

Wirtschaftliche Bedeutung der Kurier-, Express- und Paketbranche – Entwicklung und Prognose –

KEP-Studie 2008/2009





Wirtschaftliche Bedeutung der KEP-Branche

– Entwicklung und Prognose –

KEP-Studie 2008/2009

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

Köln, Oktober 2008

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

unter Mitwirkung von
MRU GmbH Manner-Romberg Unternehmensberatung

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Ziel der Untersuchung und Ausgangslage	4
2.	Entwicklung der KEP-Branche	5
3.	Benchmarking der KEP-Branche	9
4.	KEP-Branche als Arbeit- und Auftraggeber	12
4.1	Multiplikative Beschäftigungs- und Einkommenseffekte	12
4.2	Quantifizierung der multiplikativen Beschäftigungs- und Einkommenseffekte der KEP-Branche im Jahr 2007	13
5.	Wirtschaftliche Wirkungen der KEP-Dienste als Produktivitäts- und Wachstumsfaktor	22
5.1	Nutzung und Bedeutung der KEP-Dienste für die KEP-nutzenden Unternehmen	22
5.2	Quantifizierung der wirtschaftlichen Effekte der KEP-Dienste als Produktivitäts- und Wachstumsfaktor	30
6.	Beitrag der KEP-Branche zu einer nachhaltigen Entwicklung	36
7.	Ergebnis: Die wirtschaftliche Bedeutung der KEP-Branche und deren Beitrag für eine nachhaltige Entwicklung	42
	Quellenverzeichnis	44
	Anhang	45

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Daten des KEP-Marktes für den Zeitraum 2003 bis 2007 (Vergleich der KEP-Studien aus den Jahren 2004 bis 2008)	8
Tabelle 2:	Vergleich des KEP-Marktes mit dem Transportmarkt (1995-2007)	10
Tabelle 3:	Bruttojahreslöhne und -gehälter je Arbeitnehmer im Inland (in €)	17
Tabelle 4:	Multiplikative Beschäftigungseffekte der KEP-Branche 2007	17
Tabelle 5:	Multiplikative Beschäftigungseffekte der KEP-Branche für die Jahre 2002 bis 2007	18
Tabelle 6:	Effekte der KEP-Branche auf Einkommen und BIP 2007	19
Tabelle 7:	(Verkehrliche) Alternativen zur Nutzung der KEP-Dienste	30
Tabelle 8:	Konsequenzen einer Einschränkung des KEP-Angebotes bei den KEP-nutzenden Unternehmen	31
Tabelle 9:	Wirtschaftliche Auswirkungen einer Einschränkung des KEP-Angebotes bei den KEP-nutzenden Unternehmen	31
Tabelle 10:	Prozentuale Umsatzausfälle infolge einer Beschränkung des KEP-Angebotes	33
Tabelle 11:	Beschäftigungsverluste infolge einer Beschränkung des KEP-Angebotes	34
Tabelle 12:	BIP-Verluste infolge einer Beschränkung des KEP-Angebotes	34
Tabelle 13:	Beschäftigungs- und BIP-Verluste infolge einer Beschränkung des KEP-Angebotes	35
Tabelle 14:	Beschäftigungs- und BIP-Effekte eines hochwertigen KEP-Angebotes bei den KEP-nutzenden Unternehmen	35
Tabelle 15:	Beschäftigungs- und BIP-Effekte eines hochwertigen KEP-Angebotes	43

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Sendungsvolumen im deutschen KEP-Markt 1999 bis 2007	5
Abbildung 2:	Entwicklung der KEP-Sendungsvolumina bis 2012	6
Abbildung 3:	Durchschnittserlöse je Sendung zwischen 2003 und 2007	7
Abbildung 4:	Umsatz der KEP-Branche zwischen 1999 und 2007	7
Abbildung 5:	Entwicklung der KEP-Umsätze bis 2012	8
Abbildung 6:	Entwicklung der Wirtschaftsbereiche zwischen 1995 und 2007 (durchschnittliches jährliches Wertschöpfungswachstum)	9
Abbildung 7:	Vergleich des KEP-Marktes mit dem Transportmarkt (1995-2007)	10
Abbildung 8:	Wachstum der Transportaufkommen und der Umsätze (1999-2007)	11
Abbildung 9:	Primäre und sekundäre Beschäftigungs- und Einkommenseffekte der KEP-Branche	12
Abbildung 10:	Veränderung der Beschäftigten nach Wirtschaftsbereichen 2002-2007	14
Abbildung 11:	Vergleich der IO-Tabellen 2005 und 2003 hinsichtlich ausgewählter Kennziffern	15
Abbildung 12:	Entwicklung von Import- und Vorleistungsquote der IO-Tabellen 2005 und 2003	16
Abbildung 13:	Beschäftigungs-, Einkommens- und BIP-Effekte der KEP-Branche als Arbeit- und Auftraggeber (2002, 2005, 2007)	20
Abbildung 14:	Bedeutung der KEP-Branche als Arbeit- und Auftraggeber für die deutsche Volkswirtschaft (2002, 2005, 2007)	21
Abbildung 15:	Befragungsrücklauf nach Wirtschaftsbranchen	23
Abbildung 16:	Empfangs- und Versandstruktur (Unternehmen mit KEP-Nutzung)	24
Abbildung 17:	Tägliches durchschnittliches KEP-Volumen nach Wirtschaftsbranchen (Anzahl der Sendungen pro Tag)	25
Abbildung 18:	Empfang / Versand nach Sendungsart	25
Abbildung 19:	Verteilung der Sendungen nach Empfangs- und Versandregionen	26
Abbildung 20:	Entwicklung und Prognose der Nutzung von KEP-Diensten	27
Abbildung 21:	Entwicklung und Prognose der KEP-Sendungen bei den befragten Unternehmen	28
Abbildung 22:	Kostenersparnisse durch die Zusammenarbeit mit KEP-Dienstleistern	29
Abbildung 23:	Realisierte Absatzsteigerungen durch die Nutzung von KEP-Diensten	29
Abbildung 24:	Kostensteigerungen durch Einschränkungen des KEP-Angebotes (Unternehmen mit KEP-Nutzung)	32
Abbildung 25:	Umsatzausfall durch Einschränkungen des KEP-Angebotes (Unternehmen mit KEP-Nutzung)	32
Abbildung 26:	Entwicklung der Transportintensität (Fahrzeugkilometer je Sendung, Indexwerte 2000 = 100)	37
Abbildung 27:	Entwicklung der CO ₂ -Emissionen je Sendung (Indexwerte 2000 = 100)	38
Abbildung 28:	Entwicklung der Transportintensität nach „Langstrecke“ und „letzter Meile“ (Fahrzeugkilometer je Sendung, Indexwerte 2000 = 100)	39
Abbildung 29:	Aufteilung der Fahrzeugflotte nach Emissionsklassen (2000, 2006 und die erwartete Struktur für 2012)	40

1. Ziel der Untersuchung und Ausgangslage

In der Studie „Produktivitäts- und Wachstumseffekte der Kurier-, Express- und Paketdienste“ aus dem Jahr 2004 (KEP-Studie 2004) wurde die Bedeutung der KEP-Branche als Arbeits- und Auftraggeber erstmals quantitativ belegt. Es konnte ermittelt werden, dass im Jahr 2002 320.000 Arbeitsplätze von der wirtschaftlichen Tätigkeit der KEP-Unternehmen abhängig sind. Seitdem ist jährlich eine Aktualisierung durch die Fortschreibung der KEP-Studie 2004 vorgenommen worden.² Die dynamischen Entwicklungen im KEP-Markt und bei den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen machen es nunmehr notwendig, die wirtschaftliche Bedeutung der KEP-Branche auf Basis einer Neuerhebung der Strukturdaten der KEP-Unternehmen sowie auf der Grundlage einer erneuten Befragung bei KEP-nutzenden Unternehmen herauszuarbeiten. Ergänzend werden die Anstrengungen und der Beitrag der KEP-Branche zu einer nachhaltigen Entwicklung in Deutschland herausgearbeitet. Damit wird eine umfassende und aktuelle Marktstudie zur wirtschaftlichen Bedeutung der KEP-Branche vorgelegt.

Der für die vorliegende Marktstudie gewählte Ansatz einer Neuerhebung und Aktualisierung der Struktur- und Ausgangsdaten ist aus mehreren Gründen notwendig.

- Der KEP-Markt hat sich weiter dynamisch entwickelt. Sendungen und Umsätze im KEP-Markt sind auch im Jahr 2007 gestiegen. Die Strukturdaten und wirtschaftlichen Kennziffern der KEP-Unternehmen u. a. zur Beschäftigung, zu laufenden Ausgaben, Investitionen und Einkommen haben sich wesentlich verändert und sind neu zu erheben. Dies hat Einfluss auf Beschäftigung und Einkommen in der KEP-Branche insgesamt und darüber hinaus (KEP-Branche als Wirtschaftsfaktor).
- Die Bedeutung der KEP-Branche für die KEP-nutzende Wirtschaft ist in der KEP-Studie 2004 aufgrund einer Unternehmensbefragung abgeleitet worden. Eine Aktualisierung und Neubewertung für Teilaspekte wie Umfang und Struktur der KEP-Nutzung und zu den Auswirkungen möglicher Beschränkungen der Leistungsfähigkeit der KEP-Branche ist notwendig. Hierzu werden angelehnt an die frühere Studie vergleichbare Szenarien definiert (Nachtflugverbote, mögliche Zufahrtsbeschränkungen für Innenstädte, Fahrverbote etc.), deren gesamtwirtschaftliche Auswirkungen ermittelt werden (KEP-Branche als Produktivitäts- und Wachstumsfaktor).
- Die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben sich verändert. Dies trifft z.B. für die Erwerbseinkommen, die Konsumquote, die Entwicklung der Arbeitsproduktivität und die Erwerbstätigkeit zu. Die Berechnungen der Beschäftigungs- und Einkommenswirkungen sind auf Basis der aktuellen Kennziffern hierzu durchzuführen.
- Aktualisiert worden sind ebenso die Input-Output-Tabellen des Statistischen Bundesamtes. Das Basisjahr der neuen IO-Tabelle ist 2005. Im Vergleich zur vorherigen IO-Tabelle (Basisjahr 2003) haben sich vor allem Veränderungen in den sektoralen Arbeitsproduktivitäten, aber auch in den Vorleistungsverflechtungen zwischen den Wirtschaftsbereichen und im Umfang und Struktur der Vorleistungsbezüge aus dem Ausland (Importquoten) ergeben.
- In die bisherigen Untersuchungen sind noch keine Nachhaltigkeitsaspekte eingeflossen. Unter nachhaltiger Entwicklung wird eine Entwicklung verstanden, die den Mobilitäts- und Wachstumsbedürfnissen der Wirtschaft entspricht und dabei die Umwelt möglichst wenig belastet. Hierbei wird auf die Anstrengungen, Maßnahmen und den Beitrag der KEP-Branche zu einer weniger umweltbelastenden Abwicklung der Sendungszustellung (technische/ organisatorische Maßnahmen) näher eingegangen. Herausgearbeitet werden die technologischen und organisatorischen Entwicklungen in der KEP-Branche zur Erhöhung der Effizienz und zur Reduzierung der CO₂-Emissionen bzw. der übrigen Schadstoffemissionen.

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

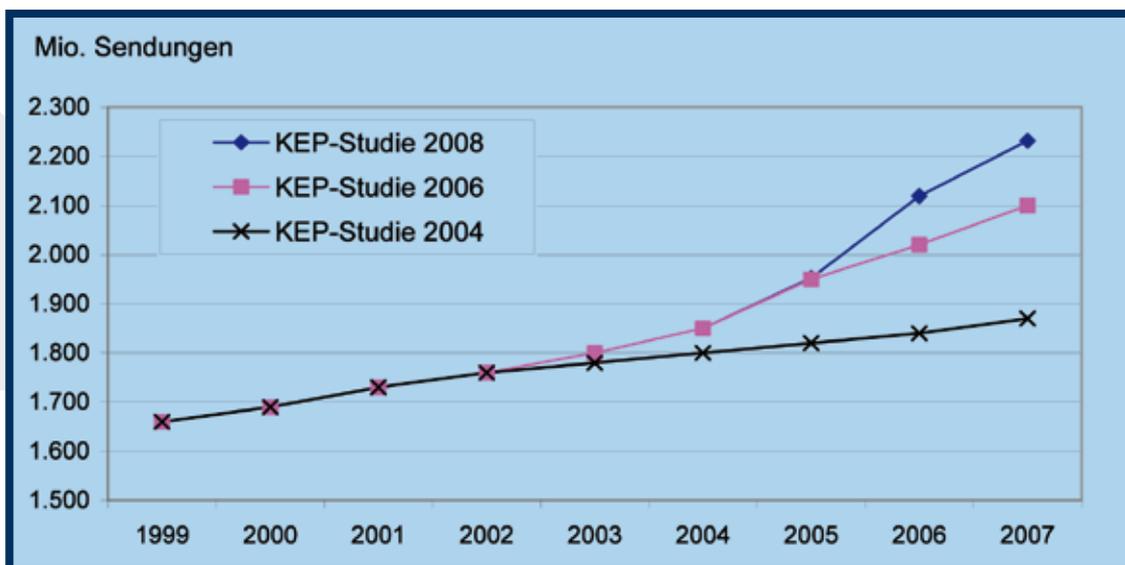
2 KE-CONSULT Wirtschafts- und Verkehrsberatung, Beschäftigungs- und Einkommenseffekte der KEP-Branche in Deutschland im Jahr 2004, Köln 2005; KE-CONSULT Wirtschafts- und Verkehrsberatung, Beschäftigungs- und Einkommenseffekte der Kurier-, Express- und Paketbranche – Entwicklung und Prognose -, Köln 2006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

In der vorliegenden Marktstudie wird ein aktuelles und umfassendes Bild zur wirtschaftlichen Bedeutung der KEP-Branche herausgearbeitet. Die nachhaltig positiven Effekte der KEP-Branche auf den Arbeitsmarkt werden quantifiziert. Unter Verwendung der neuesten Marktdaten zur KEP-Branche, zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung sowie der aktuellen Strukturdaten (Input-Output-Tabellen) werden die Beschäftigungs- und Einkommenswirkungen für das Jahr 2007 berechnet.

2. Entwicklung der KEP-Branche

Zur Marktentwicklung der KEP-Branche liegen inzwischen aus der aktuellen Untersuchung der Manner-Romberg Unternehmensberatung (GmbH) Sendungsdaten für das Jahr 2006 sowie eine fundierte Abschätzung für das Jahr 2007 für den Gesamtmarkt vor.³ Ein Vergleich der aktuellen Marktentwicklungen mit den Daten der Vorgängerstudien zeigt, dass die Entwicklung seit 2003 deutlich über dem dort prognostizierten Sendungsvolumen liegt und damit die in den vorangegangenen Studien erwartete Entwicklung bestätigt.

Abbildung 1: **Sendungsvolumen im deutschen KEP-Markt 1999 bis 2007**



Quelle: KEP-Studie 2006; MRU GmbH, *Der deutsche KEP-Markt 2006 – mit einer Abschätzung für 2007*, Kurzstudie für den BIEK, Hamburg 2008; eigene Berechnungen.

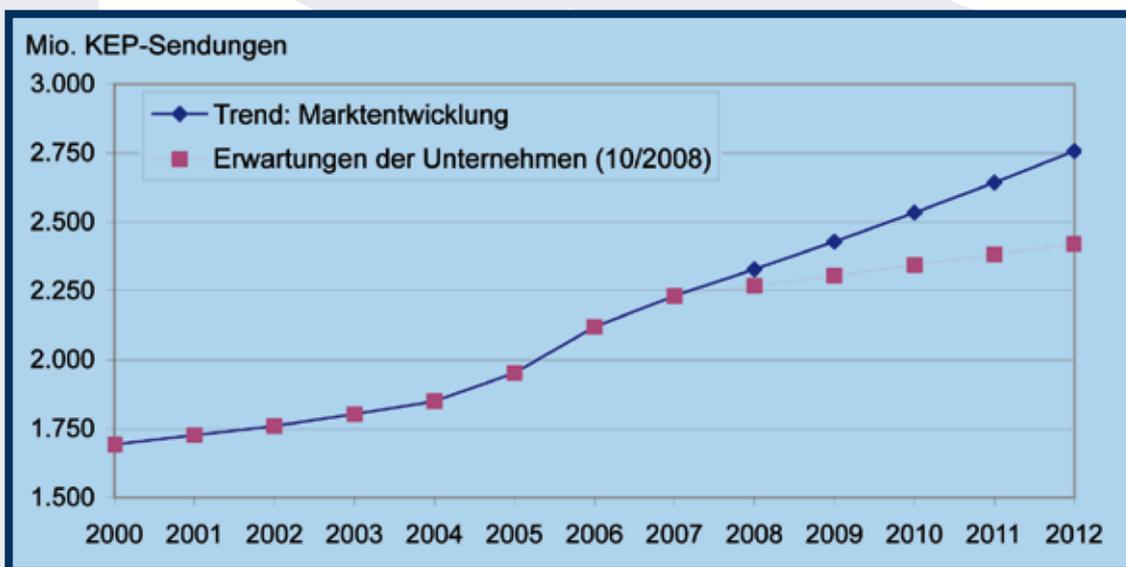
Mit einem Sendungsvolumen von 2.120 Mio. Sendungen in 2006 und 2.230 Mio. Sendungen in 2007 liegt die tatsächliche Marktentwicklung über der bisher prognostizierten. Im Jahr 2007 legt der KEP-Markt mit einem Anstieg von 5,3% bei den Sendungen deutlich zu. Die langfristige Dynamik wird bei einem Vergleich mit dem durchschnittlichen jährlichen Wachstum zwischen 1995 und 2007 in Höhe von 4,3% deutlich. Getragen wird diese Entwicklung von 2006 auf 2007 insbesondere durch ein überdurchschnittliches Wachstum in Höhe von rund 6,6% bei den Premium-Sendungen (Premium Domestic, Premium International).

Ob sich diese Wachstumsdynamik auch für die folgenden Jahre in gleicher Weise weiterentwickelt, ist vor dem Hintergrund der aktuellen Finanzmarktkrise und der dadurch ausgelösten wirtschaftlichen Abschwächung nicht mit Sicherheit vorherzusagen. In jedem Fall scheint eine vorsichtiger Einschätzung als noch zu Beginn dieses Jahres geboten.

³ MRU GmbH, *Der deutsche KEP-Markt 2006 – mit einer Abschätzung für 2007*, Kurzstudie für den BIEK, Hamburg 2008.

Während im ersten Halbjahr 2008 weiterhin hohe Wachstumsraten im Welthandel, eine zunehmende Bedeutung der Premiumsendungen sowie eine Erhöhung des Importanteils an der inländischen Produktion und damit stärkere Lieferverpflichtungen mit dem Ausland sowie eine steigende Bedeutung des E-Commerce beobachtet wurden, sind in denselben Bereichen seit Beginn des 2. Halbjahres 2008 deutliche Abschwächungen erkennbar geworden. Selbst wenn es sich bei der Abschwächung der Entwicklung der Märkte um eine kurzfristige Delle handeln sollte, kann die Entwicklung der Vergangenheit nicht ohne weiteres fortgeschrieben werden. Die Prognose bis zum Jahr 2012 (Erwartungen der Unternehmen) berücksichtigt die abgeschwächte Entwicklung auf den Märkten. Der aus den Erwartungen der Unternehmen⁴ abgeleiteten Prognose werden in der folgenden Abbildung die KEP-Sendungen gegenübergestellt, die sich aus einer Fortschreibung der Entwicklung in den vergangenen Jahren ergeben würden.

