



51° 32' 9.096" N



**FROHE WEIHNACHTEN
UND EIN GUTES JAHR
2026 WÜNSCHT**

IHR NIGHT STAR EXPRESS-TEAM

STARKE KEP-BRANCHE TROTZ EXTERNER TURBULENZEN IN DIE ZUKUNFT MIT SMARTEN LÖSUNGEN

Liebe Leserinnen und Leser,

der Kurier-, Express- und Paketmarkt (KEP) verzeichnet derzeit noch ein moderates Wachstum. Das zeigt die zuletzt veröffentlichte KEP-Studie des Bundesverbands Paket- und Expresslogistik (BPEX) mit Night Star Express als Mitglied. Das Sendungsvolumen wuchs insgesamt um 115 Millionen auf rund 4,29 Milliarden. Das entspricht einem Plus von 2,8 Prozent. Der Gesamtumsatz stieg um 4,1 Prozent auf rund 27,6 Milliarden Euro. Damit bleibt die Paketbranche trotz der schwierigen Entwicklung der Weltwirtschaft auf einem bislang stabilen Wachstumspfad. Nach dem letzten Stand arbeiteten rund 266.300 Menschen in der Paketbranche.

Treffen die Prognosen ein, ist bis zum Jahr 2030 mit einem Sendungsvolumen von insgesamt 5,19 Milliarden Sendungen zu rechnen. Das entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 3,2 Prozent. Bereits 2029 könnte die Anzahl der transportierten KEP-Sen-

dungen die 5-Milliarden-Marke knicken.

Die KEP-Studie erscheint seit 2004 jährlich und wird von der KE-CONSULT Kurte&Esser GbR im Auftrag des BPEX erstellt. Sie zeigt ein aktuelles und umfassendes Bild der Marktentwicklung, der Trends und der wirtschaftlichen Bedeutung der gesamten KEP-Branche in Deutschland.

Für die Ausgabe der „express“ haben wir mit dem Experten und Autor Dr. Klaus Esser gesprochen. Das vollständige Interview ist auf den Seiten 12–15 nachzulesen.



DIE STUDIE ZUM DOWNLOADEN

FINDEN SIE HIER:



INHALT

3 Aktuelles

Meldungen aus dem Unternehmen

4–5 E-Transporter on tour

Tests eröffnen neue Chancen

6–7 Kampagne „Die Glücksbringer“

Night Star zeigt seine Gesichter

8–9 Smart, clever, einfach

Ausgefeilte Produkte, noch mehr Komfort

10–11 Motorradreifen im Sprinter

ZBR ist neuer Kunde von Night Star

12–15 Trends in der KEP-Branche

BPEX-Interview mit Dr. Klaus Esser



IMPRESSIONUM

101. Ausgabe – Nr. 2/2025
Auflage: 1.650 Exemplare
Sprachen: Deutsch, Englisch

Herausgeber:
Night Star Express GmbH Logistik,
Unna

Chefredaktion:
Petra Moss, Systemzentrale Unna
(petra.moss@night-star-express.de)
Heinrich-Hertz-Straße 1, 59423 Unna
Tel.: 02303 98688-0

Redaktioneller Beirat:
Sarra Horchani,
Hellmann Worldwide Logistics
Kirsten Kanne,
ZUFALL Logistics Group
Robert Overgoor und Daniel Siemes,
Night Star Express Hellmann B. V.

Alle erreichbar über: Redaktionsleitung

Gestaltung: y-design, Michael Franz
(info@ydesign-online.de),
www.ydesign-online.de

Redaktionsschluss Ausgabe 1/2026:
April 2026
Erscheinungstermin Ausgabe 1/2026:
Mai 2026

Namentlich gekennzeichnete Beiträge
geben nicht unbedingt die Meinung der
Redaktion wieder. Bei der Veröffentli-
chung von Leserbriefen muss sich die
Redaktion aus Platzgründen Kürzungen
vorbehalten. Beiträge, Briefe und
Hinweise bitte direkt an Petra Moss,
Night Star Express GmbH Logistik
in Unna

CAROLINE BRENNER AUSGEZEICHNET

FAHRERLOSE TRANSPORTFAHRZEUGE

Nutzer von fahrerlosen Transportfahrzeugen müssen bislang für unterschiedliche Aufgaben spezifische Fahrzeuge vorhalten. Mit der entwickelten Schnittstelle können sie nun bestehende Fahrzeuge für beliebige Transportaufgaben verwenden.

Fahrerlose Transportsysteme sind in der Logistik inzwischen zum Standard geworden. Bisher existieren allerdings verschiedenste Systeme parallel und unabhängig voneinander. Caroline Brenner hat mit ihrer Doktorarbeit die Vernetzung von fahrerlosen Transportfahrzeugen auf Hardwareebene vorangetrieben. Dadurch ist die Kooperation beliebiger Fahrzeuge möglich, wodurch eine Zusammenarbeit in den jeweiligen Produktionssystemen entsteht.

