

## Im Interview: Gunnar Uldall, Präsident des BIEK



► **Herr Uldall, als langjähriger Bundestagsabgeordneter und erfolgreicher Wirtschaftsminister der Hansestadt Hamburg sind Sie seit fast einem Jahr Präsident des BIEK. Was hat Sie dazu bewegt?**

Schon seit langem habe ich einen starken Bezug zur Logistik. Ohne Logistik gäbe es nicht den starken Wirtschaftsstandort Deutschland und auch meine Heimatstadt Hamburg hat stark von ihr profitiert. Stellen Sie sich einmal Hamburg ohne Hafen vor. Die im BIEK organisierten Unternehmen sind ein sehr besonderer Teil der Logistik. Sie realisieren die Vernetzung der Welt mit Waren und Gütern verschiedenster Art und das sehr schnell, kundenfreundlich und sicher. Die Express- und Paketbranche ist eine Vorzeigebbranche mit sehr respektablem Zuwachszahlen. Sie ist eine Schlüsselbranche unserer Volkswirtschaft.

► **Was ist das Hauptziel Ihrer Präsidentschaft?**

Die Kurier-, Express- und Paket-(KEP) Branche hat eine zentrale Stellung in unserer Volkswirtschaft. Wir alle nutzen sie, uns allen erleichtert sie das tägliche Leben ungemein. Jedoch nimmt sie keinen richtigen wahr. Es ist wie bei den Heinzelmännchen; erst wenn sie nicht mehr da sind, wird einem die tatsächliche Bedeutung bewusst. Wussten Sie, dass die KEP-Bran-

che beispielsweise in Deutschland jährlich 5.000 neue Arbeitsplätze schafft?

► **Welche Themen wollen Sie bewegen?**

Ich habe drei Hauptthemen: Nachhaltigkeit, Sicherheit und Wettbewerbsgleichheit.

Der Verband engagiert sich seit vielen Jahren für eine Balance zwischen ökonomischem Geschäftsbetrieb und ökologischem Wirtschaften und für die Verkehrssicherheit. Neben Energiesparmaßnahmen in den Verteilzentren setzen die Mitgliedsunternehmen des BIEK nachhaltige Konzepte rund um Fuhrpark und Flotten um. Durch den Einsatz und Test alternativer Antriebe (Erdgas, Hybridfahrzeuge, Brennstoffzellen, Elektro), durch technische Maßnahmen aber auch durch effiziente Tourenplanungen und Fahrerschulungen konnten CO<sub>2</sub>- und Feinstaubemissionen signifikant verringert werden.

Mit großem Erfolg führen die im BIEK zusammengeschlossenen Unternehmen seit vielen Jahren Verkehrssicherheitsprogramme für alle Fahrzeugklassen – vom Kleintransporter bis zum schweren Lkw – durch. Der BIEK und seine Mitgliedsunternehmen nehmen ihre Verantwortung für Mitarbeiter, Kunden und andere Verkehrsteilnehmer sehr ernst. Wir werden deshalb die Maßnahmen zur Verkehrssicherheit noch weiter ausbauen, etwa durch zertifizierte Ladungssicherungssysteme, zusätzliche technische Fahrzeugüberprüfungen, Fahrersicherheitstrainings und Prämiensysteme für unfallfreies Fahren.

Ein weiteres sehr wichtiges Thema ist die Post- und Wettbewerbspolitik. Obwohl der deutsche Postmarkt seit Anfang 2008 formal liberalisiert ist, existieren nach wie vor gravierende Wettbewerbsverzerrungen,

