WKO WIEN
WIRTSCHAFTSKAMMER WIEN

Spezialthemen:
Immobilien
Weihnachten
Covid-19

KEP - Branchen-report 2020

Wien

Inhalt

1. Vorwort ... 4
2. Summary & Fakten im Überblick ... 7
3. Brancheneinblicke ... 11
3.1 Marktstruktur ... 12
3.2 Trends & KEP als „Enabler" ... 15
3.3 Im Fokus: Digitalisierung ... 19
3.4 Herausforderungen ... 22
3.5 Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien ... 24
3.6 Systemrelevanz im Alltag ... 26
4. KEP in Wien ... 27
5. KEP in Österreich ... 37
6. Deutschland im Vergleich ... 43
7. Motor für Arbeit und Wirtschaft ... 47
7.1 Wachstums- und Branchenvergleich ... 48
7.2 Unternehmen und Arbeitsplätze ... 51
8. Online-Handel in Österreich ... 53
9. Die Zukunft gestalten ... 55
9.1 Wichtige Aktionsbereiche ... 56
9.2 Ausblick aus Sicht der KEP-Dienstleister ... 59
10. Spezialthemen 2020 ... 61
10.1 Das Immobilien-Thema ... 62
10.2 Der Weihnachts-Peak ... 64
10.3 Die Covid-19-Krise ... 65
11. Pilotprojekte & Best Practices ... 69
12. ANHANG ... 77
12.1 Zur Studie ... 78
12.2 Dankeschön ... 78
12.3 Abbildungsverzeichnis ... 79
12.4 Quellenverzeichnis ... 80
12.5 Projektteam und Autoren ... 82

Davor Sertic
Spartenobmann
Transport und Verkehr

Das Projekt „Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien“ fokussiert in seinem 2019 veröffentlichten Aktionsplan auf 8 Themencluster. Einer der wesentlichsten Bereiche für die Erreichung der Smart City Ziele und die Aufrechterhaltung der Versorgung der Bevölkerung mit Waren sind effiziente Lösungen für die Paketzustellung. Im Jahr 2017 haben wir bereits einen ersten Branchenreport über die KEP Dienstleister erstellt, nun liegt der zweite Report vor. Dieser spiegelt eindrucksvoll die wirtschaftliche Energie dieser Branche wider. Im Spannungsfeld zwischen Online-Handel und Kunden führen sowohl der Conveniencegedanke und die Regionalisierung des Warenkorbes, als auch die kontaktlose Übergabe von Waren zu massiven jährlichen Steigerungen. Mit 74 zugestellten Paketen pro Haushalt und 174 Paketen pro Arbeitsstätte liegt Wien hier weiterhin weit über dem Österreichschnitt.

Aufgrund der aktuellen Situation wurden diesmal auch drei Spezialthemen beleuchtet: der Weihnachts-Peak, die Immobilienfrage und die Covid-19-Krise. Aus den Statements der KEP-Dienstleister sieht man, dass das Thema Covid-19-Krise die Branche massiv befasst hat, welche Antworten die einzelnen Anbieter auf die neuen Problemstellungen gefunden haben und welche neuen Wege die Branche insgesamt beschritten hat.

2020 ist somit ein Jahr, das viele unvorhersehbare Herausforderungen mit sich gebracht hat. Umso spannender lesen sich die Inhalte des neuen Branchenreports, der die Dynamik der KEP-Dienstleister mit einem jährlichen Wachstum von 7,9 % (2014 bis 2019) überaus deutlich vor Augen führt. Die Untersuchungen sprechen eine klare Sprache: wir befinden uns in einem neuen Zeitalter der Warenzustellung, das durch allgemeine gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklungen entstanden ist und durch die Pandemie beschleunigt und verstärkt wurde! Lesen Sie hier, wie die Branche darauf reagiert und wie sich für die kommenden Herausforderungen wappnet.

Katarina Pokorný
Obfrau der Fachgruppe
Kleintransporteure

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser der KEP-Studie,

wir alle kennen sie, und sie sind nicht mehr aus dem Stadtbild wegzudenken. Die vielen Klein-Transporteure, die im Auftrag der Kurier-, Express- und Paketdienste (kurz KEP-Dienste) durch die Straßen Wiens fahren auf der Suche nach einer nahe dem Ziel gelegenen Haltemöglichkeit. Die Lenker, die die Pakete und Waren anliefern sind nur kurz vor Ort, um die bestellte Ware abzuliefern, und dann gleich wieder weg. Ihre Leistungen werden entweder als selbstverständlich wahrgenommen oder gar nicht. Die Ihnen vorliegende KEP-Studie verdeutlicht die täglich erbrachten Leistungen der etwa 2.300 Klein-Transporteure Wiens.

Viele von ihnen sind Ein-Personen-Unternehmen. Sie ermöglichen uns die noch nie zuvor dagewesenen Annehmlichkeiten des Online-Shoppings wahrzunehmen, und alle Jahre wieder dem Christkind die vielen Briefe in Form von Geschenken zeitgerecht bis Weihnachten zu beantworten. Und die Transportvolumina, die die Klein-Transporteure im Auftrag der KEP-Dienste bewältigen, werden jedes Jahr mehr. Der Shut-down aufgrund der Coronakrise im Frühling dieses Jahres (2020) zeigte, dass die KEP-Dienste und die Klein-Transporteure zur kritischen Infrastruktur zählen. Und das zurecht!

Denn ohne sie kommt die im Internet bestellte Ware nicht zum Empfänger. Die KEP-Studie bildet anhand von treffsicheren Analysen und fundiertem Zahlenmaterial die Bedeutung der Branche für unsere Gesellschaft und unseren Lebensstil klar ab. Sie ist ein Beitrag zur verdienten Würdigung und Wertschätzung der für selbstverständlich angesehenen Leistung der Klein-Transporteure im Auftrag der KEP-Dienste.

2 Summary & Fakten im Überblick

Wien ist als Smart City in einer Vorreiterrolle und mehrmals zur lebenswertesten Stadt weltweit gekürt worden. Natürlich spielen hier viele unterschiedliche Faktoren eine Rolle, die Gestaltung des Verkehrssystems rückt dabei aber in eine zentrale Rolle, damit auch der Güterverkehr und die Logistik. Als Wirtschaft, als Gesellschaft und als Stadt insgesamt brauchen wir eine funktionierende Versorgung für Geschäfte, Industriebetriebe, Krankenhäuser, Baustellen, Gastronomiebetriebe, Dienstleistungseinrichtungen und natürlich private Haushalte. Einen wesentlichen Teil dieser Versorgung übernehmen die Kurier-, Express- und Paketdienstleister, kurz als KEP-Dienstleister bezeichnet.

Ihr Beitrag für das Funktionieren unseres täglichen Lebens ist essenziell und ihre Services sind systemrelevant und unverzichtbar. Das zeigt sich in der zunehmenden Nutzung angesichts des konstanten und weiterhin absehbaren Wachstums im Paketgeschäft. Die vorliegende Studie bietet hierzu einen umfassenden Marktüberblick und vertiefende praxisrelevante Einblicke in eine Branche, deren Leistungen beinahe jede Person und jedes Unternehmen entweder direkt oder indirekt täglich beansprucht.

Mit Blick auf Wien ist diesbezüglich eine quantitative Abgrenzung und Einschätzung der Paketmengen interessant, um einerseits die Entwicklungsdynamik und andererseits strukturelle Anforderungen, speziell für die Zukunft, erkennen zu können. Multi-Channel Angebote des stationären Handels und e-Commerce sind dabei wesentliche Treiber, die KEP-Branche setzt dafür einen wesentlichen Schwerpunkt im Bereich der Digitalisierung. Die FahrerInnen und ZustellerInnen sind die Schnittstelle zu den Kunden, und wie in vielen anderen Branchen auch, wird qualifiziertes Personal in Zukunft ein Schlüsselfaktor sein.

Eine komplette Automatisierung und eine autonome Paketzustellung sind teilweise im Test, aber in absehbarer Zeit noch nicht praxistauglich. Aktuell im Fokus sind neue Umschlag- und Hub-Konzepte, der Einsatz alternativer und emissionsfreier Fahrzeuge und das Roll-Out von Boxenstationen für die Hinterlegung von Paketen. Für ein funktionierendes KEP-System ist es daher speziell in Wien wichtig, künftig die notwendigen Flächen verfügbar zu haben.

Kundinnen und Kunden haben tendenziell steigende Erwartungen an die Geschwindigkeit und die Qualität der Lieferungen. Diese Anforderungen sind mit den verfügbaren Ressourcen unter ökonomischen und ökologischen Aspekten in Einklang zu bringen. Dort wo rasche Liefer- und Zustellzeiten direkt zum Unternehmen oder an die Haustüre erforderlich sind, werden diese auch weiterhin gewährleistet sein. Wo dies nicht zwingend notwendig ist, können Prozesse entschleunigt werden, und oft ist die gesammelte Hinterlegung der

Pakete an einem alternativen Abgabeort für die Kunden angenehmer.

Künftig ist also eine steigende Differenzierung der Leistungen und damit auch der Preise zu erwarten, um die Kosten in der Last-Mile-Zustellung entsprechend abbilden zu können. Zunehmende Steuerungsmöglichkeiten durch die Kundinnen und Kunden werden angeboten, wo Geschwindigkeit, Zeitfenster und Zustellort abhängig vom Bedarf und der Zahlungsbereitschaft selbst definiert werden können. Ziel ist es, damit die Aufkommensspitzen zu reduzieren und die vorhandenen Ressourcen wie Umschlag-Hubs und Verteilzentren, Sortieranlagen und Fahrzeuge besser und effizienter auszulasten. Das ist ökonomisch und ökologisch sinnvoll.

Die Daten und Fakten der KEP-Branche sind in jedem Fall beeindruckend und die Studienergebnisse zeigen deutlich die Besonderheiten einer Großstadt wie Wien im Vergleich zu Österreich insgesamt. Durch die Mitwirkung aller relevanten KEP-Dienstleister konnte hiermit eine umfassende Analyse und Betrachtung vorgenommen werden, um gemeinsam an den Strategien und notwendigen Rahmenbedingungen weiterarbeiten zu können.

Sendungen gesamt 2019

+ 9% zum Vorjahr

Mit 95 Millionen Paketen, die 2019 in Wien transportiert wurden, setzt sich der positive Wachstumstrend auf hohem Niveau fort. Damit fällt der jährliche Zuwachs in Wien wiederum etwas stärker aus als in Gesamtösterreich.

Sendungen X2C

+16%

Damit bekommt jede Wienerin und jeder Wiener im Vergleich zum Vorjahr fünf Pakete mehr, und zwar jeweils 36 Stück pro Kopf, das ist ungefähr das Doppelte vom österreichischen Durchschnitt.

Sendungen B2B

- 4,2 %

Der B2B Bereich geht von 2018 auf 2019 erstmals seit Jahren zurück. Das schwächere Wirtschaftswachstum 2019 scheint sich in den Sendungszahlen bemerkbar zu machen.

Gewerbe

2.288 Klein-Transportunternehmen und
152 (Fahrrad-)Botendienstunternehmen

So viele Betriebe sind derzeit im Gewerbe der Kleintransporteure in Wien gemeldet und aktiv tätig – hier sind die Dienstleister im KEP-Bereich enthalten. In Niederösterreich beläuft sich die Anzahl der Betriebe auf etwa 1.000.

Prognose

150 Millionen Pakete in Wien 2025

Aufgrund der Unsicherheiten durch die Covid-19-Krise ist eine Szenarienabschätzung schwierig und die Aussagen der Branche dazu sind aktuell sehr verhalten. Die Prognose zeigt ein optimistisches Szenario unter Annahme der Fortschreibung des durchschnittlichen Wachstums der jeweils vorangegangenen drei Jahre. Die pessimistische Einschätzung berücksichtigt die Covid-19-Krise, das Trendszenario in der Mitte stellt einen wahrscheinlichen Verlauf dar.

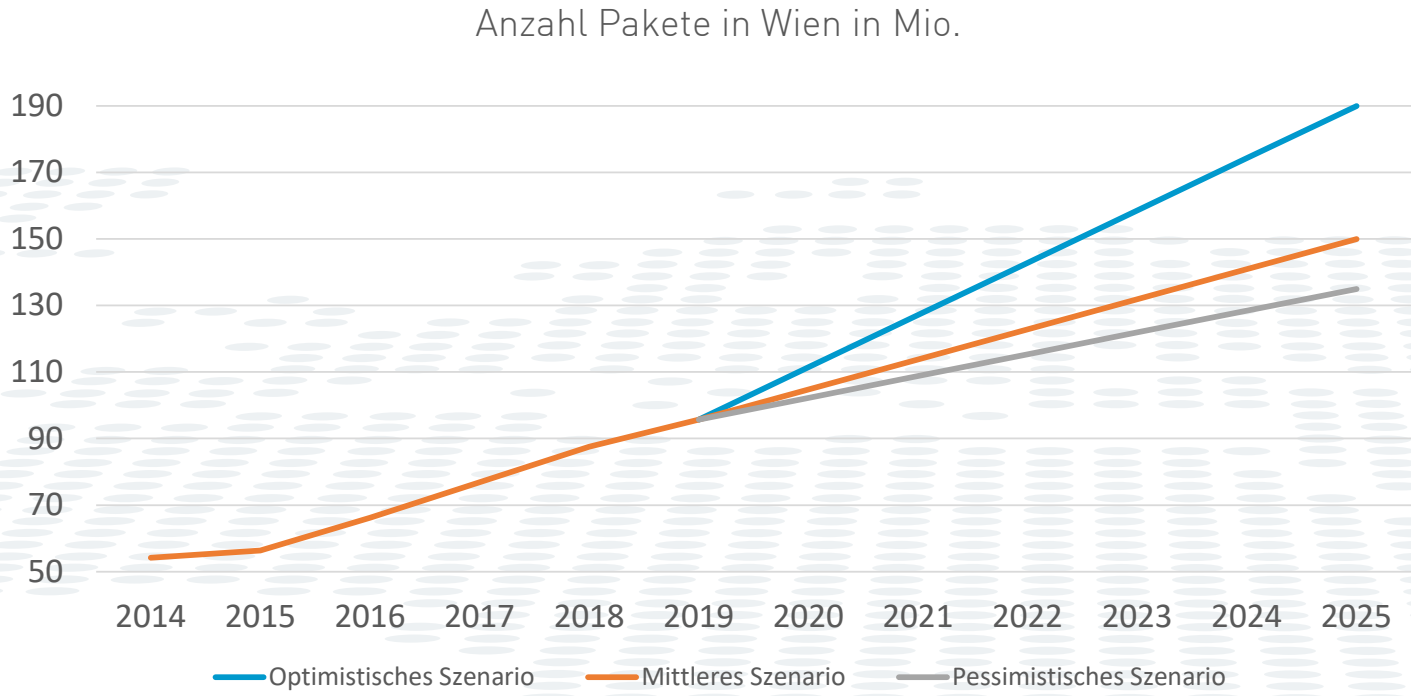


Abbildung 1 - Entwicklung der Paketmengen in Wien in Szenarien[1]

[1] Eigene Berechnung, Basis: RTR GmbH

3 Branchen-einblicke

3.1. Marktstruktur

Der Begriff KEP steht für „Kurier, Express und Paket“. KEP-Dienstleister bringen Kleinsendungen vom Händler oder Produzenten zum Empfänger, sie beliefern Endkunden ebenso wie den stationären Handel, die Industrie und viele Dienstleister. Diese Logistikunternehmen nehmen eine wichtige Rolle im Wirtschaftssystem ein und ihre Dienstleistungen sind von wesentlicher Bedeutung für das Funktionieren von Handel, Produktion und vieler weiterer Bereiche bis hin zur Bauindustrie, dem technischen Servicebereich und dem Gesundheitswesen.

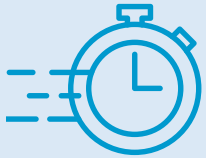
Ob beruflich oder privat, fast alle werden wir tagtäglich durch die Leistungen der KEP-Branche unterstützt. Manchmal direkt als aktive KundInnen, manchmal indirekt und unsichtbar, weil durch die KEP-Branche die Verfügbarkeit von Produkten, Services und Dienstleistungen vieler anderer Branchen durchgängig sichergestellt ist.

Unterschieden werden folgende Bereiche:
- B2B = Business-to-Business
- B2C = Business-to-Consumer
- C2C = Consumer-to-Consumer
- X2C = B2C + C2C

Sowohl im gewerblichen B2B-Bereich als im X2C-Bereich mit der Direktbelieferung von EndkundInnen, der KEP-Bereich ermöglicht die wirtschaftliche Vernetzung und sichert die tägliche Versorgung.

Aufgrund der nicht immer eindeutigen Abgrenzungsmöglichkeiten zwischen den Dienstleistungen Kurier, Express und Paket werden diese im Rahmen der Studie nicht gesondert betrachtet, generell steht der mengenmäßig größte Paketbereich im Fokus.

Ganz allgemein lassen sich die Bereiche folgendermaßen kategorisieren und grob abgrenzen:

	Kurier	 **Express**	**Paket**
Übergabe	Persönlich, direkte Übergabe	Empfängeradresse, definierter Abstellpunkt	Empfängeradresse, definierter Abstellpunkt
Größe und Gewicht der Sendung	Üblicherweise meist bis zu 3 kg (Dokumente und Wertsachen)	Breites Gewichtsspektrum, teilweise ohne Limit	Obergrenze durch Gewicht und Gurtmaß
Schnelligkeit der Zustellung	Individuell vereinbart: nach Kundenwunsch am gleichen Tag, innerhalb von 24 Stunden oder später	Kurze, fest zugesagte Lieferzeiten von Haus zu Haus	Laufzeit ist nicht garantiert (aber mit hoher Wahrscheinlichkeit eingehalten und vorhergesagt)
Umschlag	Nein	Ja	Ja
Bündelung	Nein	Ja	Ja
Regionalität	Anbieter häufig regional verankert, Transporte meist in der Region, weniger internationale Sendungen	Anbieter meist international tätig oder vernetzt, liefert national und international	Anbieter meist international tätig oder vernetzt, liefert national und international
Preise	Höher, abhängig von individuellen Services	Mittel, abhängig von Sendung und Relation	Vergleichsweise günstig durch hohe Standardisierung und große Mengen
Vorteile	Persönliche Begleitung der Sendung Individualität Hohe Berücksichtigung von Kundenwünschen möglich	Schnelligkeit Garantierte Zustellzeiten	Preislich am attraktivsten Hohe Standardisierung Große Mengen bei hoher Qualität

Der Anteil des Bereichs „Paket“ am gesamten KEP-Markt ist, sowohl hinsichtlich Menge als auch Umsatz, mit Abstand am höchsten, und er steigt auf hohem Niveau jährlich weiter. Die Umsätze folgen der Entwicklung bei den Mengen jedoch nicht ganz so stark. Während im Express-Bereich der Umsatz je Sendung jährlich steigt, ist ein leicht negativer Trend im Paketbereich erkennbar.

In den letzten Jahren konnten teilweise effizienzsteigernde Maßnahmen und Kapazitätserweiterungen zur Bewältigung der zusätzlichen Volumina umgesetzt werden. Mittel- und langfristig werden aber Preissteigerungen zu erwarten sein, resultierend aus

- erforderlichen Investitionen (Infrastrukturen, Fahrzeuge, Automatisierung, Digitalisierung etc.),
- steigenden Faktorkosten (Mieten, Löhne etc.) und
- kostentreibenden Rahmenbedingungen (Stau- und Wegekosten, Zufahrts-/Einfahrtsbeschränkungen etc.).

Ein Standardpaket erwirtschaftete im Jahr 2019 einen Umsatz von rund € 4, während der Transport eines Kurier- bzw. Expresspakets mehr als das Doppelte lukrierte.[2]

2019 beförderten KEP-Dienste in Wien durchschnittlich 260.000 Pakete pro Kalendertag! Würde man diese Pakete mit einer durchschnittlichen Seitenlänge von jeweils etwa 40 cm entlang der Westautobahn auflegen, dann würde diese Paketmenge von Wien bis Pöchlarn reichen – und das jeden Tag!

Abbildung 3 - Die Tagesmenge an Paketen in Wien würde bis Pöchlarn reichen

Paket
€ 4,1

Kurier-/ Express
€ 9,8

Abbildung 2 – Umsatz je Standardpaket bzw. Kurier-/Express-Paket 2019

[2] Branchenradar KEP-Dienste in Österreich 2020, Wien 2020; https://www.branchenradar.com/de/studien/handel--gastronomie--dienstleistungen/kep-dienste-in-oesterreich-2020/

3.2 Trends & KEP als „Enabler“

KEP ist ein schnelllebiger und boomender Bereich und als solcher besonders ein „Enabler“ für aktuelle Trends und Entwicklungen. Ein rasches Reagieren und ein innovatives Agieren sind permanent gefragt, um als Logistik-Dienstleister die Anforderungen und neuen Ideen der Auftraggeber, Partner und KundInnen umsetzen zu können. Die KEP-Services stehen an der Schwelle zwischen Händler und Kunden, sie finden sich im Spannungsfeld von alten Mobilitätsmodellen und neuer City Logistik wieder[3].