Abbildung 2: Entwicklung der KEP-Sendungsvolumina bis 2012



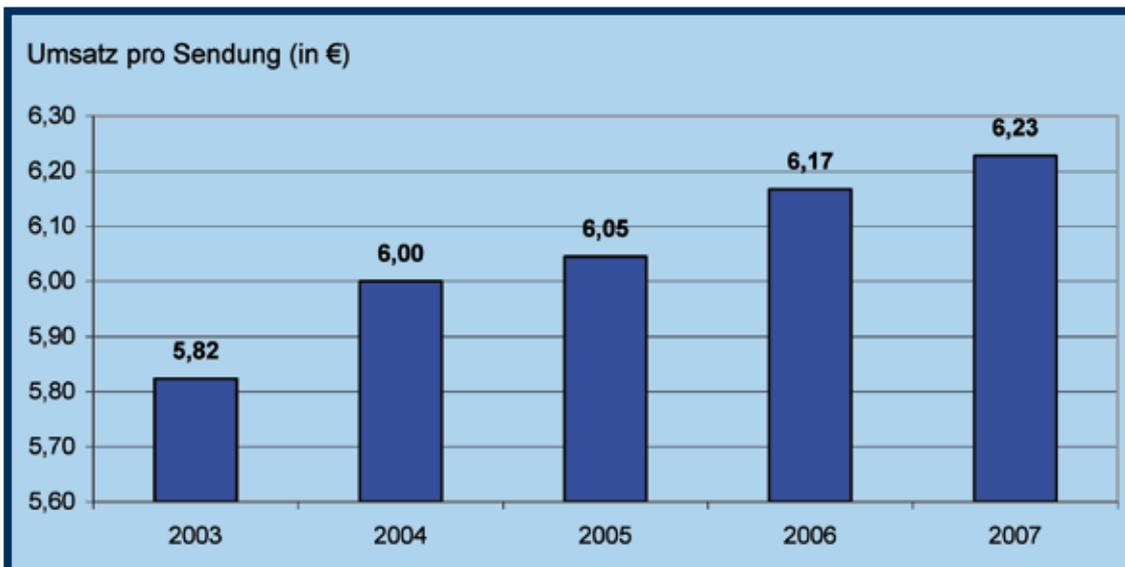
Quelle: KEP-Studie 2006; MRU GmbH, *Der deutsche KEP-Markt 2006 – mit einer Abschätzung für 2007*, Kurzstudie für den BIEK, Hamburg 2008; Befragung der KEP-Unternehmen 2008; eigene Berechnungen.

Es zeigt sich, dass die befragten Unternehmen einen im Vergleich zum durchschnittlichen Wachstum der Jahre von 1995 bis 2007 geringeren Anstieg des Sendungswachstums erwarten. Während der Anstieg der Sendungen in der Vergangenheit bei 4,3% p.a. lag, rechnen die befragten Unternehmen aufgrund der aktuellen Marktentwicklungen bis 2012 lediglich mit einem abgeschwächten Anstieg von deutlich unter 2%. Ob in den kommenden Jahren der „alte“ Wachstumspfad wieder erreicht werden kann, bleibt abzuwarten.

Aus den aktuellen Marktdaten ergibt sich ein im Vergleich zu den Vorjahren steigender Durchschnittserlös von 6,23 € je Sendung im Jahr 2007. In diesem Anstieg kommt vor allem die zunehmende Bedeutung des Premium-Marktes zum Ausdruck.

⁴ Schriftliche Befragung der BIEK-Mitglieder im Sommer 2008 und aktuelle Einschätzungen der Unternehmen zur Marktentwicklung aus dem Oktober 2008 (Befragung der KEP-Unternehmen 2008).

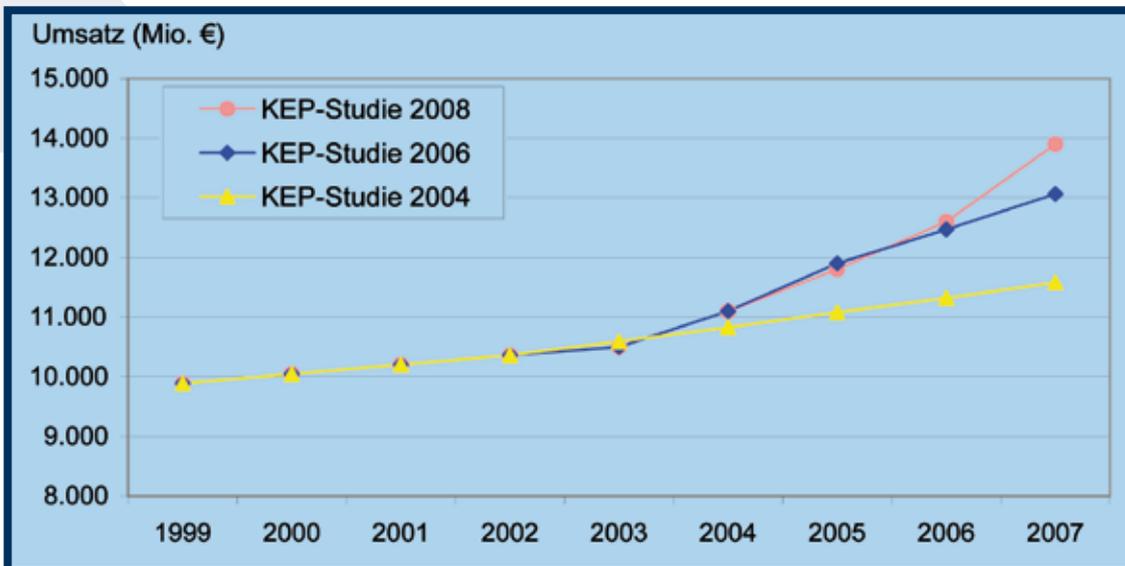
Abbildung 3: Durchschnittserlöse je Sendung zwischen 2003 und 2007



Quelle: KEP-Studie 2006; MRU GmbH, Der deutsche KEP-Markt 2006 – mit einer Abschätzung für 2007, Kurzstudie für den BIEK, Hamburg 2008; eigene Berechnungen..

Der Gesamtumsatz der KEP-Branche steigt von 12,6 Mrd. € im Jahr 2006 auf 13,9 Mrd. € in 2007. Damit ist ein Umsatzwachstum von etwas mehr als 10% zu verzeichnen.

Abbildung 4: Umsatz der KEP-Branche zwischen 1999 und 2007

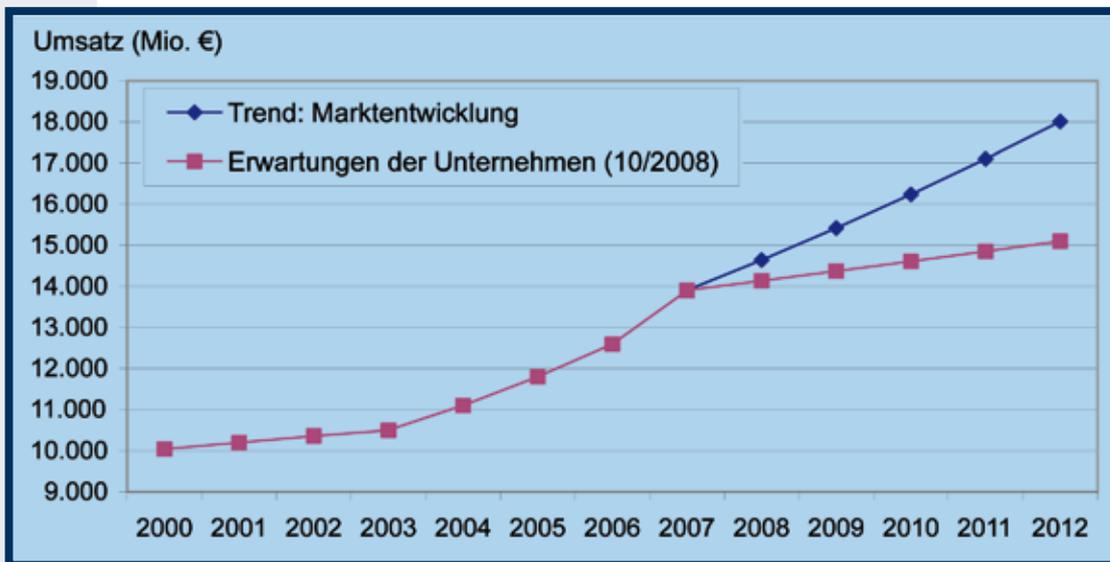


Quelle: KEP-Studie 2006; MRU GmbH, Der deutsche KEP-Markt 2006 – mit einer Abschätzung für 2007, Kurzstudie für den BIEK, Hamburg 2008; eigene Berechnungen.

Berücksichtigt man die aktuellen Marktdaten zur Umsatzentwicklung im KEP-Markt, so könnte die Umsatzprognose auf Basis der durchschnittlichen Wachstumsraten des KEP-Umsatzes zwischen 1995 und 2007 – ohne Berücksichtigung der im 2. Halbjahr 2008 eingetretenen Marktabschwächung gleichmäßig fortgeschrieben werden. Unter Berücksichtigung der im 2. Halbjahr 2008 eingetretenen Marktabschwächung spricht vieles dafür, die Entwicklung etwas vorsichtiger einzuschätzen. Unter der Prämisse, dass es sich bei der im 2. Halbjahr 2008 abzeichnenden Marktabschwächung um eine vorübergehende Erscheinung handelt, kann weiterhin mit einem moderaten Wachstum gerechnet werden.

Die Einschätzungen der Unternehmen zur aktuellen Marktentwicklung machen deutlich, dass die befragten Unternehmen ein im Vergleich zum durchschnittlichen Wachstum der Jahre 1995 bis 2007 deutlich niedrigeres jährliches Umsatzwachstum erwarten. Während der Anstieg der Umsätze in der Vergangenheit bei mehr als 5% jährlich lag, rechnen die befragten Unternehmen bis 2012 mit einem Anstieg von deutlich weniger als 2% p.a.

Abbildung 5: Entwicklung der KEP-Umsätze bis 2012



Quelle: KEP-Studie 2006; MRU GmbH, Der deutsche KEP-Markt 2006 – mit einer Abschätzung für 2007, Kurzstudie für den BIEK, Hamburg 2008; Befragung der KEP-Unternehmen 2008; eigene Berechnungen.

Vergleicht man die einzelnen Studien zum KEP-Markt aus den Jahren 2004 und 2006 mit den vorliegenden Ergebnissen (KEP-Studie 2008/2009), so zeigt sich, dass die tatsächliche Entwicklung im Markt über der in den Studien jeweils prognostizierten Entwicklung lag. Der Markt ist noch dynamischer gewachsen als in den jeweiligen Studien erwartet worden ist.

**Tabelle 1: Daten des KEP-Marktes für den Zeitraum 2003 bis 2007
(Vergleich der KEP-Studien aus den Jahren 2004 bis 2008)**

Sendungsvolumina (Mio. Sendungen)	KEP-Studie 2004	KEP-Studie 2006	KEP-Studie 2008/2009
2003	1.780	1.800	1.800
2004	1.800	1.850	1.850
2005	1.820	1.950	1.950
2006	1.840	2.020	2.120
2007	1.870	2.100	2.230
Wachstum 2003 bis 2007	5,1%	16,7%	23,9%
Umsätze (Mio. €)			
2003	10.590	10.500	10.500
2004	10.830	11.100	11.100
2005	11.080	11.900	11.800
2006	11.320	12.470	12.600
2007	11.580	13.060	13.900
Wachstum 2003 bis 2007	9,3%	24,4%	32,4%

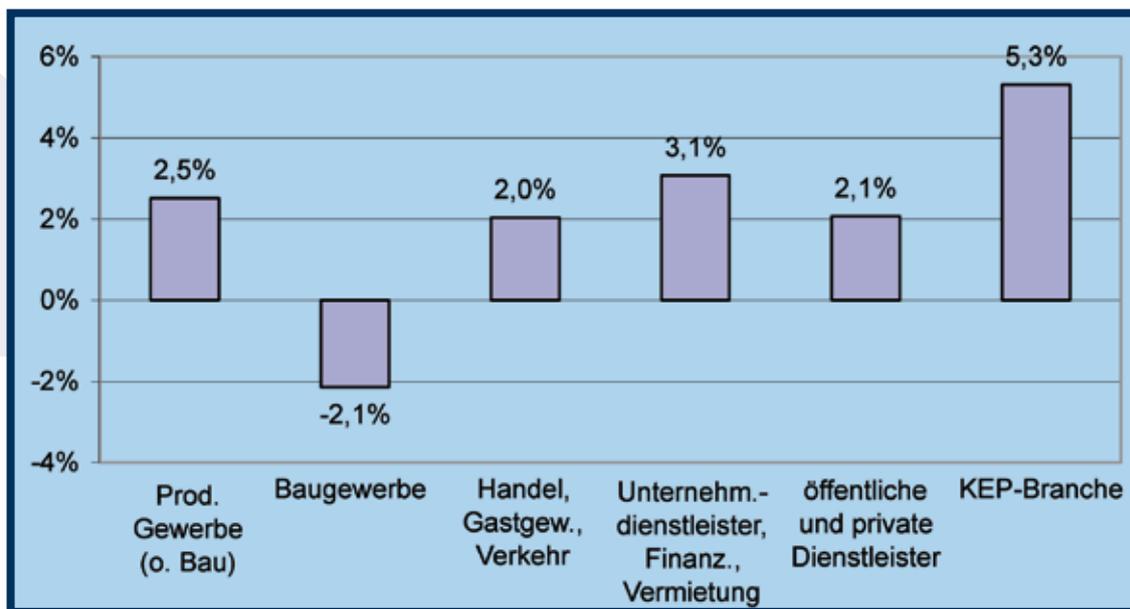
Quelle: KEP-Studie 2006; MRU GmbH, Der deutsche KEP-Markt 2006 – mit einer Abschätzung für 2007, Kurzstudie für den BIEK, Hamburg 2008; eigene Berechnungen.

Für das Sendungsvolumen ergibt sich zwischen den Jahren 2003 und 2007 ein Wachstum von etwa 24%. Bei den Umsätzen im KEP-Markt ist zwischen 2003 und 2007 eine Steigerung von mehr als 32% zu verzeichnen. Die dynamischere Entwicklung des Marktes kommt damit auch in einer Steigerung der Beschäftigungseffekte der KEP-Branche als Arbeit- und Auftraggeber zum Ausdruck.

3. Benchmarking der KEP-Branche

Ein Vergleich der Wertschöpfungsentwicklung verschiedener Wirtschaftsbereiche über die Jahre 1995 bis 2007 zeigt, dass die Entwicklung in der KEP-Branche weiterhin überdurchschnittlich positiv verläuft. Während die Bruttowertschöpfung im Baugewerbe innerhalb dieses Zeitraums deutlich sinkt und die Wachstumsraten im Produzierenden Gewerbe (ohne Baugewerbe) und im Bereich Handel, Gastgewerbe und Verkehr eher gering sind, liegen die jährlichen Wachstumsraten der KEP-Branche verglichen mit dem als Wachstums- und Konjunkturmotor geltenden Dienstleistungsbereich (Unternehmensdienstleister, Finanzierung, Vermietung) um mehr als 2%-Punkte darüber.

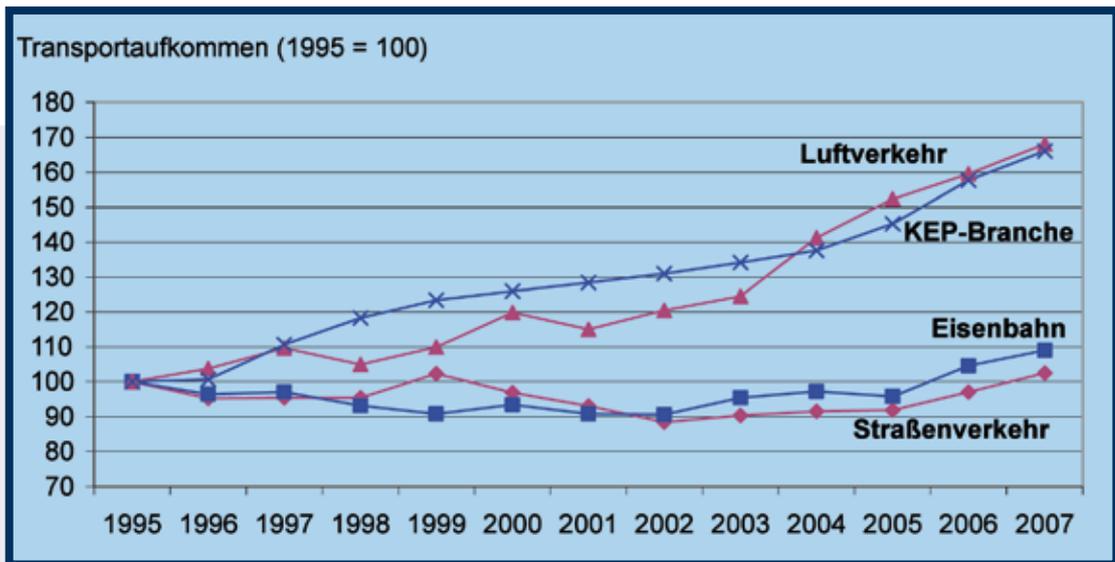
Abbildung 6: Entwicklung der Wirtschaftsbereiche zwischen 1995 und 2007 (durchschnittliches jährliches Wertschöpfungswachstum)



Quelle: Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, *Widerstreitende Interessen - ungenutzte Chancen, Jahresgutachten 2006/07*, Wiesbaden 2006, S. 510; Statistisches Bundesamt, *Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Inlandsproduktsberechnung, Fachserie 18 Reihe 1.5*, Wiesbaden 2008; MRU GmbH, *Der deutsche KEP-Markt 2006 – mit einer Abschätzung für 2007, Kurzstudie für den BIEK*, Hamburg 2008; eigene Berechnungen.

Deutlich positiver verläuft auch die Entwicklung der im KEP-Markt transportierten Sendungen verglichen mit dem Aufkommen im Schienen- und Straßengüterverkehr. Während das Transportaufkommen im Straßenverkehr in den Jahren 1995 bis 2007 stagniert und im Schienengüterverkehr leicht steigt, wächst das KEP-Sendungsvolumen bis 2007 um 66%. Ein ähnliches Wachstum in diesem Zeitraum weist lediglich die Luftfracht mit 68% auf, die in hohem Maße von den steigenden Aufkommen der KEP-Branche profitiert.

Abbildung 7: Vergleich des KEP-Marktes mit dem Transportmarkt (1995-2007)



Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), *Verkehr in Zahlen 2007/2008*, Berlin 2007, S. 235ff; Statistisches Bundesamt, www.destatis.de, Stand 08.10.2008; MRU GmbH, *Der deutsche KEP-Markt 2006 – mit einer Abschätzung für 2007*, Kurzstudie für den BIEK, Hamburg 2008; eigene Berechnungen.

Eine entsprechende Entwicklung ergibt sich auch bei den Umsätzen. Im Vergleich zu den Einnahmen im Straßengüterverkehr (Güterkraftverkehr) steigen die Umsätze der KEP-Branche überdurchschnittlich stark an. Für den Zeitraum von 1995 bis 2007 ergibt sich ein jährliches durchschnittliches Wachstum der Umsätze in der KEP-Branche von 5,3%. Lediglich im Luftverkehr ist (für den Zeitraum bis zum Jahr 2006) ein stärkeres Wachstum (6,9% pro Jahr) zu verzeichnen.