insbesondere hinsichtlich der Mehrwertsteuer. Die Deutsche Post AG ist als einziger Postdienstleister für Briefe bis zwei Kilogramm und für Pakete bis 20 Kilogramm von der Umsatzsteuer befreit. Durch das Mehrwertsteuerprivileg der Deutsche Post AG gehen dem Staat jährlich mehrere Hundert Millionen Euro Steuereinnahmen verloren. Wettbewerb funktioniert nur dann, wenn die politischen Rahmenbedingungen in Ordnung sind. Die Bundesregierung hat deswegen einen Entwurf zur Änderung der Umsatzsteuerregelung vorgelegt. Das ist aber nur ein erster Schritt bei den Ausschussberatungen im Parlament und muss kräftig nachgebessert werden. Unsere BIEK-Mitgliedsunternehmen bieten heute – mit Mehrwertsteuer – zu etwa gleichen Preisen an, wie die DP AG ohne Mehrwertsteuer. Durch die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen werden Investitionen bei den privaten Dienstleistern möglich, werden neue Arbeitsplätze geschaffen und wird das Infrastrukturnetz enger und damit kundenfreundlicher gestaltet werden.

► **Wie sehen Sie die Zukunft der KEP-Branche?**

Die trotz Finanzkrise bei uns erwartete langfristige Wachstumsrate von bis zu zwei Prozent pro Jahr liegt über der Wachstumsrate des Bruttoinlandsproduktes (BIP) insgesamt. Die Schlüsselfunktion dieser Branche für die deutsche Volkswirtschaft wird damit bestätigt. Zwar dürften die hohen Zuwächse der vergangenen Jahre von fünf Prozent pro Jahr zunächst kaum mehr zu erreichen sein. Aber angesichts der weiterhin fortschreitenden nationalen und internationalen Arbeitsteilung ist vorsichtiger Optimismus angebracht.

**Vielen Dank, Herr Uldall.**

## DAS WICHTIGSTE

**Mit dem BIEK-Expressletter informiert der Branchenfachverband über relevante KEP-Themen und Standpunkte sowie über Interessantes aus Mitgliedsunternehmen und Verband.**



IAA Nutzfahrzeuge 2008

## IM ÜBERBLICK

*Bundestagsmitglied Patrick Döring (FDP) plädiert für eine Rückkehr zur Realität bei verkehrspolitischen Themen. Es sei anzuerkennen, dass die Straße weiterhin wichtigster Verkehrsträger bleiben wird und innovative Ansätze wie die Zulassung von Eco-Combis notwendig sind.*

**Seite 2**

*Die Bedeutung der KEP-Branche für die deutsche Volkswirtschaft erläutert Verkehrswissenschaftler Dr. Klaus Esser. Die KE-Consult Wirtschafts- und Verkehrsberatung erstellt die jährlich erscheinende Studie über den deutschen KEP-Markt.*

**Seite 2**

*Nachhaltiger Umweltschutz ist ein zentrales Thema für die KEP-Unternehmen. Das BIEK-Mitglied Hermes Logistik stellt seine Aktivitäten für ein nachhaltiges Wirtschaften vor und bewertet ein zentrales Wettbewerbsthema aus Unternehmenssicht – die steuerliche Ungleichbehandlung im Postmarkt.*

**Seite 3**

*Neben zentralen Wettbewerbsthemen hat der BIEK in den vergangenen Monaten seinen Fokus schwerpunktmäßig auf die Verkehrssicherheit und den KEP-Markt in Deutschland gerichtet.*

**Seite 4**

## Verkehr: Für eine Rückkehr der Realpolitik

Patrick Döring, Mitglied des Deutschen Bundestages



**V**erkehrspolitik in Deutschland – das war und ist seit geraumer Zeit vor allem ein Lehrstück darüber, wie die Realität in Vergessenheit geraten und stattdessen die Welt als Wille und Vorstellung zur Maßgabe politischen Handelns geworden ist.