Multi-Channel

Außer Frage steht, dass für den Großteil des Handels ein Online-Vertriebskanal nicht mehr zur Kür, sondern zur Pflicht gehört. Vom großen Filial-Retailer bis hin zum kleinen Fachgeschäft, die Angebote müssen digital verfügbar und die KundInnen digital erreichbar sein. Der kleinstrukturierte Einzelhandel ist künftig ebenfalls vermehrt im Online-Geschäft präsent. Wer das Unternehmen auf die Zukunft ausrichten will und speziell im Export wachsen möchte, muss im Bereich e-Commerce aktiv sein, sei es direkt oder über eine Plattform.

Von österreichischen Unternehmen schon vermehrt umgesetzt ist das parallele Angebot über mehrere Vertriebskanäle, eine sogenannte „Multi-Channel“-Strategie. Der Geschäftseinstieg in die digitale Welt kann direkt als auch über Online-Portale und Online-Plattformen erfolgen, diese werden zunehmend relevant speziell für kleinere Unternehmen. Viele KEP-Dienstleister haben speziell dafür entsprechend passende Logistik-Service für den Online-Einstieg von Unternehmen entwickelt - vor allem schnell und einfach soll dies für die Unternehmen stattfinden. Das Ineinandergreifen der Vertriebskanäle beziehungsweise „Sales-Channels“ wird sich künftig noch massiv verstärken, getrieben durch die Nutzung von Smartphones und Mobile Devices - hierin liegt ein Wachstumspotenzial für den KEP-Bereich.

Exkurs: „Voice Commerce“ beschreibt das online Einkaufen mithilfe von Sprachassistenten und steht in Österreich noch am Anfang. Das Wachstum ist jedoch exponentiell: 2018 haben knapp 200.000 Österreicher internetbasierte persönliche Assistenten wie Amazon Echo, Google Home und Alexa verwendet. Im Folgejahr ist die Nutzung auf 450.000 gestiegen, 30.000 von ihnen haben auch bereits Produkte bestellt, Tendenz steigend[4].

[3] Wochenzeitung Verkehr, Nr. 46/2019, Special: Logistik Roundtable „KEP Dienstleister im Schatten der Online Giganten“, S. 1
[4] https://www.handelsverband.at/publikationen/studien/ecommerce-studie-oesterreich-2019/ vom 27.04.2020

Abbildung 4 - Wordcloud KEP

Neue Produktgruppen

Die Branchen Fashion, Consumer Electronics und Wohnen sind im Online Handel bereits stark vertreten, hier kannibalisiert der Onlinehandel zunehmend den stationären Handel. Zu den Produktgruppen mit dem stärksten Wachstum in Deutschland gehören Fahrräder, Körperpflege und Kosmetik, Lebensmittel und Delikatessen sowie Spielwaren.[5] Die Zuwächse im Bereich der Möbel lassen erkennen, dass die Menschen dem Medium „Internet" immer stärker vertrauen, nun ebenfalls bei der Bestellung von sperrigen Gütern. Der Convenience-Gedanke bei den KonsumentInnen wird immer stärker, anstatt mit den öffentlichen oder privaten Verkehrsmitteln ins Geschäft zu fahren kann online bestellt werden, in vielen Fällen ist das bequemer.

Die Zuwächse bei den „Fast Moving Consumer Goods" (FMCG) sind deutlich, und wenn sich die starke Nachfrage nach Lebensmitteln und Nahversorgung auch Online etablieren sollten, dann entsteht die nächste große Chance und gleichzeitig eine Herausforderung für die KEP-Branche. Hier stellt sich die Frage, ob die neuen Online-Angebote und Logistik-Strukturen nachhaltig sinnvoll aufgesetzt und genutzt werden können. Darüber hinaus muss für nachhaltige Geschäftsmodelle die Zahlungsbereitschaft für die Logistikleistung entsprechend gegeben sein, denn die Logistik und speziell die letzte Meile hat ihren Preis.

Regionalisierung

Im Handel wird ein zunehmender Trend in Richtung nationaler Produkte von österreichischen Händlern und Herstellern erwartet. Diese teilweise digitale Regionalisierung wird vielfach unterstützt, der Markterfolg wird aber letztendlich vom Kaufverhalten der KonsumentInnen abhängig sein. Sollte sich dieser Österreich-Fokus fortsetzen und verstärken, wäre dies ein positiver Trend für den gesamten Wirtschaftsstandort und einzelne Regionen und Großstädte wie Wien, da der Fokus auf regionale Wertschöpfung gelegt werden kann und damit Arbeitsplätze gesichert werden.

Die KEP-Branche ist vor allem in der regionalen Vernetzung ein wesentlicher Partner für große und kleinstrukturierte Unternehmen und bietet Lösungen für Versorgung und Absatz. Über nationale oder regional ausgerichtete Online-Handelsplattformen (z.B. shöpping.at, austriasupermarket.com, myproduct.at etc.) können mit den KEP-Services ebenso regionale Angebote für die KundInnen gebündelt werden.

Das Thema Regionalisierung hat nicht nur einen ökonomischen Aspekt, sondern ist auch bei der ökologischen Betrachtung von Bedeutung. Bei kürzeren Wegen von der Erzeugung bis zum Verbrauch kann der ökologische Fußabdruck reduziert werden, es lassen sich regionale Kooperationen vom Erzeuger, über den Händler, bis zum Vertriebs- und Logistikpartner etablieren, und es können innovative Konzepte in der Logistikkette und beispielsweise neue Fahrzeugkonzepte mit alternativen Antrieben erprobt werden.

[5] HDE Handelsverband Deutschland, Online Monitor 2019, S. 16

Imagewandel

Die Logistik und damit auch die KEP-Branche wird nun spätestens seit der Covid-19-Krise als systemrelevante Infrastruktur zur Versorgung wahrgenommen. Ab dem Zeitpunkt, wo andere Möglichkeiten der Versorgung nur mehr eingeschränkt verfügbar waren, die stationären Geschäfte geschlossen waren und sich das Arbeitsleben ins Home-Office verlagert hat, waren die KEP-Dienstleister als verlässliche Partner für Lieferungen zur Stelle.

Dieser Wandel zu einem positiven Image und die damit einhergehende Bewusstseinsbildung ist notwendig und wichtig, denn KEP-Dienste sind Versorger in vielen Bereichen unseres täglichen Lebens. Zusätzlich braucht diese Wachstumsbranche künftig neue Talente und bietet vielfache Einstiegsmöglichkeiten in allen Qualifikationsstufen und Interessengebiete, ob IT-ExpertInnen, MitarbeiterInnen im Sortier- und Umschlagbereich oder als ZustellerInnen.

Steigende Geschwindigkeit

Grundsätzlich ist in den letzten Jahren der erwartete und realisierte Zeitraum von der Bestellung bis zur Auslieferung enorm verkürzt worden. Die Zustellung am nächsten Tag ist in vielen Geschäftsbereichen und Regionen der erwartete Standard, die Möglichkeit der taggleichen Zustellung wird teilweise als Option erwartet. Dieser Druck zur Schnelligkeit wird selbstverständlich durch die permanente Verfügbarkeit von Angeboten über das Internet verstärkt. Diese Verfügbarkeit ist mittlerweile zeitlich und örtlich unabhängig, diese Flexibilität wird von der logistischen Abwicklung erwartet, dem sogenannten „Fulfillment".

Dieser Trend führt für die KEP-Branche zum einen zu weiterem Wachstum, erfordert zum anderen aber eine erhöhte Reaktionsfähigkeit und Flexibilität, um auf kurzfristige Volumenschwankungen reagieren zu können. Mit fixen Produktionsressourcen wie Umschlageinrichtungen, Sortieranlagen und Fahrzeugen sind dieser Flexibilität in Zukunft natürliche Grenzen gesetzt, oder es werden weitere Kapazitätsexpansionen vorgenommen. Die Leistungsfähigkeit des Systems, speziell hinsichtlich der Kosten, und die Zahlungsbereitschaft des Marktes gilt es also hier in Einklang zu bringen. Die KEP-Branche arbeitet hier bereits intensiv an alternativen und differenzierten Service- und Preismodellen.

Zusätzlich muss den KonsumentInnen die Verantwortlichkeit als Logistikentscheider deutlicher kommuniziert werden, ein Appell der sich ebenso an den Handel richtet. KonsumentInnen sollten aktiv entscheiden können, ob sie die Zustellung wirklich am nächsten Tag oder noch in derselben Woche haben möchten, wenn dies vielleicht gar nicht erforderlich ist. Eine Entschleunigung und längere Vorlaufzeiten unterstützen die Planbarkeit und helfen dabei die Ressourcen besser auszulasten, um Aufkommensspitzen zu vermeiden. Solche differenzierten Konzepte sind also ökonomisch und ökologisch sinnvoll.

3.3 Im Fokus: Digitalisierung

Jedes Paket wird von Daten begleitet und über diese Daten vom Versender bis zum Empfänger gesteuert. Je durchgängiger diese Informationskette ist, und je weniger Schnittstellen und Fehlerquellen es dabei gibt, umso höher sind Effizienz und Qualität. Im Paketversand sind ein durchgängiger Informationsfluss sowie die Möglichkeit der Interaktion mit dem Versender und dem Empfänger wichtig, um Prozesse kundenoptimiert gestalten zu können.

Seamless Information, also der durchgängige und nahtlose Informationsaustausch sowie Transparenz sind zwei wesentliche Elemente aller Digitalisierungsansätze. Die KEP-Branche ist im Logistikbereich ein Vorreiter in der Digitalisierung und setzt weiterhin wesentliche Schwerpunkte zu diesem Thema.

Steuerung und Planung

Die Kapazitätsplanung, die Steuerung der Last Mile Bedienung und die Tourenoptimierung sind Teil der Digitalisierungsstrategien beinahe aller KEP-Dienstleister. Neben der Beherrschung sämtlicher Prozesse von Annahme bis zur Auslieferung, sind die Routenoptimierung sowie die Zuordnung der Sendungen auf das Fahrzeug relevante Themen. Dafür braucht es Systeme zur dynamischen Tourenplanung, wie sie teilweise bereits im Einsatz sind. Diese Anwendung minimiert die Anzahl der gefahrenen Kilometer und trägt damit neben der Kostensenkung zu einer Senkung des Treibstoffverbrauchs und somit der Emissionen bei.[6]

Erforderlich hierzu sind möglichst umfassende Aviso-Daten, also die elektronische Ankündigung der zu erwartenden Sendungen, um frühzeitig die Produktionsplanung starten, und mit den Empfängern kommunizieren zu können. Für einen effizienten Logistik-Prozess ist es notwendig, standardisiert die Daten von jedem Paket zu kennen, um nicht mehr jedes Paket einzeln steuern zu müssen, sondern generelle Wünsche oder Regeln für die Zustellung definieren zu können.

Mit Hochdruck wird hier an laufend verbesserten Informationssystemen gemeinsam mit den Versendern und Händlern gearbeitet. Tracking und Echtzeitverfolgung waren ursprünglich nur für den Express- und Kurierdienst vorgesehen und sind mittlerweile Standard im normalen Paketbereich. Die großen KEP-Dienstleister in Österreich verarbeiten und transportieren mehrere Hunderttausend Pakete jeden Tag, im Planungs- und Bearbeitungsprozess machen daher Schwankungen von 10-20 % einen gravierenden Unterschied. Bei frühzeitigem Wissen darüber können Ressourcen entsprechend besser und nachhaltiger eingesetzt werden.

Unter Anwendung von Predictive Analysis und Artificial Intelligence gibt es Pilotprojekte, etwa für eine Voraussage der täglichen Verteilmengen. Es sind hierbei jedoch noch sehr viele, durch Mensch und Wirtschaft generierte Faktoren ausschlaggebend, die von den künstlichen Systemen erst gelernt werden müssen. Saisonalitäten wie Ostern und Weihnachten sind dabei noch einfach abzubilden, wenn aber beispielsweise große Händler Verkaufsaktionen wie den Black Friday oder die Cyber-Wochen starten, dann sind in diesem Moment die Auswirkungen auf die Warenströme nicht kalkulierbar.

[6] https://venturebeat.com/2020/01/29/ups-will-now-use-dynamic-routing-to-get-parcels-to-you-on-time/ vom 20.05.2020

Der Draht zu den KundInnen

Eine wesentliche Zielsetzung ist es, den Eingriff in die last Mile für KundInnen vorab möglich zu machen, wodurch der Zustellprozess direkt gesteuert werden kann. Wer nicht zu Hause erreichbar ist, möchte vielleicht das Paket beim Nachbarn abstellen oder es sich in eine Paketbox liefern lassen. Die KEP-Anbieter sind hier bereits weiter als viele andere Branchen, Kunden können größtenteils direkt in den Versand- und Zustellprozess eingreifen, etwa durch die Angabe von Zustellalternativen oder Umleitungsfunktionen. Die Digitalisierung ermöglicht die Erfüllung all dieser Kundenanforderungen, von engeren Zeitfenstern bis hin zur digitalen Echtzeit-Begleitung von Paket und Fahrzeug.

Die meisten KundInnen möchten größtmögliche Transparenz hinsichtlich des Status ihrer Bestellungen und Lieferungen. Dies erfordert eine entsprechende Flexibilität bei der Durchführung, dahinter liegen aber klar definierte Prozesse und Systeme, welche diese Interaktion mit dem Kunden möglichst einfach ermöglichen.

Ob per Internetportal, Telefon, über eigene Apps oder via SMS und WhatsApp, es gilt die richtigen Kommunikationskanäle zu nutzen, um die jeweilige Zielgruppe bestmöglich zu erreichen. So reflektiert beispielsweise die Generation der Millenials nicht mehr auf das klassische SMS, hier wird über Social Media Plattformen kommuniziert. Die Kontakt-Punkte zu den KundInnen, die sogenannte Touchpoints, verändern sich zunehmend. Wer einen Draht zu seinen KundInnen haben möchte, muss deren Sprache sprechen, und über deren Leitung kommunizieren können.

Big Data, Smart Data & Hardware

Umfassende Datenstrukturen müssen aufgebaut, intelligent verarbeitet und zielgerichtet genutzt werden können. Geben große Online-Händler ausschließlich zustellrelevante Daten und keine direkten Kontaktdaten der Kunden weiter, dann werden den Empfängern mittlerweile vielfach digitale Plattformen angeboten, um eine direkte Kommunikation und die Möglichkeiten zur Paketsteuerung aufzubauen.

In der Digitalisierung ist Geschwindigkeit wichtig, dies betrifft nicht nur die operativen Prozesse sondern auch das Set-Up neuer Systeme. Werden beispielsweise Händler in eine Online-Verkaufsplattform angebunden, braucht es dazu einfache und kurzfristige On-Boarding-Lösungen und gleichzeitig die Schnittstellen zu den Fulfillment- und Logistik-Lösungen, dann lassen sich mit Digitalisierung neue Vertriebskanäle erschließen.

Eine lückenlose Verfolgbarkeit ist vor allem bei Health Care Produkten und anderen hochwertigen Gütern in Zukunft verstärkt erforderlich, ebenso wie Sensorik- und Warnsysteme oder Systeme zur Diebstahlsicherung. Entscheidend sind dabei immer die sichere Datenübermittlung und die Einhaltung aller datenrechtlichen Vorschriften und Standards, vom Versender bis hin zum Empfänger

Um all diese Leistungen und Services anbieten und erbringen zu können, muss die Branche laufend in neueste Hard- und Software investieren. Die Handhelds der Zusteller beispielsweise, sind kleine, aber kurzlebige Hochleistungscomputer und ermöglichen eine durchgängige Prozessqualität. Die KEP-Branche muss daher immer am Stand der Technik bleiben und investiert laufend für eine nachhaltige Qualität.

Rainer SCHWARZ
Geschäftsführer
DPD Austria

„Besonders die aktuelle Covid-19-Krise hat eines deutlich gezeigt – nämlich die Wichtigkeit unserer Branche. Noch mehr als sonst haben wir bei DPD im Rahmen unserer Versorgungsverantwortung und als Teil der kritischen Infrastruktur den Blutkreislauf der Wirtschaft sowie die Versorgung der ÖsterreicherInnen am Laufen gehalten. Ich wünsche mir, dass das dazu beiträgt, dass die Paket-Logistik vielleicht doch künftig mit anderen Augen und mehr Wertschätzung gesehen wird. Unsere 1.700 MitarbeiterInnen und Zustellerinnen haben in den letzten Monaten wirklich Außerordentliches geleistet.

Als größter privater Paketdienstleister in Österreich sind wir laufend auf der Suche nach innovativen Zustell-Konzepten. Umso mehr freuen wir uns aktuell im Rahmen des Projektes „Remi Hub“ gemeinsam mit den Wiener Linien an der Gestaltung und am Ausbau von weiteren Lösungen für die urbane Logistikstruktur mitwirken zu können. Städtische Frachtflächen sind rar, insofern befürworten wir die Idee, Öffi-Garagen als Hub für die Paketzustellung einzusetzen und sind mit dem Testlauf äußerst zufrieden.“

3.4 Herausforderungen

Infrastruktur und Flächen

Bei steigenden Mengen werden weitere Investitionen in die Infrastruktur erforderlich. Der KEP-Bereich arbeitet hocheffizient ohne Zwischenlagerung, um die hohe Qualität und die kurzen Durchlaufzeiten zu gewährleisten. Dabei sind die Sendungen beinahe immer in Bewegung. Eine entscheidende Rolle spielen die Umschlagkapazitäten in den Verteilzentren und Hubs. Hochautomatisiert werden dort die Sendungen nach ihren Zustellgebieten sortiert und zugeteilt, die Flächen und die Anlagen müssen aber mit der Nachfrage und dem Aufkommen entsprechend mitwachsen.

Zeitfenster

Immer mehr Menge ist in immer kürzeren Zeitfenstern zu bewerkstelligen. Die Cut-Off-Zeiten in den Distributionszentren verschieben sich nach hinten, trotzdem soll oder muss die Zustellung am nächsten Tag erfolgen. Durch enge Zeitfenster bauen sich mengenmäßig hohe Spitzenbelastungen auf. Dem stehen die verfügbaren Ressourcen mit ihren Maximalkapazitäten gegenüber. Hier gilt es ein sinnvolles Optimum zu finden. Ziel muss eine bestmögliche Glättung dieser Spitzen sein, sowohl im Sinne einer guten Preisgestaltung für die KundInnen als auch im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen.

Erstzustellung

Eine erfolgreiche Erstzustellung scheitern oft daran, dass Privatempfänger nicht zu Hause anzutreffen sind. Das anschließende Hinterlegen der Pakete oder erneute Zustellversuche verursachen einen erhöhten Handlingaufwand und zusätzliche Fahrzeiten, somit also höhere Kosten und Emissionen. Durch Kommunikation mit den EmpfängerInnen und das rechtzeitige Umleiten von Paketen zu Filialen, Partnershops oder Paketboxen werden erfolglose Zustellversuche vermieden, die Herausforderung liegt in der Organisation dieser komplexen und zeitnahen Logistikketten. Ganz neue Ansätze werden dabei überlegt und erprobt: Um ungeplante Wege für ZustellerInnen und KundInnen zu vermeiden, werden die Pakete bereits in der Erstzustellung an einem zentralen Punkt hinterlegt. Die KundInnen können sich selbstverständlich noch immer aktiv dafür entscheiden, das Paket bis an die Haustüre geliefert zu bekommen.

Kosten

Eine steigende Leistungsbereitschaft verursacht steigende Kosten, und die Branche hat es in den letzten Jahren teilweise geschafft, die Kunden von den erforderlichen Aufwänden zu überzeugen.

Der Wettbewerb hat gezeigt wie wichtig funktionierende und zuverlässige Strukturen sind, diese können mit Dumpingpreisen nicht nachhaltig betrieben werden. Der Verdrängungswettbewerb scheint sich vorerst auch aufgrund der weiterhin steigenden Mengen etwas zu entspannen, der Kostendruck bleibt jedoch.

Personal

Die Transportunternehmer werden immer mehr zu Transportpartnern für Handel und Industrie, Ziel ist die gemeinsame Entwicklung neuer Konzepte als Basis für eine langjährige Zusammenarbeit. Die ZustellerInnen sind dabei wichtige Touch Points, also Berührungspunkte zu den KundInnen und beeinflussen Faktoren wie Zufriedenheit, Kaufverhalten und Wertschätzung für das gelieferte Produkt.

Eine Herausforderung liegt, wie in vielen anderen Bereichen, in der Verfügbarkeit von qualifiziertem Personal. Die Branche braucht weiterhin gut ausgebildete MitarbeiterInnen, die den Kunden die bestmögliche Beratung zukommen lassen, im Vertrieb, im Kundendienst und natürlich beim Fahrpersonal. KEP-Unternehmen werden daher weiterhin selbst in die Aus- und Weiterbildung ihrer MitarbeiterInnen investieren.