Tabelle 2: Vergleich des KEP-Marktes mit dem Transportmarkt (1995-2007)

		Straßenverkehr*	Eisenbahn**	Luftverkehr**	KEP-Branche
Aufkommen / Sendungsvolumen	Wachstum 1995-2007	2,5%	9,1%	68,1%	66,1%
	Jährliches Wachstum	0,2%	0,7%	4,4%	4,3%
Einnahmen / Umsatz	Wachstum 1995-2007	-	k.A.	107,3%	86,2%
	Jährliches Wachstum	0,1%	k.A.	6,9%	5,3%

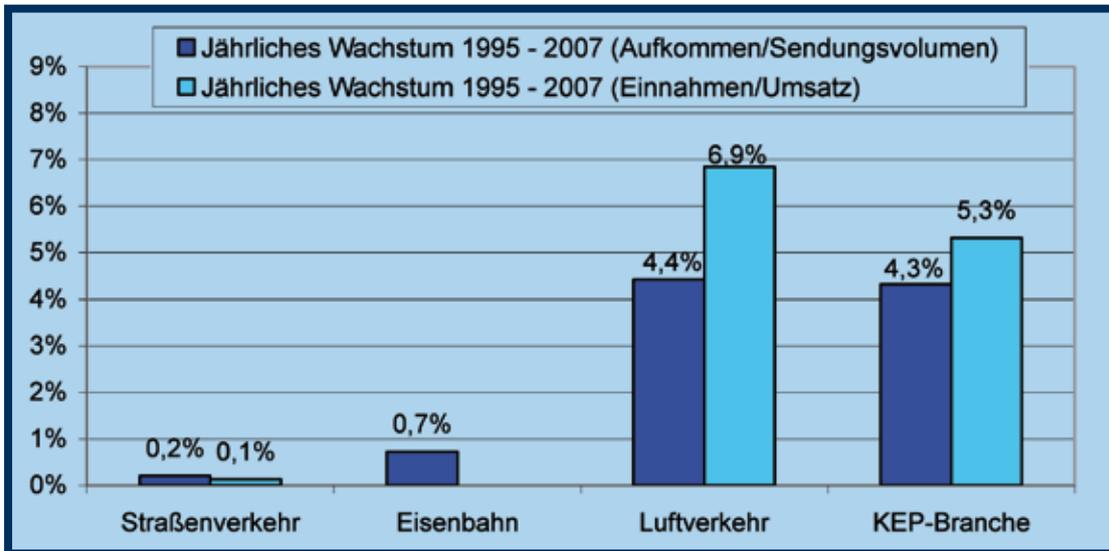
* Bei den Einnahmen im Straßengüterverkehr erfolgte im Jahr 2000 eine Umstellung der Statistik. Der ausgewiesene Wert ist ein Durchschnittswert der Entwicklung nach der Umstellung der Statistik bis zum Jahr 2006.

** Für die Einnahmen im Luftverkehr liegen Daten bis 2006 vor.

Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), *Verkehr in Zahlen 2007/2008*, Berlin 2007, S. 46ff; Statistisches Bundesamt, www.destatis.de, Stand 08.10.2008; MRU GmbH, *Der deutsche KEP-Markt 2006 – mit einer Abschätzung für 2007*, Kurzstudie für den BIEK, Hamburg 2008; eigene Berechnungen.

Die jährlichen Wachstumsraten zwischen 1995 und 2007 von Aufkommen/Sendungsvolumen und Einnahmen/Umsatz sind in der folgenden Abbildung dargestellt. Deutlich wird die dynamische Entwicklung der KEP-Branche und des Luftverkehrsmarktes verglichen mit dem Straßen- und Eisenbahngüterverkehr.

Abbildung 8: Wachstum der Transportaufkommen und der Umsätze (1999-2007)



Anmerkung: Für die Einnahmen im Straßenverkehr und im Luftverkehr liegen Daten bis 2006 vor.

Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), *Verkehr in Zahlen 2007/2008*, Berlin 2007, S. 47ff; Statistisches Bundesamt, www.destatis.de, Stand 08.10.2008; MRU GmbH, *Der deutsche KEP-Markt 2006 – mit einer Abschätzung für 2007*, Kurzstudie für den BIEK, Hamburg 2008; eigene Berechnungen.

4. KEP-Branche als Arbeit- und Auftraggeber

4.1 Multiplikative Beschäftigungs- und Einkommenseffekte

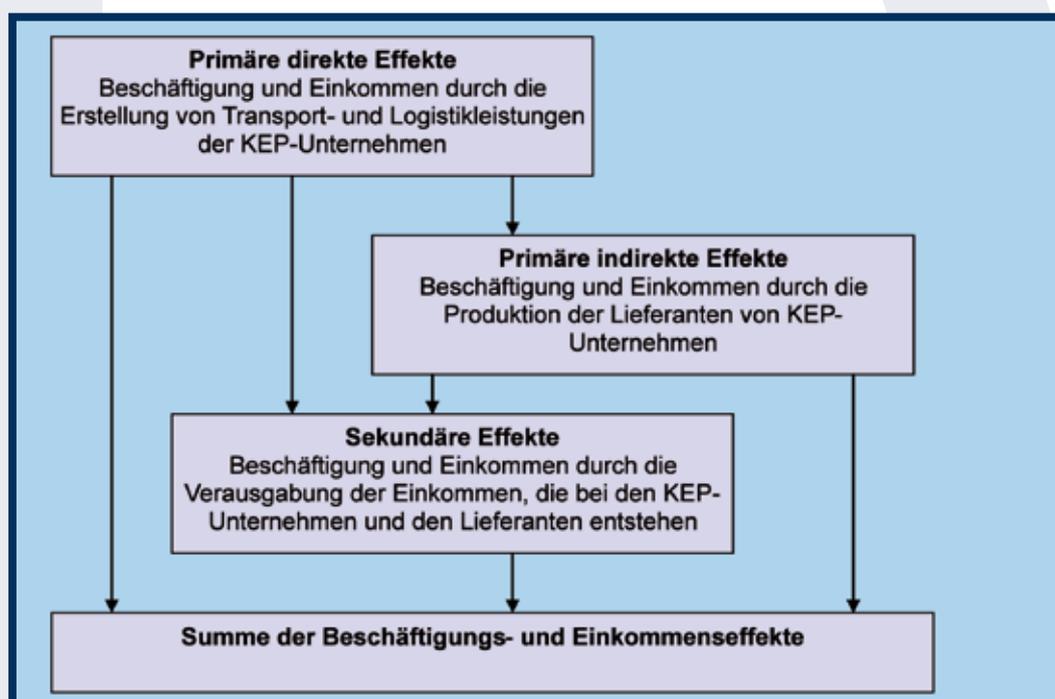
In der vorliegenden KEP-Studie werden die multiplikativen Beschäftigungs- und Einkommenseffekte der KEP-Branche für das Jahr 2007 ermittelt. Die Unternehmen der KEP-Branche entfalten ihre wirtschaftliche Bedeutung, indem sie Arbeitskräfte beschäftigen, Vorleistungsunternehmen beauftragen und Investitionen durchführen, um Transportleistungen erstellen zu können. Damit sorgen sie unmittelbar für Beschäftigung und Einkommen in Deutschland (KEP als Wirtschaftsfaktor).

Quantifiziert wird, wie hoch die Beschäftigungs- und Einkommenswirkungen sind, die aus dem Leistungserstellungsprozess der KEP-Branche resultieren. Dabei werden folgende Effekte unterschieden:

- Primäre direkte Effekte der KEP-Unternehmen sind die Beschäftigung und die Einkommen der Unternehmen selbst. Sie erfassen somit die wirtschaftlichen Tätigkeiten der KEP-Unternehmen, die sich in Einkommen und Beschäftigung niederschlagen.
- Die Erstellung der Transport- und Logistikleistungen der KEP-Unternehmen stößt eine ökonomische Wirkungskette an, durch die weitere Beschäftigung und Einkommensentstehung ausgelöst wird. Durch die Verwendung von Vorleistungsprodukten (z.B. Treibstoff, Verpackungsmaterial) und durch Investitionen (z.B. Gebäude, Anlagen, Fahrzeuge), die in die Erstellung der Transport- und Logistikleistungen eingehen, werden weitere Beschäftigungs- und Einkommenseffekte bei den Vorleistungsunternehmen ausgelöst. Diese werden als primäre indirekte Effekte bezeichnet.
- Sekundäre Effekte werden durch die Verausgabung der primär entstandenen Einkommen ausgelöst. Die bei den KEP- und bei den Vorleistungsunternehmen entstehenden Einkommen erhöhen die Nachfrage nach Konsumgütern. Es folgt daraus eine Erhöhung der Produktion bei Konsumgüterherstellern und deren Zulieferern. Daraus entstehen ebenfalls Beschäftigungs- und Einkommenswirkungen.

Die Zusammenhänge zwischen den untersuchten Effektarten sind in Abbildung 9 dargestellt.

Abbildung 9: Primäre und sekundäre Beschäftigungs- und Einkommenseffekte der KEP-Branche



Quelle: Eigene Darstellung

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

4.2 Quantifizierung der multiplikativen Beschäftigungs- und Einkommenseffekte der KEP-Branche im Jahr 2007

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

Von den BIEK-Unternehmen sind erhoben worden:

- die Anzahl der Sendungen in 2007 (Standard, Express, Domestic, International),
- die erzielten Umsätze in 2007 (Domestic, International, gesamt),
- die Anzahl der Beschäftigten in 2007, getrennt nach Vollzeit-, Teilzeitbeschäftigten, geringfügig Beschäftigten, Auszubildenden,
- die an die Beschäftigten ausgezahlte Einkommenssumme,
- die Anzahl der Beschäftigten bei selbständigen Unternehmern,
- die Summe der laufenden Aufwendungen in 2007,
- die Struktur der laufenden Aufwendungen in 2007,
- die Summe der Investitionen (für 2005, 2006 und 2007),
- die Investitionsstruktur in 2007,
- die Erwartungen zur zukünftigen Marktentwicklung in den kommenden 5 Jahren.

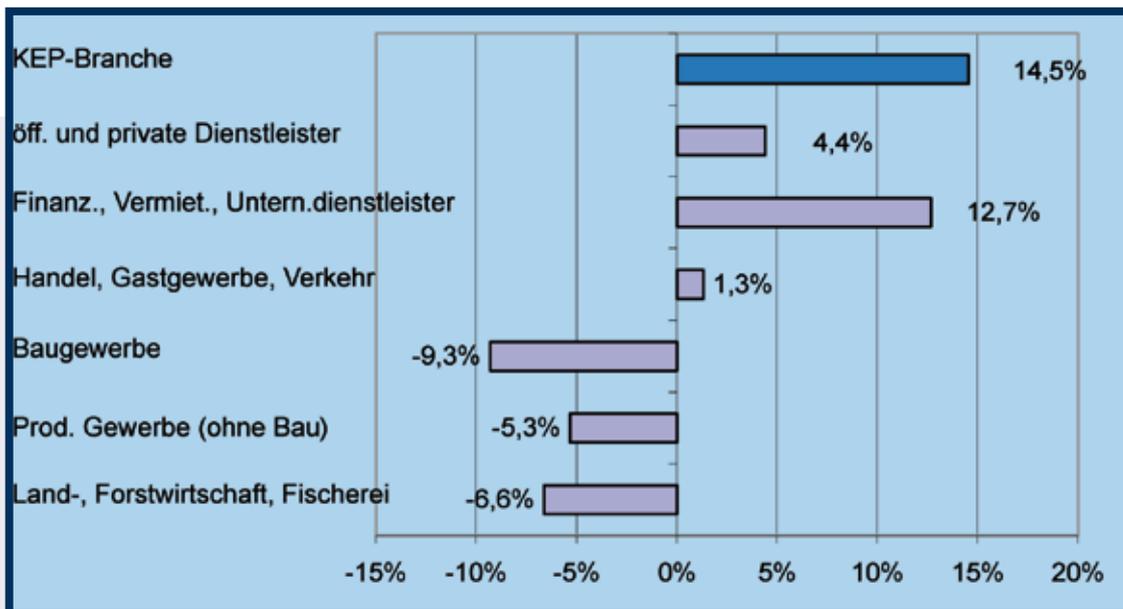
Nach der in 2008 durchgeführten Erhebung bei den BIEK-Unternehmen liegen Angaben zur Anzahl der transportierten Sendungen, Umsatz, Personaleinsatz und ausgezahlten Löhnen und Gehältern, Höhe der laufenden Aufwendungen und Investitionen sowie deren sektorale Aufgliederung vor.

- Die Unternehmen des KEP-Marktes wickeln den Transport von etwa 2,2 Mrd. Sendungen im Jahr 2007 ab. Der erwirtschaftete Umsatz liegt bei 13,9 Mrd. €. ⁵ Die befragten Unternehmen vereinen einen Anteil von etwa einem Drittel des Gesamtmarktes auf sich.
- Bei den Unternehmen des KEP-Marktes sind insgesamt etwa 183.500 Mitarbeiter beschäftigt (Vollzeit, Teilzeit, Aushilfen). Diese sind entweder bei den Unternehmen direkt angestellt oder als selbständige Unternehmer für die KEP-Unternehmen tätig.

Vergleicht man diese Beschäftigungsveränderung im Zeitraum zwischen 2002 und 2007 mit der Entwicklung der Arbeitnehmer in anderen, zeigt sich deutlich die positive Entwicklung der KEP-Branche.

5 MRU GmbH, Der deutsche KEP-Markt 2006 – mit einer Abschätzung für 2007, Kurzstudie für den BIEK, Hamburg 2008.

Abbildung 10: Veränderung der Beschäftigten nach Wirtschaftsbereichen 2002-2007



Quelle: Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, *Widerstreitende Interessen - ungenutzte Chancen, Jahresgutachten 2006/07*, Wiesbaden 2006, S. 510, Statistisches Bundesamt, *Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Inlandsproduktsberechnung, Fachserie 18 Reihe 1.5*, Wiesbaden 2008; MRU GmbH, *Der deutsche KEP-Markt 2006 – mit einer Abschätzung für 2007, Kurzstudie für den BIEK*, Hamburg 2008; *Befragung der KEP-Unternehmen 2008*; eigene Berechnungen.

In 2007 liegt die Beschäftigung in der KEP-Branche bei 183.500 Personen und damit um etwa 23.500 Arbeitsplätze über dem Beschäftigungsstand in 2002. Eine vergleichbar positive Beschäftigungsentwicklung in diesem Zeitraum ist lediglich für den Bereich Unternehmensdienstleistungen, Finanzierung und Vermietung mit einem Wachstum der Beschäftigten um 12,7% festzustellen, die aber um 1,8%-Punkte hinter der Entwicklung in der KEP-Branche zurückbleibt.

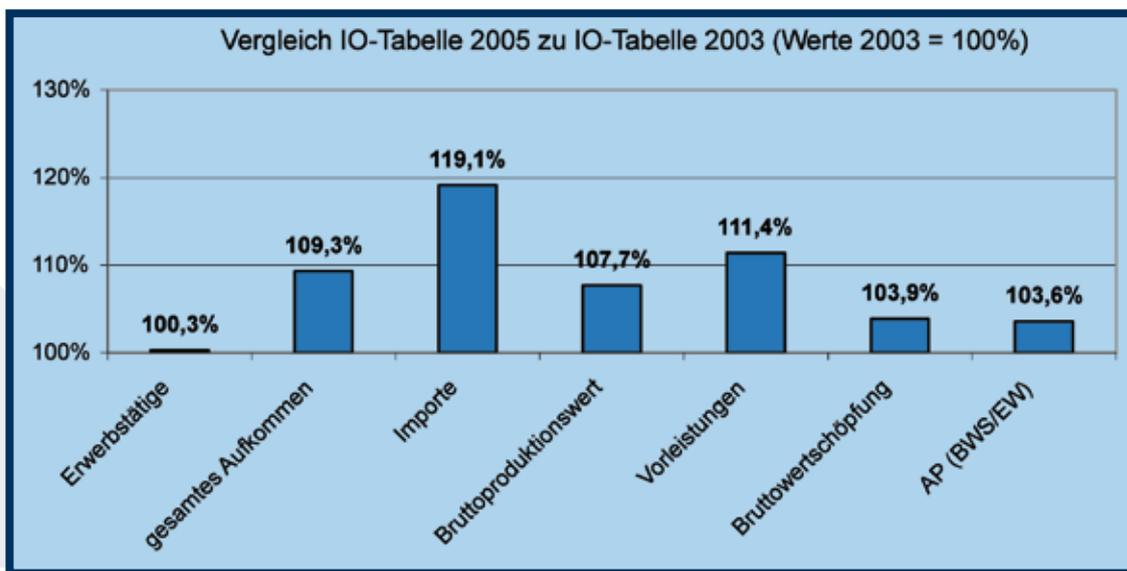
- Die Summe der Aufwendungen, die auf Basis der Erhebung bei den Unternehmen ermittelt wurde, beträgt für den gesamten KEP-Markt 7,4 Mrd. € (ohne Aufwendungen der Vertragsunternehmen). Diese werden als Aufträge an andere Unternehmen vergeben und lösen dort Produktion, Beschäftigung und Einkommen aus.
- Die Summe der Investitionen der KEP-Unternehmen beträgt rund 260 Mio. € (ohne Investitionen der Vertragsunternehmen). Dabei ist zu berücksichtigen, dass die jährlichen Investitionssummen entsprechend den Investitionsplänen der Unternehmen erheblich schwanken und eine Vergleichbarkeit auf Jahresbasis nur sehr eingeschränkt möglich ist. Die Investitionen sorgen ebenfalls für Produktion, Beschäftigung und Einkommen bei den Vorleistungsunternehmen.

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

Für die Aktualisierung der Beschäftigungs- und Einkommenswirkungen wird auf die aktuelle Input-Output-Tabelle des Statistischen Bundesamtes für das Jahr 2005 zurückgegriffen.⁶ Gegenüber den vorangegangenen Studien sind daher einige Modifikationen einzuarbeiten:

- Die neue Input-Output-Tabelle des Statistischen Bundesamtes aus dem Jahr 2008 wird den Berechnungen zugrunde gelegt. Diese Tabelle zeigt die intrasektoralen Verflechtungen (zwischen den einzelnen Wirtschaftsbereichen) für das Jahr 2005. Dabei ergeben sich im Vergleich zur Input-Output-Tabelle für das Jahr 2003 sowohl bei den Erwerbstätigen als auch bei den Verflechtungen zwischen den Wirtschaftsbereichen und bei einzelnen gesamtwirtschaftlichen Kennziffern einige Veränderungen. Während die Wertschöpfung in diesem Zeitraum gestiegen ist (um 3,9%), sind die Erwerbstätigen nahezu konstant geblieben. Die Arbeitsproduktivität ist um 3,6% gestiegen.

Abbildung 11: Vergleich der IO-Tabellen 2005 und 2003 hinsichtlich ausgewählter Kennziffern

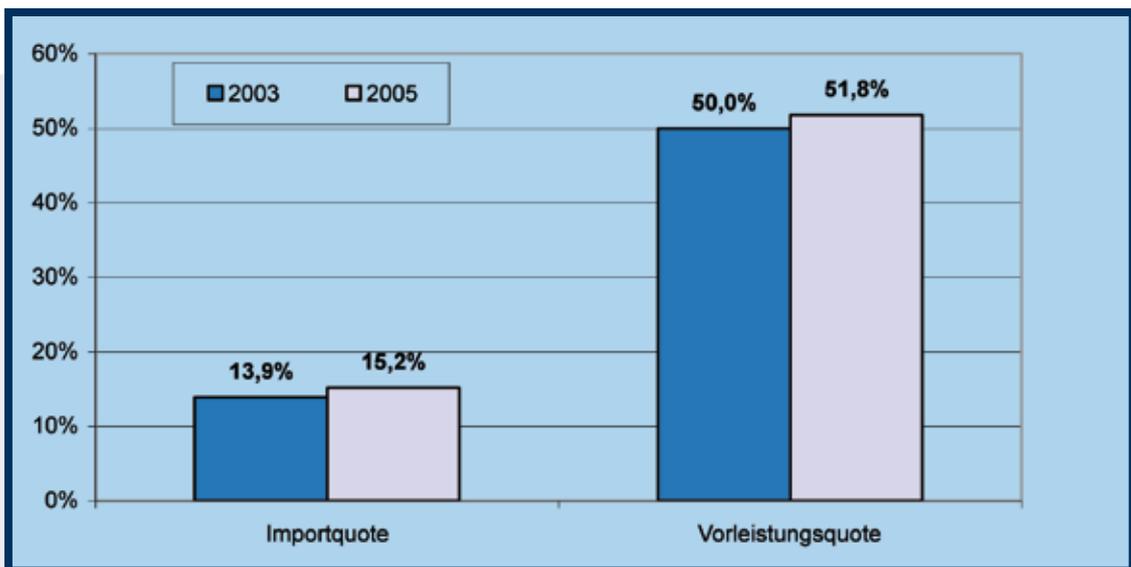


Quelle: Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Input-Output-Rechnung 2003, Fachserie 18, Reihe 2, Wiesbaden 2007; Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Input-Output-Rechnung 2005, Fachserie 18, Reihe 2, Wiesbaden 2008; eigene Berechnungen.