Ein Blick in die Statistischen Jahrbücher genügt, um festzustellen, dass der größte Anteil des Güterverkehrs in Vergangenheit und Gegenwart auf der Straße abgewickelt wurde. Seit Jahren liegt der Anteil

des Straßengüterverkehrs bei etwa 70 Prozent – und hat sich dabei in realen Zahlen seit 1991 um über 90 Prozent gesteigert. Auf der Schiene gab es im gleichen Zeitraum, trotz immenser Investitionen, einen Aufwuchs von nur 39 Prozent. Die allgemein erstrebte Verlagerung von Verkehren auf die Schiene hat, trotz Ökosteuer und Lkw-Maut, nicht stattgefunden. Angesichts der Wachstumsprognosen für den globalen Handel ist hier eine Änderung nicht zu erwarten, selbst wenn in naher Zukunft wichtige Schienenwege ausgebaut werden.

Es ist daher eine schlichte Notwendigkeit, anzuerkennen und zu akzeptieren, dass die Straße der wichtigste Verkehrsträger in unserem Land ist und bleiben wird – und die Verkehrs- und Umweltpolitik entsprechend auszurichten. Wir wollen und müssen den Güterverkehr auf der Schiene stärken – aber gleichzeitig auch darüber nachdenken, wie der Verkehr auf der Straße besser, effizienter und damit auch umweltfreundlicher ab-

gewickelt werden kann.

Die Antwort kann nicht sein, dass wir den Straßenverkehr immer nur teurer machen, in der Hoffnung, so die Wettbewerbsfähigkeit anderer Verkehrsträger zu steigern. Die Erfahrung zeigt, dass das nicht funktioniert. Stattdessen müssen wir stärker darauf setzen, durch eine Verbesserung der Infrastrukturen und ihrer Verknüpfung, aber auch durch technische Innovationen, den Güterverkehr auf der Straße energiesparender und damit umwelt- und klimafreundlicher zu gestalten.

Dazu gehört auch die Entwicklung und Zulassung innovativer Nutzfahrzeugkonzepte. So können zum Beispiel die so genannten EuroCombis weit mehr Volumen aufnehmen als ein herkömmlicher Lkw. Dadurch helfen sie, den Verkehr zu entzerren und die CO<sub>2</sub>-Emissionen je transportierter Tonne drastisch zu senken. Bei einer zulässigen Maximalast von 40 oder 44 Tonnen, wie sie nach Feldversuchen in einigen Bundesländern sowie einer Studie

der Bundesanstalt für Straßenwesen sinnvoll erscheint, schonen EuroCombis sogar die Infrastruktur. Außerhalb städtischer Zentren, so etwa bei zahlreichen Werkverkehren oder der Belieferung von Verteilzentren, ist der Einsatz von EuroCombis daher eine sinnvolle Alternative.

Die fortgesetzte Ablehnung der gerne als „Monstertrucks“ verunglimpften Fahrzeuge ist ein gutes (und sehr trauriges) Beispiel dafür, wie alte Feindbilder immer noch die Diskussion in Deutschland dominieren. Der Lösung unserer Probleme kommen wir damit jedoch nicht näher – stattdessen droht der Kollaps der Verkehre auf der Straße wie auf der Schiene. Wir brauchen daher eine Rückkehr zur Realpolitik, auch wenn es um den Verkehr und die Umwelt geht. Denn die fortgesetzte Leugnung der Wirklichkeit hilft vielleicht einigen Parteien und Politikern, nicht aber den Menschen und der Umwelt.

## Zur Rolle und Bedeutung des KEP-Marktes

Dr. Klaus Esser, KE-CONSULT Wirtschaft- und Verkehrsberatung

**D**ie KEP-Branche nimmt sowohl innerhalb der Transport- und Logistikbranche als auch innerhalb der Volkswirtschaft Deutschlands eine besondere Rolle ein. Die Bedeutung, die diesem Markt zugeschrieben werden kann, kommt in mehreren Aspekten zum Ausdruck.

