bei allen Einsparpotenzialen – Vorrang haben der Schutz und die Transportsicherheit. Damit Waren unversehrt und unbeschädigt ankommen, hat das richtige Verpacken Vorrang vor kleineren Verpackungsgrößen und weniger Verpackungsaufwand. Da der überwiegende Teil von Online-Bestellungen derzeit in Versandkartonagen versendet wird, sind auch hier einige Regeln zu beachten. Zwar sind Kartons stabil und schützen den Inhalt. Doch Versender müssen zum Beispiel darauf achten, Artikel zu trennen, sie einzeln zu schützen, kompakt zu packen und Zwischenräume mit Chips oder Luftpolsterfolien zu füllen. Werden Waren falsch und unsachgemäß verpackt, nehmen Produkte häufig Schaden, und es entstehen Probleme. Die Folge sind Retouren – und damit in aller Regel neue Transport- und Zustellprozesse.





Über die Methode

Die KEP-Studie 2019 zeigt ein aktuelles und umfassendes Bild zur Marktentwicklung, zu Trends und zur wirtschaftlichen Bedeutung der KEP-Branche. Sie gilt als Leitstudie zur Beschreibung der KEP-Branche in Deutschland und trifft auf großes Interesse – sowohl in der Öffentlichkeit als auch in der Politik, bei Unternehmen, in den Medien sowie in wissenschaftlichen Einrichtungen.

Die Marktanalyse und Kennzeichnung der quantitativen Marktentwicklung der KEP-Branche fußt auf mehreren Säulen: auf einer umfassenden, originären Befragung von Unternehmen, auf Marktgesprächen mit Vertretern der Unternehmen, auf einer Erhebung und der Analyse von Marktdaten, auf der Auswertung vorliegender Studien und Geschäftsberichte sowie auf der bei der KE-CONSULT vorhandenen Datenbank zum KEP-Markt. Auf dieser Basis wird eine detaillierte und fundierte Abschätzung für das Jahr 2018 für den Gesamtmarkt der Paket-, Express- und Kurierdienste sowie für einzelne Marktsegmente vorgenommen.

Nach einer Definition und Abgrenzung des KEP-Marktes erfolgt zunächst eine Abschätzung und Quantifizierung des KEP-Marktes hinsichtlich der Umsätze und des Sendungsvolumens. Die Prognose für 2019 und bis zum Jahr 2023 berücksichtigt aktuelle Marktentwicklungen, Trends und Erwartungshaltungen der KEP-Unternehmen. Ergänzt werden Aussagen zu den Entwicklungstrends sowie quantitative Abschätzungen zu ausgewählten KEP-Teilmärkten. Auf der Grundlage der eigenen Marktabschätzungen und aktueller Statistiken, unter anderem des Statistischen Bundesamtes, erfolgt ein Bench-

marking des KEP-Marktes, also ein Vergleich mit den übrigen Transportmärkten und anderen Wirtschaftsbereichen.

Die Ausgangsdaten für die Berechnung der Wirkungen der KEP-Branche als Wirtschaftsfaktor wurden für 2018 neu erhoben bzw. erfasst. Durch die Entwicklungen, Trends und Strukturveränderungen im KEP-Markt haben sich auch die Marktdaten und die wirtschaftlichen Kennziffern der KEP-Unternehmen wesentlich verändert. Das hat auch Auswirkungen auf Beschäftigung und Einkommen in der KEP-Branche sowie in vorgelagerten Wirtschaftsbereichen. Zur Berechnung der indirekten und sekundären Wirkungen werden aktuelle Kennziffern und Strukturdaten der amtlichen Statistik verwendet und die aktuellen Input-Output-Tabellen des Statistischen Bundesamtes herangezogen.

Beim Thema Ladezonen sind Erkenntnisse und Ergebnisse aus anderen Studien der KE-CONSULT herangezogen worden. Vor allem die empirische Ladezonenbeobachtung in Köln und Leverkusen für die IHK Köln aus dem Jahr 2018 lieferte wichtige quantitative Informationen. Zusätzlich wurden Statistiken und Verkehrsdaten der Stadt Köln herangezogen. Für das Kapitel Verpackung wurden im April 2019 Gespräche mit und Anfragen an verschiedene Verbände (u. a. bevh, HDE, Deutsches Verpackungsinstitut) und Unternehmen durchgeführt, ausgewertet und mit Informationen von ausgewählten Veröffentlichungen zum Thema ergänzt.