Bedeutsam für die Berechnungen der Multiplikatorwirkungen der KEP-Branche sind neben den Veränderungen in den sektoralen Arbeitskoeffizienten die Änderungen bei den Vorleistungen und der Höhe und Struktur der Importe. Zu beobachten ist, dass die Importquote und die Vorleistungsquote – wenn auch nur leicht – weiter angestiegen sind.

⁶ Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Input-Output-Rechnung 2005, Fachserie 18, Reihe 2, Wiesbaden 2008.

Abbildung 12: Entwicklung von Import- und Vorleistungsquote der IO-Tabellen 2003 und 2005



Quelle: Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Input-Output-Rechnung 2003, Fachserie 18, Reihe 2, Wiesbaden 2007; Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Input-Output-Rechnung 2003, Fachserie 18, Reihe 2, Wiesbaden 2007; eigene Berechnungen.

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

Unter Berücksichtigung dieser Anpassungen und Aktualisierungen ergeben sich für das Jahr 2007 folgende Beschäftigungs- und Einkommenswirkungen.

- Indirekt resultieren bei den Vorleistungsunternehmen etwa 103.000 Beschäftigte.
- Zusammen mit den bei KEP-Unternehmen Beschäftigten sind somit etwa 286.500 Beschäftigte von der KEP-Branche abhängig (primäre Effekte).
- Das von den 286.500 Beschäftigten erzielte Einkommen ergibt sich aus der Einkommenssumme für die Beschäftigten bei den KEP-Unternehmen und aus sektoralen Durchschnittseinkommen für die Beschäftigten bei Vorleistungsunternehmen. Die für die Berechnung zugrunde gelegten Durchschnittseinkommen haben sich verändert. Es liegen dazu Daten des Statistischen Bundesamtes für die Jahre von 2002 bis 2007 vor. Es ergeben sich die in der Tabelle dargestellten sektoralen Durchschnittseinkommen.

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

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

Quelle: Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2006 für die Bundesrepublik Deutschland, Wiesbaden 2006, S. 649; Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Inlandsproduktsberechnung, Fachserie 18 Reihe 1.5, Wiesbaden 2008; eigene Berechnungen.

Aus der Bewertung der Beschäftigten je Wirtschaftsbereich mit den durchschnittlichen Einkommen je Wirtschaftsbereich ergibt sich eine Einkommenssumme von insgesamt 7,8 Mrd. €.

- Diese Einkommen werden zum Teil zu Konsumzwecken verausgabt und schaffen so wiederum Beschäftigung und Einkommen u.a. in Handel, Gastgewerbe, Konsumgüterindustrie sowie bei deren Vorleistern. Um den Teil der Einkommen zu berücksichtigen, der konsumwirksam wird, muss zunächst die Konsumquote (Anteil der privaten Konsumausgaben an den erzielten Einkommen) ermittelt werden. Diese wird durch das Verhältnis privater Konsum zu verfügbarem Einkommen angenähert und beträgt etwa 0,66. Das heißt, die von den bei KEP-Unternehmen, deren Auftragnehmern und deren Vorleistern erzielte Einkommenssumme geht zu 66% in den Konsum.
- Die sektorale Aufteilung der Konsumausgaben erfolgt über die Angaben zum privaten Verbrauch aus der Input-Output-Tabelle 2005.
- Durch die Input-Output-Berechnung lassen sich die aus der Einkommensverausgabung resultierenden Beschäftigungseffekte mit etwa 74.500 Beschäftigten beziffern (sekundäre Effekte).

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

Tabelle 4: Multiplikative Beschäftigungseffekte der KEP-Branche 2007

(1)	Beschäftigung bei KEP-Unternehmen (primär direkt)	183.500
(2)	Beschäftigung bei Vorleistern der KEP-Unternehmen (primär indirekt)	103.000
(3)	primäre Beschäftigung (1)+(2)	286.500
(4)	Beschäftigung durch Einkommensverausgabung der Beschäftigten bei KEP-Unternehmen und deren Vorleistern (sekundär)	74.500
(5)	Gesamtbeschäftigung (3)+(4)	361.000

Quelle: Eigene Berechnungen.

In der Summe sind von der KEP-Branche 361.000 Arbeitsplätze abhängig. Davon sind 183.500 Personen direkt bei KEP-Dienstleistern beschäftigt, 103.000 Personen sind bei den Vorleistern der KEP-Branche beschäftigt und 74.500 Arbeitsplätze sind auf die Verausgabung der erzielten Einkommen zurückzuführen. Der Beschäftigungsmultiplikator der KEP-Branche ergibt sich aus dem Verhältnis der indirekt und sekundär Beschäftigten zu den bei den KEP-Dienstleistern Beschäftigten. Er liegt bei 0,97. Das bedeutet, dass je 1.000 KEP-Beschäftigten weitere 970 Arbeitsplätze außerhalb der KEP-Branche generiert werden.

Die folgende Tabelle stellt die Ergebnisse für 2007 den Beschäftigungseffekten in den Jahren zuvor gegenüber.

Tabelle 5: Multiplikative Beschäftigungseffekte der KEP-Branche für die Jahre 2002 bis 2007

	2002 (KEP-Studie 2004)	2005 (KEP-Studie 2006)	2007 (KEP-Studie 2008/2009)	Veränderung 2007 zu 2002
Beschäftigung bei KEP-Unternehmen (primär direkt)	160.000	169.000	183.500	14,5%
Beschäftigung bei Vorleistungs- unternehmen (primär indirekt)	95.000	106.000	103.000	8,4%
Beschäftigung durch Einkommens- verausgabung (sekundär)	65.000	66.500	74.500	14,5%
Gesamt Beschäftigung	320.000	341.500	361.000	12,8%

Quelle: KEP-Studie 2006; eigene Berechnungen.

Gegenüber 2002 steigt die durch die KEP-Branche ausgelöste Beschäftigung um 12,8% an. Daran haben die KEP-Unternehmen selbst und ihre Vorleister den höchsten Anteil.

Bezieht man die Beschäftigungseffekte der KEP-Dienstleister für 2007 auf die Anzahl der Erwerbstätigen in Deutschland (etwa 39,7 Mio. in 2007), sind 0,9% der Erwerbstätigen in Deutschland auf die KEP-Branche zurückzuführen.

Die Einkommen, die von den 361.000 Beschäftigten erzielt werden, lassen sich auf der Basis der im KEP-Markt von den Unternehmen gezahlten Einkommen sowie auf Basis sektoraler Durchschnittseinkommen ermitteln. Das von den Beschäftigten erwirtschaftete BIP errechnet sich durch die Multiplikation mit sektoralen Arbeitsproduktivitäten (BIP pro Beschäftigtem). Tabelle 6 zeigt die durch die KEP-Branche ausgelöste Beschäftigung in den Wirtschaftssektoren sowie die dort erzielten Einkommen und das erwirtschaftete BIP.

Tabelle 6: Effekte der KEP-Branche auf Einkommen und BIP 2007

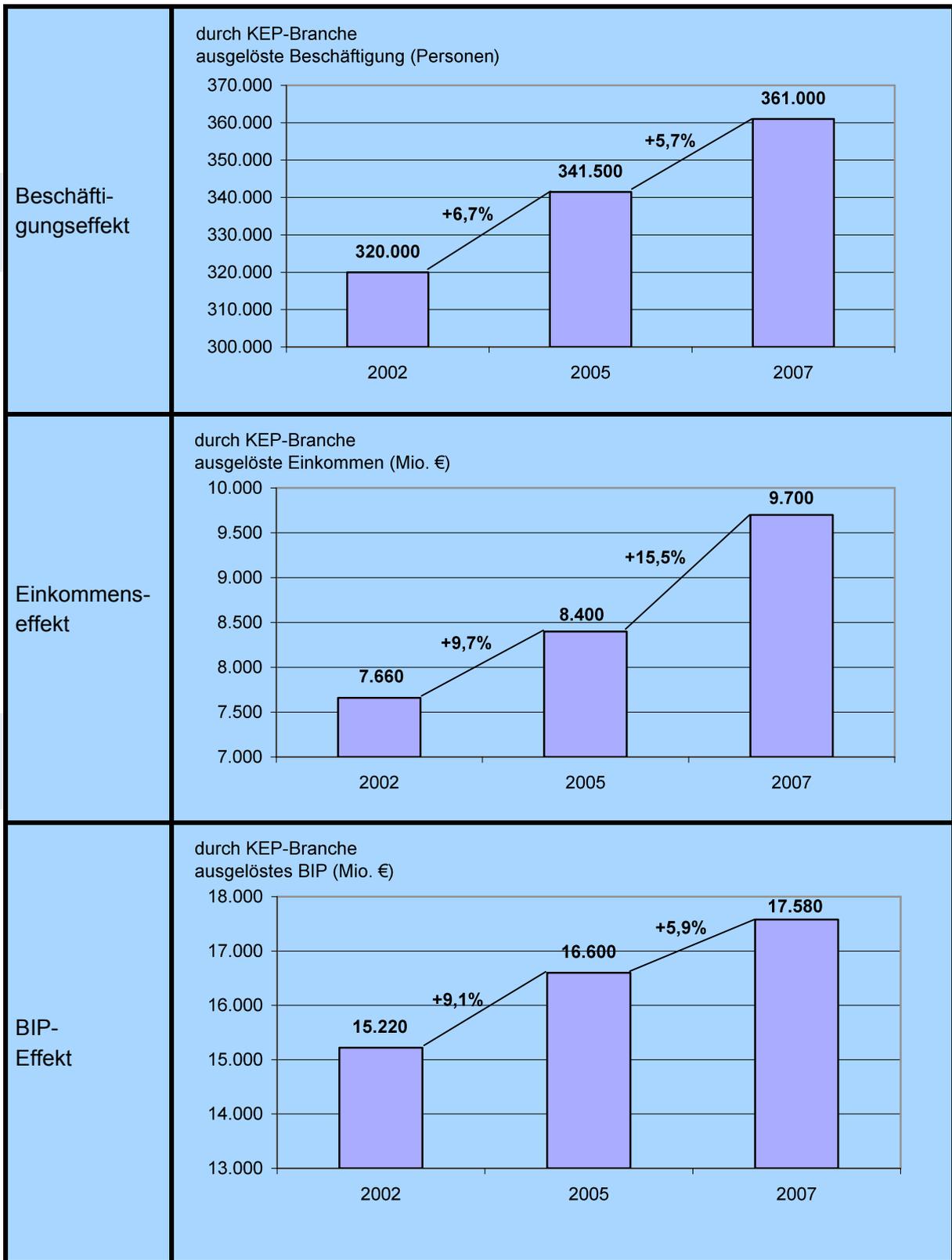
	Beschäftigte	Durchschnittseinkommen (1.000 €)	Einkommen gesamt (Mio. €)	Arbeitsproduktivität (1.000 €)	BIP gesamt (Mio. €)
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	3.000	15,9	50	23,7	70
PG ohne Bau	15.500	37,3	580	72,3	1.120
Bau	3.000	24,8	80	39,4	120
Handel, Gastgewerbe, Verkehr	238.500	22,1	6.320	38,4	9.160
Finanzierung, Vermietung, Unternehmensdienstleister	58.500	28,0	1.630	93,0	5.420
Öffentliche und private Dienstleister	42.500	24,5	1.040	39,5	1.690
alle	361.000		9.700		17.580

Quelle: Eigene Berechnungen.

Die von der Tätigkeit der KEP-Unternehmen ausgelöste Einkommenssumme beträgt 9,7 Mrd. €. Bezogen auf die in Deutschland im Jahr 2007 erzielten Arbeitnehmerentgelte (1.183 Mrd. €⁷) sind dies etwa 0,8%. Verglichen mit dem Jahr 2002 steigt der Einkommenseffekt der KEP-Branche in 2007 um etwas mehr als 2 Mrd. € auf 9,7 Mrd. €, der BIP-Effekt steigt im gleichen Zeitraum um 15,5% auf knapp 17,6 Mrd. € (vgl. Abbildung 11).

Der starke Anstieg des durch die KEP-Branche ausgelösten Einkommenseffekts ist vor allem auf die Entwicklung der Einkommen in den KEP-Unternehmen zurückzuführen. Die Primärerhebung der Daten für das Jahr 2007 ergab eine Steigerung der Pro-Kopf-Einkommen in der KEP-Branche um knapp 5% pro Jahr im Vergleich zur früheren Erhebung für das Jahr 2002.

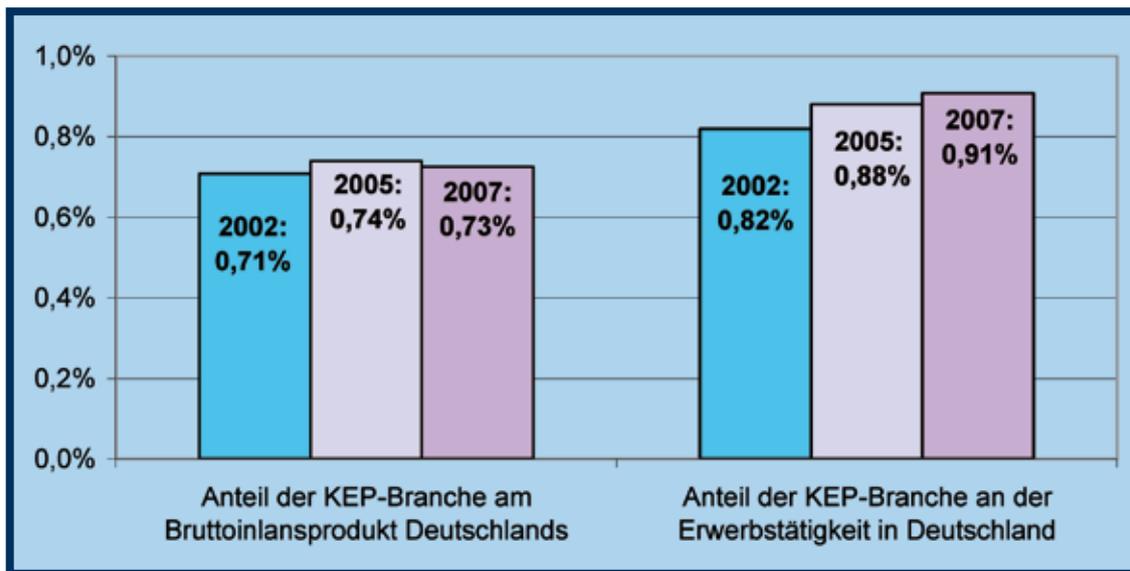
Abbildung 13: Beschäftigungs-, Einkommens- und BIP-Effekte der KEP-Branche als Arbeit- und Auftraggeber (2002, 2005, 2007)



Quelle: KEP-Studie 2006; eigene Berechnungen.

Die Ergebnisse zeigen, dass die KEP-Branche eine nachhaltig positive Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft hat. Im Vergleich zu 2002 hat der Anteil der KEP-Branche an der Erwerbstätigkeit und am BIP in Deutschland um 6,4% bzw. um 8,8% zugenommen.

Abbildung 14: Bedeutung der KEP-Branche als Arbeit- und Auftraggeber für die deutsche Volkswirtschaft (2002, 2005, 2007)



Quelle: Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Inlandsproduktsberechnung, Fachserie 18 Reihe 1.5, Wiesbaden 2008; eigene Berechnungen.

Während die durch die KEP-Branche als Arbeit- und Auftraggeber ausgelöste Beschäftigung in 2002 einen Anteil von 0,82% hatte, liegt dieser Anteil in 2007 mit 0,91% um 0,09 %-Punkte bzw. um 11% darüber.

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

Neben der Bedeutung, die die KEP-Branche als Arbeitgeber- und Auftraggeber für die deutsche Wirtschaft hat, liegt die weitaus wichtigere Funktion der KEP-Branche in ihrer Bedeutung für die KEP-nutzenden Unternehmen als Produktivitäts- und Wachstumsfaktor. Die KEP-Branche bietet qualitativ hochwertige Transport- und Logistikdienste an, die der Wirtschaft eine produktive und arbeitsteilige Produktion ermöglichen. Eng damit verbunden sind Wettbewerbs-, Kosten- und Absatzvorteile für die KEP-nutzenden Unternehmen. Diese schlagen sich in einer Verbesserung der Beschäftigungshöhe und des Bruttoinlandsprodukts nieder.⁸

Die Bedeutung der KEP-Branche für die KEP-nutzende Wirtschaft ist in der KEP-Studie 2004 für das Jahr 2002 aufgrund einer Unternehmensbefragung abgeleitet worden. Eine Aktualisierung und Neubewertung für Teilaspekte wie Umfang und Struktur der KEP-Nutzung, zu den wirtschaftlichen Vorteilen und zu den Auswirkungen möglicher Beschränkungen der Leistungsfähigkeit der KEP-Branche ist notwendig. Hierzu ist eine an der früheren Befragung angelehnte schriftliche Befragung durchgeführt worden. Deren Ergebnisse sowie die hieraus quantifizierten Effekte der KEP-Branche als Produktivitäts- und Wachstumsfaktor werden nachfolgend eingehend betrachtet.

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

Grundlage der Bewertung und Quantifizierung der wirtschaftlichen Wirkungen der KEP-Dienste als Produktivitäts- und Wachstumsfaktor ist eine schriftliche Befragung von KEP-nutzenden Unternehmen. Hierzu sind im August und September 2008 Wirtschaftsunternehmen angeschrieben worden.

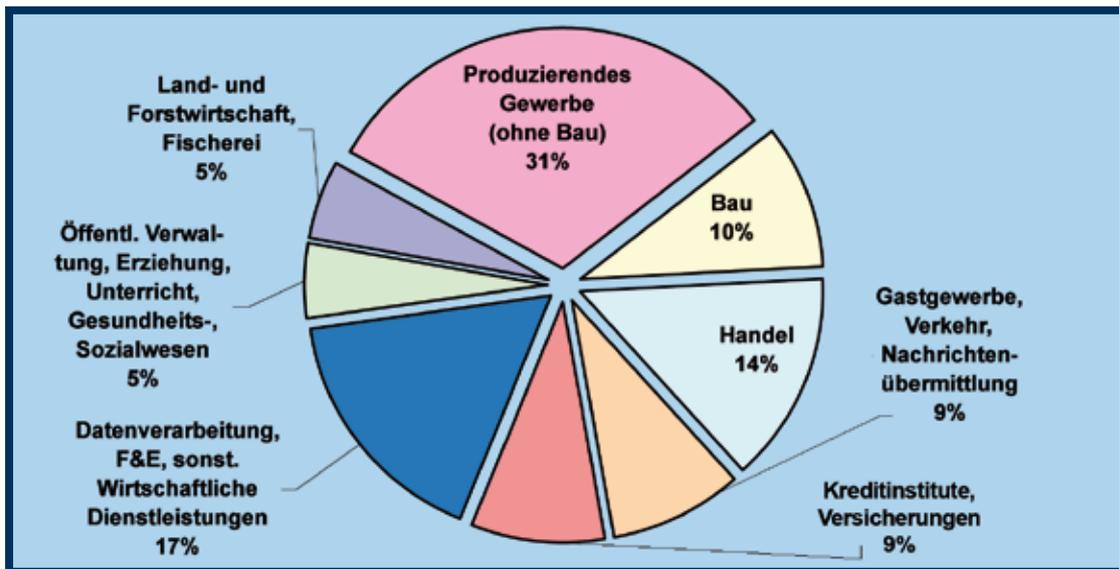
Von den Unternehmen sind erhoben worden:

- Anzahl der Sendungen (Empfang, Versand, Eilbedürftigkeit),
- Ausgaben für KEP-Dienste in einem Jahr,
- Empfang und Versand nach Produktart und Herkunfts- bzw. Zielregionen,
- Entwicklung der KEP-Nutzung (vergangene und zukünftige Entwicklung),
- wirtschaftliche Wirkungen durch KEP-Nutzung (Kosten, Umsätze),
- (verkehrliche) Alternativen der KEP-Nutzung,
- Konsequenzen einer Beschränkung / Einschränkung der Leistungsfähigkeit bzw. Beförderungsqualität im KEP-Verkehr,
- Strukturdaten (Beschäftigte, Umsätze, Branche).

Der Rücklauf lag bei 421 Fragebögen. Davon waren 397 Fragebögen auswertbar. Die Branchenverteilung der auswertbaren Antworten ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

⁸ Zum Zusammenhang zwischen KEP-Markt und Strukturwandel sowie zu den Wirkungsketten vgl. KEP-Studie 2004, S. 28ff.