Wie in der Logistik generell, ist der KEP-Zustellbereich auf MitarbeiterInnen aus dem Ausland angewiesen, um den Bedarf decken zu können. Speziell in Großstädten ist die Zustellung ein personalintensives Thema, und in Wien leisten viele MitarbeiterInnen aus der Slowakei und Ungarn hervorragende Arbeit im KEP-Bereich. Eine Herausforderung liegt sicher darin, diesen Personalbedarf für die Zukunft sicherzustellen und auch in Krisenzeiten (wie beispielsweise bei den Grenzschließungen verursacht durch Covid-19) rasch Lösungen herbeizuführen, um negative Auswirkungen auf die Versorgungssicherheit zu verhindern.

Die Arbeit im KEP-Bereich soll MitarbeiterInnen mit unterschiedlichen Qualifikationsniveaus ermöglicht werden und um das zu forcieren, gibt es Vorhaben zur Automatisierung von Prozessen, zur Einführung einer neuen Scanner-Generation für die FahrerInnen, zur Intensivierung und Vereinfachung der Kommunikation und durch einfache Navigation und Routenplanung. Die Berufsbilder werden jedenfalls im KEP-Bereich digitaler, gleichzeitig wird damit das System flexibler - beispielsweise können durch digitale Unterstützung und Assistenzsysteme im Bedarfsfall einzelne Auslieferntouren auch von anderen ZustellerInnen kurzfristig übernommen werden.

Künftig wird sicher vermehrt über alternative und flexiblere Modelle nachgedacht, vor allem, wenn lokale Distributionskonzepte umgesetzt werden und dort lokal ansässige Teilzeit- oder Vollzeit-ZustellerInnen flexibel arbeiten möchten. Hier ist die Digitalisierung der Schlüssel, denn die Zustellsoftware könnte via APP über jedes Smart-Phone laufen.

Hohe Qualität in der Kundenwahrnehmung, attraktive Berufsbilder und professionelles Recruiting von FahrerInnen und Frächtern leisten einen positiven Beitrag zum Image jedes Unternehmens sowie der Branche insgesamt. Im Bereich der Kommunikation setzt man auf verstärktes Employer Branding und den weiteren Ausbau von Präsenz und Information über soziale Medien.

3.5 Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien

Mit dem Ziel der geplanten Dekarbonisierung wird der Güterverkehr der Zukunft anders aussehen als heute, das betrifft ebenso den KEP-Verkehr. Wesentlicher Faktor dabei wird natürlich die Entwicklung bei den Antriebstechnologien sein, sowie eine flächendeckende Verfügbarkeit von Versorgungsnetzen und Ladestationen. Die Umsetzungsgeschwindigkeiten und wann welche Ziele wie erreicht werden können, ist aktuell Teil des politischen Prozesses. Trotzdem gilt es schon heute aktiv zu handeln, und die erforderlichen Maßnahmen vorzubereiten und umzusetzen.

Hinter der Initiative „Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien“ (www.logistik2030.at) stehen das Land Niederösterreich, die Stadt Wien, die Wirtschaftskammer Niederösterreich und die Wirtschaftskammer Wien. Gemeinsam soll die Logistik in Niederösterreich und Wien in Zukunft bestmöglich gestaltet werden, mit folgenden Zielsetzungen:

- Lösung von Nutzungskonflikten im fließenden und ruhenden Güter- und Individualverkehr
- Nachhaltige Einsparung von CO2 in den Bundesländern
- Verkehrsreduktion ohne Leistungs- und Qualitätsverlust
- Entwicklung konsensfähiger Logistik- und Verkehrskonzepte
- Entwicklung, Initiierung und Begleitung von Pilotprojekten

Rund 100 Expertinnen und Experten aus verschiedenen Feldern haben aktiv am Aktionsplan Logistik 2030+ mitgearbeitet, weitere 200 Personen gaben online Feedback zu Zwischenergebnissen. Der Aktionsplan Logistik 2030+ liefert konkrete Ansätze und Lösungen, um künftigen Herausforderungen in der Logistik zu begegnen

Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien > www.logistik2030.at <

In den 8 Themenclustern und 35 Maßnahmen finden sich viele Aktionen die kurz-, mittel- oder langfristig gemeinsam mit dem KEP-Bereich umzusetzen sind, beziehungsweise direkt auf die KEP-Branche wirken werden:

- Logistikflächen vorausschauend planen und sichern:
  - Maßnahme 01: Logistikflächen definieren und sichern
  - Maßnahme 04: Flächennutzung für Micro-Hubs planen und ermöglichen
- Güterkonsolidierung mit Hilfe neuer Geschäftsmodelle vorantreiben
  - Maßnahme 05: System/Hierarchie für regionale Güterverkehrszentren und Hubs entwickeln und verorten
  - Maßnahme 06: Geschäftsmodelle für Güterverkehrszentren entwickeln, Konsolidierungszentren und Midi-Hubs intelligent betreiben
  - Maßnahme 07: Integrierte Plattformen für Logistikservices (LaaS) entwickeln
  - Maßnahme 08: Sharing-Konzepte weiterentwickeln
  - Maßnahme 09: Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Güterkonsolidierung

- Lösungen für die Paketzustellung entwickeln und umsetzen
  - Maßnahme 10: Nicht-Zustellung vermeiden
  - Maßnahme 11: P&R-Anlagen und ÖPNV-Stationen als White Label B2C-Knoten nützen
  - Maßnahme 12: Logistische Infrastrukturen in Siedlungsgebieten schaffen
  - Maßnahme 13: Grätzlboxen und Boxen-/Logistikräume in Neubauten und Bestandsimmobilien
  - Maßnahme 14: Bedingungen für die logistische Nutzung von Leerstandsflächen in Innenstädten (Einkaufsstraßen) verbessern

- Anreize für beschleunigte Fuhrparkumstellungen schaffen
  - Maßnahme 18: Förderungen und Vorgaben, um postfossile Mobilität zu stärken
  - Maßnahme 19: Vorrang für nicht fossil betriebene Fahrzeuge
  - Maßnahme 20: Alternative Antriebe in der Beschaffung forcieren
  - Maßnahme 21: Umstellung von Kleinfahrzeugen bis 3,5t auf nicht fossile Antriebstechnologien unterstützen
  - Maßnahme 22: Transporträder fördern
  - Maßnahme 23: Lade- und Tankinfrastrukturen für alternative Antriebsformen – vor allem abseits des öffentlichen Raumes

- Digitale Informationen und Services zur Effizienzsteigerung und Optimierung einsetzen
  - Maßnahme 24: Navigationsdaten verbessern und Schnittstellen öffnen
  - Maßnahme 25: Multifunktionsflächen und Flächen-Mehrfachnutzung
  - Maßnahme 26: Intelligente Ladezonen und Parkplätze schaffen
  - Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung festlegen
  - Maßnahme 29: Instrumente zur Flächen- und Infrastrukturnutzung

- Leistungen und Kosten der Logistik aktiv kommunizieren
  - Maßnahme 32: Projekte für innovative, postfossile Logistik-Wertschöpfungsketten unterstützen
  - Maßnahme 33: Kosten der Last Mile sichtbar machen
  - Maßnahme 34: Regelwerk für Datenschutz bei Zustell-Kooperationen

Technologische Entwicklungen, Änderungen in der Sendungs- und Flottenstruktur, zunehmende Regulierungen sowie Verlagerungen von Logistikflächen an den Stadtrand zeigen, dass sich die Logistik teilweise tiefgreifend verändern wird, besonders in den Städten und Ballungszentren. Die aktuelle Studie ist hierbei als integrativer und ergänzender Baustein dieses Aktionsplans gedacht, denn die KEP-Dienstleister sind im Logistik- und Verkehrssystem die entscheidenden Partner für

- die Angebotsentwicklung von alternativen Zustellmöglichkeiten,
- die Implementierung von Maßnahmen zur Steigerung der Erst-Zustellquoten,
- die Durchführung von innovativen Pilotprojekten zur CO2-Reduktion,
- die Entwicklung neuer Flächennutzungs- und Sharing-Lösungen und
- die Inbetriebnahme von nachhaltigen Micro-Hub Lösungen.

Die Vertreter der KEP-Branche waren im Stakeholder-Prozess zur Erstellung des Aktionsplans Logistik 2030+ in unterschiedlichen Phasen sehr aktiv involviert. Dies resultiert aus der hohen Relevanz des Bereichs für die Logistik in Städten und zeigt sich im Ergebnis, dass viele Maßnahmen und Aktionen den KEP-Bereich entsprechend berücksichtigen und adressieren.

3.6 Systemrelevanz im Alltag

Die KEP-Logistik leistet einen wichtigen Beitrag zur Versorgung der Geschäfte beziehungsweise der EndverbraucherInnen direkt. KEP-Services ermöglichen zusätzliche Flexibilität für Menschen, die zu unterschiedlichen Zeiten, an unterschiedlichen Orten, in veränderten Lebens- und Arbeitswelten tätig sind und stellen ihre Erreichbarkeit sicher - kleine Mengen sind rasch disponiert und verfügbar, egal ob im Home Office, auf der Baustelle oder im Urlaub.

Der Convenience-Gedanke des Empfängers steht dabei im Vordergrund, und es geht darum, diesen möglichst effizient und somit nachhaltig zu erfüllen. Die KundInnen legen fest, wann, wo und wie sie ein Produkt beziehungsweise ein Paket haben möchten. Der Convenience-Level beeinflusst die Kosten und muss sich auch im Preis darstellen. Damit wird für die KundInnen transparent, für welche Leistung konkret bezahlt wird, und auf welche Leistung man gegebenenfalls verzichten kann oder möchte.

Seit e-Commerce zur Pflicht im Handel geworden ist, werden die KEP-Unternehmen immer mehr zu Partnern bei der Entwicklung neuer Geschäftsmodelle und Vertriebskanäle. Das gilt für die Neukundengewinnung im Ausland ebenso wie für die Stammkundenbindung in der Region. Neue Retourenlösungen auf kurzem Weg in der Filiale, Click & Collect Systeme und spezielle Branchenkonzepte werden hier gemeinsam entwickelt, um stationären Handel und Distanzhandel kundenorientiert zu verbinden. Besonders im urbanen Bereich, wo Innenstadtgeschäfte kaum über Lagerfläche verfügen, ist dieses Zusammenspiel die Grundlage für viele Geschäftskonzepte

In der Industrie hängen vernetzte und komplexe Prozessketten von der Verfügbarkeit von Rohstoffen, Produkten, Teilen und Werkzeugen ab, und daran hängen wiederum viele Arbeitsplätze. Die Industrie braucht zur bestmöglichen Versorgung ihrer nachgelagerten Kunden schnelle und zuverlässige Lieferlösungen. Vor allem in der Produktion sind viele Just-In-Time-Abläufe nur via KEP sichergestellt.

4 KEP in Wien

Sendungsvolumen gesamt

Das Sendungsvolumen ist, dem internationalen Trend folgend, auch in Österreich mit teilweise zweistelligen Steigerungsraten in den letzten Jahren massiv angewachsen. Im Jahr 2019 lag es bei knapp 250 Mio. Paketen. Das bedeutet einen Zuwachs von 35 % in nur 3 Jahren. Die Umsatzzuwächse in der Branche konnten mit diesen Mengensteigerungen jedoch nicht direkt mithalten.

Zuwächse im hohen einstelligen Prozentbereich werden ebenso für die nächsten Jahren erwartet. Aufgrund der ungewissen Situation durch das Auftreten des Covid-19 Virus sind diese vermutlich etwas zu revidieren, beziehungsweise werden sich die Mengenprognosen zeitlich nach hinten verschieben.

Im Jahr 2019 stieg das Sendungsvolumen im Vergleich zum Vorjahr um rund 9 % auf knapp 96 Millionen Pakete in Wien. Damit setzt sich die positive Entwicklung auf hohem Niveau fort. Knapp 40 % aller in Österreich bewegten Pakete werden somit in Wien umgeschlagen. Dies zeigt die Bedeutung des Ballungsraums für den KEP-Markt und umgekehrt die Wichtigkeit der KEP-Leistungen für eine Großstadt.

Legt man die Gesamtpaketmenge für Wien auf seine Bewohner um, ergibt dies rund 50 Sendungen je Einwohner. Diese Mengenkonzentration auf die städtischen Gebiete ist nicht nur in Österreich zu beobachten, die Zahlen für die deutschen Städte Hamburg mit 45 Sendungen oder Köln mit 55 Sendungen sind durchaus vergleichbar[9].

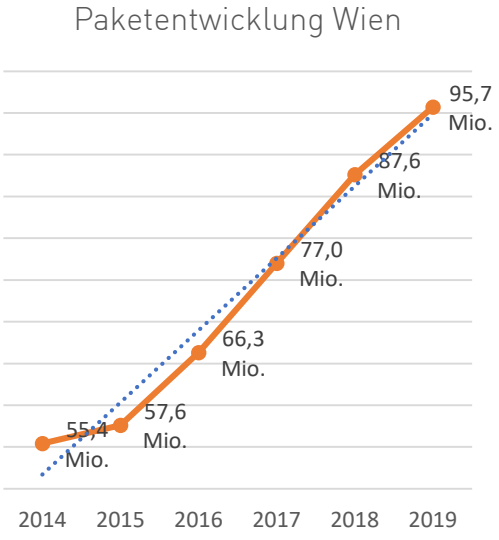


Abbildung 5 - Paketentwicklung in Wien[7]

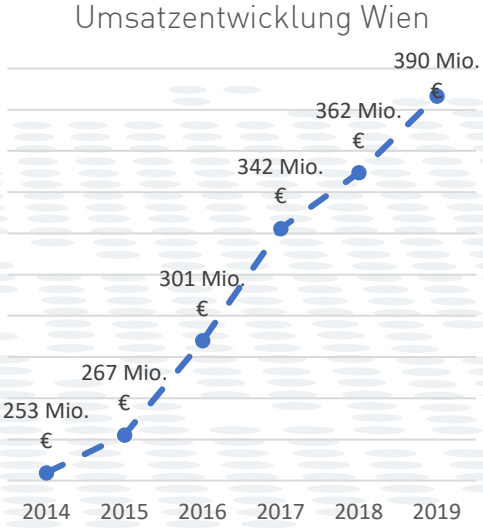


Abbildung 6 - Umsatzentwicklung in Wien[8]

[7] Eigene Berechnung, Basis: RTR GmbH
[8] Eigene Berechnung, Basis: RTR GmbH
[9] BIEK, KEP-Studie 2020, S. 47

Der Umsatz kann mit der erfreulichen Entwicklung der Mengen jedoch nicht ganz Schritt halten. Im Fünfjahreszeitraum von 2014 bis 2019 steigt das Paketaufkommen um mehr als 70%, die Umsätze jedoch nur um etwa 50%.

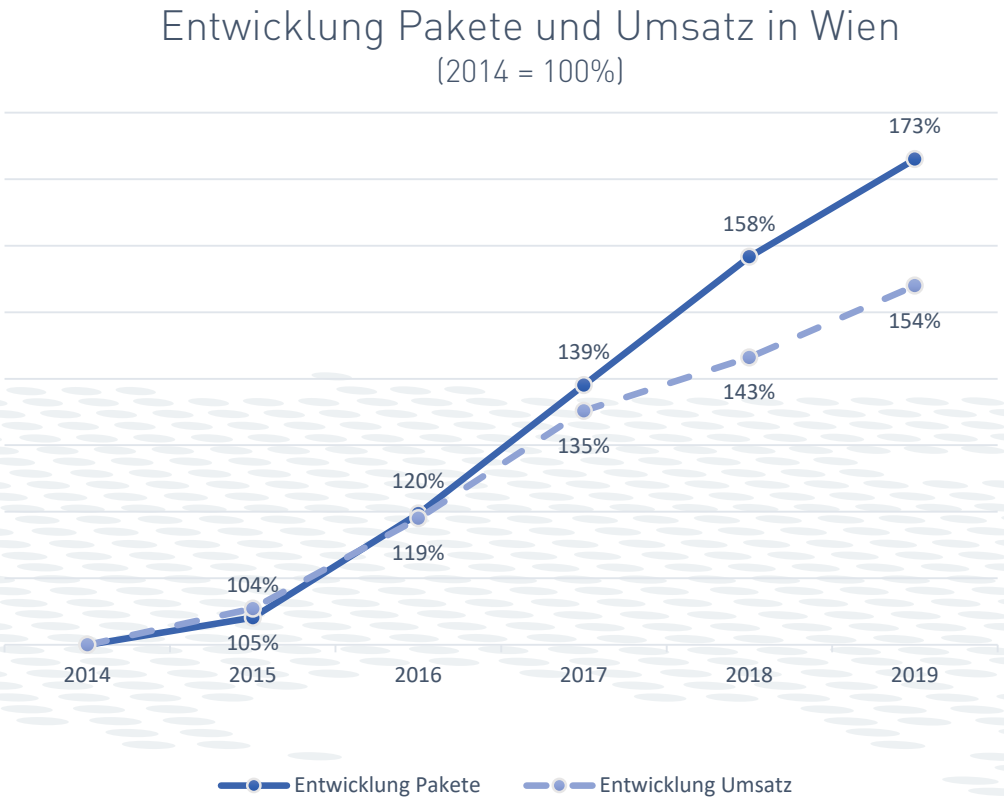


Abbildung 7 - Entwicklung der Paketzahlen und Umsätze in Wien[10]

[10] Eigene Berechnung, Basis: RTR GmbH

Regionale Verteilung

Insgesamt zeigt sich in einer Analyse nach ausgewählten Regionen in Wien, dass die Anzahl der Pakete mit der Anzahl der Einwohner korreliert. Aus logistischer Sicht interessant ist hierbei noch die Betrachtung der jeweils abzudeckenden Fläche sowie die Verteilung der Arbeitsstätten.

Innerhalb Wiens sind die Aufkommen auf die Fläche bezogen sehr ungleich verteilt. 30 % der Paketmenge konzentriert sich auf die Innenbezirke 1-9 und 20, die jedoch nur gut 10 % der Fläche von Wien umfassen. Vor allem die hohe Dichte an Arbeitsstätten, aber auch die Bevölkerungsdichte, machen die Paketzustellung besonders in diesen Bezirken zur Herausforderung. Andererseits bietet gerade eine hohe Stoppdichte gute Möglichkeiten zur Konsolidierung und Optimierung und die Möglichkeit zum Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen.

Anders zeigt sich die Situation in den Bezirken nördlich der Donau, wo knapp 20 % der Paketmengen auf 35% der Fläche von Wien verteilt werden. Da in diesem Gebiet nur etwa 10% der Arbeitsstätten liegen, fällt hier der B2B-Anteil entsprechend geringer aus.

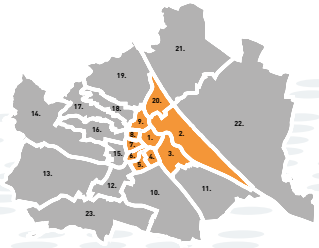
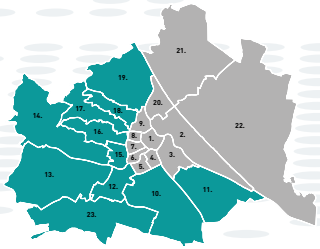
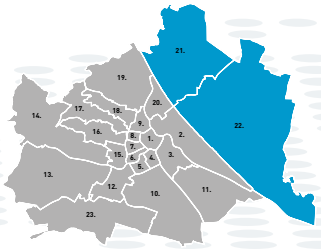
Aufteilung der Region Wien			
	Innenbezirke (Bezirke 1-9 + 20)	**Außenbezirke** (Bezirke 10-19 + 23)	**Nördlich der Donau** Bezirke 21 + 22
			
Paketaufkommen	30%	50%	20%
Arbeitsstätten	44%	45%	11%
Einwohner	27%	54%	19%
Fläche	11%	54%	35%

Abbildung 8 - Regionale Verteilung der Paketmengen in Wien[11]

[11] Eigene Berechnung, Basis: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2019, S. 280ff[8]

Privat und Business

Bei einer genaueren Betrachtung des KEP-Marktes fällt auf, dass sich 2014 der B2B- und der X2C-Anteil noch etwa die Waage halten. In nur 6 Jahren hat sich das Verhältnis derart verlagert, dass aktuell der B2B-Anteil nur noch halb so groß ist wie der X2C-Anteil. Die Mengensteigerungen im Privatbereich und die Stagnation im Business-Bereich zeigen hier ein klares Bild und eine deutliche Verschiebung der Segmente.