Beispielsweise ist eine einfachere Pfadplanung verschiedener Fahrzeuge in einem System möglich, wobei ihre Manövrierfähigkeiten berücksichtigt werden. Durch die innovative Ansteuerung interagieren nicht nur die alleinstehenden Fahrzeuge besser, sondern es sind

auch in einem Verbund von beliebig vielen Fahrzeugen gemeinsam Transportaufgaben möglich. Dort können die Grenzen der einzelnen Fahrzeuge, zum Beispiel bei einer Kurvenfahrt, und des Fahrzeugverbundes einfach berechnet und dargestellt werden – was die Preisträgerin in der Praxis zeigen konnte. Nutzer von fahrerlosen Transportfahrzeugen müssen bislang für unterschiedliche Aufgaben spezifische Fahrzeuge vorhalten. Mit der entwickelten Schnittstelle können sie nun bestehende Fahrzeuge für beliebige Transportaufgaben verwenden. Damit kann die Zukunft der fahrerlosen Transportfahrzeuge und auch von mobilen kooperierenden Robotern vereinfacht und komplett neu gestaltet werden.

Von links: Prof. Wolfgang Kersten (Juryvorsitzender), Preisträgerin Caroline Brenner, ihr Doktorvater Prof. Robert Schulz und Paul Cleven, Corporate Director Corporate Marketing von Dachser (Preissponsor)



Foto: BVL/Thomas Rafalzyk

Erster E-Transporter im Alltag

Vollelektrisch auf Shuttle-Strecken

Nachts leise und lokal emissionsfrei unterwegs: Die ZUFALL logistics group geht einen weiteren Schritt in Richtung nachhaltige Logistik – mit dem ersten Test eines vollelektrischen Transporters. Im Einsatz: der Toyota Proace Max, ein E-Fahrzeug mit einer Reichweite von rund 380 Kilometern. Das Ziel: herausfinden, wie alltagstauglich Elektromobilität für Shuttle-Strecken ist.

Getestet wurde auf einer typischen Nachttour: Von Eichenzell (NSE-Depot) ging es nach Hünfeld-Michelsrombach (NSE-HUB) und zurück. Der Fokus lag auf dem internen Shuttle-Betrieb. Eine Strecke von „nur“ 25 Kilometern, aber bei Night Star Express zählt jede Minute – denn hier geht es um zeitkritische Sendungen, die über Nacht zuverlässig und pünktlich

zugestellt werden müssen. Die gesamte Logistik ist darauf ausgelegt, dass Waren abends abgeholt, über Nacht transportiert und am nächsten Morgen beim Empfänger eintreffen. Deshalb ist die Fahrzeit pro Strecke ein entscheidender Faktor: Je schneller und effizienter die Touren gefahren werden können, desto mehr Flexibilität bleibt für Abholung, Sortierung und



gstest

Zustellung. Verzögerungen auf einer Strecke wirken sich direkt auf den gesamten Ablauf aus – und damit auf die Zufriedenheit unserer Kunden. Zeit ist hier nicht nur Geld, sondern auch ein Qualitätsversprechen.

Transportiert wurden beim Test unterschiedliche Waren – von Paletten über Scheiben bis hin zu Volumenkartons. Auf dem Rückweg ging's mit Leerboxen, weiteren Paletten und Kartons zurück. Der Test war kein Kundenauftrag – sondern Teil einer entwickelten Nachhaltigkeitsstrategie, um den CO₂-Fußabdruck zu verringern und zu prüfen, wie E-Mobilität in den Alltag integrierbar ist. Und das ganz ohne Kompromisse bei Qualität und Zuverlässigkeit. Daher lag es auf der Hand, nach den E-Pkw



und E-Lkw-Einführungen auch an die Transporter-Flotte zu gehen und zu testen, welche Modelle für uns funktionieren können.

ALLES WIE GEWOHNT, NUR VIEL RUHIGER

Stephanie, Mitarbeiterin bei ZUFALL, war einige Jahre lang für Night Star Express im Einsatz, bevor sie in die Halle wechselte. Doch ganz ohne Fahrten geht es auch dort nicht: An den Abenden übernimmt sie regelmäßig einige der Shuttle-Touren zwischen unseren Standorten. Bislang war sie ausschließlich mit den klassischen Fahrzeugen unterwegs – ein E-Transporter war für sie Neuland: „Im Prinzip ist alles wie gewohnt – nur eben ohne Motorengeräusch.“ Und genau das empfindet Stephanie als angehend: „Gerade bei den abendlichen Fahrten genieße ich die Ruhe. Da vermisste ich das Brummen des Motors nicht. Im Gegenteil.“

Das Fazit

Der Test hat gezeigt: Elektromobilität funktioniert auch beim Nachexpress.

- Zuverlässig: Alle geplanten Fahrten konnten durchgeführt werden.
- Kosteneffizient: Die Stromkosten lagen im Rahmen – vergleichbar mit den bisherigen Diesel-Ausgaben.
- Nachhaltig: weniger CO₂-Ausstoß, mehr Verantwortung.

Einziger kleiner Nachteil: Durch das Tempolimit war eine vierte Fahrt pro Nacht nicht mehr drin. Aber das ist eine Frage der Fahrzeugwahl – und genau da wollen wir jetzt ansetzen.