Zum einen setzt die Branche Maßstäbe und Trends sowie neue Entwicklungen in der Logistik durch. Dies zeigt sich an der Innovations- und Fortschrittsfähigkeit des Marktes. Herausforderungen, denen sich die KEP-Dienstleister infolge der sich ändernden Märkte und der

Ansprüche und Anforderungen der Kunden konfrontiert sehen, werden frühzeitig aufgegriffen und mit innovativen Konzepten und Lösungen begegnet. Das trifft für den B2B-Bereich und das B2C-Geschäft zu. Dies gilt beispielsweise für die „Produktion“ der KEP-Dienstleistungen im Rahmen effizienter weltweiter Netzwerk- und Hubssysteme, die sich durch eine zunehmende Integration und Verknüpfung der Verkehrsmittel, ein hohes Maß an Bündelung und Konsolidierung sowie einen hohen Automatisierungsgrad auszeichnen. Dies gilt auch für die innovativen Angebote im Bereich

der Kontraktlogistik (branchenspezifische maßgeschneiderte Dienstleistungen) und nicht zuletzt im Geschäft mit dem Endkunden, wo neue Zustellkonzepte und Angebote (zum Beispiel hohe Transparenz durch „Tracking and Tracing“) die Verfügbarkeit des KEP-Angebotes erhöhen und den Service verbessern.

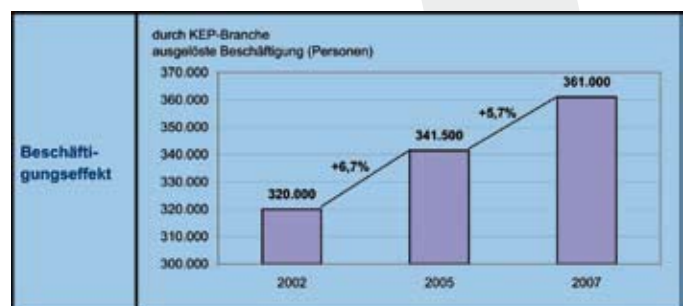
Schließlich sind die KEP-Dienstleister ein wichtiger und kompetenter Partner von Industrie, Handel und Dienstleistungen, die wichtige Funktionen aus den Leistungsreichen der Unternehmen übernehmen. Bedeutende Aufgaben

werden unter anderem in der Beschaffung, der Produktion/Leistungserstellung, der Lagerhaltung und in der Distribution übernommen. Die damit verbundenen Vorteile versetzen die KEP-nutzenden Unternehmen in die Lage, produktiver und wettbewerbsfähiger am Markt zu agieren.

Infolgedessen ist der KEP-Markt ein dynamisch wachsender Markt, der verglichen mit der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung und anderen Branchen höhere Zuwachsraten aufweist. Dies zeigt sich entsprechend an der Entwicklung von Umsätzen und Beschäftigten.



Entwicklung der KEP-Sendungsvolumina bis 2012



Beschäftigungseffekte der KEP-Branche als Arbeit- und Auftraggeber

## Umweltschutz in der KEP-Branche

Viele Maßnahmen – großer Erfolg

**Die KEP-Branche investiert in den Umweltschutz – und das mit bemerkenswerten Erfolgen. Seit dem Jahr 2000 konnten die CO<sub>2</sub>-Emissionen je beförderter Sendung bei den im BIEK organisierten Unternehmen um rund neun Prozent gesenkt werden.**

Die Hermes Logistik Gruppe (HLG) verfügt zum Beispiel seit zehn Jahren über ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem. Mit seinem Engagement greift das Unternehmen die Nachhaltigkeitsstrategie des Mutterkonzerns, der Otto Group, auf. Oberste Priorität hat die Reduktion klimaschädlichen Kohlendioxids um 50 Prozent bis 2020. Entsprechend hat sich die HLG dazu verpflichtet, im Bereich Transport jährlich zwei Prozent, an den Standorten sogar dreieinhalb Prozent weniger CO<sub>2</sub> zu emittieren. Das Umweltengagement umfasst circa 30 Projekte – von der Tourenoptimierung per GPS über die alternative Energieversorgung bis zur Durchführung regelmäßiger Umweltworkshops und Fahrertrainings. Hermes unterhält eine eigene Umweltabteilung, die zusammen mit den Umweltbeauftragten der Fachbereiche und 61 bundesdeutschen Niederlassungen sämtliche Vorhaben umsetzt.