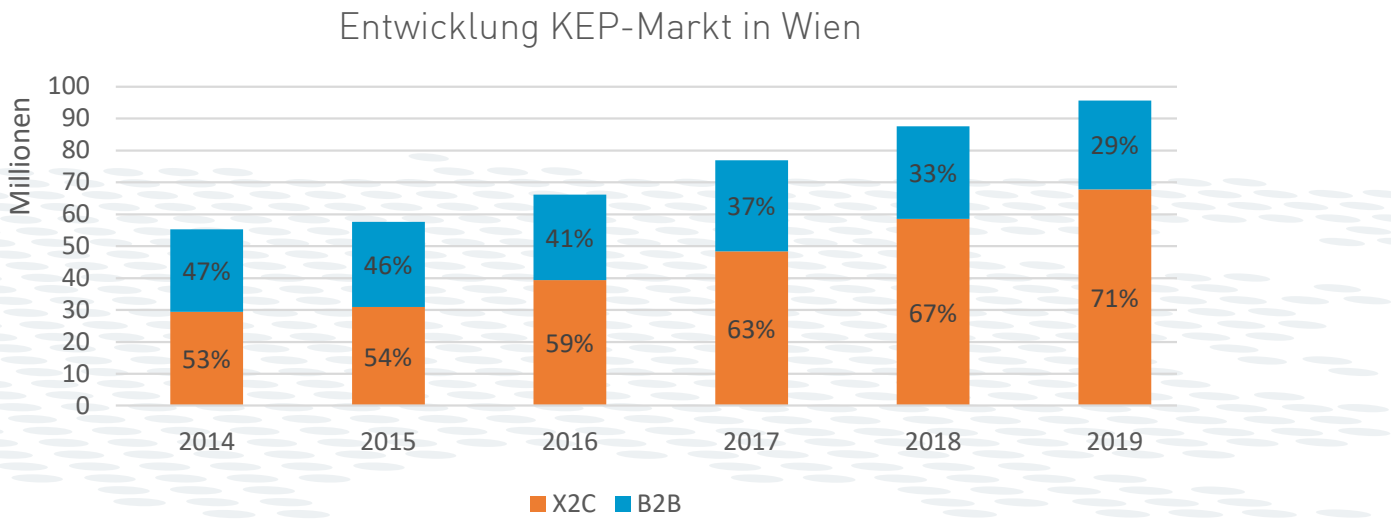


Abbildung 9 - Entwicklung des Wiener KEP-Marktes aufgeteilt nach X2C und B2B[12]

[12] Eigene Berechnung, Basis: RTR GmbH

KEP-Index X2C

Am X2C-Index erkennt man das rasante Wachstum von e-Commerce und Privatzustellung, errechnet sind hier die durchschnittlichen Pakete je Haushalt und Jahr. Im Österreichschnitt werden etwa 39 Pakete pro Haushalt pro Jahr zugestellt, was weniger als einem Paket pro Woche entspricht. In Wien hingegen ist die Anzahl je Haushalt mit 74 Paketen pro Jahr beinahe doppelt so hoch. Ein Haushalt in Wien bekommt also durchschnittlich 1,4 Pakete pro Woche oder 6 Pakete pro Monat zugestellt.

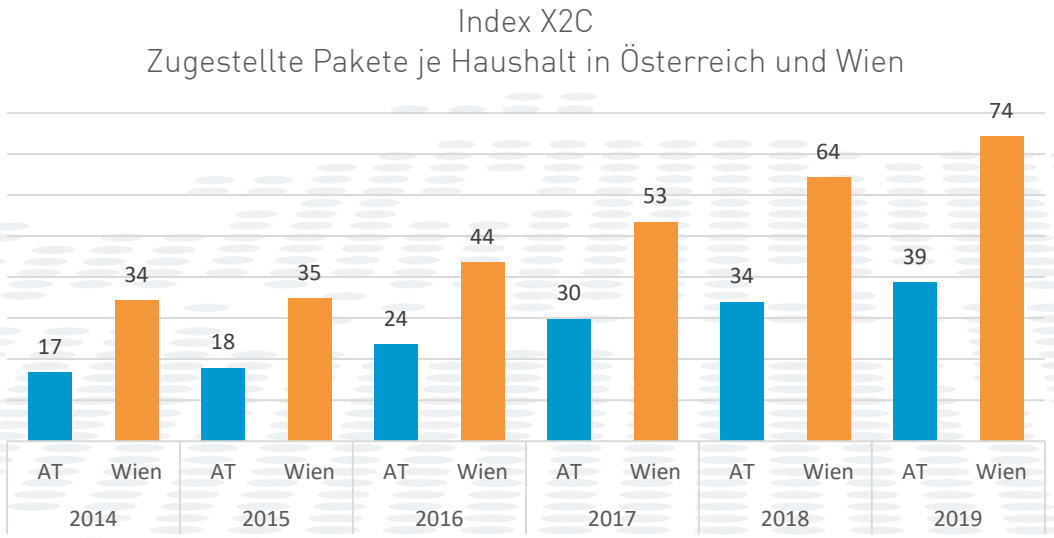


Abbildung 10 - Betrachtung von Privathaushalten und zugestellter Pakete je Haushalt pro Jahr[13]

[13] Eigene Berechnung, Basis: RTR GmbH / Statistik Austria / Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2014-2019, S. 280ff

KEP-Index B2B

Im B2B-Index werden die durchschnittlich zugestellten Pakete je Arbeitsstätte ausgewiesen. Eine Arbeitsstätte ist eine dauerhaft eingerichtete örtliche Erhebungseinheit an welcher mindestens eine Person erwerbstätig ist. Diese Betrachtung beinhaltet ebenso den stationären Handel, der sowohl Empfänger als auch Versender von Paketen ist.

Im Jahr 2014 wurden ca. 27 Mio. Pakete im B2B-Versand in Wien zugestellt. Dies entspricht bei 140.000 Arbeitsstätten einer Paketzahl von 181 Stück je Arbeitsstätte oder der Zustellung von 3,7 Paketen pro Woche. Seit 2017 ist hier in Wien, und seit 2019 auch in Österreich insgesamt, ein rückläufiger Trend zu beobachten. Eine Tatsache die generell das nun erstmals leicht rückläufige B2B-Aufkommen im Jahr 2019 widerspiegelt. Der Wert liegt somit für Wien aktuell bei etwa bei 3,3 Paketen pro Woche je Arbeitsstätte. Aus der Betrachtung insgesamt lässt sich statistisch ableiten, dass jede einzelne Arbeitsstätte in Österreich etwa alle zwei Werktage ein Paket geliefert bekommt.

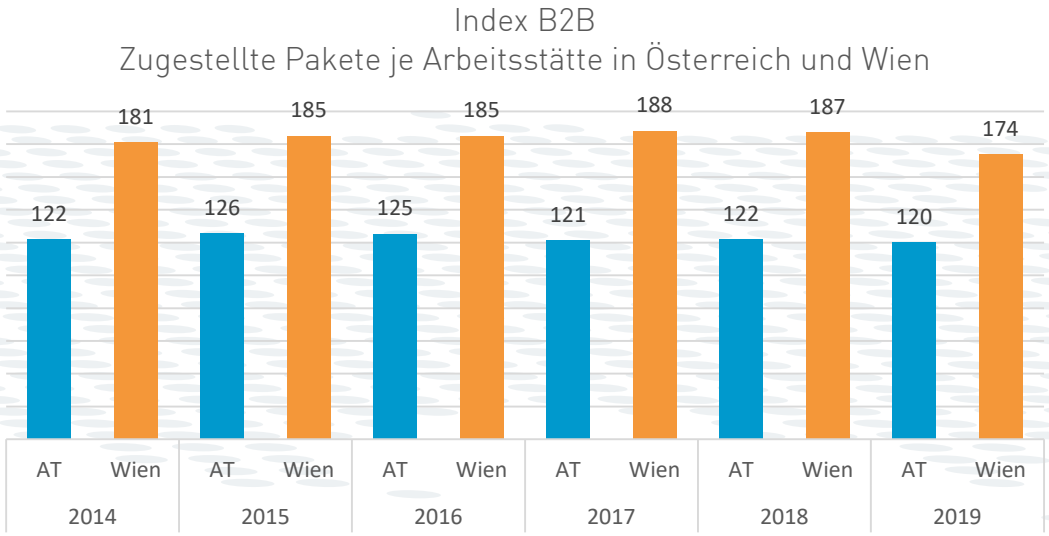


Abbildung 11 - Betrachtung von Arbeitsstätten und zugestellter Pakete je Arbeitsstätte pro Jahr[14]

[14] Eigene Berechnung, Basis: RTR GmbH / Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien S. 280ff

Karsten FROST
Regional Director Operations
Amazon Logistics

“Wir arbeiten kontinuierlich an Innovationen, um die Lieferzeiten für unsere Kunden zu verkürzen. Die Investition in Verteilzentren ist ein Höhepunkt der mehr als 20-jährigen Erfahrung von Amazon im operativen Geschäft und der technologischen Weiterentwicklung, um den Kunden eine schnellere Lieferung als je zuvor zu ermöglichen. Das Ziel von Amazon Logistics ist Kunden noch zuverlässiger und schneller zu beliefern. Aufgrund der weiter steigenden Nachfrage nach Amazon Prime benötigt Amazon mehr Kapazitäten und Flexibilität. Dafür wurde Amazon Logistics gegründet.

Mit Amazon Logistics arbeitet Amazon wie ein regulärer Paketdienst und ergänzt die Kapazitäten von bestehenden Partnern (z.B. Österreichische Post) um seine eigenen. Wir werden weiterhin auf die Kooperation mit einer Vielzahl von Lieferpartnern setzen, um die Pakete an Amazon-Kunden zuzustellen.”

Ballungsraum Wien – ein Living Lab in Veränderung

Wien und urbane Räume insgesamt stellen KEP-Dienstleister durch ihre hohe Bevölkerungs- und Bebauungsdichte, die verstärkten Regulierungen und Restriktionen sowie durch die Knappheit der verfügbaren Verkehrs- und Halteflächen vor besondere Herausforderungen. Durch die Größe des Marktes und ihre wirtschaftliche Dynamik, sind Ballungsräume jedoch für die KEP-Branche attraktiver als der ländliche Raum.

Wie nutzen nun die KEP-Dienstleister diese Chancen und wie kann den Herausforderungen begegnet werden?

Skaleneffekte: In Großstädten ist durch die Paketmengen ein entsprechendes Skalierungspotenzial vorhanden, hier ist die Wettbewerbsintensität der Dienstleister höher als etwa in ländlichen Regionen. Speziell in Wien wurde dies in den letzten Jahren durch das Auftauchen neuer Anbieter, aber auch durch Rückzüge vom Markt sehr deutlich. Der Wettbewerb findet dabei klar zum Vorteil der KundInnen statt, was sich in hoher Qualität und umfangreichen Services der Anbieter deutlich niederschlägt. Trotzdem ist die große Aufkommensmenge nur auf eine Handvoll von KEP-Anbieter verteilt, weil die Markteintrittskosten für Infrastrukturen und zum Aufbau von Logistiknetzwerken entsprechend hoch sind. Durch diese Mengenkonzentration können aber bereits heute bei den großen Dienstleistern Ressourcen effizient genutzt und eingesetzt werden.

Individuelle Kooperationen: Am KEP-Markt herrscht eine ausgeprägte Wettbewerbssituation, wodurch horizontale Kooperationen nicht im Fokus der Anbieter stehen. Jedoch kann die individuelle Zusammenarbeit von großen Anbietern mit alternativen, lokalen Last-Mile-Logistikern (z.B. Fahrradzustellern) eine gute Lösung darstellen, mit der auch zusätzliche Konsolidierungseffekte erzielt werden können. In Wien sind hier bereits einige Pilotprojekte in den operativen Regelbetrieb übergegangen oder in der Roll-Out Phase.

White Label: Dezidiert als nicht zielführend werden die sogenannten „White-Label-Konzepte“ erachtet, also die zusätzliche Konsolidierung und Zustellung von Sendungen über einen neutralen Logistikdienstleister. Diese sind aus Sicht der KEP-Dienstleister weder prozesstechnisch noch datentechnisch abbildbar und verursachen darüber hinaus noch höhere Kosten. Zusätzlich kommen bei derartigen Ansätzen wettbewerbsrechtliche Aspekte hinzu. Testprojekte in diesen Bereichen werden auch in Wien durchgeführt, um hierzu valide Erfahrungen zu sammeln.

Paketboxen: In Österreich sind Annahme und Akzeptanz von alternativen Zustell- und Drop-Off-Konzepten im Vergleich zu anderen Ländern noch eher marginal. Es braucht dafür mehr Information und Aufklärung und eine höhere Aufmerksamkeit. Die Konzepte für das Roll-Out von Paketboxen befinden sich zum Teil in Pilotphasen und zum Teil bereits in Umsetzung. Der Dialog mit den Stakeholdern zeigt Erfolg, es gibt eine Ausweitung der Systeme, begleitende Informationsmaßnahmen und erste Kooperationen. In Wien konnte so die Anzahl der Boxenstandorte in etwa einem Jahr um fast 40% gesteigert werden. Neue Systeme müssen hier bei der Einführung von entsprechenden flankierenden Maßnahmen unterstützt werden, um Verhaltensmuster zu beeinflussen und die Nutzerakzeptanz langfristig zu gewährleisten.

Urbane Micro-Hubs: Innovative Konzepte, mit urbanen Micro-Hubs und City-Hubs sowie alternativen Fahrzeugen sind nötig, um für die Zukunft gerüstet zu sein. Das ist eine Chance, aber unter aktuellen Rahmenbedingungen mit zusätzlichen Kosten verbunden. Daher sind solche Konzepte gemeinsam mit allen Beteiligten in Wien auszuarbeiten. Für die Nutzung der Infrastrukturen, Zeitfenster, Versorgungs- und Entsorgungslösungen, Nachtbelieferung und vieles mehr können auf dieser Basis neue Lösungen gedacht werden.

Basisnetz für Lastenräder: Will man die Zustellung mit dem Fahrrad forcieren, ist der Ausbau der erforderlichen Infrastrukturen unumgänglich. RadzustellerInnen benötigen eine entsprechende Radwegeinfrastruktur. Bei Zunahme des Zustellverkehrs mit dem Fahrrad werden ebenso größere, zweispurige Räder eine Rolle spielen, Dafür ist der Aufbau eines Basisnetzes erforderlich. Vorab zu klären sind dabei die Fragestellungen betreffend Umlademöglichkeiten, die Errichtung von Stellplätzen und E-Ladestellen. Wie jedes Verkehrsmittel hat das Lastenrad Grenzen für die Einsatztauglichkeit, allerdings sollen Anreize gesetzt werden, dort wo es sinnvoll ist. Die Anschaffung von elektrischen Lastenfahrrädern durch Betriebe wird daher durch die Stadt Wien gefördert.

Flächen: Flächen für Umschlagzentren und kleine Hubs sind ebenso erforderlich, wie verfügbare Halteflächen für ZustellerInnen, unabhängig davon, ob sie mit einem Kraftfahrzeug oder einem Lastenfahrrad die Pakete ausliefern. Die Schaffung von stationären und flexiblen Möglichkeiten für den Umschlag und die Be- und Entladung innerhalb der Stadt ist eine wichtige Forderung, vor allem vor dem Hintergrund weiter steigender Aufkommen. Die Wirtschaftskammer Wien unterstützt hier die Unternehmen aktiv bei der Suche nach geeigneten Flächen sowie bei der Implementierung und Inbetriebnahme neuer Standorte.

Umweltbelastung: Die CO2-Reduktion ist für fast alle Großstädte eine Herausforderung und die KEP-Branche sieht sich dabei als aktiver Partner mit neuen Lösungen. CO2-freie Zustellung durch Fahrzeuge mit alternativen Antrieben und neue organisatorische Konzepte der Zustellung sind bei fast allen Marktteilnehmern im Test und teilweise im Roll-Out. Die effiziente und ökologische Bewältigung der Letzten Meile ist die zentrale Aufgabe. Wien hat als zweitgrößte deutschsprachige Stadt hier ebenso eine internationale Vorreiterrolle.

Kommunikation mit der Stadt: Durch die zunehmende Urbanisierung steigt die Nachfrage nach Dienstleistungen bei gleichen Kapazitäten, Flächen und Ressourcen überproportional. Eine offene Kommunikation und die Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung sind erforderlich, gemeinsam müssen Verkehrs- und Zustellkonzepte erarbeitet und bei Bedarf auch angepasst werden. Die Miteinbeziehung der KEP-Akteure ist wesentlich, denn sie kennen die Herausforderungen und haben dieselben Zielsetzungen. Denn eines ist klar: Kein Paketlieferant bleibt freiwillig in zweiter Spur stehen, um ein Paket zuzustellen, es gibt nur oftmals keine Alternative dazu. Und saisonal herrschen unterschiedliche Anforderungen, denn im Frühjahr wird anders zugestellt als beispielsweise im Winter zur Weihnachtszeit.

Zuverlässige Rahmenbedingungen: Mehr Verkehr und zunehmende Restriktionen werden die traditionelle Zustellung erschweren. Das Thema Verkehr ist zwangsläufig eine Herausforderung für die Stadt, wenngleich der Güterverkehr und speziell der KEP-Verkehr, nur einen kleinen Teil des Gesamtverkehrsaufkommens ausmachen. Trotzdem gilt es hier, gemeinsam an neuen Ideen und Lösungen zu arbeiten. Zuverlässige Rahmenbedingungen und eine langfristige Planungssicherheit sind dabei entscheidend. Sofern Restriktionen in der Zukunft unumgänglich werden, sind jedenfalls langfristige Planungshorizonte vorzusehen, um Investitionszyklen und Anforderungen an Systemumstellungen zu berücksichtigen.

5 KEP in Österreich

Sendungsvolumen gesamt

Das Sendungsvolumen ist, dem internationalen Trend folgend, auch in Österreich mit teilweise zweistelligen Steigerungsraten in den letzten Jahren massiv angewachsen. Im Jahr 2019 lag es bei knapp 250 Mio. Paketen. Das bedeutet einen Zuwachs von 35 % in nur 3 Jahren. Die Umsatzzuwächse in der Branche konnten mit diesen Mengensteigerungen jedoch nicht direkt mithalten.

Zuwächse im hohen einstelligen Prozentbereich werden ebenso für die nächsten Jahren erwartet. Aufgrund der ungewissen Situation durch das Auftreten des Covid-19 Virus sind diese vermutlich etwas zu revidieren, beziehungsweise werden sich die Mengenprognosen zeitlich nach hinten verschieben.

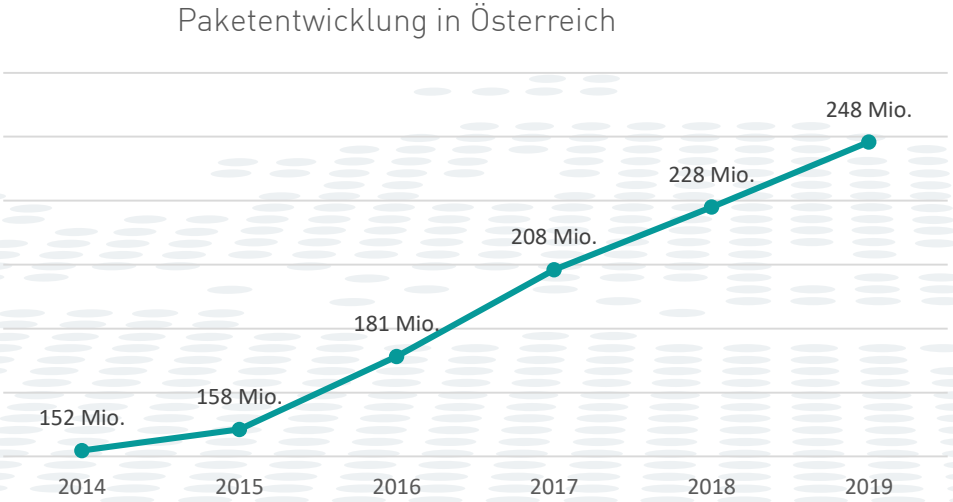


Abbildung 12 - Paketmengen gesamt in Österreich in Stück[15]

[15] RTR GmbH

KEP-Index B2B - BIP

Der B2B Markt zeigt ein völlig konträres Bild im Vergleich zum X2C Markt. Während im Paketversand an Privathaushalte die Sendungsmengen steigen und dieser Bereich sich immer höherer Attraktivität erfreut, sind die Paketmengen im B2B stagnierend.

Einen weiteren Index für den B2B-Paketversand, liefern die durchschnittlich versendeten B2B-Pakete je Million Euro BIP. Im Gegensatz zur wachsenden Entwicklung im X2C Bereich zeigt der B2B Markt über die gesamte Betrachtungsperiode einen in Relation rückläufigen Trend. Während im Betrachtungszeitraum das österreichische BIP einen durchschnittlichen Anstieg von knapp 4% pro Jahr verzeichnete, führte das stagnierende B2B-Aufkommen dazu, dass der Index von 264 Paketen auf 240 Pakete je Mio Euro BIP gefallen ist. Ein Rückgang um beinahe 10%.