Die Vorbereitung

Bevor es losgehen konnte, mussten ein paar Dinge vorbereitet werden:

Fahrerkarte beantragen: Für das 4,25-Tonnen-E-Fahrzeug mit digitalem Fahrtenschreiber ist dies Pflicht. Gab es eine Einweisung? Eine spezielle Schulung war nicht notwendig – unsere Fahrer und Fahrerinnen kennen sich mit Transportern aus, der Unterschied ist gering.

Ladeverhalten: Geladen wurde tagsüber, eine Zwischenladung war nie nötig. Selbst nach drei Fahrten lag der Akkustand noch bei rund 40 Prozent.

Eine kleine Umstellung war allerdings die Geschwindigkeitsbegrenzung des Testfahrzeugs: Der E-Transporter war ein Vorführmodell und damit auf 90 km/h gedrosselt – deutlich langsamer als die 120 km/h, mit denen Stephanie sonst ihre Shuttle-Touren fährt. „Ich musste meine Abfahrtszeiten etwas anders planen, damit alles weiterhin pünktlich klappt“, berichtet sie. „Aber mit ein bisschen Umdenken war das gut machbar.“ Besonders überzeugt hat sie der Tempomat: „Die Fahrt war dadurch super entspannt und angenehm ruhig.“ Demnach steht einer Umstellung aus Fahrerin-Perspektive schon einmal nichts im Wege.

ZUFALL ruht sich im Sinne des gesamten Night Star Express-Netzwerks nicht aus und möchte künftig weitere E-Transporter-Modelle testen, um die Verbrauchs-, Reichweiten- und Ladekapazitätszahlen miteinander zu vergleichen. Das Ziel ist eine nachhaltige Logistik, die nicht nur effizient, sondern auch zukunftsfähig ist.



Neue Kampagne mit Night Star Express

„Die Glücksbringer“ zeigt die Menschen hinter jedem Paket

Wer sorgt eigentlich dafür, dass in Deutschland täglich Millionen Pakete zuverlässig ankommen? Mit der neuen Social-Media-Kampagne „Die Glücksbringer“ rückt der Bundesverband Paket- und Expresslogistik (BPEX) die Menschen hinter den Sendungen ins Rampenlicht. Night Star Express hat sich als Verbandsmitglied ebenfalls an der Kampagne mit Porträts und Videodrehs von Mitarbeitern unseres Gesellschafterunternehmens Cretschmar in Leverkusen beteiligt.



dafür schaffen, welche Leistung hinter jedem Paket steckt und dass Logistikprozesse nur mit engagierten Menschen funktionieren", sagt BPEX-Vorsitzender Marten Bosselmann.

Die Geschichten der Protagonistinnen und Protagonisten sollen zeigen, wie vielfältig die Branche ist und dass sie Menschen mit unterschiedlichen Hintergründen Perspektiven eröffnet. Auch für Geringqualifizierte oder Menschen ohne Berufsausbildung ermöglicht sie den Einstieg in den Arbeitsmarkt und fungiert als Integrationsmotor, insbesondere für Menschen mit Migrationshintergrund.