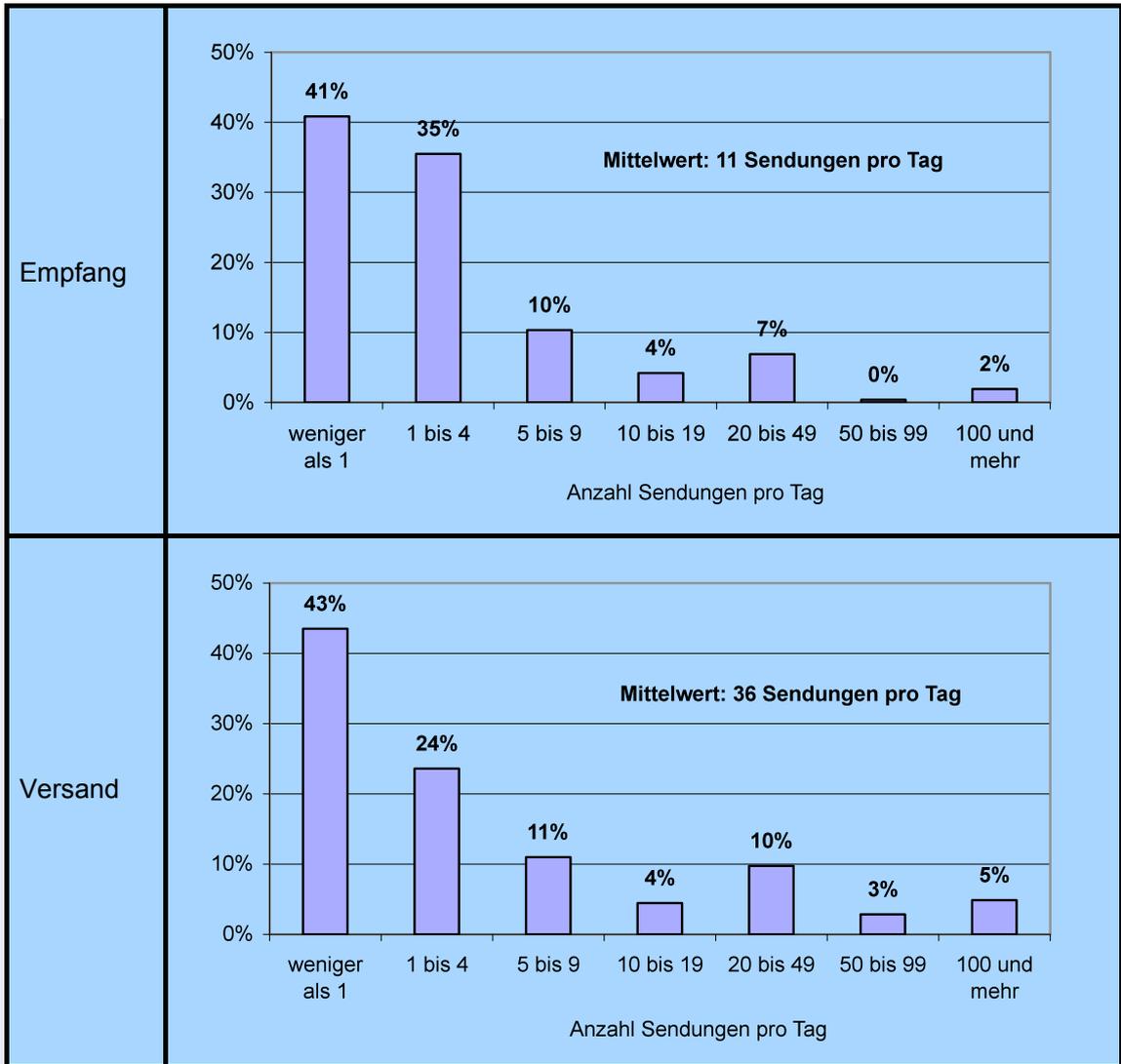
Abbildung 15: Befragungsrücklauf nach Wirtschaftsbranchen



Quelle: Befragung Wirtschaftsunternehmen 2008.

Zwei Drittel der befragten Unternehmen gaben an, dass sie die Leistungen der KEP-Anbieter in Anspruch nehmen. Die Anzahl der empfangenen bzw. der verschickten Sendungen variiert dabei jedoch sehr stark. Die Werte reichen von einzelnen empfangenen bzw. verschickten Sendungen pro Tag bis zu mehr als 100 Sendungen pro Tag. Im Mittel empfangen die Unternehmen pro Tag 11 Sendungen und verschicken 36 Sendungen pro Tag. Immerhin knapp jedes elfte Unternehmen in der Befragung hat ein Versandvolumen von durchschnittlich mehr als 50 Sendungen am Tag. Die Versand- bzw. Empfangsstruktur ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

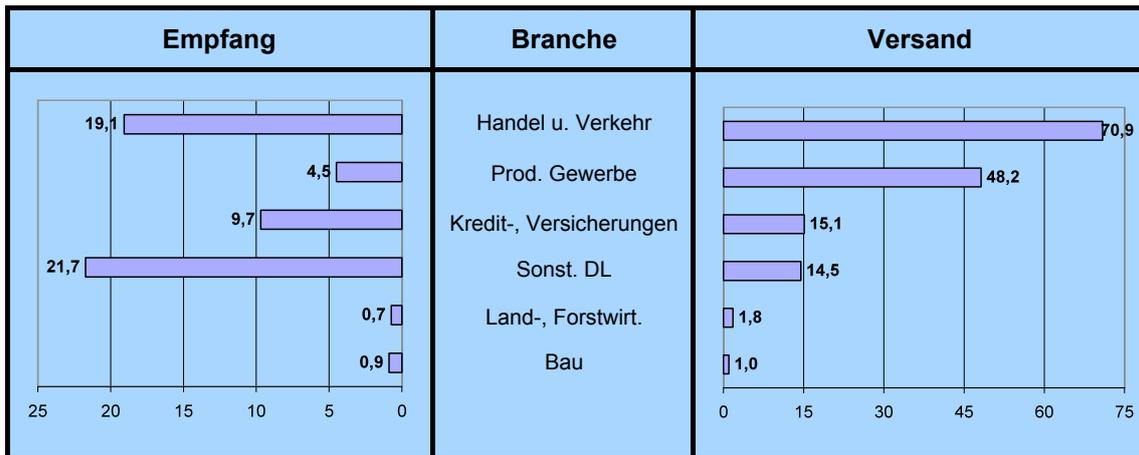
Abbildung 16: Empfangs- und Versandstruktur (Unternehmen mit KEP-Nutzung)



Quelle: Befragung Wirtschaftsunternehmen 2008.

Unterschiede in der Nutzung des KEP-Angebotes zeigen sich im durchschnittlichen täglichen KEP-Volumen nach Wirtschaftsbereichen. Das höchste Versandaufkommen ist im Schnitt im Bereich Handel und Verkehr mit knapp 71 Sendungen pro Tag zu verzeichnen. Auch die befragten Unternehmen aus dem Bereich Produzierendes Gewerbe nutzen die KEP-Dienstleistungen sehr intensiv. Im Bereich Empfang verzeichnen die Unternehmen aus dem Dienstleistungsbereich das höchste tägliche KEP-Aufkommen mit durchschnittlich knapp 22 Sendungen am Tag.

Abbildung 17: Tägliches durchschnittliches KEP-Volumen nach Wirtschaftsbranchen (Anzahl der Sendungen pro Tag)

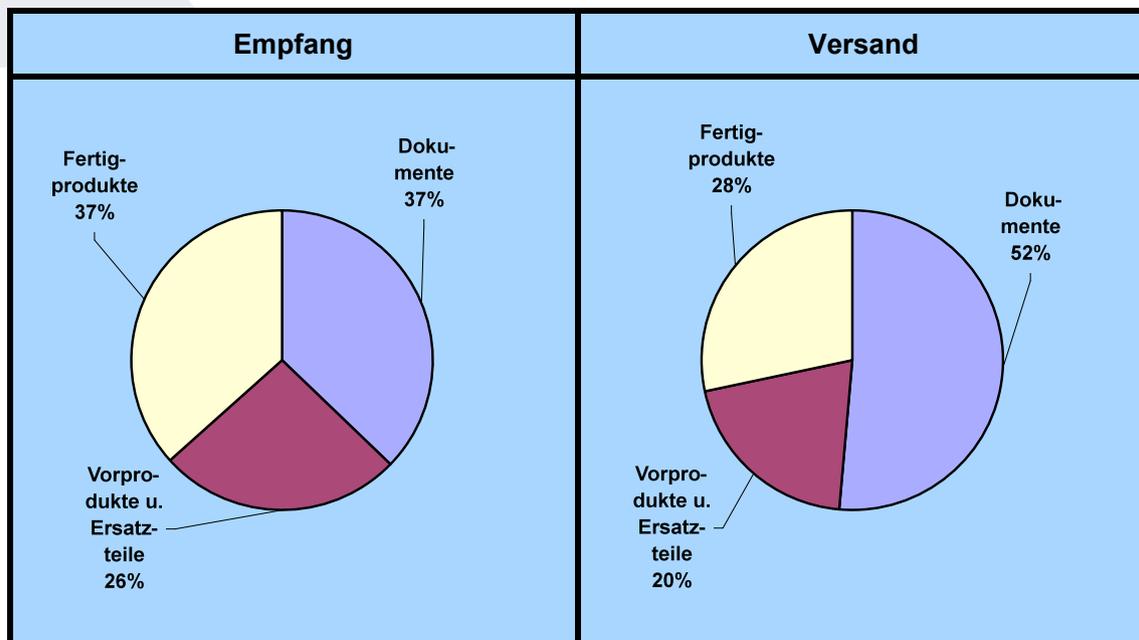


Quelle: Befragung Wirtschaftsunternehmen 2008.

Berücksichtigt man die Ausgaben der Unternehmen je Sendung, so ergibt sich im Schnitt ein Ausgabenbeitrag von etwa 6,50 € je Sendung, die von den befragten Unternehmen aufgewendet worden sind. Dieser Wert aus der Befragung der KEP-nutzenden Unternehmen wird damit in etwa in der Größenordnung für die Durchschnittserlöse je KEP-Sendung auch durch die Wirtschaftsdaten für den KEP-Markt bestätigt (vgl. Abb. 3).

Die Dienstleistungen der KEP-Unternehmen werden für den Empfang und Versand von Dokumenten, Vorprodukten bzw. Zuliefer-/Ersatzteilen und Fertigprodukten in Anspruch genommen. Die Verteilung zeigt die folgende Abbildung.

Abbildung 18: Empfang / Versand nach Sendungsart

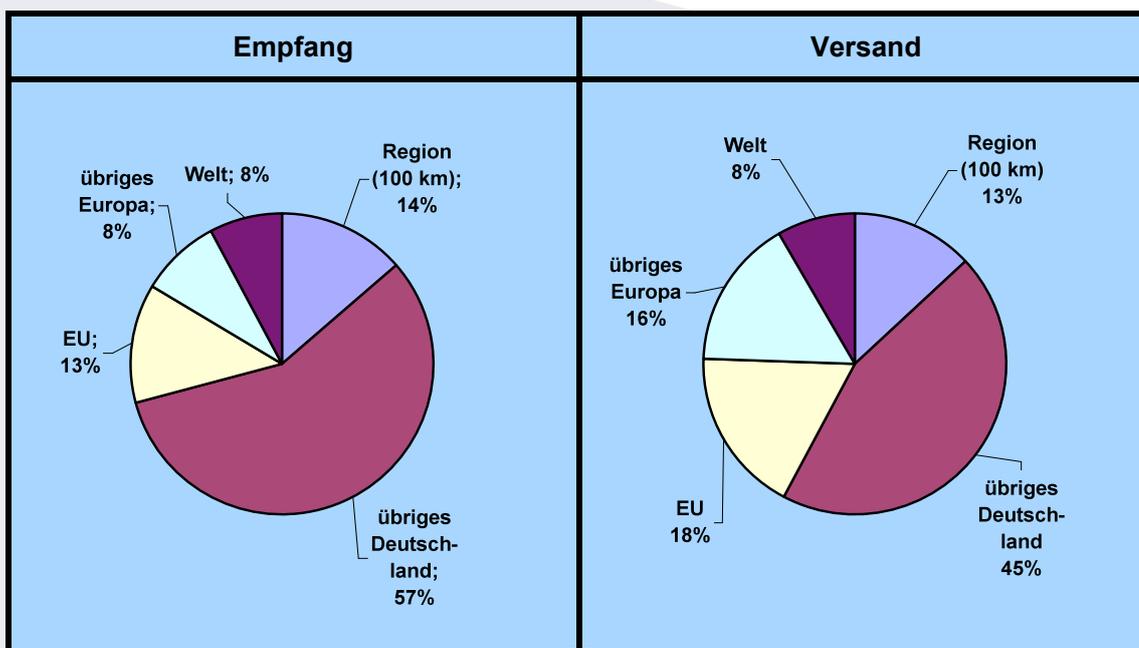


Quelle: Befragung Wirtschaftsunternehmen 2008.

Den überwiegenden Anteil am Versandvolumen macht der Versand von Dokumenten mit 52% aus. Bei den empfangenen Sendungen verteilt sich die Struktur der Sendungen relativ gleichmäßig auf die einzelnen Kategorien auf. Darin kommt u.a. die Bedeutung der KEP-Dienstleister für den Produktionsprozess zum Ausdruck (Sicherstellung der Supply-Chain, keine Lieferunterbrechungen).

Die KEP-Unternehmen bieten qualitativ hochwertige Transport- und Logistikdienstleistungen in einem weltweiten Netzwerk an. Aus der Unternehmensbefragung sind die Anteile der jeweiligen Empfangs- und Versandregionen bekannt.

Abbildung 19: Verteilung der Sendungen nach Empfangs- und Versandregionen

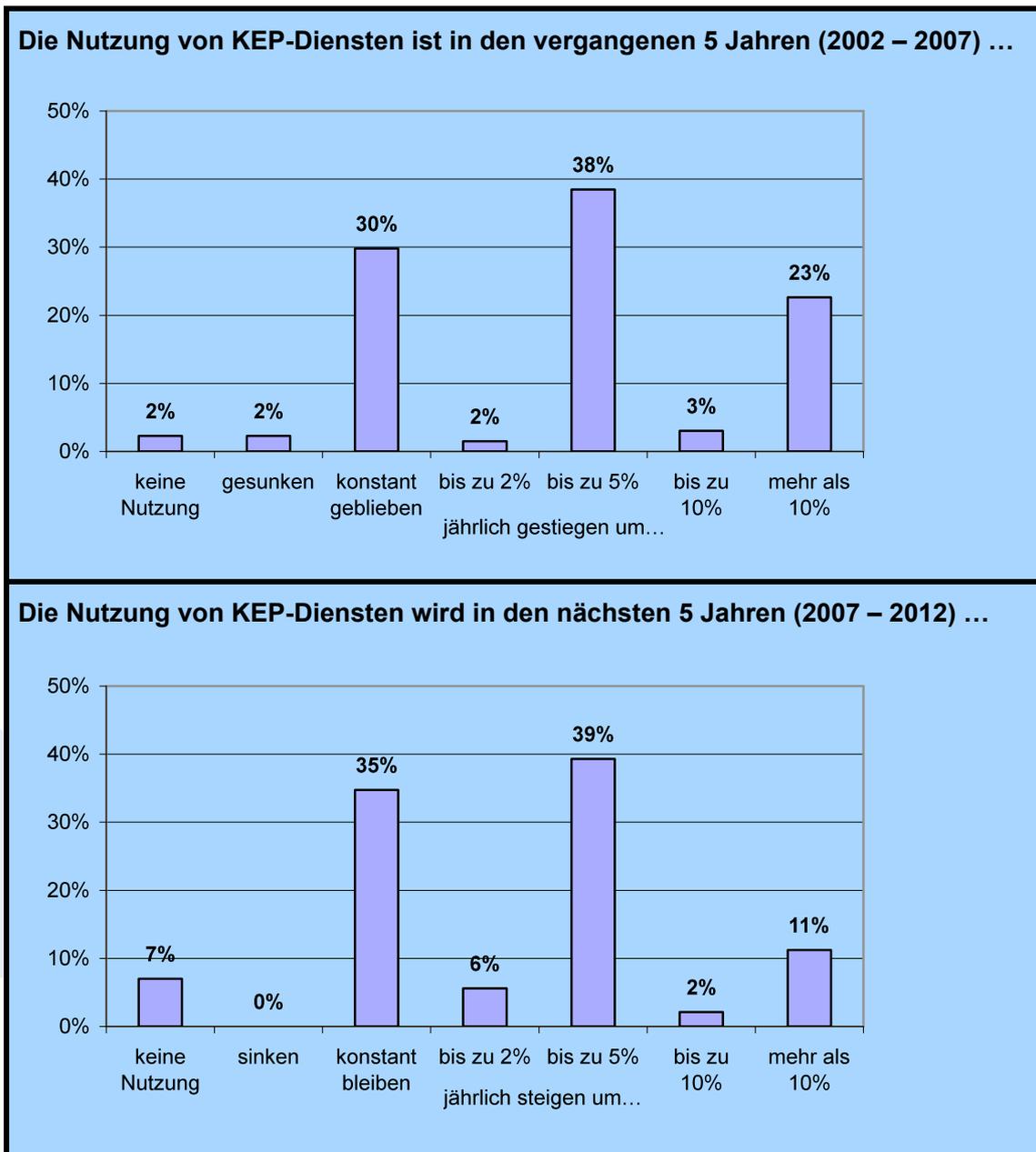


Quelle: Befragung Wirtschaftsunternehmen 2008.

8% der Sendungen der befragten Unternehmen werden von außerhalb Europas empfangen oder dorthin versendet. Jede fünfte empfangene Sendung kommt aus europäischen Ländern und jede dritte Sendung wird mit Ziel Europa versendet.

Die Unternehmen sind in der schriftlichen Befragung nach der Entwicklung der Nutzung von KEP-Diensten in den vergangenen 5 Jahren (2002 bis 2007) und nach einer Einschätzung zur zukünftigen Nutzung von KEP-Diensten in den kommenden 5 Jahren (2007 bis 2012) befragt worden.

Abbildung 20: Entwicklung und Prognose der Nutzung von KEP-Diensten

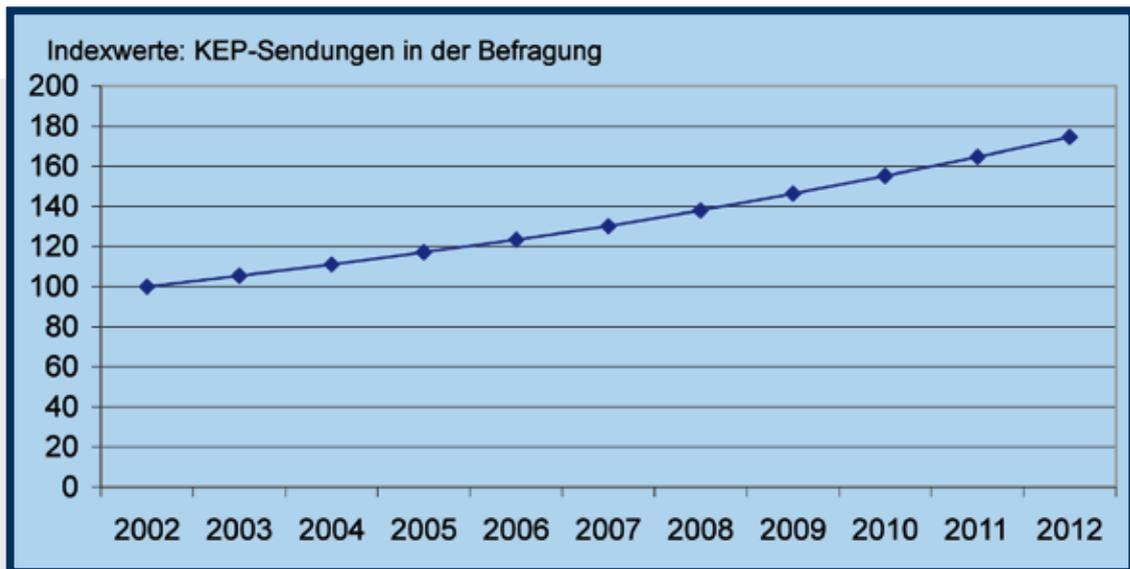


Quelle: Befragung Wirtschaftsunternehmen 2008.