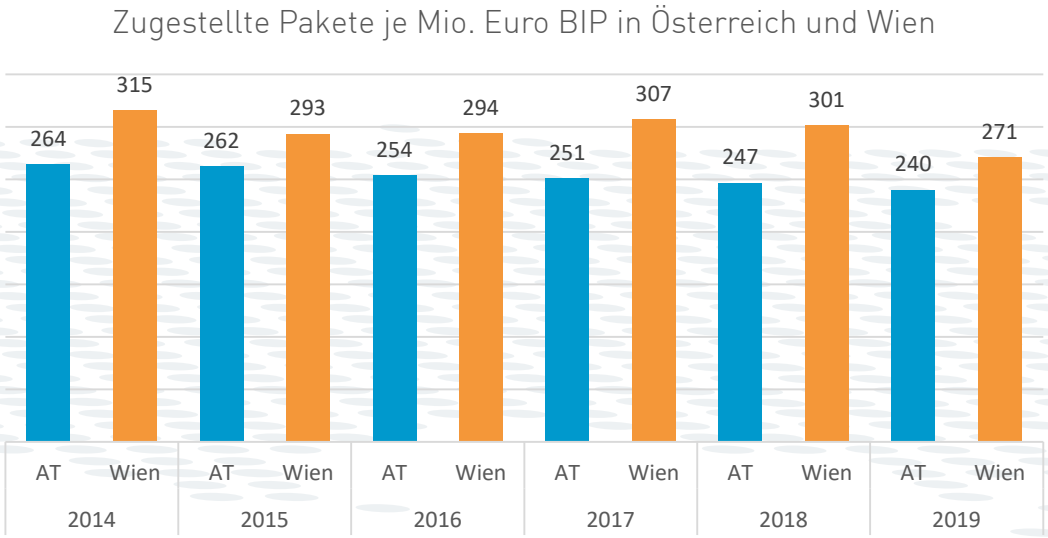


Abbildung 13 - Anzahl versendeter Pakete je Mio. EUR BIP in Österreich und Wien[16]

[16] Eigene Berechnung, Basis: RTR GmbH / Statistik Austria

Umsatzentwicklung

Geht man in die Detailbetrachtung, und stellt die jährlichen Mengenveränderungen, also den Zuwachs an Paketaufkommen, den damit erzielten Umsatzzuwächsen gegenüber, dann wird der Kostendruck innerhalb der Branche sichtbar. Seit 2016 waren nun in 4 aufeinanderfolgenden Jahren die Mengensteigerungen teilweise deutlich höher als die Umsatzzuwächse. Eine Situation, die sich bei gleichzeitig steigenden Faktorkosten, vermutlich nicht in dieser Weise weiterentwickeln kann. Vor allem dann nicht, wenn das Ziel von nachhaltigen, also ökonomisch, ökologisch und sozial guten Rahmenbedingungen gewährleistet werden soll.

Der Umsatz je Paket sinkt. Im Inbound-Bereich ist der Rückgang deutlich erkennbar, im nationalen Paketversand, der über 60 % der Gesamtmenge umfasst, liegt der Umsatz seit Jahren bei nur knapp über 3 Euro. Der Umsatz je Paket Outbound, also Pakete, die ins Ausland versendet werden, ist aufgrund der stark unterschiedlichen und nicht bekannten Bestimmungsorte wenig aussagekräftig.

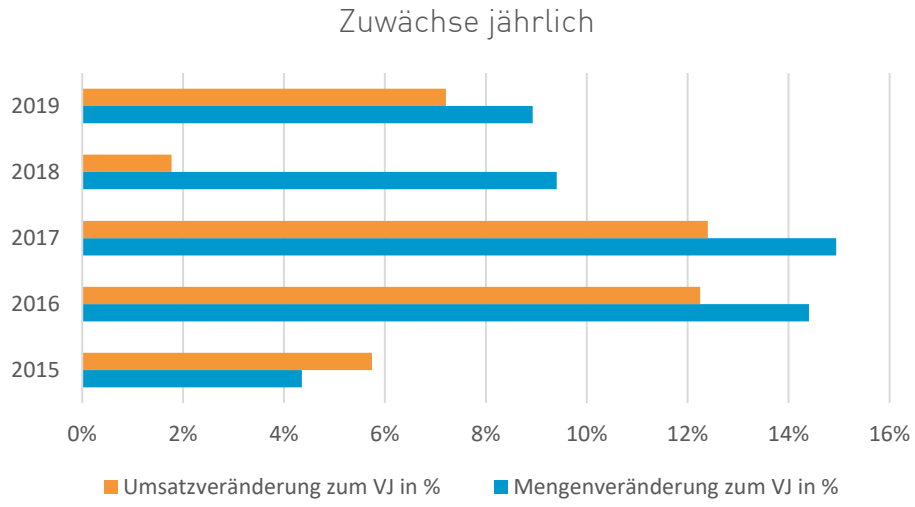


Abbildung 14 - Zuwächse gesamt in Österreich[17]

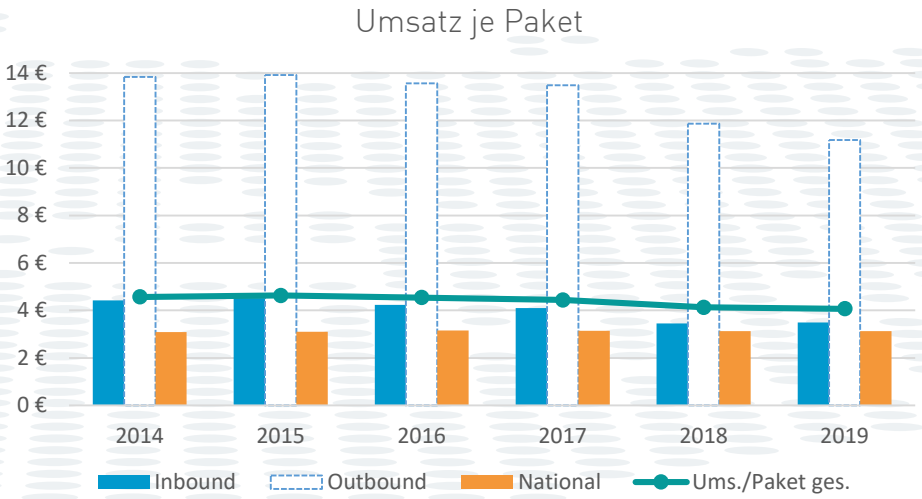


Abbildung 15 - Umsatz je Paket in Österreich[18]

[17] RTR GmbH
[18] RTR GmbH

Peter UMUNDUM
Vorstand Paket & Logistik
Österreichische Post AG

„2020 ist durch die Corona-Krise ein extrem herausforderndes Jahr, das wir nur durch den großartigen Einsatz unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter meistern und somit die sichere Versorgung der Bevölkerung mit KEP-Diensten gewährleisten können.

Der starke Anstieg der Privatkundenpakete ist auch ohne Covid-19 ein anhaltender Trend. Wir arbeiten daher langfristig am nachhaltigen Ausbau unseres Logistiknetzes – und das Hand-in-Hand mit Umwelt- und Klimaschutz.

Die Post verfügt mit über 1.750 E-Fahrzeugen über den größten E-Fuhrpark des Landes, mit eigenen Photovoltaikanlagen erzeugen wir den Strom für unsere Flotte selbst. In Wien sorgen bereits jetzt 180 E-Fahrzeuge für eine grüne Zustellung. Und damit nicht genug: Bis 2030 wollen wir österreichweit auf der letzten Meile CO2-frei unterwegs sein. Für mehr Lebensqualität in Stadt und Land.“

Paketströme: Inbound, Outbound, National

Gerade in einem kleinen Land wie Österreich ist die Vernetzung mit dem Ausland sehr hoch. Dies spiegelt sich im KEP-Markt deutlich wider: Auch wenn sich gut 60 % der Sendungen innerhalb von Österreich bewegen, die Pakete aus dem Ausland werden immer wichtiger. Der Trend dazu ist seit Jahren erkennbar: Der Anteil der Sendungen aus dem Ausland ist seit 2014 laufend gestiegen. Für österreichische Unternehmen liegt das größte Potenzial im Export. In beide Richtungen ist die KEP-Branche hier der Türöffner, also das „Tor zur Welt". Die Darstellung umfasst den gesamten österreichischen Warenverkehr der über das KEP-System abgewickelt wird – würde man hiervon nur den Bereich e-Commerce betrachten, ist der Anteil der Importströme aus dem Ausland natürlich wesentlich höher.

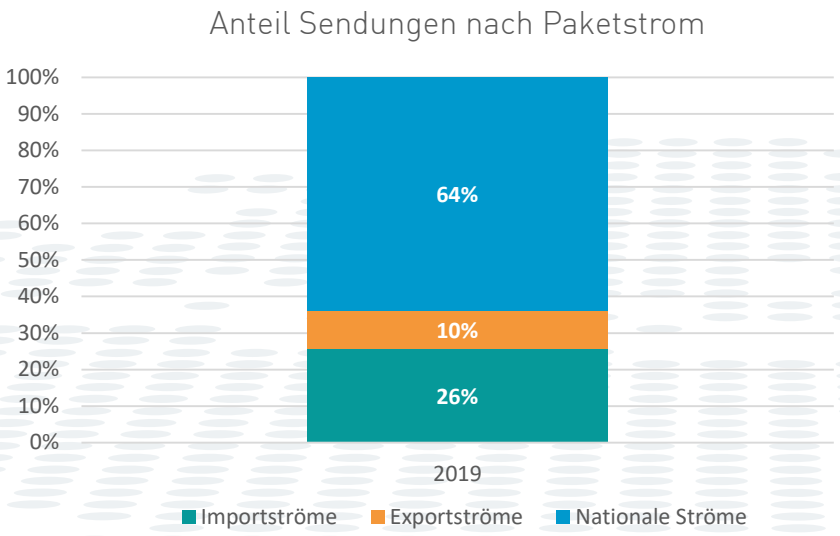


Abbildung 16 - Anteil Paketmengen nach Paketströmen 2019[19]

[19] RTR GmbH

6 Deutschland im Vergleich

Der wichtigste Handelspartner für Österreich ist Deutschland. Das Handelsvolumen betrug im Jahr 2018 über 100 Milliarden Euro, alleine die Exporte beliefen sich auf 45 Milliarden Euro, welche einen Gesamtexportanteil von 30% der gesamten österreichischen Wirtschaft ausmachten.[20]

Die Verflechtungen und Parallelen zwischen Deutschland und Österreich werden gerne zum Anlass genommen, um Vergleiche zwischen den beiden Ländern anzustellen. Im KEP-Bereich ist dieser Vergleich ebenso spannend. Bei den Sendungsmengen verzeichnet Österreich in den letzten 5 Jahren einen wesentlich stärkeren Anstieg, wobei in Deutschland von einer wesentlich höheren Marktsättigung auszugehen ist. Eine Ursache für die stärker steigenden Paketzahlen in Österreich liegt nicht nur darin, dass in Österreich noch ein großer Nachholbedarf gegenüber seinem Nachbarland besteht, sondern weil Deutschland weltweit bereits im Spitzenfeld bei den Versandmengen pro Einwohner liegt.[22] Betrachtet man dazu im Vergleich die Zahlen für Wien, dann zeigt sich, dass Großstädte bereits eine ganz andere Charakteristik aufweisen. WienerInnen bekommen im Schnitt doppelt so viele Pakete zugestellt wie die EinwohnerInnen im Rest von Österreich, beziehungsweise etwa gleich viele wie der deutsche Durchschnitt.

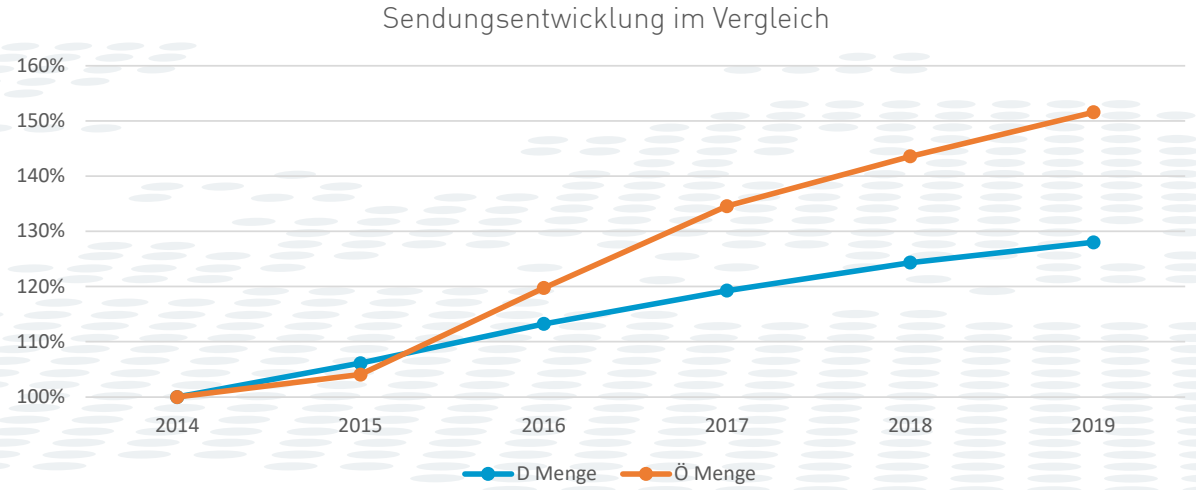


Abbildung 17 - Entwicklung Menge in Ö und D[21]

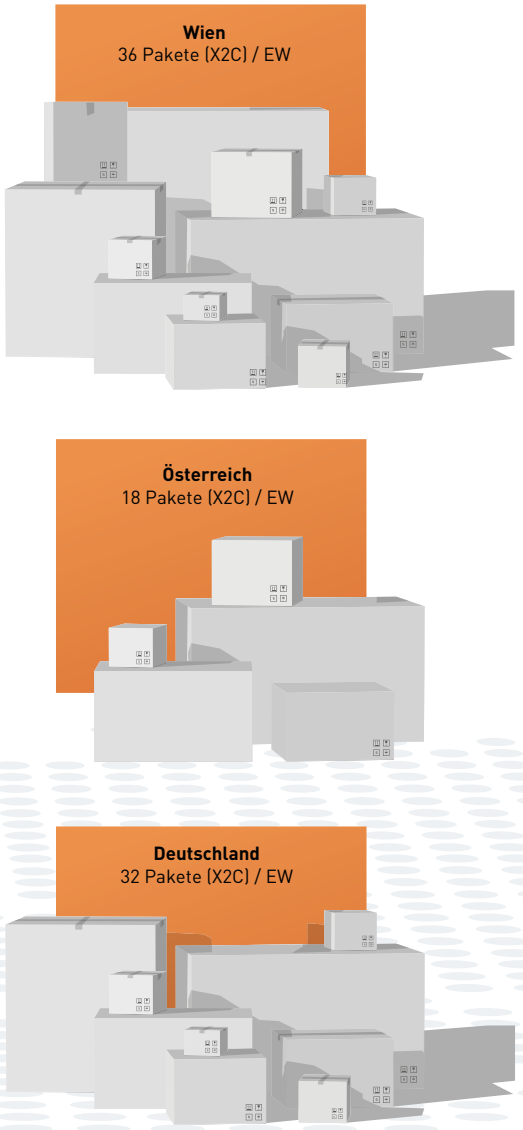


Abbildung 18 - Pakete pro Kopf im Vergleich: Deutschland, Österreich und Wien[23]

[20] https://www.bmdw.gv.at/Themen/International/OesterreichsWirtschaftsbeziehungen/Europa.html vom 02.05.2020
[21] Eigene Berechnung, Basis: RTR GmbH, BIEK Studie 2019
[22] https://de.statista.com/infografik/18388/jaehrlich-verschickte-pakete-pro-kopf-in-ausgewaehlten-laendern/ vom 03.05.2020
[23] Eigene Berechnung, Basis: RTR GmbH, BIEK Studie 2019, Statistik Austria

Doch nicht nur die Mengen pro Einwohner unterscheiden sich erheblich zwischen den Ländern, auch die Ausgangslage war bis vor kurzem eine andere: Bis 2015 dominieren die Business Pakete den österreichischen Markt, im Jahr 2016 erreicht jedoch eine sich bereits abzeichnende Trendwende hin zu einem Überhang an Consumer Paketen auch Österreich – erstmals gibt es mehr Pakete im Privatbereich als im Businessbereich. In Deutschland ist dies bereits vor 2009 der Fall. Zu dem Zeitpunkt, als in Österreich ein 50% zu 50% Verhältnis erreicht wurde, ist das Verhältnis in Deutschland bereits auf einem Niveau von 65% zur 35%, Seitdem nähert sich die Aufteilung in Österreich immer mehr den Werten aus Deutschland an, geht der Trend ähnlich weiter, wäre eine etwa gleiche Aufteilung in ungefähr 5 Jahren zu erwarten.

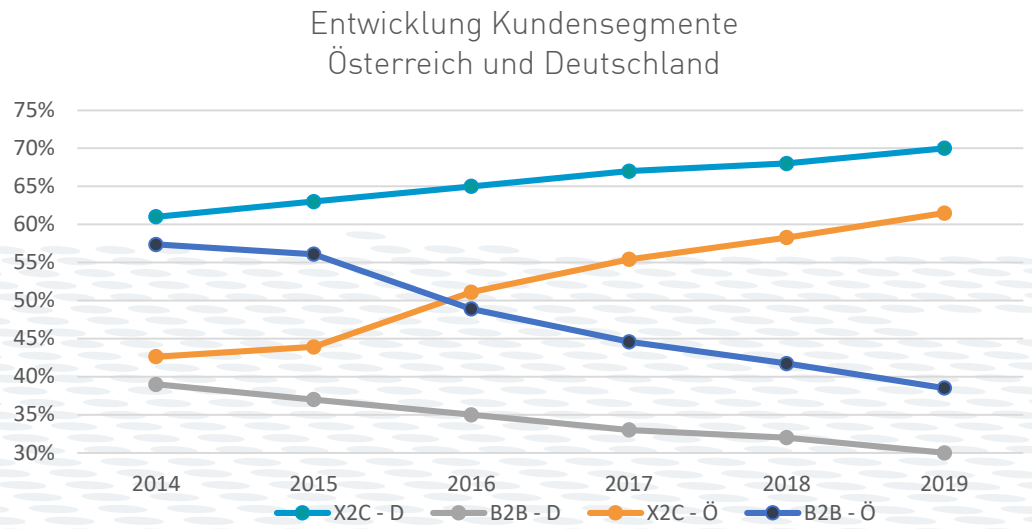


Abbildung 19 - Geschäftsfelder KEP-Markt Ö und D[24]

[24] Eigene Berechnung, Basis: RTR GmbH, BIEK Studie 2019

Frank SPORTOLARI
Geschäftsführer
UPS Deutschland und Österreich

„KEP-Dienstleister bieten nationale und globale Netzwerke für den Warentransport und bringen die Welt damit enger zusammen. In der aktuellen Corona-Krise ist deutlich geworden, wie wichtig diese Dienstleistungen sind. Entsprechend wurden wir von vielen Behörden und Staaten als systemrelevant eingestuft. Wir bei UPS sind uns der Ehre und Verantwortung bewusst, unseren Kunden auch in dieser schweren Zeit unsere Dienstleistungen sicher und zuverlässig anzubieten. Und wir nehmen diese Ehre als Ansporn – sei es bei der kontinuierlichen Verbesserung unserer Services oder Dienstleistungen oder bei der Entwicklung nachhaltiger und zukunftsfähiger Zustellmethoden."

7 Motor für Arbeit und Wirtschaft

7.1 Wachstums- und Branchenvergleich

Die Dynamik der KEP-Branche zeigt sich im Vergleich vom Umsatz aus Paketsendungen mit der Entwicklung des österreichischen Bruttoinlandsprodukts (BIP) sowie im Vergleich mit dem BIP von Wien. Während das BIP innerhalb der Betrachtungsperiode von 2014 bis 2019 um etwa 20% gewachsen ist, hat sich der Paketmarkt um fast 50% entwickelt. Die KEP-Branche wächst also mehr als doppelt so stark wie das BIP und dieser Trend wird den Prognosen folgend, entsprechend fortsetzen.

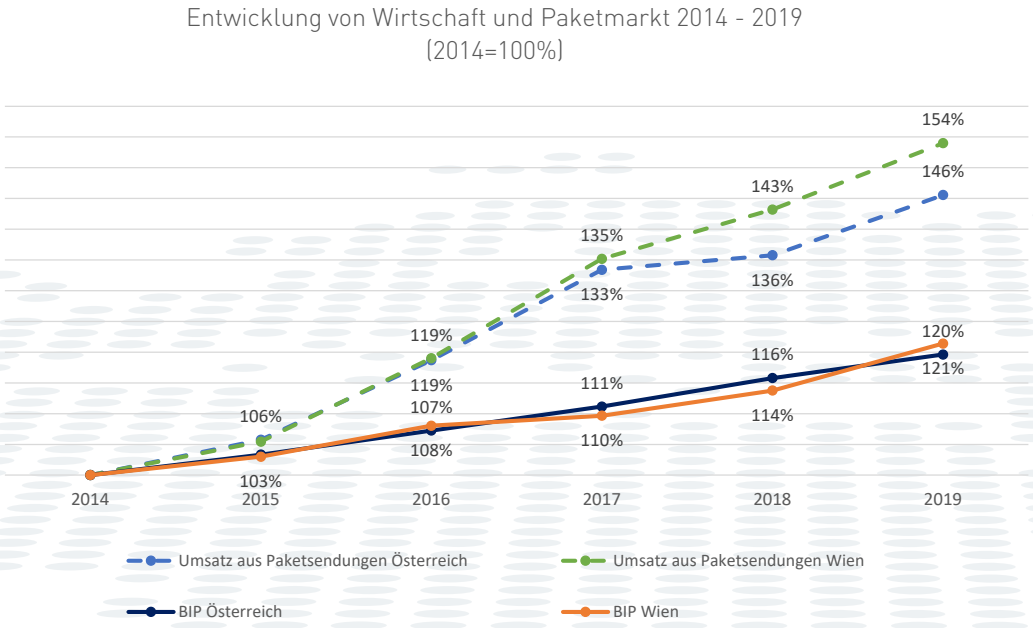


Abbildung 20 - Paketmarktentwicklung im Vergleich zur BIP-Entwicklung[25]

[25] Eigene Berechnung, Basis: RTR GmbH / Statistik Austria

Seit 2014 hatte die Branche im Schnitt ein jährliches Wachstum von 7,9% und liegt damit deutlich vor anderen großen Wachstumsbranchen, wie etwa Beherbergung und Gastronomie mit 5,1% oder dem Sektor Information und Kommunikation mit 4,1%. Betrachtet man KEP als Teil des Verkehrsbranche, der um 3,6% pro Jahr wächst, dann wächst KEP demnach mehr als doppelt so stark wie die eigene Branche. Wichtig ist der Vergleich mit dem Handel, da ein Teil des zukünftigen Wachstums über e-Commerce abgewickelt werden wird. Die Branche wächst um 2,2%, wobei natürlich das Online-Wachstum innerhalb der Branche dies bei weitem übertrifft.