Der Bundesverband Paket und Expresslogistik und seine Mitglieder bedanken sich bei den Partnern:



Bildquellen

Titel: © Adobe Stock, Seite 2: © Hermes, Seite 4: © GO!, Seite 8: © Adobe Stock, Seite 10: © UPS, Seite 11: © DPD, Seite 12: © Hermes, Seite 16: © GLS, Seite 17: © GO!, Seite 19: © DPD, Seite 22: © DPD, Seite 25: © GLS, Seite 26: © Hermes, Seite 29: © UPS, Seite 31: © GLS, Seite 32: © UPS, Seite 34: © GO!, Seite 35: © Hermes, Seite 37: © DPD, Seite 38: © UPS, Seite 40: © Adobe Stock, Seite 41: © Hermes, Seite 42: © UPS, Seite 44: © DPD, Seite 47: © GO!, Seite 48: © GLS, Seite 51: © GLS, Seite 54: © GO!, Seite 55: © Hermes

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Produkte, Merkmale und Segmente des KEP-Marktes – Inhalt der Marktanalyse	9
Abbildung 2: Sendungsvolumen im deutschen KEP-Markt (2000 bis 2018)	11
Abbildung 3: Entwicklung der Anteile der Paket- und Express-/Kuriersendungen am Gesamtmarkt seit 2009	12
Abbildung 4: Prognostizierte Entwicklung der KEP-Sendungsvolumina bis 2023	13
Abbildung 5: Prognostizierte Entwicklung der KEP-Sendungsvolumina nach Marktsegmenten	14
Abbildung 6: Umsatz der KEP-Branche (2000 bis 2018)	15
Abbildung 7: Durchschnittserlöse je Sendung (2000 bis 2018)	16
Abbildung 8: Umsätze des KEP-Marktes nach Marktsegmenten (2018)	18
Abbildung 9: Entwicklung der einzelnen Marktsegmente im deutschen Paketmarkt (nationale Paketsendungen) zwischen 2009 und 2018	19
Abbildung 10: Anteile der Marktsegmente im KEP-Markt 2018	20
Abbildung 11: Prognostizierte Bedeutung der einzelnen Marktsegmente im deutschen Paketmarkt 2019 (nationale Paketsendungen)	21
Abbildung 12: Entwicklung der Wirtschaftsbereiche (2000 bis 2018)	23
Abbildung 13: Vergleich des KEP-Marktes mit dem Transportmarkt (2000 bis 2018)	24
Abbildung 14: Primäre und sekundäre Beschäftigungs- und Einkommenseffekte der KEP-Branche	27
Abbildung 15: Beschäftigungs-, Einkommens- und BIP-Effekte der KEP-Branche als Arbeit- und Auftraggeber (2002, 2007, 2018)	30
Abbildung 16: Bedeutung der KEP-Branche als Arbeit- und Auftraggeber für die deutsche Volkswirtschaft (2018)	31
Abbildung 17: Entwicklung von Sendungsvolumen, Beschäftigung und Produktivität im KEP-Markt (2002 bis 2018)	32
Abbildung 18: Veränderung der Beschäftigten nach Wirtschaftsbereichen (2002 bis 2018) ...	33
Abbildung 19: Entwicklung von Gesamtwirtschaft (BIP) und KEP-Markt (2000 bis 2018)	35
Abbildung 20: Entwicklung der KEP-Indizes „Haushalte“ und „Unternehmen“ zwischen 2009 und 2019	36
Abbildung 21: Entwicklung von Logistikmarkt und KEP-Markt (2000 bis 2018)	37
Abbildung 22: Entwicklung des Außenhandels mit Großbritannien (1990 bis 2018)	39
Abbildung 23: KEP-Sendungsvolumen und geschätzte Kostensteigerungen auf der Relation D – GB (2018)	43

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Daten des KEP-Marktes (2000 bis 2018)	17
Tabelle 2: Vergleich der Wachstumsraten des KEP-Marktes mit dem Transportmarkt (2000 bis 2018)	24
Tabelle 3: Multiplikative Beschäftigungseffekte der KEP-Branche (2018)	29
Tabelle 4: Effekte der KEP-Branche auf Einkommen und BIP (2018)	29
Tabelle 5: Multiplikative Beschäftigungseffekte der KEP-Branche (2002 bis 2018)	31

Quellenverzeichnis

- Bertelsmann Stiftung**, Die ökonomischen Folgen des Brexits für EU-Länder und Regionen, Gütersloh 2019.
- Bundesministerium für Wirtschaft und Energie**, Soziale Marktwirtschaft stärken – Wachstumspotenziale heben, Wettbewerbsfähigkeit erhöhen, Jahreswirtschaftsbericht 2019, Berlin 2019.
- Bundesministerium für Wirtschaft und Energie**, Wirtschaftliche Entwicklungen und Konjunktur; unter: <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Dossier/wirtschaftliche-entwicklung.html>, Abruf am 18.04.2019.
- Bundesverband E-Commerce und Versandhandel Deutschland e. V. (bevh)**, Auch in 2018 zweistelliges E-Commerce-Wachstum, Pressemitteilung vom 22.01.2019, Berlin 2019.
- Bundesverband E-Commerce und Versandhandel Deutschland e. V. (bevh)**, E-Commerce – Verantwortung & Perspektiven, bevh Jahrespressegespräch 2019.
- Bundesverband Paket und Expresslogistik**, BIEK startet Initiative „Liefere lieber in der ersten Reihe!“, Pressemeldung vom 26.02.2019.
- ECC Köln**, 7 Thesen zur Zukunft der Zustelllogistik – Reloaded, Köln 2018.
- Gipfel der Logistikweisen**, Logistik 2019, Ergebnisse des Herbstgipfels 2018, Hamburg 2019.
- Handelsverband Deutschland (HDE)**, HDE Online-Monitor, Newsletter Februar 2019, Berlin 2019.
- IWF**, World Economic Outlook, Growth Slowdown, Precarious Recovery, April 2019; unter: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2019/03/28/world-economic-outlook-april-2019>, Abruf am 18.04.2019.