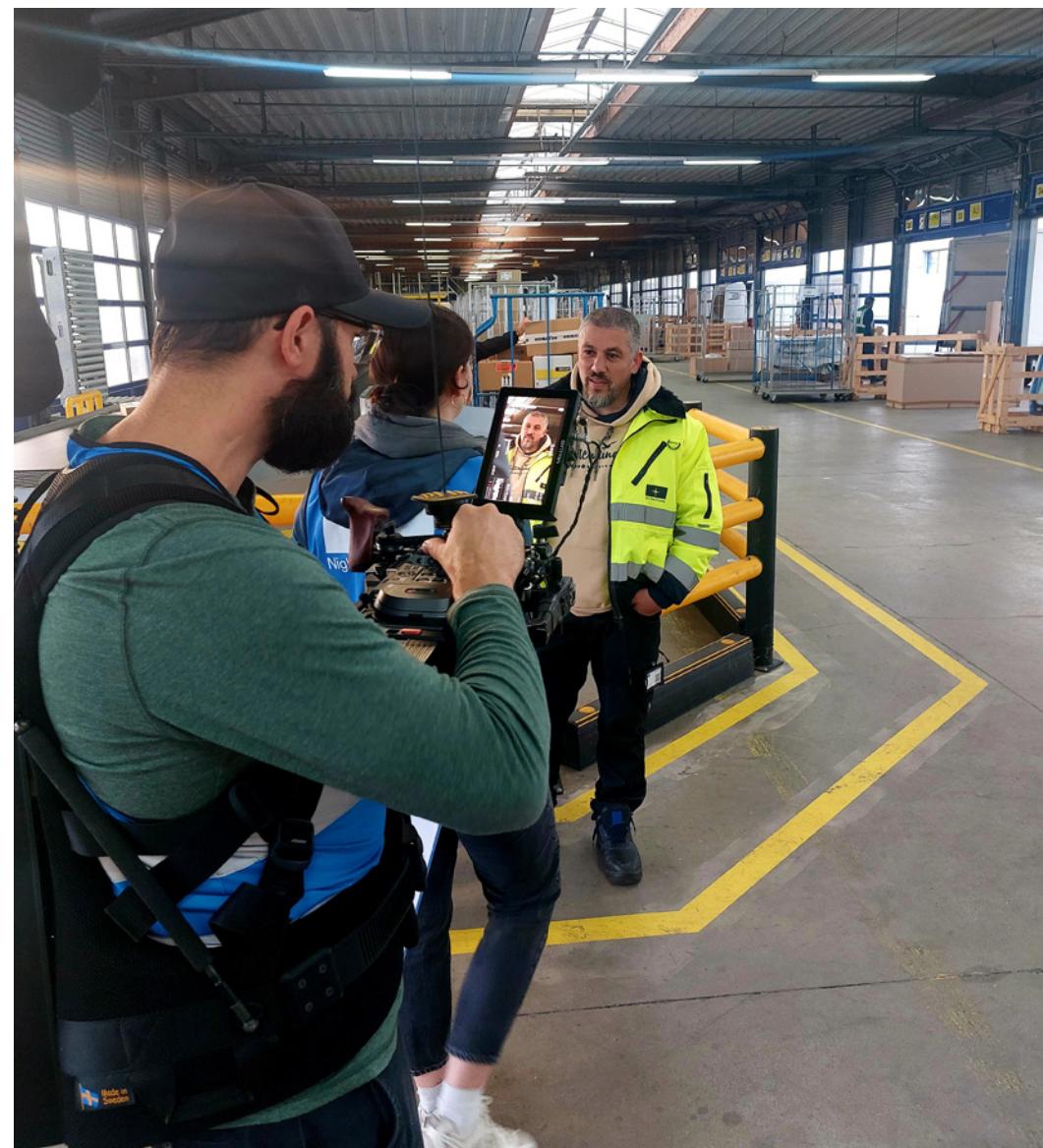
VIDEOS ZEIGEN SEHR ZUFRIEDENE GESICHTER UND TOP-ARBEIT

Die Kampagne will auch Vorurteile entkräften. „Wir setzen uns klar für gute Arbeitsbedingungen und die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften ein. Dazu gehört die enge Zusammenarbeit unserer Mitgliedsunternehmen mit den zuständigen Behörden. Verstöße

gegen Rechtsnormen werden nicht toleriert“, bekräftigt Bosselmann. Entgegen verallgemeinernden Behauptungen von verschiedenen politischen und gewerkschaftlichen Akteuren, die meistens auf ausgewählten negativen Einzelbeispielen fußen, gibt es eine hohe Grundzufriedenheit innerhalb der Beschäftigten der Branche, wie eine Befragung unter Zustellerinnen und Zustellern im vergangenen Jahr gezeigt hatte. Diese zufriedenen Stimmen zu zeigen, ist ein weiteres Ziel der Initiative. Schauen Sie sich die Videos und Informationen auf der Kampagnen-Website <https://gluecksbringer.info> an und entdecken Sie die authentischen und beeindruckenden Persönlichkeiten, die die Paketbranche zu bieten hat.

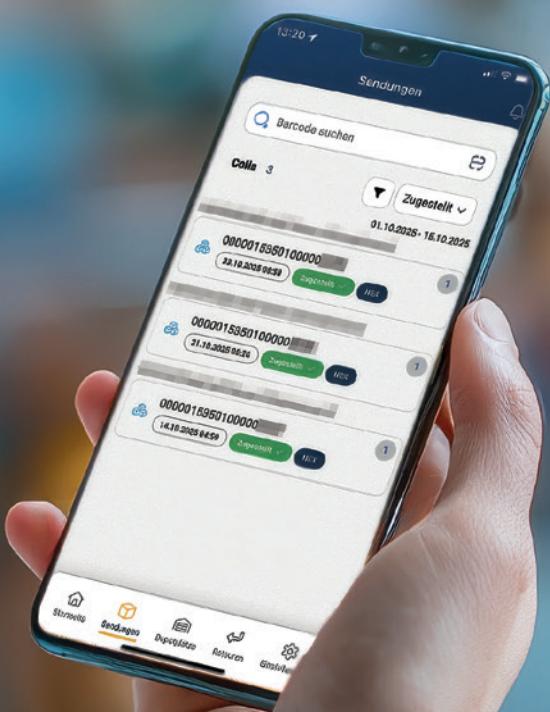


Ob in der Zustellung, der Sortierung oder in der Verwaltung – die Beschäftigten der Paketdienste sind die modernen Glücksbringer. Sie halten die Wirtschaft und den Alltag der Menschen am Laufen und sorgen für freudige Momente an der Haustür, wenn die lang ersehnte Bestellung oder ein dringend benötigtes Produkt zugestellt wird. „Uns geht es darum, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sichtbar zu machen und einen Einblick in ihren Arbeitsalltag zu geben. Wir wollen Bewusstsein



Für unsere Kunden nur das Beste

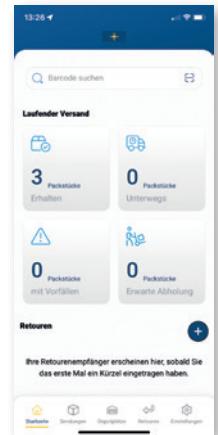
Unsere neuen Produkte im System



Night Star Express arbeitet stetig daran, bestehende Produkte zu optimieren und neue Lösungen für den Kunden zu entwickeln. Ziel ist, Prozesse und Abläufe noch effizienter und einfacher zu gestalten. Beispiele dafür sind die Empfänger-App, die Emergency-App und unser optimiertes Track & Trace-Angebot. Wir geben Ihnen einen Überblick über die Vorteile der einzelnen Dienstleistungen. Bei Interesse kommen Sie gerne auf uns zu. Wir beraten Sie gern!