Die KEP Branche hat in den vergangenen Jahren ein Wachstum an den Tag gelegt, wie es nur wenige Wirtschaftszweige vorweisen können. Exemplarisch wurden die Branchen Beherbergung und Gastronomie (Tourismus), Information und Kommunikation, Verkehr und Handel zum Vergleich herangezogen. In Summe haben die auserwählten Wirtschaftsbereiche 2019 etwa 23% wertschöpfenden Anteil am österreichischen BIP und generieren rund 92 Mrd. Euro.

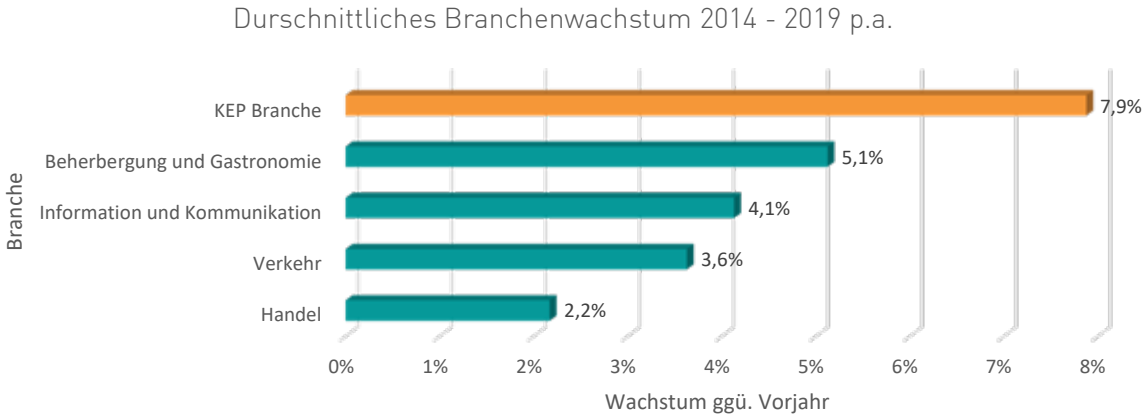


Abbildung 21 - Durchschnittliches jährliches Wachstum je Branche (2014 bis 2019)[26]

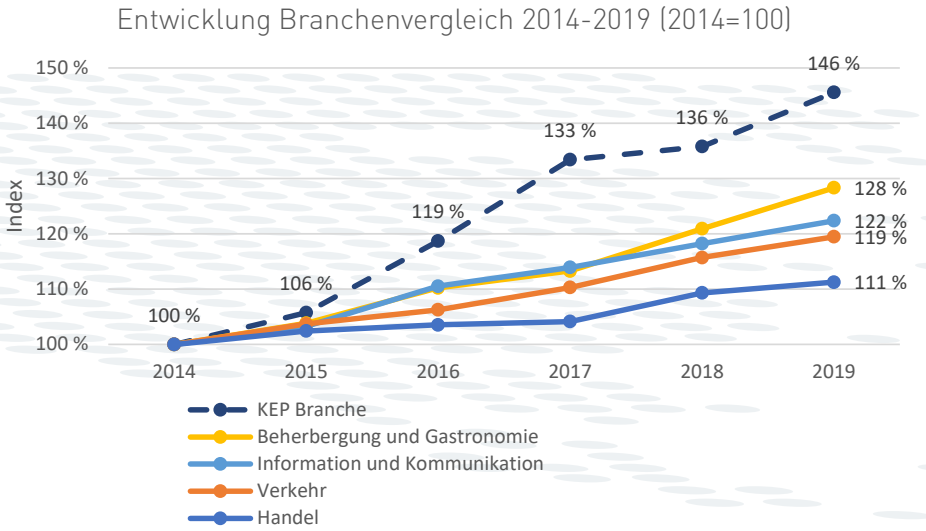


Abbildung 22 - Steigerungsraten der Bruttowertschöpfung in den jeweiligen Bereichen[27]

[26] Eigene Berechnung, Basis: Statistik Austria
[27] Eigene Berechnung, Basis: Statistik Austria

Klaus SCHÄDLE
Managing Director Europe South
General Logistics Systems
(GLS) Austria

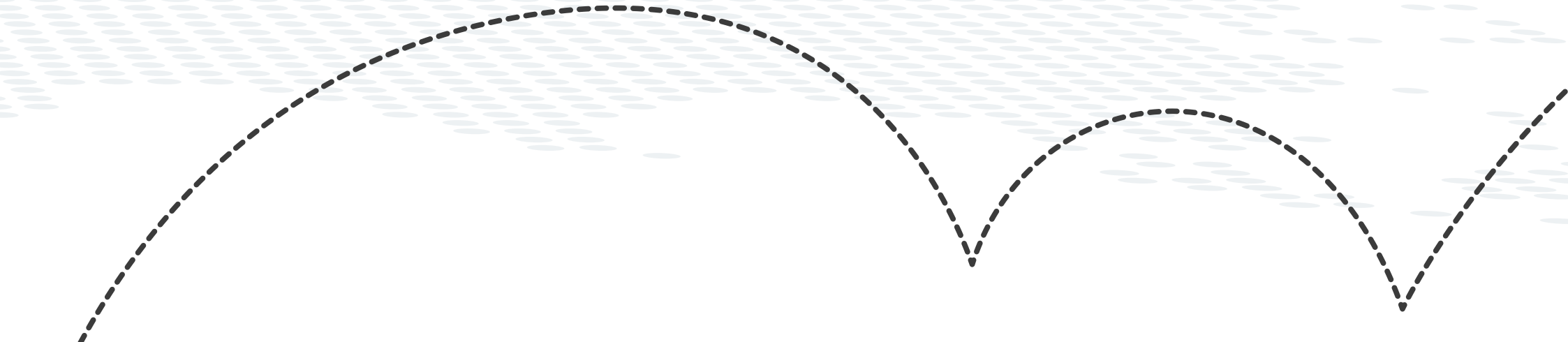
„Ich sehe die KEP-Branche am Beginn eines richtungweisenden Jahrzehnts. Die Corona-Krise hat der Gesellschaft die Systemrelevanz der Branche deutlich vor Augen geführt und die Paketmengen wachsen seit Jahren konstant. Nun ist es an der Zeit, in produktive Dialoge mit den politischen Entscheidungsträgern zu kommen. So können wir gemeinsam die Voraussetzungen dafür schaffen, dass die KEP-Dienste ihren Versorgungsauftrag auch künftig ausfüllen können, und dass möglichst im Einvernehmen mit der Wirtschaft, Bevölkerung und Umwelt. Um dies zu ermöglichen, benötigen wir beispielsweise ausgewiesene Parkplätze in Wohngebieten und Flächen für mobile City-Depots, von denen aus wir die Innenstädte CO2-neutral beliefern können. Denn in diesem Jahrzehnt werden immer mehr Konzepte umgesetzt werden, um die Umweltbelastung durch den Verkehr signifikant zu reduzieren. Wir möchten unseren Teil dazu beitragen, sind aber aufgrund des Preisdrucks in der Branche gezwungen, stets wirtschaftlich rentabel zu agieren. Daher ist eine partnerschaftliche Kooperation von KEP-Branche und Politik nötig, um die erforderlichen Entwicklungen vorantreiben und umsetzen zu können.“

7.2 Unternehmen und Arbeitsplätze

Die KEP-Branche als Teil der Logistik sichert entsprechend Arbeitsplätze und hat eine hohe Multiplikatorwirkung im Wirtschaftssystem. Nicht nur, dass sie einen wesentlichen Teil der Grundversorgung von Gesellschaft und Wirtschaft sicherstellt, sie erhält Warenströme mit spezifischen Anforderungen aufrecht und versorgt systemrelevante Bereiche in der herstellenden Industrie, im Handel, im medizinischen Bereich und in diversen Dienstleistungssektoren.

Viele der beförderten Pakete werden nicht durch die KEP-Unternehmen direkt zugestellt, sondern durch die von ihnen beauftragten Kleintransporteure. Von den etwa 2.440 Unternehmen in Wien, die im Gewerbe der Kleintransporteure tätig sind, entfällt ein Anteil von ungefähr 65 % auf Einzelunternehmungen, Kleinunternehmen mit bis zu 10 MitarbeiterInnen machen etwa 30 % aus, 5% sind große Unternehmen.

In Niederösterreich sind derzeit etwa 1.000 Kleintransporteure registriert. Eine gemeinsame Betrachtung von Wien und Niederösterreich ist hier notwendig, da die Logistikdienstleistungen vieler Unternehmen selbstverständlich bundesländerübergreifend, und von manchen großen Unternehmen national und international erbracht werden. Die Kleintransporteure leisten einen essentiellen Beitrag zur Kapazitätsstützung in der KEP-Branche, nicht nur bei erhöhtem Bedarf wie im Weihnachtsgeschäft, sondern das ganze Jahr hindurch zur Nivellierung von Aufkommens- und Leistungsspitzen. Die Kleintransporteure und ZustellerInnen wurden in der Krisenzeit neben anderen Berufsgruppen als „Helden des Alltags“ bezeichnet, ein Titel den sie aber das ganze Jahr hindurch verdienen, denn ohne sie wäre eine termingerechte Zustellung unser Sendungen, Waren und Pakete in den meisten Fällen nicht möglich.



8 Online-Handel in Österreich

Der Online Handel gewinnt immer stärker an Bedeutung. So stieg der e-Commerce Umsatz in Österreich seit 2015 um rund 40 %[28]. Das Internet wird von rund 87 % der ÖsterreicherInnen ab 14 Jahren genutzt, knapp 90 % der österreichischen Haushalte verfügen über einen Breitband-Internetzugang. 60 % der ÖsterreicherInnen kaufen auch online ein, sie geben dabei etwa 50 bis 100 Euro monatlich aus.[29] Unter den Top 10 der beliebtesten Online-Tätigkeiten in Österreich im Jahr 2019 lag „Online-Shopping" nach „Suchmaschine nutzen", „privater Mailverkehr", „online Banking" und der „Nutzung von Routenplanern" auf Platz 5 der Tätigkeiten, noch vor der Nutzung der sozialen Netzwerke oder dem Videokonsum.[30]

Die Onlineaffinität der Österreicher ist regional sehr unterschiedlich: Auf Bundesländerebene sind Wiener und Vorarlberger besonders onlineaffin, auf Bezirksebene wohnen in den Wiener inneren Bezirken (1., 3.-9. Bezirk) die onlineaffinsten Menschen.[31] Rund 10 % aller einzelhandelsrelevanten Konsumausgaben in Österreich kommt aus dem Online Shopping via Internet oder Smartphone.[32] Dabei haben die 250 umsatzstärksten Onlineshops 2018 mit physischen Waren im Internet 3,2 Mrd. Euro umgesetzt. Der Onlinehandel in Österreich verzeichnete im Jahr 2018 ein Umsatzwachstum von 16,3 Prozent.[33]

Am meisten geben die Österreicherinnen und Österreicher für Bekleidung und Textil aus, gefolgt von Elektrogeräten sowie Büchern und Zeitschriften. Während sich bei den klassischen onlineaffinen Branchen wie Bücher und Elektronikartikel die jährlichen Zuwachsraten auf hohem Niveau deutlich abschwächen, ist derzeit vor allem im Baumarktbereich/DIY (Do It Yourself) und Möbelhandel ein rasches Nachholen zu beobachten. In den beiden Branchen ist wohl in den nächsten fünf Jahren ebenfalls mit einem Onlineanteil von über 25 % zu rechnen. Das sind Werte, die der Bekleidungshandel und der Schuhhandel bereits erreicht haben.[34]

Der Onlineanteil im Lebensmittelbereich mit knapp unter 2 % ist noch recht bescheiden, kaum ein Anbieter kann in diesem Bereich Gewinne erzielen, die Logistik hierfür ist entsprechend teuer und komplex. Zudem gibt es in Österreich besonders viele Verkaufsflächen im Lebensmittelhandel.[35] Zwar verschieben sich die Einzelhandelsumsätze pro Kopf seit Jahren, nach wie vor wird allerdings ein Großteil der Umsätze im stationären Handel erwirtschaftet. Österreich liegt in Bezug auf Verkaufsflächen sowie Einzelhandelsumsatz pro Kopf im europäischen Spitzenfeld.

KEP-Dienstleister agieren hier jedenfalls als elementares Verbindungsglied: Neben der klassischen Transport- und Verteiltätigkeit entwickeln sich KEP-Dienstleister zu Betreibern von Plattformen und werden zu Vermittlungsagenten von kleinen und größeren österreichischen Online Händler.

[28] https://de.statista.com/statistik/daten/studie/317206/umfrage/brutto-jahresumsatz-im-internet-einzelhandel-in-oesterreich/ vom 20.05.2020
[29] https://de.statista.com/themen/2876/internetnutzung-in-oesterreich/ vom 31.05.2020
[30] https://de.statista.com/statistik/daten/studie/252671/umfrage/nutzungsschwerpunkte-des-internets-in-oesterreich/ vom 31.05.2020
[31] https://www.regiodata.eu/attachments/article/1174/RegioData_PRA_Onlinehandel_AT_05_12_2019.pdf vom 20.05.2020
[32] https://www.kmuforschung.ac.at/wp-content/uploads/2019/06/Executive-Summary-E-Commerce-Studie-%C3%96sterreich-2019.pdf vom 29.05.2020
[33] https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20191126_OTS0011/e-commerce-ranking-der-top-250-webshops-in-oesterreich-online-boom-ungebremst-konzentration-nimmt-zu vom 29.05.2020
[34] https://www.regiodata.eu/de/news/1174-regiodata-studie-onlinehandel-in-oesterreich vom 29.05.2020
[35] https://www.regiodata.eu/de/news/1174-regiodata-studie-onlinehandel-in-oesterreich vom 29.05.2020

9
Die Zukunft gestalten

9.1 Wichtige Aktionsbereiche

Nachhaltigkeits-Maßnahmen/-initiativen

Der wachsende Bedarf an innerstädtischer Logistik verbunden mit begrenzten städtischen Infrastrukturkapazitäten führen zu steigender Verkehrsbelastung, sinkender Luftqualität, steigenden CO2-Emissionen, erhöhtem Lärmpegel und einer Abnahme der Verkehrssicherheit.36 Österreich will bis 2030 etwa 40% seiner Treibhausgasemissionen senken37, der Verkehrs- und Transportbereich wird hier ebenso gefordert und die KEP-Branche arbeitet an diversen Konzepten. Viele der großen KEP-Dienstleister erstellen und veröffentlichen Nachhaltigkeitsberichte, in denen die strategischen Ausrichtungen sowie die laufenden Projekte für eine nachhaltigere Entwicklung zusammengefasst dargestellt werden. Verantwortungsvoller Einkauf und bewusster Materialeinsatz sind Themen, die hier einen wertvollen Beitrag leisten werden. Es werden Emissions-Messungen durchgeführt, Umweltdatenbanken erstellt und CO2-Rechner implementiert. Neben ökologischen Gebäudeinfrastrukturen und Elektrizität aus erneuerbaren Energien ist die Umstellung der Fahrzeugverkehre auf alternative Antriebe mit weniger oder keinen Emissionen im Fokus.

Gefordert werden in diesem Zusammenhang unterstützende Maßnahmen durch den Gesetzgeber und eine Gleichbehandlung aller zurzeit in der Entwicklung, im Test und im Roll-Out befindlichen alternativen Fahrzeugtechnologien, wie beispielsweise Elektro-, Wasserstoff- bzw. Brennstoffzellen- oder LNG-Antriebe. Etwaige Systemnachteile müssen entsprechend kompensiert werden können, beispielsweise das Batteriegewicht bei E-Fahrzeugen.

[36] Bosselmann, M.: Kreativität und Wettbewerb garantieren nachhaltige Logistik – heute und morgen, Präsentation in Wien am 20.11.2019
[37] https://www.oesterreich.gv.at/themen/bauen_wohnen_und_umwelt/klimaschutz/1/Seite.1000325.html BMfLRT, 13.05.2020, abgerufen am 16.06 2020

Fuhrparks in Veränderung

Bei den Antriebsarten ist unter den KEP-Dienstleistern der Vorstoß alternativer Antriebe nicht aufzuhalten. Bei einem der großen Player ist der Anteil von Elektro- und Hybridantrieben seit 2015 um knapp 60 % gestiegen, auch der Anteil an saubereren konventionellen Antrieben ist besonders hoch. Die schadstoffarmen Fahrzeuge mit Abgasnormen nach EURO 5 und EURO 6 machen mittlerweile mehr als 90 % aus. 2015 lag dieser Wert noch bei etwa 60 %. Entscheidend ist der effiziente Einsatz: Paketfahrzeuge werden je Tour mit etwa 150 - 180 Paketen, zu Weihnachten sogar bis zu 270 Paketen beladen, Lastenfahrräder können abhängig von den Paketgrößen mit bis zu 40 Paketen beladen werden, um eine möglichst gute Auslastung zu gewährleisten.

Der Anteil von alternativ angetriebenen Fahrzeugen und Transportmitteln wie Lastenrädern und Fahrrädern liegt bei einem der großen KEP- und Post-Dienstleister österreichweit bereits bei über einem Drittel. Die Hauptläufe zwischen den Verteilzentren und die Depotverkehre werden mit großen LKW durchgeführt, welche einen relativ kleinen Anteil des Fuhrparks ausmachen. Leichte Nutzfahrzeuge (LNF) sind die für die Zustellverkehre die wichtigsten Fahrzeuge, da sie für die notwendigen Stopps und Tourlängen die optimalen Ladekapazitäten bieten. Einen bedeutenden und weiter steigenden Anteil in den Fuhrparks nehmen Lastenräder, Fahrräder und Mopeds ein, die vorrangig in urbanen Gebieten für die Feinverteilung zum Einsatz kommen.

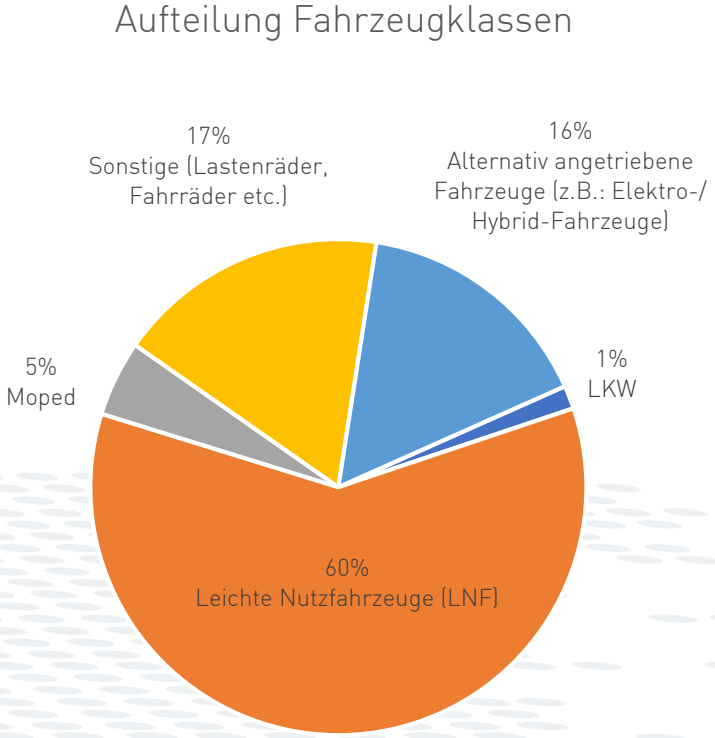


Abbildung 23 - Aufteilung der Fahrzeugflotte bei einem führenden KEP- und Post-Dienstleister 2019

Austrian Logistics

Mit „Austrian Logistics“, einer Dachmarke unter Federführung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, sollen die exzellenten Leistungen österreichischer Logistik hervorgehoben und aufgezeigt werden.