Deutlich wird, dass bei zwei Dritteln der Unternehmen in den vergangenen 5 Jahren die Anzahl der Sendungen jährlich gestiegen ist. Bei 30% der Unternehmen ist die Nutzung der KEP-Dienste konstant geblieben. Auch in Zukunft werden die KEP-Dienste für die Unternehmen von wachsender Bedeutung sein. Knapp 60% erwarten einen Anstieg der Sendungen in den nächsten 5 Jahren. Die meisten Unternehmen rechnen mit einem Wachstum der KEP-Sendungen von bis zu 5% jährlich.

Auf Basis der Angaben der Unternehmen lässt sich für die befragten Unternehmen die nachfolgende Entwicklung der KEP-Sendungen ableiten.

Abbildung 21: Entwicklung und Prognose der KEP-Sendungen bei den befragten Unternehmen



Quelle: Befragung Wirtschaftsunternehmen 2008.

Über alle in der Befragung enthaltenen Unternehmen und KEP-Sendungen lässt sich zwischen 2002 und 2007 ein Sendungswachstum von insgesamt 30% (Wachstum von 5,4% p.a.) ermitteln. Mit diesen Werten bildet die Befragung die Entwicklung des Gesamtmarktes in der Vergangenheit sehr gut ab. In den vergangenen 5 Jahren ist die Anzahl der KEP-Sendungen um insgesamt knapp 27% gestiegen. Auch in der Zukunft rechnen die Unternehmen mit einem weiter steigenden Sendungsvolumen. Dies liegt in den Jahren 2007 bis 2012 im Durchschnitt bei etwa 6% p.a. Unter Berücksichtigung der seit Mitte des Jahres 2008 erkennbar gewordenen Wachstumsschwäche müssen die Erwartungen an die Höhe des künftigen Wachstums vorsichtig bewertet werden. Allerdings ist eine positive Wachstumserwartung unverkennbar.

Für den der Studie zugrunde liegenden Untersuchungsgegenstand ist die Fragestellung nach der ökonomischen Bedeutung von KEP-Dienstleistern für die befragten Unternehmen von zentraler Bedeutung. Daher ist erhoben worden, welche (quantitativ messbaren) ökonomischen Vorteile die Unternehmen mit der Nutzung der KEP-Dienste realisieren. Für die einzelnen Unternehmensbereiche ist nach möglichen Kosteneinspareffekten gefragt worden (Abbildung 22).

Kostensparnisse werden durch den Einsatz bzw. die Nutzung der KEP-Dienstleister vor allem in den Unternehmensbereichen Beschaffung, Absatz und Produktion realisiert. Im Bereich Beschaffung realisieren knapp 12% der befragten Unternehmen eine Kostensparnis von mindestens 5%. Rund 19% der Befragten erzielen im Absatzbereich eine Kostensparnis von 2% und mehr. Auch im Unternehmensbereich Produktion werden bei knapp 12% der befragten Unternehmen Kostensparnisse von bis zu 2% und bei weiteren 14% von mehr als 2% realisiert. Diese Ergebnisse machen bereits die wirtschaftliche Bedeutung der KEP-Nutzung für die Unternehmen deutlich.

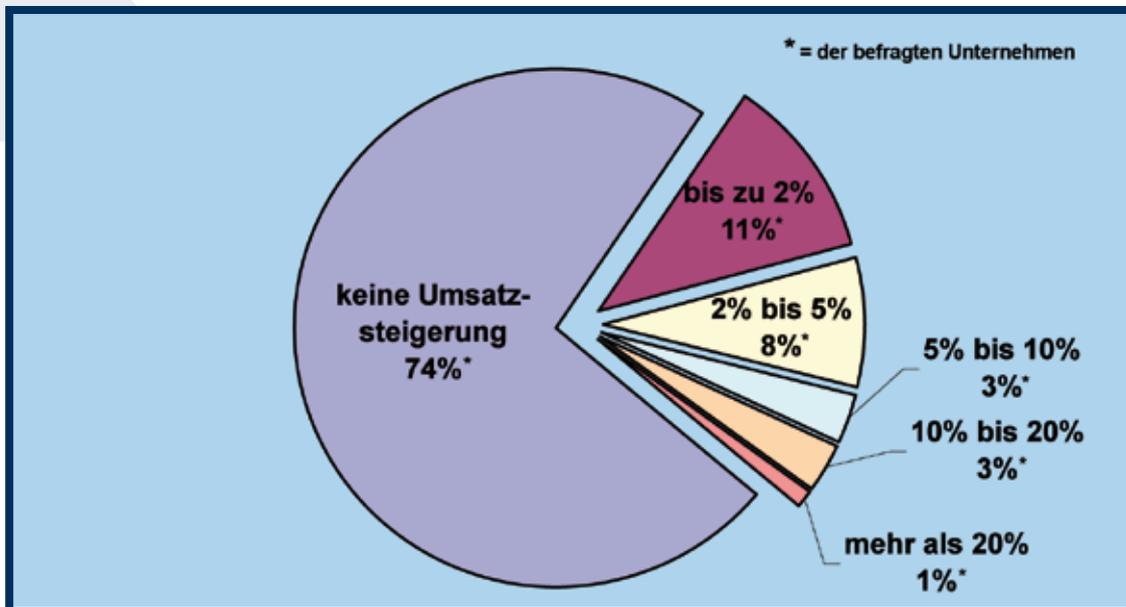
Abbildung 22: Kostenersparnisse durch die Zusammenarbeit mit KEP-Dienstleistern



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

Aus der Zusammenarbeit mit KEP-Dienstleistern resultieren für die Unternehmen nicht nur Kosteneinspar-effekte, sondern ebenso positive Umsatzwirkungen. Die entsprechenden Angaben sind nachfolgend dargestellt.

Abbildung 23: Realisierte Absatzsteigerungen durch die Nutzung von KEP-Diensten



Quelle: Befragung Wirtschaftsunternehmen 2008.

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

Bei einer Be- bzw. Einschränkung der Beförderungsleistungen und -qualitäten der KEP-Dienstleister würden für die Unternehmen verschiedene (verkehrliche) Alternativen bestehen. Bei 78% der befragten Unternehmen besteht die Möglichkeit, Dokumente per E-Mail zu versenden. Knapp 55% der Unternehmen sehen im eigenen Transport bzw. der eigenen Beförderung eine Alternative und bei etwa 56% der Befragten ist die Nutzung expeditioneller Transport- und Beförderungsleistungen eine mögliche Alternative.

Tabelle 7: (Verkehrliche) Alternativen zur Nutzung der KEP-Dienste

	Dokumente per E-Mail	Dokumente per Post	Eigener Transport	Spedition/ Werksverkehr/ Stückgut
Trifft zu	78,1%	83,5%	54,7%	55,8%
Trifft nicht zu	21,9%	16,5%	45,3%	44,2%

Quelle: Befragung Wirtschaftsunternehmen 2008.

Zur Nutzung der KEP-Dienstleistungen durch die befragten Unternehmen bestehen zwar teilweise einige (verkehrliche) Alternativen. Diese sind jedoch mit Kostensteigerungen und/oder Umsatzausfällen bei den Unternehmen verbunden.

Eine quantitative Abschätzung der wirtschaftlichen Auswirkungen der KEP-Dienste für die KEP-nutzenden Unternehmen für das Jahr 2007 erfolgt im nachfolgenden Kapitel. Dabei wird herausgearbeitet, welche wirtschaftlichen Nachteile den Unternehmen entstehen würden, wenn es zu einer Verschlechterung bzw. Einschränkung des KEP-Angebots (z.B. durch eine deutliche Verlängerung der Beförderungszeiten im KEP-Verkehr) kommen würde.

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

Die Bedeutung der KEP-Dienste für die Wirtschaft ergibt sich aus der Einbindung der KEP-Dienstleister in die Wertschöpfungskette der Unternehmen und den damit verbundenen Veränderungen und Effizienzsteigerungen in den Beschaffungs-, Produktions- und Absatzmöglichkeiten und -strukturen. Die wirtschaftlichen Wirkungen sollen quantitativ abgeschätzt werden und in ihren Größenordnungen kenntlich gemacht werden. Ziel ist es, die Auswirkungen der KEP-Dienste auf Produktion, Beschäftigung und Wertschöpfung in der KEP-nutzenden Wirtschaft zu erfassen.

In den bisherigen jährlichen Aktualisierungen der KEP-Studie 2004 sind keine neuen Erhebungen bei KEP-nutzenden Unternehmen durchgeführt worden. Stattdessen sind die für das Jahr 2002 ermittelten Effekte auf Basis der dokumentierten Marktentwicklungen (insbesondere des Sendungsaufkommens im Premium-Segment) hochgerechnet worden.

Demgegenüber wird in der aktuellen Studie eine neue Primärerhebung bei den Unternehmen zugrunde gelegt (schriftliche Befragung von KEP-nutzenden Unternehmen), so dass die hier ermittelten Werte eine tatsächliche Neuberechnung bzw. Aktualisierung und keine Hochrechnung mehr darstellen. Dabei werden Korridore ermittelt, in denen die Wirkungen liegen.

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

Aus der schriftlichen Unternehmensbefragung wird abgeleitet, mit welchen wirtschaftlichen Konsequenzen eine solche Beeinträchtigung der KEP-Leistungsfähigkeit verbunden wäre. Aus diesen Aussagen wird im Umkehrschluss der positive Einfluss des bestehenden KEP-Angebotes abgeleitet. Dieser schlägt sich im Ergebnis in sinkenden Kosten sowie in steigenden Umsätzen nieder und verursacht so positive Beschäftigungseffekte.

Die Frage zu den wirtschaftlichen Konsequenzen einer Beeinträchtigung der KEP-Leistungsfähigkeit ist von gut 70% der Unternehmen beantwortet worden. Von diesen gaben wiederum 90% an, dass sie auf eine Einschränkung des KEP-Angebotes bzw. eine Verlangsamung des KEP-Transportes reagieren würden. Schon hier zeigt sich die Wichtigkeit der schnellen, flexiblen und zuverlässigen Zustellung durch die KEP-Anbieter.

Tabelle 8: Konsequenzen einer Einschränkung des KEP-Angebotes bei den KEP-nutzenden Unternehmen

	Trifft zu / trifft zum Teil zu	Trifft nicht zu
Zustellung auf alternativem Wege	70%	30%
Erhöhung der Lagerhaltung	44%	56%
Verlagerung von Lager-/Distributionsstandorten	16%	84%
Verlagerung von Produktionsstandorten	14%	86%
Verlagerung von Absatzstandorten	14%	86%

Quelle: Befragung Wirtschaftsunternehmen 2008.

Für die Mehrheit der Unternehmen liegt eine Konsequenz darin, dass die Zustellung auf alternativem Wege erfolgen würde. Dies wird auch durch die Frage nach den verkehrlichen Alternativen bestätigt (vgl. Tabelle 7). Daneben reagiert jedoch auch knapp die Hälfte der befragten Unternehmen mit einer Erhöhung der Lagerhaltung. Jeder Sechste beabsichtigt, zumindest teilweise eine Änderung der Lager-/Distributionsstandorte vorzunehmen. Mit diesen Angaben wird deutlich, wie eng die Verzahnung der KEP-Dienstleister mit den Unternehmen und deren Einbindung in die Logistikketten der KEP-nutzenden Unternehmen ist.

Auf die Frage nach den daraus resultierenden wirtschaftlichen Konsequenzen gaben 60% der Unternehmen gültige und auswertbare Antworten. Von diesen rechnen knapp zwei Drittel (63%) mit Kostensteigerungen. Mehr als die Hälfte (52%) erwarten, dass die Umsätze infolge einer Verlangsamung der KEP-Transporte sinken werden.

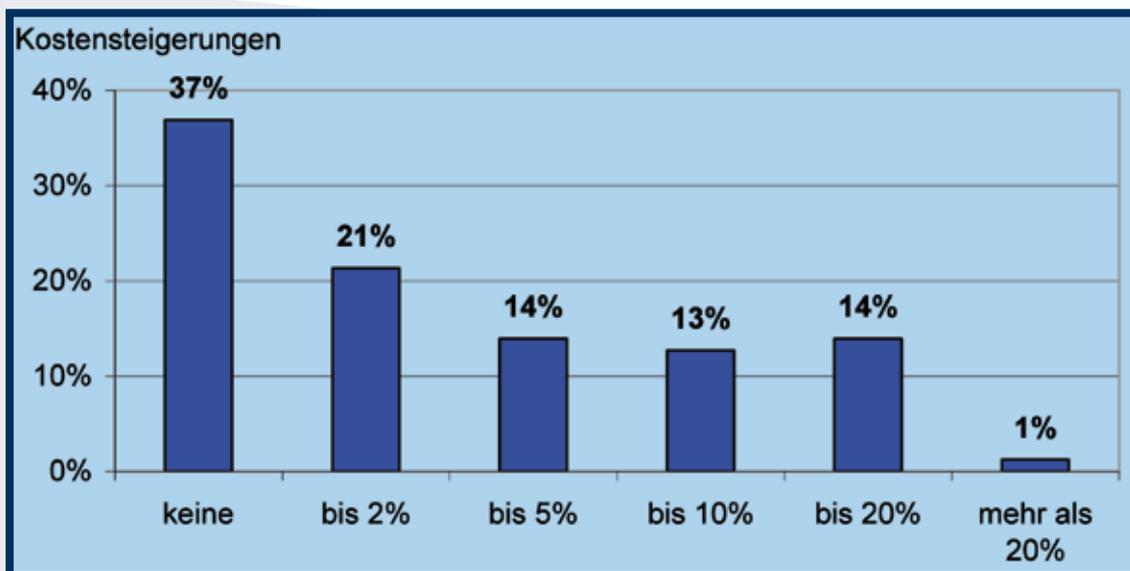
Tabelle 9: Wirtschaftliche Auswirkungen einer Einschränkung des KEP-Angebotes bei den KEP-nutzenden Unternehmen

	JA	NEIN
Kostensteigerungen	63%	37%
Umsatzausfälle	52%	48%

Quelle: Befragung Wirtschaftsunternehmen 2008.

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

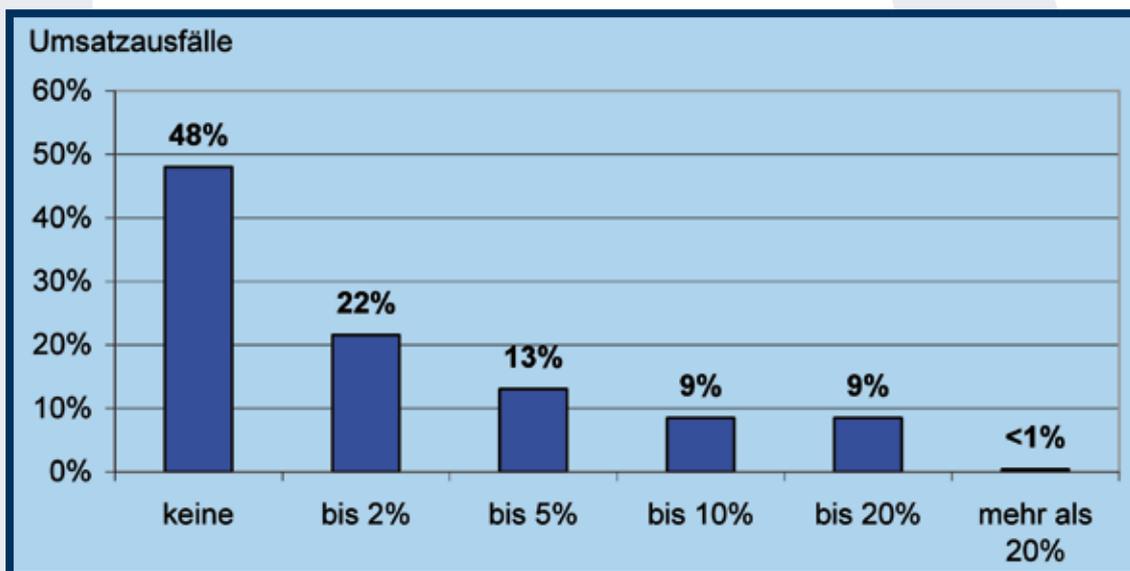
Abbildung 24: Kostensteigerungen durch Einschränkungen des KEP-Angebotes (Unternehmen mit KEP-Nutzung)



Quelle: Befragung Wirtschaftsunternehmen 2008.

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

Abbildung 25: Umsatzausfall durch Einschränkungen des KEP-Angebotes (Unternehmen mit KEP-Nutzung)



Quelle: Befragung Wirtschaftsunternehmen 2008.

Aus den Angaben der Unternehmen in der schriftlichen Befragung werden im Folgenden die aus einer KEP-Einschränkung resultierenden Umsatzausfälle für die gesamte Wirtschaft berechnet. Da die Umsatzausfälle in Klassen erhoben wurden, werden zur Berechnung die Klassenuntergrenzen (Untergrenze) und die Klassenmitten (Obergrenze) verwendet.

Die prozentualen Umsatzausfälle durch eine Verschlechterung des KEP-Angebotes werden für die Wirtschaftsbereiche Land- und Forstwirtschaft, Produzierendes Gewerbe, Handel und Dienstleistungen ermittelt. Es wird je Wirtschaftsbereich eine Unter- und eine Obergrenze angegeben, in dem die Umsatzausfälle liegen werden. Tabelle 10 zeigt die zu erwartenden Umsatzausfälle, die bei Einschränkung des KEP-Angebots entstehen würden.

Tabelle 10: Prozentuale Umsatzausfälle infolge einer Beschränkung des KEP-Angebotes

	Untergrenze	Obergrenze
Land-, Forstwirtschaft, Fischerei	0,19%	0,38%
Produzierendes Gewerbe	1,73%	2,87%
Handel	2,03%	3,54%
Dienstleistungen	0,02%	0,04%
Alle Unternehmen	0,75%	1,30%

Quelle: Eigene Berechnungen.

Über alle Unternehmen in der Befragung liegt der erwartete Umsatzausfall zwischen 0,75% und 1,3%. Bei der Ermittlung dieser Zahl wurden alle Unternehmen berücksichtigt, also auch die, die keine KEP-Leistungen in Anspruch nehmen und bei denen so auch keine negativen Folgen durch eine Verschlechterung des Angebotes eintreten. Insofern spiegelt diese Zahl einen Durchschnittswert wider, der für alle Unternehmen verwendet wird. Die stärksten Konsequenzen einer Verschlechterung des KEP-Angebotes würden im Handel und im Produzierenden Gewerbe auftreten. Daran zeigt sich die KEP-Affinität gerade dieser Wirtschaftsbereiche.

Verknüpft man die erwarteten Umsatzausfälle mit den Produktionswerten und mit den sektoralen Arbeitskoeffizienten der jeweiligen Wirtschaftsbereiche, so lassen sich die mit den Umsatzverlusten verbundenen Beschäftigungsverluste ermitteln, die aus einer Einschränkung des KEP-Angebotes folgen würden. Die folgende Tabelle zeigt die Ergebnisse.

Tabelle 11: Beschäftigungsverluste infolge einer Beschränkung des KEP-Angebotes

	Beschäftigungsverlust		
	Untergrenze	Mittelwert	Obergrenze
Land-, Forstwirtschaft, Fischerei	1.500	2.250	3.000
Produzierendes Gewerbe	160.000	212.750	265.500
Handel	124.500	171.000	217.500
Dienstleistungen	4.500	6.500	8.500
Summe	290.500	392.500	494.500

Quelle: Eigene Berechnungen.

Es zeigt sich, dass eine Einschränkung des KEP-Angebotes erhebliche Beschäftigungswirkungen in der deutschen Wirtschaft nach sich ziehen würde. Im Mittel wären demnach rund 393.000 Erwerbstätige von einer Verschlechterung der KEP-Leistungsfähigkeit betroffen. Davon überdurchschnittlich stark betroffen sind das Produzierende Gewerbe und der Handel.