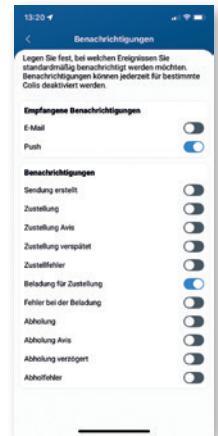
Emergency-App

- Bei einem Systemausfall sind die User nun in der Lage dennoch zu scannen
- Die Scan-Events werden an eine Notfallwebsite übermittelt, was uns in die Lage versetzt, dennoch dem Kunden eine Sendungsauskunft zu geben
- Rückkopplungseffekt Notfallsystem an Livesystem bei wieder normalem Verlauf



Empfänger-App

- GPS-Daten der Zustellung werden angezeigt (können kopiert und in Google eingefügt werden)
- Dashboard zur schnellen Übersicht über den Sendungsstatus
- Retouren-Anmeldung direkt über die App möglich (einfach Retourenlabel scannen)
- Live-Tracking der Sendung (wenn Fahrer maximal 6 Stopps vor dem Empfänger ist)
- Aktivierung von Pushnachrichten direkt auf das Smartphone
- Pflege des Depotplatzes
- Übermittlung der GPS-Daten vom Technikerfahrzeug (Hilfe bei der Zustellung)



Neue Version Track & Trace

- Verbesserung der Darstellung
- Quickfilter-Buttons, um Sendungen entsprechend ihrem Status schnell zu finden
- Depotverwaltung direkt durch den Empfänger (neu)
- Empfänger können nun auch Zustelfotos einsehen (neu)
- GPS-Daten der Zustellung werden angezeigt (können kopiert und in Google eingefügt werden)



ZBR ist neuer Kunde von Night Star

Spezialist für Motorradreifen in ganz Europa

Wer Motorradreifen in Europa vertreibt, kennt den Namen ZBR Hohl. Seit über 20 Jahren ist das Unternehmen aktiv und mittlerweile der führende Großhändler für Motorrad- und Rollerreifen in Europa. Night Star Express ist neuer Partner des Unternehmens.

Mehr als 6.000 verschiedene Produkte, über 160.000 gelistete Artikel, ein Onlineshop mit Echtzeit-Lagerzugriff und ein Serviceverständnis, das weit über den reinen Handel hinausgeht – ZBR beliefert ausschließlich Geschäftskunden aus dem Motorradfachhan-

del, Werkstätten und aus dem Reifensektor. Geschwindigkeit und Verfügbarkeit sind dabei das A und O. Denn wenn ein Endkunde im Frühling spontan eine Tour plant und ein Reifen fehlt, zählt jede Stunde.

Lange war die kurzfristige Logistik die Achillesferse in der ansonsten gut abgestimmten ZBR-Logistik. „Die Zustellung über normalen Versand war nicht zuverlässig. Pakete kamen oft verspätet, Samstagszustellungen waren gar nicht möglich“, erinnert sich Andreas Temme, verantwortlich für das operative Geschäft bei ZBR Hohl. Das sorgte für Unmut – bei Werkstätten, Fachhändlern und Endkunden. Erst der Wechsel zu CRETSCHEMAR Night Star Express in Leverkusen, einem Spezialisten für die quittungslose Nachtzustellung bis spätestens 8 Uhr morgens, brachte die gewünschte Wende.

DIREKTE NACHBARN UND PARTNER AUF AUGENHÖHE

ZBR Hohl und Night Star Express sind in Leverkusen nicht nur direkte Nachbarn – wenige Hundert Meter trennen die beiden Standorte – sondern auch Partner auf Augenhöhe. Die Zusammenarbeit kam durch gezielten Kontakt zustande. „Unsere Kunden können bis 16 Uhr bestellen. Späte Anlieferungen am Nachtexpress HU Leverkusen sind problemlos möglich – ein echter Vorteil im Tagesgeschäft. Die Ware ist am nächsten Morgen deutschlandweit beim Kunden. Pünktlicher und schneller geht's nicht, sogar samstags“, so Andreas Temme. Gemeinsam mit Thorsten Junk, Night Star Express Leverkusen, wurde ein zielgerichtetes Konzept entwickelt, über das sämtliche ZBR-Kunden direkt angesprochen und für die



Erfolgreiche
Partnerschaft (von
links): Thorsten
Junk (Night Star
Express) und
Andreas Temme
(ZBR)

den konnten. Der Name „Night Star Express“ hat sich in der Branche seither fest etabliert – und das nicht ohne Grund.