### Saubere Luft im Stadtverkehr

Um den Kraftstoffverbrauch im Bereich der letzten Meile zu reduzieren, setzt Hermes seit Anfang 2008 bundesweit 80 Microhybridfahrzeu-



### Die Hermes Logistik Gruppe in Deutschland

- Deutschlands größter postunabhängiger Consumer-Logistiker
- Geschäftsfelder: Paketservice, Transportlogistik, Möbel- und Großstücke sowie Brief- und Infoservice
- rund 13.700 Annahmestellen/ Paketshops in Deutschland
- 13.000 Mitarbeiter
- über 246 Millionen Sendungen
- Bruttoumsatz von 1.041 Millionen Euro (im Geschäftsjahr 2007/08)

ge ein. Im Vergleich zu dieselbetriebenen Modellen verbrauchen diese sieben Prozent weniger Kraftstoff, was einem CO<sub>2</sub>-Äquivalent von 79 Tonnen entspricht. Die Kleintransporter sind mit einem Eco-Start-System ausgestattet. Bei jedem Halt, der länger als drei Sekunden dauert, schalten sie automatisch den Motor ab. Ergänzend kommen 20 erdgasbetriebene Kleintransporter zum Einsatz. Diese Fahrzeuge emittieren rund 50 Prozent weniger Kohlenmonoxid, 80 Prozent weniger Stickoxide sowie knapp 90 Prozent weniger Rußpartikel als

Dieseltransporter und gelten als günstigste und umweltfreundlichste Alternative zu den heute erhältlichen Nutzfahrzeugen.

### Standorte: Klimaneutrale Wärmezeugung

In der Anfang 2009 in Betrieb genommenen neuen Hauptumschlagbasis im hessischen Friedewald wurde eine Holzhackschnitzel-Heizanlage installiert, die den Wärmebedarf abdeckt. Holz verbrennt nicht nur klimaneutral, sondern die produzierte Wärme kann in Schwachlastzeiten zwischen-

gelagert und später erneut in den Heizkreislauf überführt werden. Die Schadstoffbelastung liegt bei gerade einmal 170 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr. Eine konventionelle Heizölanlage emittiert im gleichen Zeitraum rund 1.000 Tonnen Kohlendioxid. Das Resultat: Eine CO<sub>2</sub>-Reduktion von 83 Prozent.

### CO<sub>2</sub>-Einsparung durch flächendeckendes Annahmestellen-Netz

Von der auf Nachhaltigkeit fokussierten HLG-Unternehmensstrategie profitiert auch der private Endkunde. Durch den Ausbau des mittlerweile rund 13.700 Annahmestellen umfassenden PaketShop-Netzes werden Autokilometer und damit die Emission klimaschädlichen Kohlendioxids vermieden. Denn die nächstgelegene Paketannahmestelle ist in den deutschen Ballungszentren im Schnitt nur noch knapp einen Kilometer Fußweg entfernt. Wie eine extern geprüfte Untersuchung belegte, ging der CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Paket trotz erhöhten Aufkommens zwischen August 2006 und August 2007 merklich zurück. Insgesamt konnten so 5.700 Tonnen Kohlendioxid eingespart werden, was der Emissionsmenge entspricht, die mit dem jährlichen Stromverbrauch von 2.300 Drei-Personenhaushalten einhergeht.