Die Wirtschaftskammer Österreich ist einer der Markenträger dieser Dachmarke, mit dem Ziel die nationale und internationale Sichtbarkeit der österreichischen Logistik bei Entscheidungsträgern aus Politik, Industrie, Handel sowie Dienstleistung und in der Gesamtöffentlich zu erhöhen.

Intelligente Logistik bedeutet, mittels innovativer Technologien und maßgeschneiderter Lösungen die speziellen Bedürfnisse jedes einzelnen Auftraggebers individuell zu erfüllen. Dazu bedarf es smarter Technik, höchster Flexibilität und der Fähigkeit, Prozesse in den Kundenunternehmen bis ins Detail zu verstehen. Letztlich trägt Logistik zu mehr Lebensqualität aller bei, durch hocheffiziente Prozesse bei gleichzeitiger Ressourcenschonung.

Die Unternehmen in der KEP-Branche müssen diese Kriterien in besonderem Ausmaß erfüllen, diese Leistungen gilt es noch besser und noch breiter zu kommunizieren. Austrian Logistics bietet die Möglichkeit gemeinsam einen positiven Imagewandel zu unterstützen. Viele KEP-Dienstleister, Kleintransporteure und Logistikunternehmen sind bereits Markenpartner und eine Bewerbung steht allen Unternehmen offen, die sich den Grundsätzen einer exzellenten Leistungserbringung in der Logistikbranche verpflichtet fühlen.

AUSTRIAN LOGISTICS

> www.austrianlogistics.at <

9.2 Ausblick aus Sicht der KEP-Dienstleister

Was sich vielleicht SCHON verändern wird:

Im KEP-Bereich werden zunehmend alternative und ökologisch betriebene Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Autonomes Fahren wird noch eine Weile auf sich warten lassen, aber in ein paar Jahren wird das Fahrzeug dem Zusteller folgen können. Durch Vernetzung von Adressen und Fahrzeugen wird das Fahrzeug auf den Fahrer warten und diesen begleiten.

Vorauseilende Informationen werden genutzt, um entscheiden zu können, wie dringend eine Sendung ist. Ist Dringlichkeit gegeben, wird sich das in einem höheren Preis umsetzen lassen, ähnlich wie das „Yield Management" und die gestaffelten Preise bei Ticketsystemen. Ein enges Zeitfenster wird teurer sein als die flexible Zustellung, und das im Sinne der Nachhaltigkeit. Ein solches System hilft zur Spitzenglättung und unterstützt eine bessere Ressourcenauslastung.

Wie in anderen Branchen bereits üblich, wird auch im KEP-Bereich der Convenience-Faktor neu zu bewerten sein. Spezielle Convenience-Services werden als Ergänzung oder Alternative zum Standard-Service angeboten. Das kann ganz im Sinne der Umwelt passieren, wenn dadurch zum Beispiel nicht erforderliche Rücksendungen vermieden werden. Durch Gratis-Retouren wird das aktuelle Handeln unterstützt, die Leistung wird damit bis zu einem gewissen Grad „entwertet". Mittel- und langfristig werden andere Modelle erforderlich und sinnvoll sein.

Das Paket der Zukunft kommt zu den KundInnen und nicht mehr zu einer Adresse. Die KundInnen sind mobil und tagtäglich in vielfältigen Lebenssituationen anzutreffen, sei es zu Hause, am Arbeitsplatz oder in der Freizeit. Zusätzliche Interaktionsmöglichkeiten werden entstehen, um ein Paket, unabhängig von einer fixen Adresse, zum aktuellen Standort des Kunden zu bringen.

Die kontaktlose Zustellung wird an Bedeutung weiter gewinnen. Damit ist nicht nur die direkte Übergabe der Pakete ohne persönlichen Kontakt gemeint, sondern sämtliche Formen der Hinterlegung, wie beispielsweise an Paketboxen-Stationen oder Smart-Locks.

Was sich vielleicht NICHT verändern wird

Die Menschen wollen auch in Zukunft ihre Pakete schnell, günstig und in hoher Qualität. Der KEP-Bereich ist und bleibt (vorläufig) das letzte Glied im Online-Shopping Prozess, und je größer die Menge ist, umso größer werden die Herausforderungen. Industrie, Handel, Gewerbe und die EmpfängerInnen haben eine sehr hohe, und teilweise noch steigende Erwartungshaltung - das Verständnis bei Abweichungen ist oft nicht sehr groß.

Die großen Player werden weiterhin für flächendeckende Standards bezüglich Qualität, Geschwindigkeit und Preis verantwortlich bleiben, kleinere regionale und lokale Dienstleister im KEP-Bereich wird es in diversen Segmenten und Nischen daneben weiterhin geben.

Der Wettbewerb bleibt aufrecht, vor dem Hintergrund, dass die KEP-Dienstleister unterschiedliche Strategien verfolgen und unterschiedliche Schwerpunkte setzen. Die Prozesse, Systeme und der jeweilige USP sind unterschiedlicher als es vielleicht den Anschein hat, und die Vielfalt an Angeboten und Dienstleistungen schafft und sichert Qualität. Die sogenannten White-Label-Ansätze, also die zusätzliche Konsolidierung und Zustellung von Sendungen über einen neutralen Logistikdienstleister, werden daher als nicht zukunftsfähig erachtet.

KEP wird nicht ohne Menschen auskommen. Automatisierung und autonome Systeme werden zwar unterstützen, aber keinesfalls ersetzen. Auch langfristig gesehen wird es FahrerInnen und ZustellerInnen brauchen, vielleicht nicht zum Fahren selbst, aber jedenfalls für die Very-Last-Mile und die physische Übergabe beziehungsweise Hinterlegung der Pakete.

Neue Technologien machen Sinn, wenn sie im richtigen Einsatzgebiet genutzt werden, wie etwa eine Drohnenbelieferung für Berghütten. Eine durchgängige Umstellung ist vielleicht in Pilotprojekten technisch möglich, für die flächendeckenden Belieferung und Übergabe klingt das aber aus heutiger Sicht eher noch nach Science-Fiction. Viele Tätigkeiten im KEP-Bereich werden noch eine lange Zeit in den kompetenten Händen der qualifizierten MitarbeiterInnen liegen.

10 Spezial-themen 2020

10.1 Das Immobilien-Thema

Die KEP-Brache braucht für eine effiziente und ökologische Abwicklung der Prozesse, die dafür geeigneten Immobilien und entsprechend optimal situierte Flächen, das reicht von Verteilzentren und Depots zur Konsolidierung und Verteilung der Sendungen bis hin zu kleinen, innerstädtischen Micro-Hubs für den Umschlag auf alternative Last-Mile-Systeme. Aktuell wird Wien von etwa 10 Verteil- und Depot-Standorten versorgt, wenn man die größten Akteure im Paketbereich in Betracht zieht. Hinzu kommt eine große Anzahl von kleineren Akteuren und Dienstleistern im KEP-Bereich mit eigenen Standorten.

Verteilzentren und Depots

Verteilzentren und Depots sind Logistik-Hubs, an denen die Sendungen für einen Region gebündelt, sortiert und verteilt werden. Teils hochautomatisiert werden dort über Sortieranlagen jeden Tag hunderttausende Pakete allein für Wien behandelt, und an den größten Standorten starten jeden Tag mehrere hundert ZustellerInnen zu ihren Auslieferouren.

Die Wachstumsprognosen der Paketmengen zeigen auf, dass es auch im Ballungsraum Wien mittel- und langfristig Bedarf für weitere KEP-Standorte geben wird. Die Logistik-Hubs bilden gemeinsam mit der Auslieferorganisation ein Gesamtsystem. Die Ressourcen aller Einzelelemente sind dabei entsprechend zu berücksichtigen, denn die Umschlag- und Sortierkapazitäten beeinflussen die Frequenzen in der Distribution und somit die Zustellzeiten.

Das Thema ist für Wien und Niederösterreich gleichermaßen relevant, da die großen Verteilzentren und Depots zum Großteil beide Bundesländer in der Versorgung abdecken. Unabhängig von Bundesländergrenzen geht es also darum, die verkehrsoptimalen Standorte zu identifizieren und zu sichern.

Aber nicht nur für künftige Projekte ist eine vorausschauende Planung notwendig, dort wo Standorte in Industriezonen und bestehenden gewerblichen Arealen positioniert sind, rückt der Wohnbau immer näher heran und es kommt zu Konflikten. In der Flächenwidmung muss hier entsprechend geplant, und auf die unterschiedlichen Interessen Rücksicht genommen werden.

Für die Verteilzentren und Depots benötigt man auch in Zukunft möglichst verkehrsoptimale großflächige Logistikstandorte mit guter Anbindung zur Autobahn und trotzdem kurzen Wegen in die Ballungsräume. Wien und Niederösterreich haben daher das Projekt „Sreening von Logistikflächen“ aufgesetzt, mit dem Ziel einer umfassenden Erhebung der Potenzialflächen, um diese Standorte bestmöglich für Logistikzwecke sichern zu können.

Die Situation in den urbanen Zentren

Die Verfügbarkeit von Flächen am Stadtrand scheint aktuell gegeben, größer ist die Sorge um innerstädtische Flächen für Konzepte wie Micro-Hubs und City-Depots. Hierbei ist für einen täglichen Umschlag von beispielsweise 1.000 - 2.000 Paketen nicht die Standortgröße vorrangig, entscheidend sind vielmehr die Lage, Erreichbarkeit und qualitative Aspekte.

In den städtischen Kernzonen werden zunehmend Micro-Hubs und kleinere Umschlagflächen erforderlich sein und errichtet werden. Es geht hierbei um lokal gut erreichbare Standorte, mit einer Fläche von meist nicht mehr als 15m² - 80m², die vorrangig als Umschlagplätze genutzt werden. In manchen Fällen könnten hierzu beispielsweise 2 dafür gewidmete Parkplätze in einer entsprechend zugänglichen Tiefgarage ausreichen. Um diese Flächen und Immobilien entsprechend nutzen zu können, gibt es einige Anforderungen die zu berücksichtigen sind:

Möglichkeit für Umladung, Manipulation, Zwischenlagerung von Sendungen

- Barrierefreier Zugang
- Zugang möglichst 24-Stunden
- Versperrbarkeit speziell von Zwischenlagerungsflächen
- Möglichkeit zum gesicherten Abstellen von Fahrzeugen, Lasten-Fahrrädern etc.
- Vorhandene Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und Berücksichtigung der Sicherheitsbestimmungen von E-Akkus (z.B. bei E-Lastenfahrrädern)
- Vermeidung von Lärm- und Lichtbelästigung für Anrainer
- Einrichtungen für MitarbeiterInnen (Strom, Wasser, Sanitäre etc.)
- Nähe zum öffentlichen Personennahverkehr

Möglicherweise werden strukturelle Änderungen in Gesellschaft und Gewerbe neue Chancen im Immobilienbereich eröffnen. Ein Beispiel: Der Stellenwert, die Nutzung und der Zugang zu Privat-KFZ befinden sich in einem Wandel. Vielleicht werden im Zuge der Digitalisierung die stationären Autohäuser und Show-Rooms in Innenstädten künftig nicht mehr von hoher Priorität sein – dies wären hervorragende Flächen und Immobilien für Logistiknutzungen nahe an den KonsumentenInnen.

Für die Zustellung in der Stadt werden aktuell unterschiedliche Lösungen getestet. Die derzeitigen Ansätze gehen in die Richtung, dass in der Stadt nochmals auf kleinere Touren verteilt wird, meist auf alternative Fahrzeuge. Diese Konzepte sind aktuell meist auf innerstädtische Kernzonen beschränkt und für ein großflächiges Roll-Out noch nicht kostendeckend umsetzbar - das Paket muss nochmals bearbeitet werden und kostet somit mehr als im derzeitigen Prozess. Ein Aspekt dabei, sind natürlich die teils hohen Mietkosten in Innenstadtlagen. Aus Branchensicht sind hier gesamthafte, gegebenenfalls kooperative Modelle zur Flächen- und Immobiliennutzung erforderlich.

10.2 Der Weihnachts-Peak

Das Weihnachtsgeschäft bringt für die Dienstleister unterschiedliche Herausforderungen und Chancen. Bei manchen KEP-Dienstleistern macht die besinnliche Zeit 30 % des Gesamtgeschäftes aus. Auch das Tagesmittel der Sendungen liegt etwa 30 % über dem normalen Jahresdurchschnitt. Spezielle und meist online-affine Produktgruppen werden in dieser Zeit um bis zu 10 mal häufiger bestellt und transportiert als im Rest des Jahres, wenn man beispielsweise an Fotobücher, Kalender und Poster denkt.

Einzelne Spitzentage können in dieser Zeit sogar bis zu 50 % mehr Sendungen verzeichnen. Die Branche bereitet sich mit frühzeitiger Kapazitätsplanung, Ausweitung der Betriebszeiten und Aufstockung des Personals vor. Tourengebiete werden dynamisch angepasst und Hochrechnungen für das Sendungsvolumen werden bereits im Sommer erstellt, um Kapazitäten zu planen. Nicht immer kann man sich dabei sicher sein, ob die gewaltigen Mengen in der kurzen Zeit bewältigt werden können. Vereinzelt ist es erforderlich, mit den Kunden Maximalvolumina festzulegen, um alle Sendungen planen und abwickeln zu können. Online-Aktionen wie „Black Friday" und „Cyber Week fordern die Zustellkapazitäten zusätzlich innerhalb von kurzen Zeiträumen. Die Post hat beispielsweise in der Weihnachtszeit ein österreichweites Aufkommen von bis zu 600.000 Paketen pro Tag, Spitzentage liegen dabei nochmals viel höher. Betrachtet man den Gesamtmarkt der Paketzusteller, werden in der besinnlichsten Zeit des Jahres vermutlich etwa 1 Million Pakete pro Tag mit Hochdruck an die Empfänger zugestellt.[38]

Durchschnittlich ist das Sendungsvolumen im Weihnachtsquartal im Wienschnitt um 18 % über dem Durchschnitt der anderen Quartale. Seit 2014 haben sich in Wien die Sendungsmengen zu Weihnachten von knapp 15 Millionen um 65 % erhöht, auf etwa 25 Millionen Paketsendungen.

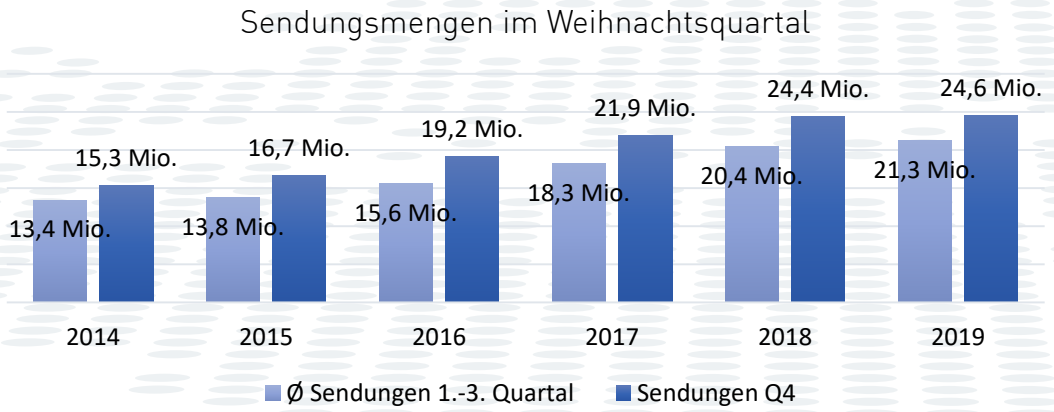


Abbildung 24 - Das Weihnachtsquartal in Wien verglichen mit den übrigen Quartalen[39]

[38] https://wien.orf.at/stories/3026780/ „Weihnachtsgeschäft: Neuer Rekord für Post" vom 16.05.2020

[39] Eigene Berechnung, Basis: RTR GmbH

10.3 Die Covid-19-Krise

Was Ende 2019 mit Berichten über ein neues Virus in China beginnt, sollte in der Folge die ganze Welt beschäftigen. Mitte Jänner wird in China der erste Todesfall durch das neuartige Covid-19-Virus offiziell vermeldet. Ab Februar gibt es im Iran die ersten Fälle und das Virus taucht in Europa, Ende des Monats auch in Österreich, auf. Am 27. Februar werden drei bestätigte Fälle in Wien gemeldet. Im März 2020 geht es dann Schlag auf Schlag: Das Virus breitet sich aus, am 10. März präsentiert die Regierung entsprechende Maßnahmen, die 3 Tage später noch verschärft werden: Ausgangsbeschränkungen, die Schließung von Geschäften und Bildungseinrichtungen, das Verbot von Veranstaltungen und Reisebeschränkungen.[40]

Die Menschen

Diese noch nie dagewesene Situation stellt die systemrelevante KEP-Branche vor bis dahin ungeahnte Herausforderungen. Die Branche muss schnell und flexibel reagieren, immer mit Fokus auf den Schutz der KundInnen und MitarbeiterInnen.

- Wo dies möglich ist, werden die Prozesse wieder mehr in die Filiale gezogen, weil manches dort sicherer abgewickelt werden kann. KundInnen werden gebeten, beispielsweise kein Nachname-Sendungen aufzugeben, die einen Direktkontakt beim Empfänger erforderlich machen, und man versucht allgemein jene Vorgänge, bei denen eine Unterschrift benötigt wird, zu reduzieren. Einzelne Produkte und Zusatzleistungen können in der Lock-Down-Zeit nur eingeschränkt oder nicht mehr angeboten werden.
- Es werden rasch die Möglichkeiten und Prozesse für eine kontaktlose Zustellung geschaffen, und das alles, ohne wesentlichen Qualitätsverlust in der Abwicklung. Auf die übliche Unterschrift am Handscanner wird Großteils zum Schutz der KundInnen verzichtet, mit dem Risiko für die Branche, dass sich daraus später rechtliche Diskussionen ergeben können. Mithilfe der IT wird rasch reagiert und die GPS-Daten werden als zusätzlicher Liefernachweis aufgezeichnet.[41]
- Viele Geschäfte dienen als Paketshops zur Abholung von Sendungen. Mit der Schließung der Geschäfte, sind die bereits hinterlegten Pakete in den geschlossenen Paketshops liegen geblieben. Sowohl das Herunterfahren, als auch das wieder Hochfahren sorgt für Herausforderungen. Die in den Paketshops während einer Sperre verbliebenen Pakete müssen abgearbeitet werden, manchmal stellt sich die Frage, ob das Paket überhaupt noch gewünscht wird.
- Ganz allgemein wurde plötzlich eine intensivere Kommunikation mit den KundInnen notwendig, da sich eingespielte Prozesse und Gewohnheiten in einer Ausnahmesituation nicht mehr einhalten lassen.
- Wenn der Virus in einem KEP Unternehmen auftritt, besteht das Risiko, dass ein Großteil der MitarbeiterInnen unter Quarantäne gestellt wird. Es wäre damit vorübergehend nicht mehr voll arbeitsfähig."[42] Die KEP-Dienstleister ergreifen daher die empfohlenen Sicherheitsmaßnahmen, aktivieren ihre Notfallpläne im Verdachtsfall und bereiten sich auf eine allfällige Umsteuerung der Pakete über ihre Netzwerke vor.[43]
- Mitarbeiter im organisatorischen Bereich wurden in Heimarbeit geschickt oder teilen die Anwesenheit so ein, dass möglichst wenige KollegInnen gleichzeitig in den Büros anwesend sind. Jene, die in die Betriebe vor Ort kommen müssen, arbeiten verstärkt in kleineren Arbeitsgruppen.[44]

[40] https://www.nachrichten.at/panorama/chronik/so-uebernahm-das-Covid-19virus-den-alltag-der-oesterreicher;art58,3245110 vom 24.05.2020
[41] https://oevz.com/jetzt-auch-bei-gls-austria-kontaktlose-paketzustellung/ vom 25.03.2020
[42] https://kep-Covid-19.de/lagebild/allgemeines-lagebild.html vom 26.03.2020
[43] DPD Präventionsmaßnahmen lt. Firmenhomepage.
[44] Wochenzeitung Verkehr Nr. 11-12, „Mehr Wertschätzung für die Logistik notwendig!" vom 20.03.2020

Trotz aller Vorsichtsmaßnahmen hat sich gezeigt, dass kein Unternehmen zu 100% vor dem Risiko einer Infektion von MitarbeiterInnen geschützt werden kann. Mit umfassenden präventiven Maßnahmen, Kontrollmechanismen und Plänen für den Ernstfall hat sich die KEP- Branche aber für die Zukunft gerüstet.