DURCHGÄNGIG DIGITALISIERT, PERSÖNLICHE KOMMUNIKATION

Der Versandprozess ist durchgängig digitalisiert. Die Bestellung erfolgt über den Onlineshop, das Label wird automatisch erstellt, die Ware konfektioniert und direkt auf den Weg gebracht. „Was uns besonders gefällt: Die Kommunikation mit dem Team von Night Star Express ist jederzeit lösungsorientiert, engagiert und persönlich. Bislang lief alles ohne größere Zwischenfälle“, betont Andreas Temme. Gerade in der Hochsaison, wenn kurzfristige Reifenschäden für Frust sorgen können, zahlt sich die Nachtzustellung aus. „Wir ermöglichen so einen schnellen Service für unsere Kunden. Die müssen keine Reifen mehr vorhalten oder entsorgen – das spart Platz, Zeit und Geld. Samstags- und Feiertagszustellungen sind für uns inzwischen selbstverständlich.“

Für Andreas Temme ist die Empfehlung klar – auch wenn er schmunzelnd einschränkt: „Natürlich nicht an den Wettbewerb. Aber wer einen zuverlässigen, schnellen und partnerschaftlichen B2B-Logistikdienstleister sucht, ist hier genau richtig.“

■ **MEHR INFOS ZU ZBR HOHL FINDEN SIE
UNTER: WWW.ZBR-HOHL.DE**





Prognose Out-of-Home-Zustellung: Marktanteil bis zu 30 Prozent

Interview mit dem Logistikexperten Dr. Klaus Esser

Redaktion: Herr Dr. Esser, wie stellt sich zum Jahresende die wirtschaftliche Situation der KEP-Branche insgesamt dar?

Dr. Klaus Esser: Die gesamtwirtschaftliche Lage in Deutschland ist geprägt von einer schwachen Binnenkonjunktur und außenwirtschaftlichen Entwicklung. Diese mittlerweile im dritten Jahr zu beobachtende Entwicklung verhindert ein stärkeres Wachstum im Sendungsvolumen im KEP-Markt in Deutschland. Dies führte zu einem Rückgang bei B2B-Sendungen im Paket- und Expressbereich um 1,6 Prozent und ist vor allem auf den deutlichen Rückgang bei Paketsendungen zurückzuführen. Aber auch bei den Express-Sendungen und darunter im Segment der Nachtexpress-Logistik ist ein leichter Rückgang des Sendungsvolumens zu beobachten gewesen. Diese Entwicklungen stellen die Unternehmen vor zunehmende wirtschaftliche Herausforderungen. Notwendig ist es, weiter in die Digitalisierung und Sicherheit, aber auch in die Netze und Fahrzeuge zu investieren, um unter anderem den Anforderungen der Nachhaltigkeit und Resilienz der Leistungserstellung gerecht zu werden. Dies erfolgt derzeit aber vor dem Hintergrund eines unterdurchschnittlichen Marktwachstums und zunehmenden Wettbewerbs im Markt.

Redaktion: Wie wird sich die wirtschaftliche Situation in den kommenden Jahren entwickeln? Was sind die Treiber? Was sind die Bremser?

Dr. Klaus Esser: Die Lage bleibt – aus meiner Sicht – auch in den nächsten Jahren herausfordernd. Positiv stimmen die Erwartungen, dass ab dem nächsten Jahr wieder mit einem nennenswerten Wachstum in Deutschland zu rechnen ist. Dies sollte auch die Entwicklung im KEP-Markt allgemein und im Express-/

Kuriersegment im Besonderen unterstützen. Daneben entfalten zahlreiche andere Trends und Strukturänderungen ebenso tiefgreifende Wirkungen auf den Markt. Dabei gibt es einerseits Einflussgrößen, die den Bedarf und die Nachfrage vor allem nach Express-Dienstleistungen und damit das weitere Wachstum begrenzen könnten. Hierzu zählen unter anderem zunehmende Handelssanktionen und geopolitische Risiken, Versorgungssicherheit und Re-Regionalisierung von Standorten und Wertschöpfungsketten verbunden mit Wachstums-einbußen sowie die Transformation und Strukturbrüche wichtiger B2B-Sektoren. Letzteres gilt auch für wichtige Kundenbranchen der Nachtexpress-Logistik (z.B. Automobilindustrie, Maschinen- und Anlagenbau). Demge-

genüber gibt es Faktoren, von denen zusätzliche, positive Impulse auf den Markt und die Nachfrage nach Express-Dienstleistungen erwartet werden können. Diese können unter anderem von einer Zunahme des Onlinehandels (national und grenzüberschreitend), dem B2B-E-Commerce, der Bedeutungszunahme der Healthcare-Logistik (medizinische und pharmazeutische Produkte und Geräte, Gesundheitsdienste) sowie dem Markt für erneuerbare Energien ausgehen. Wir erwarten vor diesem Hintergrund, dass das Wachstum der Express-Sendungen nach einem schwächeren laufenden Jahr ab 2026 wieder etwas an Fahrt aufnimmt. Es ist mit einem jährlichen Wachstum bis zum Jahr 2030 von bis zu 1,5 Prozent zu rechnen.



Redaktion: Welche Trends zeichnen sich ab?