KE-CONSULT Kurte&Esser GbR, Befragung der KEP-Unternehmen, jährlich, Köln 2019.

KE-CONSULT Kurte&Esser GbR, Die Ladezone im Blickpunkt – Anforderungen an die Güterversorgung in Köln und Leverkusen, Studie für die IHK Köln, Köln 2018.

KE-CONSULT Kurte&Esser GbR, Digitaler, effizienter, KEP-Studie 2018 – Analyse des Marktes in Deutschland, Köln 2018.

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

OC&C Strategy Consultants, Endspurt – Der Wettkampf auf der letzten Meile, 2017.

o.V., Maschinenbauer schrauben Produktionsprognose zurück, in: Handelsblatt vom 01.04.2019.

Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose, Konjunktur deutlich abgekühlt – Politische Risiken hoch, Gemeinschaftsdiagnose – Frühjahr 2019, Berlin April 2019.

pwc, Aufbruch auf der letzten Meile – Neue Wege für die städtische Logistik, 2017.

Semmann, C., No-Deal-Brexit gefährdet 6.600 Logistikjobs, in: DVZ vom 20.02.2019.

Stadt Köln, Amt für Straßen und Verkehrstechnik, Kfz-Zählstellen in Köln, Köln 2016.

Stadt Köln, Dauerzählstellen Radverkehr Köln, unter: <http://www.eco-public.com/ParcPublic/?id=677#>, Abruf am 26.04.2019.

Statistisches Bundesamt, genesis online, Außenhandelsstatistik, Abruf am 23.04.2019.

Statistisches Bundesamt, genesis online, Güterverkehrsstatistik der Eisenbahnen, Abruf am 23.04.2019.

Statistisches Bundesamt, Konjunkturstatistik im Dienstleistungsbereich, Indizes der Beschäftigung im Dienstleistungsbereich, Wiesbaden, 23.04.2019.

Statistisches Bundesamt, Verkehr aktuell, Fachserie 8 Reihe 1.1, Wiesbaden 28.03.2019.

Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Fachserie 18, Reihe 1.4, Wiesbaden 06.03.2019.

Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Input-Output-Rechnung 2012 (Revision 2014), Fachserie 18, Reihe 2, Wiesbaden 2016.

ZVEI Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie, Elektroindustrie: Produktionsplus von einem Prozent erwartet, Zahlreiche Risiken dämpfen den Ausblick auf 2019, Pressemitteilung vom 01.04.2019.

Konzept und Gestaltung: Gischt & Glut GmbH · www.gischtundglut.de

Redaktion: www.bok.berlin



Über die Studie

Seit dem Jahr 2004 veröffentlicht der Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK) jährlich die so genannte KEP-Studie. Sie gilt bundesweit als wichtigste Publikationsreihe zur umfassenden Beschreibung des KEP-Marktes und ist bei Politik, Wirtschaft, Medien und Wissenschaft anerkannt. Die KEP-Studie zeigt ein aktuelles und umfassendes Bild der Marktentwicklung, von Trends und der wirtschaftlichen Bedeutung der deutschen Kurier-, Express- und Paketbranche (KEP-Branche). Die aktuelle KEP-Studie legt ein besonderes Augenmerk auf die Themen Ladezonen und Verpackung.

Über uns

Im 1982 gegründeten Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK) sind die führenden Anbieter für Kurier-, Express- und Paketdienste in Deutschland organisiert: DPD, GLS, GO!, Hermes und UPS. Die Mitgliedsunternehmen bieten ihren Kunden eine bundesweit flächendeckende Zustellung von der Hallig bis zur Alm.



Unsere Mitglieder



DPD Deutschland GmbH

www.dpd.de



General Logistics Systems
Germany GmbH & Co. OHG

www.gls-group.eu/de



GO! Express & Logistics
(Deutschland) GmbH

www.general-overnight.com



Hermes Germany GmbH

www.hermesworld.com



United Parcel Service
Deutschland S.à r.l. & Co. OHG

www.ups.com

Impressum

Verleger:

Bundesverband Paket und Expresslogistik e. V.
Dorotheenstraße 33
10117 Berlin

T +49 30 206 178 6
F +49 30 206 178 88
info@biek.de
www.biek.de

Juni 2019