**Martin Frommhold,**  
Unternehmenssprecher HLG,  
Vorsitzender BIEK-PR-Ausschuss

## Neuregelung der Umsatzsteuerpflicht im Postmarkt

Im September 2008 brachte das Bundeskabinett den federführend vom Finanzministerium erstellten Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Umsatzsteuergesetzes im Postmarkt auf den Weg – doch die von den Marktteilnehmern erhoffte Beseitigung der einseitigen steuerlichen Begünstigung der Deutschen Post AG fand nicht in einem ausreichenden Maße statt. Das Mehrwertsteuerprivileg umfasst nach wie vor Briefe bis 2.000 Gramm und Pakete bis zehn Kilogramm. Zudem ist das späte Inkrafttreten des Gesetzes zum 1. Januar 2010 inakzeptabel. Mit diesem Entwurf wird der Grundsatz der Wettbewerbsneutralität weiterhin nicht ausreichend berücksichtigt. Alle Konkurrenten der Post AG liefern Sendungen in jede entlegene

Ecke Deutschlands, von der Alm bis zur Hallig, zuverlässig aus. Privatkunden profitieren vom Wettbewerb zwischen den Paketdiensten. So sind die Preise des Marktherrschers Deutsche Post AG für Privatpakete um etwa zwei Drittel gefallen, nachdem die Firma Hermes ihr Paketnetz für Privatkunden geöffnet hatte. Jedoch der Aufbau zusätzlicher Leistungen, wie flächendeckende Briefversorgung, wurde durch die jahrzehntelange und einseitige steuerpolitische Begünstigung des Ex-Monopolisten sowie den kurz vor der Briefmarkliberalisierung beschlossenen Mindestlohn für Briefzusteller verhindert. Das Verwaltungsgericht Berlin hat mit Urteil vom 7. März 2008 die Verordnung zum Postmindestlohn für rechtswidrig erklärt; das OVG Berlin-Brandenburg hat die Ent-

scheidung durch Urteil vom 18. Dezember 2008 bestätigt. Es ist zu hoffen, dass die Bundesregierung kurzfristig die Konsequenz aus der Rechtsprechung zieht und die BriefArbV aufhebt. Doch für tausende Arbeitnehmer kommt diese Entscheidung bereits zu spät. So musste in den vergangenen Monaten beispielsweise die PIN AG nicht zuletzt aufgrund der Mindestlohnentscheidung Insolvenz anmelden und viele Zusteller entlassen. Auch die Hermes Logistik Gruppe legte ihre Pläne für den Einstieg in das Briefgeschäft Ende November 2007 auf Eis, als sich abzeichnete, dass der politisch motivierte Mindestlohn kommen würde. Bestanden also de facto für die Konkurrenten der Deutschen Post AG nie die notwendigen wirtschaftlichen Voraussetzungen, wirklich

alle Postdienstleistungen anbieten zu können, bleibt nun zu hoffen, dass ein Universaldienst auch dann als solcher erkannt wird, wenn er vorerst nur mit einem Produkt, beispielsweise mit Paketsendungen, erbracht wird. Eine finale Entscheidung des Deutschen Bundestages zur Änderung des Umsatzsteuergesetzes wird für Ende März 2009 erwartet. Hoffentlich berücksichtigen die Abgeordneten auch die Interessen der Post-Wettbewerber, die in den vergangenen Jahren Millionen in die Infrastruktur investiert und tausende deutsche Arbeitsplätze geschaffen haben.

**Martin Frommhold,**  
Unternehmenssprecher HLG,  
Vorsitzender BIEK-PR-Ausschuss

#### Mitglieder des BIEK:

- DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co.KG
- Federal Express Europe, Inc.
- GO! General Overnight Service (Deutschland) GmbH
- Hermes Logistik GmbH & Co.KG
- TNT Express GmbH
- UPS Deutschland Inc. & Co. OHG

In unregelmäßigen Abständen erhalten Politiker die Möglichkeit, sich im BIEK-Expressletter zu aktuellen Themen zu äußern.