Dr. Klaus Esser: Hier will ich gerne auf drei derzeit für die Branche zentrale Trends verweisen: Das sind die Out-of-Home-Zustellung (OOH), die Nachhaltigkeit und Digitalisierung. Die Out-of-Home-Zustellung, das heißt Zustellungen an Standorte wie Paketshops und Paketboxen, an denen Sendungen flexibel und individuell steuerbar abgeholt und aufgegeben werden können, sind aktuell eines der treibenden Themen der Paketlogistik. Nach unseren Schätzungen gab es im Jahr 2024 rund 70.000 Paketshops, Annahme- und Verkaufsstellen in Deutschland. Hinzu kommen rund 17.000 Paketstationen. Der Anteil dieser Zustellkonzepte an den B2C-Zustellungen lag im Jahr 2022 bei gut 13 Prozent. Die Out-of-Home-Zustellung wird sich in den kommenden Jahren sehr viel dynamischer entwickeln als bisher. Nach unseren Prognosen ist bis 2030 mit einem Marktanteil von rund 25 bis zu 30 Prozent, insbesondere in urbanen, verdichteten Regionen, zu rechnen. In diesem Zusammenhang will ich gerne darauf hinweisen, dass die empfängerunabhängige Zustellung von Sendungen nicht allein ein Thema der Paketlogistik im B2C-Segment ist. Auch gerade die Nachtexpress-Logistik hat hier bereits frühzeitig das Thema aufgegriffen und entsprechende Lösungen und Angebote im B2B-Segment ent-

wickelt. Die Zustellung erfolgt an einen zuvor definierten und mit dem Empfänger der Sendung abgestimmten (verschlossenen) Übergabeort. Eine Anwesenheit des Empfängers ist nicht erforderlich.

Redaktion: Was sind weitere Entwicklungen?

Dr. Klaus Esser: Zweiter zentraler Trend ist das Thema der Nachhaltigkeit im gesamten Transport- und Leistungsprozess der KEP-Dienstleister. Kaum ein anderes Thema hat in den vergangenen Jahren eine derartige Bedeutungszunahme erfahren und die Aufmerksamkeit der Unternehmen auf sich gezogen. Die KEP-Unternehmen verfolgen seit Jahren eigene ehrgeizige Ziele einer emissionsarmen Logistik und wandeln sich und ihre Dienstleistung (konventionelle Flotte und bestehende Netzstruktur) im Zuge der Umsetzung von nachhaltigen und innovativen Angeboten und Konzepten. Eine besondere Bedeutung wird im KEP-Markt der Elektrifizierung der Zustellfahrzeuge beigemessen. Hier von zeugt die im Vergleich zu anderen Segmenten des Wirtschaftsverkehrs bemerkenswerte Umfang und Einsatz von E-Fahrzeugen. Das Thema der Nachhaltigkeit bleibt ein zentrales Thema und wichtige Herausforderung auch für die nächsten Jahre. Bis 2050 haben sich die BPEX-Mitgliedsunternehmen

zum Ziel gesetzt, klimaneutral zu wirtschaften.

Redaktion: Wie steht es um das Thema Digitalisierung?

Dr. Klaus Esser: Digitalisierung begleitet als Thema die Branche bereits seit vielen Jahren und spielt auch in Zukunft eine wichtige Rolle. Die Digitalisierung und Automatisierung der Prozesse in den Depots und Verteilzentren sind bereits sehr weit fortgeschritten, ausgereift und zu einem Standard der Branche geworden. Jetzt gilt es, weitere Potenziale zu erschließen, die sich vor allem durch den Einsatz von KI ergeben können. Diese liegen beispielsweise noch in der automatischen Erfassung von zusätzlichen Parametern der Sendungen und in einer stärkeren Vorsortierung der Sendungen für die Zustellbezirke. Zusätzliche Potenziale können sich in der Zukunft aus einer Vernetzung von Umschlagzentrum und Zustellfahrzeug ergeben, indem Transportbehälter automatisch entladen und vorsortierte Sendungen in einem automatisierten Ladeverfahren in die Zustellfahrzeuge verladen werden. Die zunehmende Datenverfügbarkeit und der Einsatz von künstlicher Intelligenz können nicht nur dazu genutzt werden, die Prozesse zu optimieren, sondern auch dazu, übergreifend die Warenströme von Vor-, Haupt- und Nachlauf effizienter aufeinander abzustimmen, zur Qualitätskontrolle und Nachbewertung von Touren, zur vorausschauenden Identifikation von Störungen oder auch zur Nachfrageprognose.

Redaktion: Welche Lösungen wünschen sich zunehmend die Kunden?

Dr. Klaus Esser: Die Anforderungen der Kunden (private Haushalte, Unternehmen) an die Angebote und Dienstleistungen der KEP-Unternehmen werden zunehmend individueller und komplexer. Zentrale Treiber dieser Entwicklung sind veränderte Kundenbedürfnisse sowie gesellschaftliche und logistische Trends. Endkunden und Endkundinnen fordern zunehmend flexible, jederzeit verfügbare und zugängliche Zustelloptionen. Die Nachfrage nach Flexibilität, Transparenz und „individueller Steuerung“ während des Liefer- und Zustellprozesses nimmt – so lässt sich beobachten – in den vergangenen Jahren stetig zu. Diesem Convenience-Anspruch und einer kundenorientierten Versorgung wird beispielsweise die Out-of-Home-Zustellung gerecht. Unternehmen stellen speziellere Anforderungen an die Dienstleister, die über die Erwartungen von Pri-





vatkunden hinausgehen. Dies gilt insbesondere für die Themen Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit, Zertifizierungen und Berichterstattung im Bereich der Nachhaltigkeit, Transparenz und Technologie sowie die Integration der Dienstleistungen in die eigenen Geschäftsprozesse. Für Unternehmen übernehmen gerade im Zuge der Internationalisierung des Handels die Angebote und Leistungen der KEP-Industrie in der Beschaffung und dem Vertrieb der Waren auf den internationalen Märkten zentrale Funktionen. Dies gilt für die gesamte Supply Chain.