Die wirtschaftlichen Nachteile infolge einer Einschränkung des KEP-Angebotes schlagen sich neben den Beschäftigungseffekten ebenfalls in einer Reduzierung der Wertschöpfung nieder. Eine Bewertung der Beschäftigungsverluste in den einzelnen Wirtschaftsbereichen mit der durchschnittlichen (sektoralen) Arbeitsproduktivität führt schließlich zum erwarteten BIP-Ausfall infolge der Verschlechterung der KEP-Leistungsfähigkeit. Tabelle 12 fasst die BIP-Auswirkungen zusammen.

Tabelle 12: BIP-Verluste infolge einer Beschränkung des KEP-Angebotes

	BIP je EW (in €)	Erwerbstätige Mittelwert	BIP-Effekt (in Mio. €)
Land-, Forstwirtschaft, Fischerei	23.700	2.250	50
Produzierendes Gewerbe	65.100	212.750	13.850
Handel	38.400	171.000	6.550
Dienstleistungen	58.900	6.500	400
Summe		392.500	20.850

Quelle: Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Inlandsproduktsberechnung, Fachserie 18 Reihe 1.5, Wiesbaden 2008; eigene Berechnungen.

In der Summe würde aus einer Verschlechterung der KEP-Leistungsfähigkeit ein BIP-Verlust von knapp 20,9 Mrd. € resultieren. Bezogen auf die Gesamtzahl der Erwerbstätigen und das Bruttoinlandsprodukt in 2007 für Deutschland ergeben sich Beschäftigungs- und BIP-Verluste, die knapp 1% der deutschen Wirtschaft entsprechen. Im Umkehrschluss kann festgestellt werden, dass ein bedeutender Teil der volkswirtschaftlichen Produktion und damit auch der Arbeitsplätze in Deutschland von der Möglichkeit der Inanspruchnahme von KEP-Diensten abhängig sind.

Tabelle 13: Beschäftigungs- und BIP-Verluste infolge einer Beschränkung des KEP-Angebotes

	Beschäftigung	Bruttoinlandsprodukt
Absolut	392.500	20,9 Mrd. €
Anteil an Gesamtwirtschaft	0,99%	0,86%

Quelle: Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Inlandsproduktsberechnung, Fachserie 18 Reihe 1.5, Wiesbaden 2008; eigene Berechnungen.

Bei einem Vergleich der Ergebnisse der Erhebung im Jahr 2002 (KEP-Studie 2004) zeigt sich ein Beschäftigungsverlust für 2007, der um etwa 20.000 Beschäftigte höher ausfällt. Der BIP-Effekt liegt um rund 2,5 Mrd. € über den Wirkungen für 2002.

Tabelle 14: Beschäftigungs- und BIP-Effekte eines hochwertigen KEP-Angebotes bei den KEP-nutzenden Unternehmen

		Beschäftigung	Bruttoinlandsprodukt
2002	absolut	372.000	18,4 Mrd. €
	Anteil an deutscher Volkswirtschaft	0,96%	0,83%
2007	absolut	392.500	20,9 Mrd. €
	Anteil an deutscher Volkswirtschaft	0,99%	0,86%
Veränderung 2007 zu 2002	absolut	20.500	2,5 Mrd. €
	prozentual	5,5%	13,6%

Quelle: KEP-Studie 2004; eigene Berechnungen.

Im Vergleich zu 2002 hat die Bedeutung des hochwertigen KEP-Angebotes für die KEP-nutzenden Unternehmen in Bezug auf die Erwerbstätigen um etwa 5,5% zugenommen. Der Einfluss auf das BIP liegt um 13,6% höher als in 2002.

6. Beitrag der KEP-Branche zu einer nachhaltigen Entwicklung

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

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

Empirische Grundlage der Ausführungen zu den unternehmerischen Strategien und Maßnahmen ist eine schriftliche Befragung zum Thema Nachhaltigkeit einschließlich einer Erhebung von Strukturkennziffern bei den BIEK-Unternehmen im August und September 2008. Erhoben worden sind u.a. folgende Kennziffern und thematischen Aspekte:

- Strukturkennziffern für die Jahre 2000, 2006 und erwartete bzw. geplante Entwicklung für das Jahr 2012,
- Anzahl der Sendungen,
- Anzahl der Fahrzeuge („Langstrecke“, letzte Meile),
- Fahrleistungen (Fahrzeugkilometer auf der Langstrecke und letzten Meile),
- CO₂-Emissionen,
- Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte,
- Maßnahmen zur Erhöhung der Netzwerkeffizienz, zur Standortoptimierung, Tourenplanung und -optimierung,
- Investitionen und Maßnahmen im Bereich der Fahrzeuge, der Fahrzeugflotte, der Fahrzeugtechnologie und der Antriebstechnik,
- Verlagerungsmöglichkeiten von Verkehren auf die Schiene,
- Maßnahmen in den Bereichen Qualitäts- und Umweltmanagement, Fahrerschulungen und Umweltstandards,
- Durchführung bzw. Teilnahme an Forschungs- und Entwicklungsprojekten.

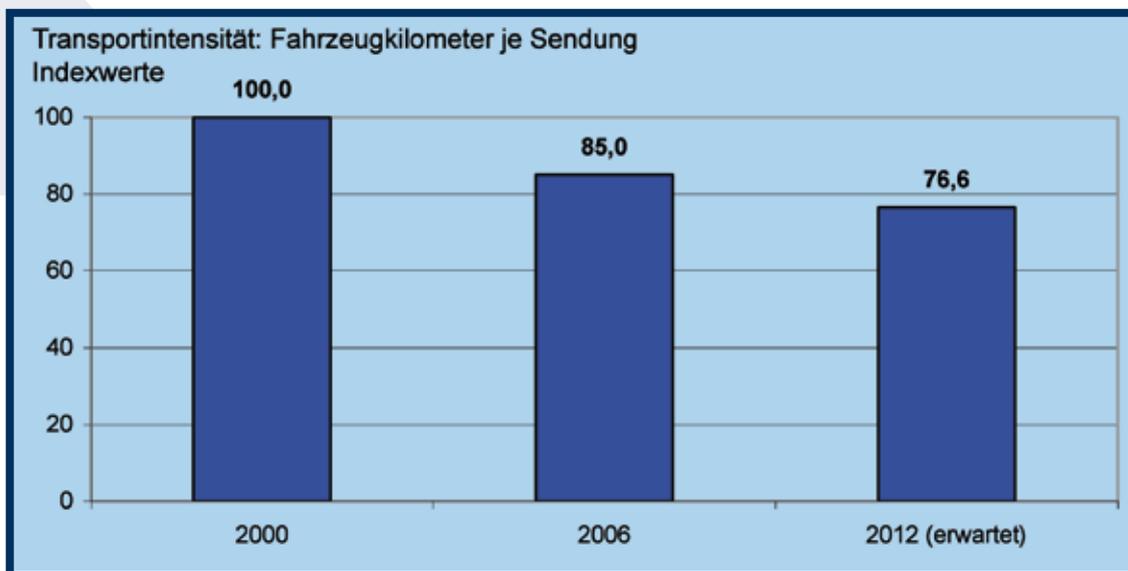
Die Auswertung der Befragung macht deutlich, dass die KEP-Branche vielfältige Anstrengungen auf sehr unterschiedlichen Feldern unternommen hat und auch in der Zukunft weiter verstärkt, um ihren Beitrag zu einer Ressourcen schonenden und nachhaltigen Leistungserstellung der KEP-Dienstleistungen zu liefern. Dabei handelt es sich vornehmlich um Maßnahmen zur Optimierung der Transportprozesse, der Standortverteilung und Standortlagen (Zentral-Hub, Niederlassungen, Umschlagzentren), um Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrzeugauslastung (Tourenplanung und -optimierung) sowie um technische Entwicklungen im Fahrzeugbereich. Der Antrieb für die Unternehmen zur Umsetzung der vielfältigen Maßnahmen liegt dabei zum einen in der sozialen und gesellschaftlichen Verantwortung, die von den KEP-Unternehmen wahrgenommen wird. Zum anderen besteht für die KEP-Unternehmen ein ökonomisches Interesse, da in einer effizienteren und damit Ressourcen schonenderen Leistungserstellung auch wirtschaftliche Vorteile für die Unternehmen liegen.

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

Entwicklung der Transportintensität

Deutlich werden die Wirkungen der durchgeführten Optimierungs- und Effizienzanstrengungen zum einen, wenn man die Transportintensität, also die erbrachten Fahrzeugkilometer je beförderter Sendung, betrachtet. Zwischen 2000 und 2006 ging die Kilometerleistung je beförderter Sendung bei den befragten Unternehmen um rund 15% zurück.

Abbildung 26: Entwicklung der Transportintensität (Fahrzeugkilometer je Sendung, Indexwerte 2000 = 100)



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

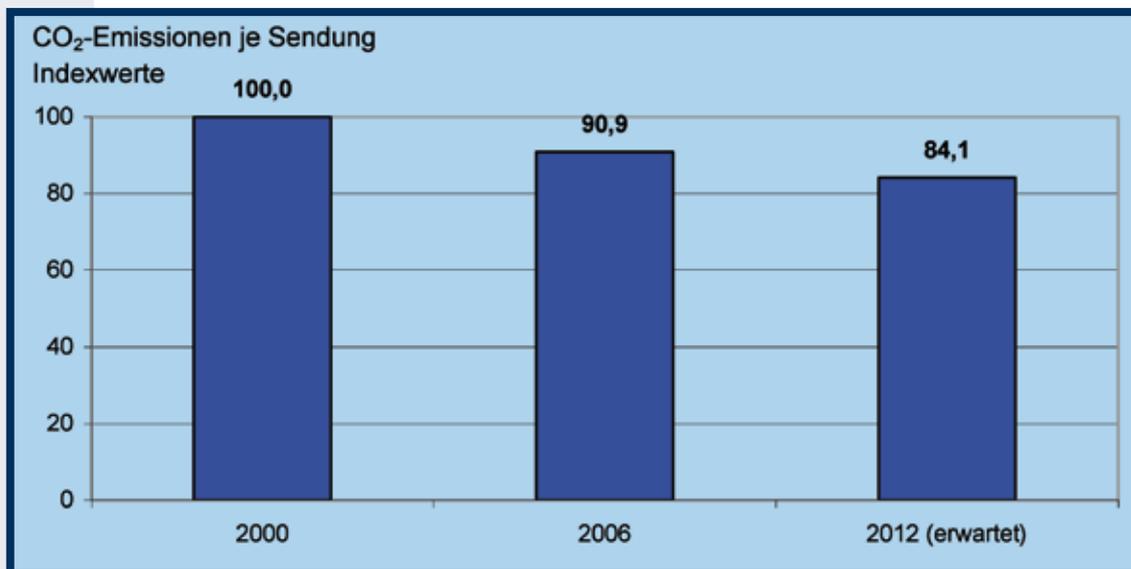
Damit gelang im KEP-Markt in gewissem Maße eine „Entkopplung“ von „Sendungswachstum“ und „Fahrleistungswachstum“. Das Wachstum der KEP-Sendungen im Markt konnte mit einer unterproportionalen Steigerung der Fahrzeugkilometer erbracht werden. Im Vergleich zum KEP-Markt konnte im Straßengüterverkehr zwischen 2000 und 2006 lediglich ein Rückgang der Fahrleistungen je transportierter Tonne von rund 2% erreicht werden.⁹ Für die Zukunft rechnen die KEP-Unternehmen mit einem weiteren Rückgang der Transportintensität. Die Fahrleistungen je beförderter Sendung werden nach den Erwartungen der befragten Unternehmen bis zum Jahr 2012 um weitere knapp 10% sinken.

9 Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), *Verkehr in Zahlen 2007/2008*, Berlin 2007, S. 156ff.

Entwicklung der CO₂-Emissionen je Sendung

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

Abbildung 27: Entwicklung der CO₂-Emissionen je Sendung (Indexwerte 2000 = 100)



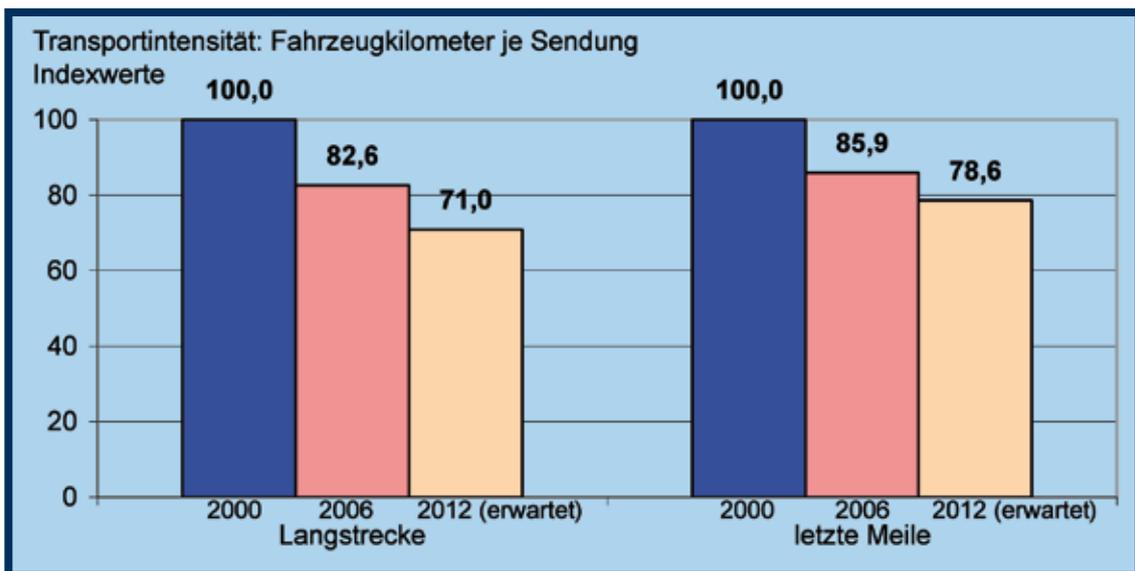
Quelle: Befragung der BIEK-Unternehmen 2008, eigene Berechnungen.

Seit dem Jahr 2000 konnten die CO₂-Emissionen je beförderter Sendung bei den befragten Unternehmen um etwa 9% gesenkt werden. Der Rückgang der CO₂-Emissionen je Sendung fällt im Vergleich mit dem Rückgang der Fahrleistungen je Sendung niedriger aus. Auf den ersten Blick wäre eher eine Veränderung beider Kennziffern in einer ähnlichen Größenordnung zu erwarten. Die Ursache hierfür liegt darin, dass der Verbrauch und damit die CO₂-Emissionen nicht allein von den Fahrzeugkilometern und der Fahrzeugtechnologie abhängen, sondern auch am Zeitbedarf, am Verkehrszustand (Verkehrsdichte, Stauungen), an der Beladung der Fahrzeuge, an der Fahrzeuggröße, am Fahrverhalten der Fahrer, an der Witterung, am Straßenbelag und auch am Stopp-Faktor im Endkundengeschäft. Dies hat auch der ADAC-Ecotest belegt. Gerade die Verkehrsdichte im Lkw-Verkehr und auch die Anzahl der Stopps (vor allem in der Endkundenbelieferung u.a. durch den Internethandel) haben zwischen 2000 und 2006 deutlich zugenommen. Damit ist der etwas geringere Rückgang der CO₂-Emissionen je Sendung (im Vergleich zu den Fahrleistungen je Sendung) erklärbar. Für die nächsten Jahre erwarten die Unternehmen eine weitere Reduzierung der CO₂-Emissionen je Sendung um knapp 7%.

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

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

**Abbildung 28: Entwicklung der Transportintensität nach „Langstrecke“ und „letzte Meile“
(Fahrzeugkilometer je Sendung, Indexwerte 2000 = 100)**



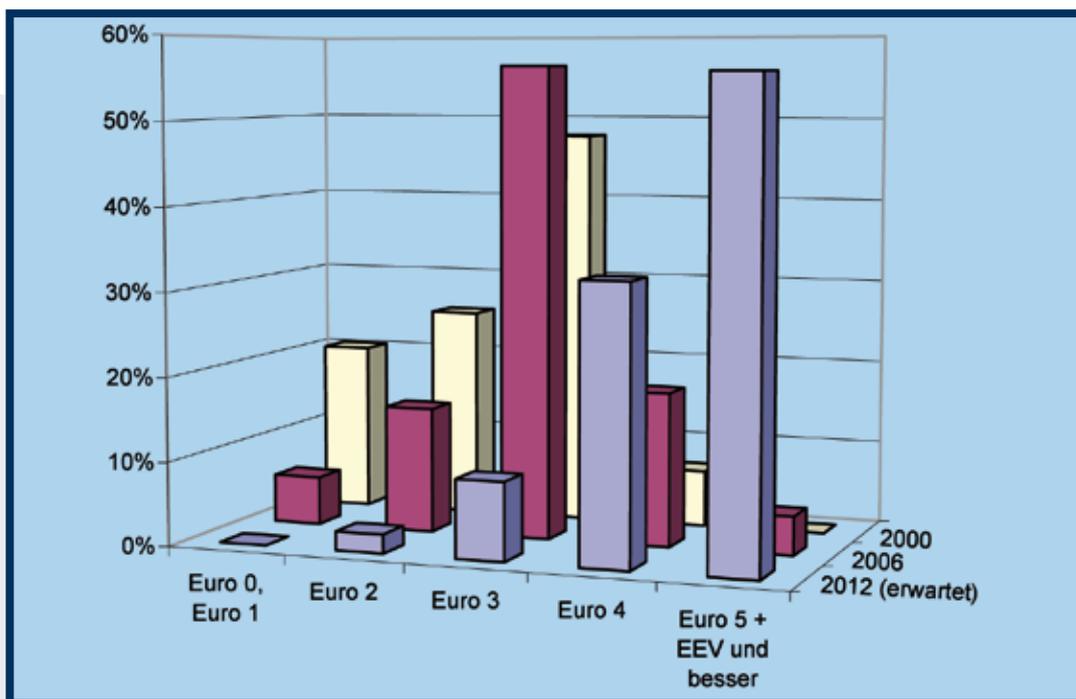
Quelle: Befragung der BIEK-Unternehmen 2008, eigene Berechnungen.

Deutlich wird, dass die Einspareffekte auf der „Langstrecke“ deutlich über den Wirkungen für die „letzte Meile“ liegen. Zwischen 2000 und 2006 konnte der Fahrleistungsaufwand je beförderter Sendung auf der Langstrecke um mehr als 17% reduziert werden. Dahinter zurück bleibt die Reduzierung des Fahrleistungsaufwands auf der letzten Meile um rund 14%. Bis zum Jahr 2012 werden weitere Einsparwirkungen erwartet. Für die Langstrecke wird mit einer Transportintensität von nur noch 71% des Ausgangswertes aus dem Jahr 2000 gerechnet. Für den Fahrleistungsaufwand je Sendung auf der letzten Meile wird ein um knapp 22% niedrigerer Wert verglichen mit 2000 erwartet.

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

Durch die laufenden Investitionen in die Fahrzeuge ist das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte deutlich gesenkt worden. Das durchschnittliche Alter der eingesetzten Fahrzeuge verringerte sich von 5,3 Jahren in 2000 auf 4,4 Jahre für das Jahr 2006. Die Verjüngung der Fahrzeugflotte macht sich auch in dem Anteil der schadstoffarmen Fahrzeugklassen am gesamten Fahrzeugbestand bemerkbar. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Verteilung des Fuhrparks (der befragten Unternehmen) nach Emissionsklassen.

Abbildung 29: Aufteilung der Fahrzeugflotte nach Emissionsklassen (2000, 2006 und die erwartete Struktur für 2012)



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

Durch die fortlaufenden Investitionen in die Fahrzeugflotte wird der Anteil der schadstoffarmen Fahrzeuge ständig erhöht. Im Jahr 2006 werden mit einem Anteil von knapp 60% überwiegend Fahrzeuge genutzt, die der Euro-3-Norm entsprechen. Bis zum Jahr 2012 ist geplant, dass von den eingesetzten Fahrzeugen bis zu 90% zumindest die Grenzwerte der Euro-4-Norm einhalten.