#### Impressum:

Geschäftsführung: Marten Bosselmann (V.i.S.d.P.)  
Kontakt: Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste e.V.  
Dorotheenstraße 33 · 10117 Berlin  
Tel. 030 / 20 61 78-6 · Fax 030 / 20 61 78-88 · info@biek.de · www.biek.de  
Fotos dieser Ausgabe: Porträt Gunnar Uldall, IAA Nutzfahrzeuge und BIEK-  
Pressekonferenz © BIEK 2008, Porträt Patrick Döring (privat), Hermes-  
Transporter © Hermes Logistik GmbH & Co.KG.  
Abbildungen dieser Ausgabe: KEP-Studie 2008/2009 © BIEK 2008  
Kreation & Grafik: www.cagefish.com

## IM FOKUS

### Fahr- und Fahrzeugsicherheit

Im Themenfeld Sicherheit standen in den vergangenen Monaten insbesondere Kleintransporter (2,8 bis 3,5 Tonnen) im Fokus des BIEK. Sie werden vornehmlich in der Zustellung eingesetzt und sichern die Rundumversorgung von Bürgern und ortsansässiger Wirtschaft. Ohne die schnellen Dienste ist ein funktionierendes Stadtleben nicht mehr denkbar. Dabei ist die Verkehrssicherheit ein grundsätzliches Anliegen der BIEK-Mitgliedsunternehmen. Sie sind sich ihrer Verantwortung für Mitarbeiter, Kunden und andere Verkehrsteilnehmer bewusst und führen seit Jahren Verkehrssicherheitsprogramme durch. Am 29. September 2008 veranstaltete der BIEK gemeinsam mit dem Verband der Automobilindustrie (VDA) und dem Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) den „Tag des Kleintransporters“

auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover. Das sehr erfolgreiche Fachsymposium beschäftigte sich mit Themen rund um Kleintransporter im Spannungsfeld zwischen Klimaschutz, Sicherheit und täglicher Versorgung der Bürger. In Referaten und einer Podiumsdiskussion, an der BIEK-Präsident Gunnar Uldall teilnahm, wurden unter anderem Qualifizierungsmaßnahmen für Fahrer, Ladungssicherung und Nachhaltigkeit des Wirtschaftsverkehrs erörtert.

Die Besucher konnten sich im Anschluss an die Veranstaltung in einer Fahrzeugausstellung über die unterschiedlichsten Möglichkeiten der Ladungssicherung auf Kleintransportern informieren. Experten der BIEK-Mitgliedsunternehmen beantworteten Fragen zu den Systemen und demonstrierten deren Funktionsweise im Fahrzeug.



### Kurier-, Express- und Paket- (KEP) Markt in Deutschland



Der BIEK gibt jährlich eine Untersuchung über den deutschen KEP-Markt heraus. Die aktuelle KEP-Studie 2008/2009 präsentierte der Verband am 12. November 2008 in Berlin.

Während eines Parlamentarischen Frühstücks konnten sich Bundestagsabgeordnete aller Fraktionen über die positive Entwicklung der Branche ein Bild machen. Im Anschluss wurden die Ergebnisse der Marktstudie auf einer Pressekonferenz der breiten Öffentlichkeit vorgestellt.

Die diesjährige KEP-Studie gibt eine Marktübersicht, stellt die Bedeutung der Branche aus Sicht der KEP-nutzenden Unternehmen dar und geht den Nachhaltigkeitsstrategien der KEP-Dienste selbst nach. Vor allem die Ergebnisse der Kundenbefragung belegen eindrucksvoll die Bedeutung der KEP-Branche für die deutsche Volkswirtschaft – den Standort Deutschland.

#### Die Studienergebnisse in aller Kürze (Basisjahr 2007):

- Sendungszuwachs um 5,3% auf 2,23 Milliarden
- Umsatzerhöhung um 10% auf 13,9 Milliarden Euro
- Trend 2008: 2 bis 3% Wachstum
- Trend 2009: anhaltend positiver, wenn auch deutlich abgeschwächter Zuwachs
- Anstieg der Beschäftigungszahlen um 10.000 auf insgesamt 183.500 in der KEP-Branche
- Insgesamt 361.000 Beschäftigte (direkt und indirekt durch KEP-Unternehmen)
- Absenkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes je Sendung (2000 bis 2006) um 10%
- Trend bis 2012: weitere Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes je Sendung um 7%