Redaktion: *Blicken wir auf die KEP-Branche als Beschäftigungsmotor: Wie wandeln sich das Berufsprofil und die Anforderungen?*

Dr. Klaus Esser: Die gesamte Branche beschäftigt mehr als 266.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Aus unserer Marktanalyse ist bekannt, dass mit mehr als 52 Prozent der überwiegende Anteil der Beschäftigten im KEP-Markt Zusteller/Zustellerinnen sind. Der Beruf des Zustellers bzw. der Zustellerin wird auch in den kommenden Jahren eine zentrale Rolle im KEP-Sektor spielen – trotz zunehmender Automatisierung, Digitalisierung und Out-of-Home-Zustellung. Die persönliche Zustellung bleibt vielerorts das Gesicht der Logistikdienstleistung und somit ein direkter Kontaktpunkt zum Kunden, der für die Servicequalität und auch für die Markenwahrnehmung der Anbieter eine wichtige Rolle spielt. Es zeigt sich, dass sich das Berufsprofil in den vergangenen Jahren bereits gewandelt hat und sich auch in Zukunft weiter deutlich verändern wird. Aus dem klassischen „Zusteller von Sendungen“ wird zunehmend ein serviceorientierter Logistikakteur, der nicht nur physisch zustellt, sondern auch mit digitalen Tools arbeitet, Kundenkommunikation in Echtzeit ermöglicht und als Teil der Wertschöpfungskette agiert.

Redaktion: *Wie steht es in mehrfacher Hinsicht um die Sicherheit im Netz?*

Dr. Klaus Esser: Das Thema Sicherheit in all seinen Facetten wird in den kommenden Jahren weiter an Bedeutung gewinnen und die damit einhergehenden Anforderungen werden zunehmen – sowohl im physischen als auch im digitalen Raum. Ein zentrales Thema ist die Cybersicherheit. Die zunehmende Vernetzung von Prozessen, der Einsatz von KI sowie die Einbindung externer Cloud-Services machen zusätzliche Anstrengungen zur Absicherung der digitalen Lieferkette erforderlich. Die Unternehmen sehen sich vermehrt mit Cyberbedrohungen konfrontiert – von Angriffen auf Netzwerke bis hin zu Betrugsvorwürfen. Die Notwendigkeit, robuste Schutzmaßnahmen zu etablieren, wird durch regulatorische Anforderungen wie die NIS2-Richtlinie der EU verstärkt. Vor dem Hintergrund der Entwicklungen steigen der Aufwand zur Personalgewinnung und die Investitionen in Sicherheitstechnologie entsprechend – was angesichts wachsender Anforderungen zwar notwendig, zugleich aber auch mit steigenden Kosten verbunden ist.

Redaktion: *Stichwörter „weniger Bürokratie“ und „weniger Regulierung“: Was wünscht sich die Branche an (politischen) Rahmenbedingungen?*

Dr. Klaus Esser: Das ist natürlich ein weites Feld. Hier gilt es an mehreren Stellen anzusetzen. Das betrifft die Bereiche Wirtschaftspolitik, Regulierung, Umwelt/Nachhaltigkeit und Arbeitsmarkt. Ein wichtiges, zentrales Anliegen ist derzeit die Entlastung von übermäßigen Regulierungsaufgaben, Dokumentations- und Berichtspflichten. Hierzu zählt z.B. eine Vereinfachung der Nachhaltigkeitsberichterstattung und eine Vereinfachung und Beschleunigung von Zollabfertigungsprozessen. Auch die Sicherstellung eines fairen und funktionsfähigen Wettbewerbs im KEP-Markt durch die Politik gehört dazu. Für den Bereich Umwelt/Nachhaltigkeit zählen dazu unter anderem ein technologieoffener Ansatz bei Antrieben und Kraftstoffen, der Ausbau des Ladeinfrastrukturnetzes, schnellere Genehmigungsverfahren bei Netzschlüssen sowie eine Unterstützung bzw. Förderung bei der Beschaffung von Nutzfahrzeugen.

Vita



Dr. Klaus Esser (56) ist promovierter Volkswirt und hat 2001 zusammen mit Dr. Judith Kurte die KE-CONSULT Kurte&Esser GbR in Köln gegründet. Als geschäftsführender Gesellschafter führt er seit 2003 die KEP-Marktbeobachtung durch und erstellt für den Bundesverband Paket- und Expresslogistik e. V. (BPEX) die jährliche KEP-Markt-Studie. Er verfügt über mehr als 20 Jahre Berufserfahrung im Bereich der urbanen Logistik und berät in diesem Bereich zahlreiche Kommunen in Deutschland. Seit 2021 hat er einen Lehrauftrag an der TH Köln zum Thema „Logistik in urbanen Räumen“.



www.night-star-express.de