Neben dem Einsatz schadstoffarmer Fahrzeuge werden auch zunehmend Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken eingesetzt oder auf ihre Alltagstauglichkeit in Pilotversuchen getestet. Bis zu 200 Erdgasfahrzeuge werden bei den befragten Unternehmen in 2006 im Markt genutzt. Daneben werden vereinzelt Elektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge in Pilotprojekten getestet.

Im Zuge der Diskussion um die Feinstaub-Emissionen insbesondere in Ballungsräumen und Innenstädten rückt die Frage des Einsatzes von Dieselfahrzeugen mit Rußpartikelfiltern in den Vordergrund der Aufmerksamkeit. Im Jahr 2006 ist fast die Hälfte der eingesetzten Dieselfahrzeuge (der befragten Unternehmen) mit einem Rußpartikelfilter ausgestattet. Geplant ist, bis zum Jahr 2012 den Anteil der Fahrzeuge mit einem Rußpartikelfilter auf deutlich mehr als 90% zu erhöhen.

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

- Zum Teil werden in den KEP-Unternehmen Überlegungen angestellt, ob grundsätzlich Möglichkeiten bestehen, Verkehre von der Straße oder der Luft auf die Schiene zu verlagern. In Machbarkeitsstudien wird eingehend untersucht, inwieweit (z.B. Verkehre im Hauptlauf zwischen europäischen Ballungszentren) und in welchem Umfang sich diese Idee umsetzen lässt.

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

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

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

Die vorliegende Untersuchung belegt auf der Basis einer aktuellen Erhebung von Strukturdaten und Wirtschaftskennziffern der KEP-Unternehmen sowie einer schriftlichen Befragung von KEP-nutzenden Unternehmen, dass die Bedeutung der KEP-Branche für die deutsche Volkswirtschaft seit dem Jahr 2002 stetig zugenommen hat.

Mit der KEP-Branche als Arbeit- und Auftraggeber ist ein Beschäftigungseffekt von 361.000 Beschäftigten im Jahr 2007 verbunden. Diese erwirtschaften ein Bruttoinlandsprodukt von 17,6 Mrd. €.

Würde die Leistungsfähigkeit der KEP-Dienste z.B. durch Nachtflugverbote, Behinderungen im Straßenverkehr, Zufahrtsbeschränkungen in Innenstädten, Fahrverbote, Infrastrukturengpässe, Verlangsamung des grenzüberschreitenden Verkehrs eingeschränkt, wären bei den KEP-nutzenden Unternehmen, die von einem qualitativ hochwertigen KEP-Angebot abhängig sind, durch die Einschränkungen in deren eigenem Geschäftsbereich 392.500 Arbeitsplätze gefährdet.

Daneben wären auch Beschäftigungsverhältnisse bei den KEP-Unternehmen selbst (also im Versandbereich) bedroht. Geht man davon aus, dass durch eine deutliche Einschränkung der qualitativ hochwertigen und leistungsfähigen KEP-Dienste Premium-Produkte nicht länger angeboten werden können, so würde mehr als ein Fünftel (20,7%) des KEP-Sendungsvolumens entfallen.¹⁰ Zwar würden auf der einen Seite Premium-Sendungen teilweise durch Economy-Sendungen ersetzt. Die Personalintensität im Premium-Bereich ist jedoch wesentlich höher als im Economy-Bereich. Daraus folgt, dass mit den Behinderungen der KEP-Verkehre ein Arbeitsplatzabbau bei den KEP-Unternehmen von etwa 74.500 Beschäftigten einhergehen würde. In der Summe läge der Beschäftigungsverlust demnach bei 467.000 Beschäftigten (Arbeitsplatzabbau in der KEP-Branche und bei deren Vorleistern sowie bei den KEP-nutzenden Unternehmen). Bezogen auf die Anzahl der Erwerbstätigen in Deutschland sind dies etwa 1,17%. Das BIP würde um etwa 24,5 Mrd. € niedriger ausfallen. Dies entspricht einem Rückgang um 1,01%.

Tabelle 15 fasst die wirtschaftlichen Wirkungen der KEP-Branche zusammen. Es werden zunächst die multiplikativen Effekte der KEP-Unternehmen als Arbeit- und Auftraggeber angegeben. Darüber hinaus werden die Auswirkungen angegeben, die aufgrund des qualitativ hochwertigen Angebots bei den KEP-nutzenden Unternehmen entstehen (KEP als Produktivitäts- und Wachstumsfaktor). Die letzte Zeile gibt die zusammengefassten Wirkungen wieder, die durch das qualitativ hochwertige Angebot bei KEP-nutzenden Unternehmen sowie in der KEP-Branche und Vorleistungsunternehmen entstehen.

¹⁰ Das Premiumvolumen (Premium Domestic und Premium International) macht 2007 rund 461,8 Mio. Sendungen von insgesamt knapp 2.232 Mio. Sendungen aus. Vgl. MRU GmbH, Der deutsche KEP-Markt 2006 – mit einer Abschätzung für 2007, Kurzstudie für den BIEK, Hamburg 2008.

Tabelle 15: Beschäftigungs- und BIP-Effekte eines hochwertigen KEP-Angebotes

	Beschäftigung		Bruttoinlandsprodukt		
	1.000	Anteil an Gesamtwirtschaft	Mrd. €	Anteil an Gesamtwirtschaft	
2002	KEP-Unternehmen als Arbeit- und Auftraggeber: multiplikative Effekte	320	0,82%	15,2	0,71%
	KEP-Branche als Produktivitäts- und Wachstumsmotor: Effekte des hochwertigen KEP-Angebotes	372	0,95%	18,4	0,86%
	Gesamteffekt der qualitativ hochwertigen KEP-Angebotes: Effekte bei den KEP-nutzenden Unternehmen, in der KEP-Branche und deren Vorleistern	436	1,12%	21,4	1,00%
2007	KEP-Unternehmen als Arbeit- und Auftraggeber: multiplikative Effekte	361	0,91%	17,6	0,73%
	KEP-Branche als Produktivitäts- und Wachstumsmotor: Effekte des hochwertigen KEP-Angebotes	392	0,99%	20,9	0,86%
	Gesamteffekt der qualitativ hochwertigen KEP-Angebotes: Effekte bei den KEP-nutzenden Unternehmen, in der KEP-Branche und deren Vorleistern	467	1,17%	24,5	1,01%

Quelle: KEP-Studie 2004; eigene Berechnungen.

Die Ergebnisse zu den Beschäftigungs- und BIP-Effekten der KEP-Branche für das Jahr 2007 zeigen, dass die Bedeutung gegenüber 2002 weiter zugenommen hat. Berücksichtigt man die zukünftigen Entwicklungen in Wirtschaft und Gesellschaft, so ist zu erwarten, dass diese Entwicklung fortschreiten wird. Es ist davon auszugehen, dass Entwicklungstendenzen wie die Zunahme des E-Commerce und die Weiterentwicklung arbeitsteiliger und globalisierter Produktionsverfahren sowie die steigende Importquote und der wachsende Vorleistungsbezug aus dem Ausland die Bedeutung der KEP-Branche weiter steigern wird.

Neben der wirtschaftlichen Bedeutung der KEP-Branche hat die vorliegende Untersuchung ebenso den Beitrag der KEP-Unternehmen zu einer nachhaltigen Entwicklung aufgezeigt. Dabei wurde deutlich, dass die KEP-Unternehmen in der Vergangenheit vielfältige Anstrengungen auf sehr unterschiedlichen Feldern unternommen haben und diese auch in der Zukunft weiter verstärken werden, um ihren Beitrag zu einer Ressourcen schonenden und nachhaltigen Leistungserstellung der KEP-Dienstleistungen zu erbringen. Der Fahrleistungsaufwand je beförderter Sendung konnte zwischen 2000 und 2006 um rund 15%, die CO₂-Emissionen je Sendung im gleichen Zeitraum um etwa 9% gesenkt werden. Der Schwerpunkt der Maßnahmen liegt in den Investitionen zur Erneuerung der Fahrzeugflotte, zur Einführung neuer Fahrzeugtechnologien und innovativer Antriebstechnik. Mit der Modernisierung des Fuhrparks seit 2000, die bis zum Jahr 2012 fortgeführt wird, ist eine weitere Reduzierung des Energieverbrauchs, der CO₂-Emissionen und der übrigen Luftschadstoffemissionen verbunden.

Quellenverzeichnis

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.),
Verkehr in Zahlen 2006/2007, Berlin 2006.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.),
Verkehr in Zahlen 2007/2008, Berlin 2007.

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

KE-CONSULT Wirtschafts- und Verkehrsberatung, Beschäftigungs- und Einkommenseffekte der KEP-Branche in Deutschland im Jahr 2004, Köln 2005.

KE-CONSULT Wirtschafts- und Verkehrsberatung, Beschäftigungs- und Einkommenseffekte der Kurier-, Express- und Paketbranche – Entwicklung und Prognose -, Köln 2006 und 2007.

KE-CONSULT Wirtschafts- und Verkehrsberatung, Befragung der KEP-Unternehmen 2008, Köln 2008.

KE-CONSULT Wirtschafts- und Verkehrsberatung, Befragung Wirtschaftsunternehmen 2008, Köln 2008.

MRU GmbH, Der deutsche KEP-Markt 2006 – mit einer Abschätzung für 2007, Kurzstudie für den BIEK, Hamburg 2008.

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

Statistisches Bundesamt,
www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Statistiken/Zeitreihen/LangeReihen/VolkswirtschaftlicheGesamtrechnungen/Content100/lvgr01a,templateld=renderPrint.psml.

Statistisches Bundesamt,
Anstieg des Güterverkehrs im Jahr 2006, Pressemitteilung Nr. 022 vom 16.01.2007.

Statistisches Bundesamt, www.destatis.de, Stand 08.10.2008.

Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Input-Output-Rechnung 2003, Fachserie 18, Reihe 2, Wiesbaden 2007.

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

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

Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2006 für die Bundesrepublik Deutschland, Wiesbaden 2006.

ANHANG: FRAGEBOGEN UND GEWICHTUNG DER DATEN

FRAGEBOGEN zur Bedeutung der KEP-Dienste für die deutsche Wirtschaft

Die folgenden Fragen (1 bis 14) beziehen sich auf die Transporte Ihres Unternehmens, die mit Kurier-, Express- und Paketdiensten (KEP) durchgeführt werden. Bitte geben Sie, wenn möglich, die Daten für das **Jahr 2007** an.

1. **Nutzt Ihr Unternehmen KEP-Dienste?** ja nein
 Falls nein, wären wir Ihnen dankbar, wenn Sie die Fragen 7, 13 und 14 beantworten würden.

2. Wie viele KEP-Sendungen empfängt und/oder versendet Ihr Unternehmen?	Empfang				Versand				
	<input type="checkbox"/> 1 bis zu 5 pro Monat	<input type="checkbox"/> 1 bis zu 5 pro Monat	<input type="checkbox"/> 2 1 bis 3 pro Woche	<input type="checkbox"/> 2 1 bis 3 pro Woche	<input type="checkbox"/> 3 4 bis 10 pro Woche	<input type="checkbox"/> 3 4 bis 10 pro Woche	<input type="checkbox"/> 4 11 bis 20 pro Woche	<input type="checkbox"/> 4 11 bis 20 pro Woche	<input type="checkbox"/> 5 5 bis 10 pro Tag
<input type="checkbox"/> 6 11 bis 20 pro Tag	<input type="checkbox"/> 6 11 bis 20 pro Tag	<input type="checkbox"/> 7 21 bis 50 pro Tag	<input type="checkbox"/> 7 21 bis 50 pro Tag	<input type="checkbox"/> 8 mehr als 50 pro Tag	<input type="checkbox"/> 8 mehr als 50 pro Tag				
_____ bitte Schätzung angeben				_____ bitte Schätzung angeben					
davon eilbedürftig* _____ %								_____ %	

*d.h. bis zum nächsten Mittag in Deutschland bzw. bis zum nächsten Abend in Europa bzw. binnen 2 Werktagen weltweit

3. **Ausgaben für KEP-Dienste im Jahr** _____ €
 Anteil der KEP-Ausgaben an den gesamten Transportausgaben _____ %

4. Für welche Sendungen nehmen Sie die KEP-Dienstleister in Anspruch? Bitte schätzen Sie ein, in welchem Umfang Sie welche Produkte mit KEP-Diensten versenden bzw. empfangen.	Empfang				Versand			
	nie	selten	oft	immer	nie	selten	oft	immer
Dokumente	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
Vorprodukte/ Ersatzteile	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
Fertigprodukte	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

5. Von wo empfangen bzw. wohin versenden Sie Produkte mit KEP-Transporten? Bitte schätzen Sie ein, in welchem Umfang die Gebiete Quelle bzw. Ziel Ihrer Sendungen sind	Empfang				Versand			
	nie	selten	oft	immer	nie	selten	oft	immer
Region (100 km)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
Rest-Deutschland	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
EU	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
Rest-Europa	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
weltweit	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

6. **Wie hat sich die Nutzung von KEP-Dienstleistern in den letzten 5 Jahren entwickelt?** Bitte schätzen Sie die jährliche Veränderung.

1 keine Nutzung 2 gesunken 3 konstant
 4 gestiegen 5 um bis zu 2% 6 um bis zu 5%
 7 um bis zu 10% 8 um mehr als 10%

7. **Wie wird sich die Nutzung von KEP-Dienstleistern in den nächsten 5 Jahren entwickeln?** Bitte schätzen Sie die jährliche Veränderung.

1 keine Nutzung 2 wird sinken 3 bleibt konstant
 4 wird steigen 5 um bis zu 2% 6 um bis zu 5%
 7 um bis zu 10% 8 um mehr als 10%

8. **Konnten in Ihrem Unternehmen durch den Einsatz der KEP-Dienstleister Umsatzsteigerungen realisiert werden?** Wenn ja, in welcher Größenordnung?

1 keine Umsatzsteigerung 2 bis zu 2%
 3 bis zu 5% 4 bis zu 10%
 5 bis zu 20% 6 mehr als 20%

9. Konnten in Ihrem Unternehmen durch den Einsatz der KEP-Dienstleister **Kostenersparnisse** realisiert werden? Wenn ja, in welchem **Bereich** und in welcher **Größenordnung**?

	keine.	bis zu 2%	bis zu 5%	bis zu 10%	bis zu 20%	mehr als 20%
Beschaffung	0 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Forschung, Entwicklung	0 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Produktion	0 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Absatzbereich	0 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Supply-chain-management	0 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>

10. Welche (**verkehrlichen**) **Alternativen** zur Nutzung der KEP-Dienste bestehen für Sie?

Dokumente per E-Mail	1 <input type="checkbox"/> trifft zu	2 <input type="checkbox"/> trifft nicht zu
Dokumente per Post	1 <input type="checkbox"/> trifft zu	2 <input type="checkbox"/> trifft nicht zu
Eigener Transport	1 <input type="checkbox"/> trifft zu	2 <input type="checkbox"/> trifft nicht zu
Werkverkehr/Spedition/Stückgut	1 <input type="checkbox"/> trifft zu	2 <input type="checkbox"/> trifft nicht zu
Sonstiges _____		

11. Welche **Konsequenzen** würden eintreten, wenn die Beförderungszeiten im KEP-Verkehr sich deutlich verlängern würden, beispielsweise durch Nachflugverbote, Behinderungen im Straßenverkehr, Zufahrtsbeschränkungen in Innenstädten, Fahrverbote, Verlangsamung des grenzüberschreitenden Verkehrs, insbesondere von und nach Osteuropa.

	Trifft zu	Trifft zum Teil zu	Trifft nicht zu
Zustellung auf alternativen Wegen	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
Erhöhung der Lagerhaltung	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
Verlagerung von Lager-/Distributionsstandorten	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
Verlagerung von Produktionsstandorten	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
Verlagerung von Absatzstandorten	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>

12. Welche **wirtschaftlichen Nachteile** (Kostensteigerungen / Umsatzausfälle) würden Ihnen daraus entstehen?

	keine	bis zu 2%	bis zu 5%	bis zu 10%	bis zu 20%	mehr als 20%
Kostensteigerungen	1 <input type="checkbox"/> trifft zu	2 <input type="checkbox"/> trifft zu	3 <input type="checkbox"/> trifft zu	4 <input type="checkbox"/> trifft zu	5 <input type="checkbox"/> trifft zu	6 <input type="checkbox"/> trifft zu
Umsatzausfälle	1 <input type="checkbox"/> trifft zu	2 <input type="checkbox"/> trifft zu	3 <input type="checkbox"/> trifft zu	4 <input type="checkbox"/> trifft zu	5 <input type="checkbox"/> trifft zu	6 <input type="checkbox"/> trifft zu

13. Welcher **Branche** / welchem Wirtschaftszweig gehört Ihr Unternehmen an

1 <input type="checkbox"/> Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	2 <input type="checkbox"/> Produzierendes Gewerbe
3 <input type="checkbox"/> Baugewerbe	4 <input type="checkbox"/> Handel (einschl. Kfz-Handel)
5 <input type="checkbox"/> Gastgewerbe, Verkehr, Nachrichtenübermittlung	6 <input type="checkbox"/> Kreditinstitute, Versicherungen
7 <input type="checkbox"/> Datenverarbeitung, Forschung und Entwicklung, sonst. wirtschaftlichen Dienstleistungen	
8 <input type="checkbox"/> Öffentl. Verwaltung, Erziehung, Unterricht, Gesundheits-, Sozialwesen	
9 <input type="checkbox"/> Sonstiges _____	

14. Wie viele Mitarbeiter sind an der angeschriebenen Betriebsstätte beschäftigt? Wie hoch ist der Umsatz? Wie hoch ist der Exportanteil?

_____	_____	_____
Mitarbeiter	1.000 € Umsatz	% Exportanteil

VIELEN DANK FÜR IHRE HILFE!

KE-CONSULT Kurte&Esser GbR Oskar-Jäger-Str. 175 50825 Köln
 Tel 0221 550 3075 Fax 0221 550 3095 E-Mail kontakt@ke-consult.de

Gewichtung der Daten

Wie in der KEP-Studie 2002 bereits festgestellt wurde, treten bei der Befragung der Unternehmen zwei Aspekte auf, die eine Gewichtung erforderlich machen:

- Zum einen ist die KEP-Affinität der Unternehmen nach Branchen unterschiedlich (vgl. Tabelle).

	Anzahl	KEP Nutzung	Anteil KEP- nutzender Unternehmen
Land- und Forstwirtschaft	27	17	63%
Produzierendes Gewerbe, Bau	160	119	74%
Handel	55	43	78%
Verkehr, Nachrichtenübermittlung, Finanz- und sonstige Dienstleistungen	156	87	56%

Quelle: Unternehmensbefragung 2008.

- Zum anderen spiegelt die aus einer Befragung, die keine Totalerhebung ist, gewonnene Stichprobe nie zu 100% die Grundgesamtheit wieder.

Aus diesem Grund werden die Befragungsdatensätze wie folgt gewichtet:

- Gewichtungsbasis sind die Mitarbeiter der Unternehmen nach Branchen. Die folgende Tabelle stellt die Befragungsdaten den VGR-Daten aus dem Jahr 2007 gegenüber.
- Aus dem Verhältnis „Anteil des Wirtschaftsbereiches in VGR zu Anteil des Wirtschaftsbereiches in Befragung“ ergeben sich die in der Tabelle angegebenen Gewichte.

	Erwerbstätige - Befragung		Erwerbstätige - VGR (in 1.000)		Gewicht
		%		%	
Land- und Forstwirtschaft	870	1,4%	845	2,2%	1,54
Produzierendes Gewerbe, Bau	16.718	27,7%	10.122	26,7%	0,96
Handel	8.151	13,5%	5.937	15,7%	1,16
Verkehr, Nachrichten- übermittlung, Finanz- und sonstige Dienstleistungen	34.605	57,4%	21.035	55,4%	0,97
alle	60.344	100,0%	37.939	100,0%	1,00

Quelle: Unternehmensbefragung 2008.



Kontakt über:

BIEK e.V.
Dorotheenstraße 33
10117 Berlin
Telefon 030/20 61 78-6
Telefax 030/20 61 78-88
www.biek.de · e-mail info@biek.de