Die Mengen

Zu Beginn der Pandemie ist die Verunsicherung natürlich groß. So schreibt beispielsweise der deutsche Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste e.V. auf einer anlässlich der Covid-19 Krise eigens eingerichteten Homepage im März: „Aktuell ist das Sendungsvolumen zumindest bei den Paketzustellunternehmen im Vergleich zur Normalität eher gleichbleibend, teilweise ansteigend. Traditionell ist der März ein Monat mit hoher Sendungsmenge. Immer mehr öffentliche Einrichtungen werden geschlossen, Unternehmen fahren die Aktivitäten nach unten. Deshalb ist hier in den kommenden 14 Tagen mit sinkenden Sendungsmengen zu rechnen. Wie sich das Sendungsvolumen aus dem B2C e-Commerce entwickelt, bleibt abzuwarten.“[45]

Die Realität wird nach wenigen Tagen sichtbar: Getrieben durch Covid-19 geht der Online-Handel in Teilbereichen rasant in die Höhe. Nach einem kurzfristigen Einbruch von bis zu 25% zu Beginn der Krise in Österreich Mitte März, sind bereits nach einer Woche die Mengensteigerungen aus dem Online-Geschäft zu erkennen. Vergleicht man das Versandvolumen der Woche vom 06.-12. April 2020 mit der Woche vom 9.-15 März 2020, beträgt der Anstieg an versandten Paketen in Österreich +90 %. [46] Jene KEP-Dienstleister, die ihren Fokus auf den X2C-Bereich haben, und nur einen geringeren B2B-Anteil, hatten unmittelbare Steigerungen um 10-20 %, was bedeutet, dass an Spitzentagen ein Aufkommen wie etwas zur Weihnachtszeit transportiert werden musste. Und das obwohl manche Produkte nur eingeschränkt verfügbar waren.

Der B2B-Bereich sank allerdings aufgrund von Geschäftsschließungen und Produktionsstilllegungen stark. Nicht alle KEP-Anbieter konnten diese Ausfälle aus B2B von bis zu 50% unmittelbar kompensieren. Unterm Strich ist dadurch für manche Unternehmen in den ersten drei Wochen der Krise ein Minus von 15 bis 20 Prozent entstanden.[47] Im Zeitverlauf hat sich aber gezeigt, dass alle KEP-Dienstleister große Zuwachsraten aus dem X2C-Geschäft verzeichnet haben, auch jene, deren Kernbereich im Business-Bereich liegt.

Die Verschiebung der Geschäftsfelder hat jedoch gravierende Auswirkungen, denn die leichteren und günstigeren Pakete an PrivatempfängerInnen bringen nicht den gleichen Umsatz wie Business-Pakete und sind in der Produktion und Verteilung schwieriger zu organisieren. Während im B2B Bereich etwa 2 Pakete pro Stopp verteilt werden, so ist dies im X2C Bereich im Schnitt nur ein Paket pro Stopp, bei jedoch gleichen Stopp-Kosten.

Eine kleine Erleichterung hat sich jedoch daraus ergeben, dass in der Krisenzeit die meisten Empfänger aufgrund von Lock-Down und Home-Office zu Hause erreichbar sind, dass das Verkehrsaufkommen gering war und somit Parkplätze weitgehend verfügbar waren. Hier hat sich auch deutlich gezeigt, wie effizient die KEP-Zustellung auf der letzten Meile funktionieren kann, wenn die entsprechenden Ressourcen, Verkehrs- und Halteflächen zur Verfügung stehen.

[45] https://kep-Covid-19.de/lagebild/allgemeines-lagebild.html vom 26.03.2020
[46] https://www.sendcloud.at/Covid-19-krise-im-e-commerce/ vom 24.05.2020
[47] https://www.diepresse.com/5800214/keine-zuwachse-fur-die-zusteller vom 16.04.2020

Die Abwicklung

Im operativen Betrieb müssen bei Ausnahmesituationen, so wie es beim Covid-19 Lockdown im Frühjahr der Fall war, die Touren aufgrund der Mengenveränderungen rasch angepasst, Touren aus dem System genommen und teilweise neu aufgesetzt werden. Obwohl die Digitalisierung speziell im KEP-Bereich schon weit fortgeschritten ist, stellt eine beinahe täglich veränderte Gebiets- und Tourenplanung mit täglich neuen Mengenforecasts eine enorme Herausforderung für die operative Abwicklung dar. Die Paketmengen von kleineren Händlern aus Österreich stiegen an, während sich der Auslandsverkehr zunehmend schwierig gestaltete. Alle österreichischen KEP-Dienstleister waren im Frühjahr, bedingt durch die Grenzschließungen sowie die Einstellung des Flugverkehrs, nur mehr sehr eingeschränkt in der Lage ausländische Paketsendungen abzuwickeln. Ab Mitte März wurden Annahmestopps für zahlreiche Länder verhängt, Sendungen aus dem Ausland kamen nicht mehr an.[48]

Die Kommunikation im europäischen Netzwerk ist bei nationalen Maßnahmen eine große Herausforderung, da die Regelungen nicht einheitlich sind, beispielsweise liefen im Frühjahr die Pakete aus Großbritannien noch lange normal weiter, da dort die Beschränkungen erst später verhängt wurden. Grenzkontrollen und Sperrgebiete behinderten die Zustellung zusätzlich. Dort ist nämlich auch für die ZustellerInnen im KEP-Bereich, der grundsätzlich zu den kritischen Infrastruktureinrichtungen zählt, teilweise Schluss, nur die Zustellung essenzieller Sendungen war möglich.[49]

Lessons Learned

Ausnahmesituationen erfordern ein rasches Reagieren und Entscheidungen, die oft anhand der Erkenntnisse des Vortags und auf kurzem Weg getroffen werden, prägen diese Zeit dieser ohnehin flexiblen Branche. Systeme, die flexibel und ad-hoc verändert wurden, müssen nun in Prozessen angepasst werden. Die Struktur der Paketströme hat sich nachhaltig verändert und wird eine andere sein. Die Krise hat gezeigt, dass Lieferketten extrem anfällig sein können, diese werden nun teilweise neu konzipiert und hinsichtlich möglicher Risiken geprüft.

- Mit der Notwendigkeit einer kontaktlosen Übergabe entwickeln, testen und implementieren die Unternehmen nun neue Systeme für die Annahmebestätigung. Beispielsweise erhält der Empfänger vor der Zustellung einen Code per SMS oder WhatsApp, der dem Fahrer bei der Übergabe mitgeteilt werden muss. Bei einem anderen Modell kann der Kunde direkt am Paketschein unterschreiben, diese Unterschrift wird vom Fahrer fotografiert und gescannt und dient als Übernahmebestätigung.
- Ein anderes wichtiges Thema für die Zukunft sind Paketboxen, die als sinnvolle Übergabe-Lösung für die Zukunft gesehen und deren Implementierung nun forciert umgesetzt wird. Waren diese vor der Krise noch eher im Pilotstatus mit noch unklarer Kundenakzeptanz, werden die Systeme mittlerweile ausdrücklich begrüßt. Um die erwünschten Vorteile flächendeckend umzusetzen, müssen sie jedoch offen zugänglich für sämtliche KEP-Dienstleister sein.
- Neue Dienstleistungen zur besseren Servicierung des Online-Handels, vor allem für Klein- und Kleinsthändler werden nun aufgrund der Nachfrage weiter ausgebaut. Plattformlösungen mit einem einfachen „Onboarding“ sowie Starterpakete für den Einstieg ins Online-Geschäft mit inkludierter Fulfillment-Lösung, eröffnen neue Vertriebschancen. Die Krise hat selbstverständlich in vielen Bereichen zu der Diskussion geführt, ob die Produktion wirklich in Übersee stattfinden muss. Ein Umdenken und eine Re-Regionalisierung könnten eine Stärkung des Wirtschaftsstandortes mit sich bringen, in Verbindung mit einer nachhaltigen Entwicklung des e-Commerce mit einer verstärkten Wertschöpfung in Österreich.

[48] https://oevz.com/oesterreichische-post-eingeschraenkter-paketversand-ins-ausland/ vom 25.03.2020
[49] https://www.diepresse.com/5800214/keine-zuwachse-fur-die-zusteller vom 16.04.2020

11 Pilot-projekte & Best-Practices

Post

Mit dem Projekt „City Hub Wien“ hat die Österreichische Post AG in einem 3-monatigen Pilotbetrieb die Paketzustellung via City Hub in Wien getestet. Zwei Zusteller bedienten von Juli bis Oktober 2019 vollständig ein Teilgebiet des 3. Wiener Gemeindebezirkes. Beginnend mit der Vorsortierung von wechselbaren Paketboxen, wurden diese Behälter konsolidiert zum innerstädtischen City Hub in die Haidingergasse transportiert. Von diesem City Hub führten spezielle E-Lastenfahrräder die Zustellung mehrmals täglich mit wechselbaren Boxen durch. Das City Hub-Projekt war für die Österreichische Post essenziell, um erste Erkenntnisse zu einer neuen Zustellform mit vorbeladenen Boxen in Kombination mit City Hubs und alternativen E-Fahrzeugen zu sammeln. Nach dem 3-monatigen Pilotbetrieb hat sich gezeigt, dass die Lage und Ausstattung des City Hubs ideal waren sowie, dass ein Zusteller mit dem Lastenrad gleich viele Pakete zustellen kann wie mit seinem konventionellen Transporter. Von einer österreichweiten Ausrollung ist man noch einige Schritte entfernt, hier bedarf es außerdem noch weiterer Tests. Eine Folgeprojekt mit erweitertem Konzept wird im Sommer 2020 in der Grazer Innenstadt fortgesetzt.

Abbildung 25 - City Hub Wien (© Österreichische Post)

DPD

Wer gerne online einkauft, bekommt das Paket meistens in einem Kleintransporter geliefert, da die meisten Paketverteilstandorte außerhalb der Stadt liegen und die Distanzen für Lastenräder zu groß wären. Innerstädtische Flächen sind rar, deshalb entstand die Idee, Bus- und Bimgaragen untertags temporär als Umschlagplatz zu nutzen. So könnten in Zukunft Kleintransporter in der Stadt reduziert und somit eine klimafreundliche Paketzustellung auf der sogenannten „letzten Meile“ zum Endkunden gewährleistet werden. Nach einem erfolgreichen ersten Testlauf im Herbst mit einem Cateringunternehmen, startet nun das Forschungsprojekt „Remi Hub2“ in der Straßenbahn-Remise Kagran und untersucht, wie zentrale Öffi-Flächen künftig für die städtische Paketzustellung genutzt werden können. Am Morgen liefert DPD die Pakete an die Busgarage Spetterbrücke in Ottakring, die dann per Lastenfahrrad feinverteilt – sprich ausgeliefert werden.

Abbildung 26 - Remi Hub (© DPD)

GLS

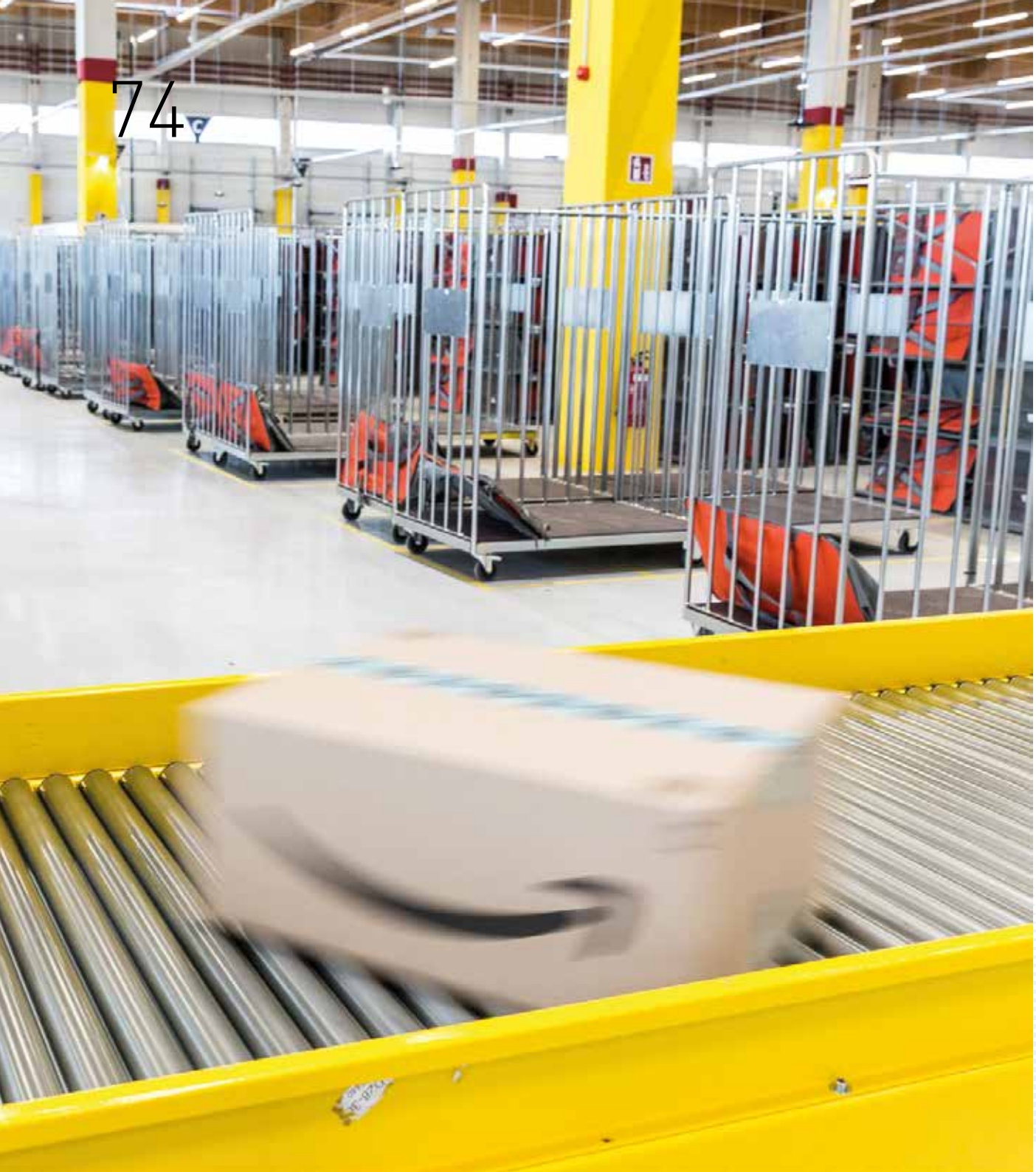
Seit 2018 testet GLS Austria die Zustellung per eScooter in Graz, Linz und Salzburg. Das eFahrzeug verfügt über ein Fassungsvermögen von 750 Litern und eine Reichweite von 100 Kilometern. Der eScooter erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 45 Kilometern pro Stunde und fährt nahezu geräuschlos. Wegen der kompakten Form des eScooters entfällt die teils schwierige Parkplatzsuche. Somit ist er optimal für die Zustellung in Wohngebieten und Einkaufsstraßen geeignet. So lassen sich Pakete auch an Adressen liefern, die durch Baustellen, Fahrverbote für Autos oder die Größe der Straße für Transporter schwer erreichbar sind. Dank fünf Akkus hat das Elektrofahrzeug genug Strom für eine komplette Tour. Aufgeladen wird es nachts über eine handelsübliche Steckdose.

Abbildung 27 - eScooter (© GLS)

UPS

UPS baut seine Flotte an alternativ angetriebenen Fahrzeugen kontinuierlich aus. Dabei werden auch neue Wege beschritten und neue Technologien erprobt. 2012 hat UPS in Hamburg damit begonnen, systematisch über Mikro-Depots die Zustellung mit konventionellen und elektrisch betriebenen Lastenfahrrädern durchzuführen. Dieses Konzept der City Logistik hat sich bewährt und findet mittlerweile eine Umsetzung bei UPS in über 30 Städten weltweit. Auch für viele UPS Vertragspartner wie etwa in Wien funktioniert dieses Konzept. In Wien sind zurzeit 11 E-Lastenräder (über Vertragspartner) für UPS im Einsatz (Bezirke 1, 4, 5, 7, 21, 22, Allgemeines Krankenhaus Wien), die über reguläre Zustellfahrzeuge beladen werden. Diese City Logistik Lösungen entlasten den Stadtverkehr erheblich, da Zusteller mit Lastenrädern weniger Platz benötigen. Dadurch finden sie schneller geeignete Haltemöglichkeiten, ohne den Verkehrsfluss zu beeinträchtigen. Lastenräder sind zudem emissionsfrei.

Abbildung 28 - Lastenfahrräder (© UPS)



Amazon

Amazon hat in Zusammenarbeit mit einem Lieferpartner am Verteilzentrum in Großeberdorf ein Pilotprojekt zur Zustellung der Pakete mit Cargo-Bikes gestartet. Dieses Vorhaben soll mit weiteren Pilotprojekten einen Beitrag zur Erhebung von Daten für alternative Zustellmöglichkeiten leisten, mit dem Ziel, signifikante und standardisierte Auslieferkapazitäten innerhalb des Logistiknetzwerks zu schaffen. Konkret plant Amazon 2020 die Zustellung von 450 Paketen täglich über kleine Lade-/Umschlagstationen im Stadtbereich Wiens. Für die Auslieferungen kommen Cargo-Bikes vom Typ Velove Armadillo zum Einsatz. Man hat sich auch mit dem hauseigenen „Climate-Pledge" zum Ziel gesetzt die Ziele des Pariser Klimaabkommens 10 Jahre vor der vereinbarten Zeit, also 2030, umzusetzen.

Abbildung 29 - Logistikhalle (© amazon)

Heavy Pedals

Seit Sommer 2019 liefert Heavy Pedals im Auftrag der Firma Siemens AG Pakete im Bereich der Gebäudetechniksparte der Siemens Smart Infrastructure (SI) aus. Vom Rauchmelder bis hin zur Klimatechnik werden Pakete bis zu einem maximalen Gewicht von 30 kg per Lastenrad ausgeliefert. Die CO2 freie letzte Meile findet dabei ihren Ausgangspunkt im firmeneignen Micro-Hub in 1050 Wien, in dem die ankommenden Pakete kommissioniert und auf die einzelnen Touren aufgeteilt werden. Die Auslieferung findet dabei mit elektro-unterstützten Lastenrädern statt mit einer maximalen Zuladung von bis zu 200 kg. Seit Beginn der Zusammenarbeit wurden im Wiener Stadtgebiet bereits an die 2.000 Pakete per Lastenrad geliefert.

Abbildung 30 - Lastenrad (© Heavy Pedals)

12 Anhang

12.1 Zur Studie

Die Studie wurde im Auftrag und in Abstimmung mit der Wirtschaftskammer Wien, Abteilung Standort- und Infrastrukturpolitik von der ECONSULT Betriebsberatungsges.m.b.H. durchgeführt. Der Durchführungszeitraum war März bis August 2020 und umfasste folgende Projektphasen:

- Definition des Erhebungsdesigns
- Quantitative Erhebung (Daten KEP-Dienstleister)
- Qualitative Erhebung (Experten-Interviews)
- Recherche und Erhebung ergänzender Daten (z.B. RTR, Statistik Austria etc.)
- Aufbau Datenmodell und Abgrenzungsmodell Österreich-Wien
- Konsolidierung der quantitativen Erhebungen im Datenmodell, Auswertung und Analyse
- Konsolidierung der qualitativen Erhebungen, Auswertung und Analyse
- Zusammenfassende Darstellung und Erstellung Schlussbericht

Bereits 2017 wurde seitens der Wirtschaftskammer Wien erstmals eine Studie zur Beleuchtung der KEP-Dienste in Wien beauftragt und erfolgreich durchgeführt, ergänzende methodische Ansätze und Ideen wurden aus der jährlich erscheinenden KEP-Studie des deutschen Bundesverbands Paket und Expresslogistik e.V. gewonnen. 2020 konnte nun mit der aktuellen Studie eine sehr umfassende Analyse erstellt werden, welche die Entwicklung der letzten Jahre umfasst und dadurch Trends und Tendenzen deutlich sichtbar aufzeigt.

Die Zusammenführung und Aufbereitung der Informationen und vor allem der qualitativen Einschätzungen und Bewertungen war nur durch die Unterstützung aller relevanten KEP-Dienstleister in Österreich möglich. Es ist somit gelungen, aus einer neutralen Perspektive die relevanten Themen, Chancen aber auch Herausforderungen gesammelt darzustellen.

12.2 Dankeschön

Für die Zusammenarbeit im Rahmen von ExpertInnen-Interviews sowie für die Beistellung von Daten, Unterlagen und Bildern möchte sich das Projektteam ganz herzlich bedanken bei:

- Mag. (FH) Stefan Heiglauer (Österreichische Post)
- Mag. Rainer Schwarz (DPD)
- Klaus Schädle (GLS)
- Klaus Stodick (UPS)
- Thorsten Freers (Amazon Logistics)
- Florian Hofer (Heavy Pedals)
- RA Marten Bosselmann (Bundesverband Paket und Expresslogistik e.V – BIEK)
- KommR Ing. Ernst Steininger (WKO – Versand-, Internet- und allgemeiner Handel)

12.3 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 - Entwicklung der Paketmengen in Wien in Szenarien 10
Abbildung 2 – Umsatz je Standardpaket bzw. Kurier-/Express-Paket 2019 14
Abbildung 3 – Die Tagesmenge an Paketen in Wien würde bis Pöchlarn reichen 14
Abbildung 4 - Wordcloud KEP 16
Abbildung 5 - Paketentwicklung in Wien 28
Abbildung 6 - Umsatzentwicklung in Wien 28
Abbildung 7 - Entwicklung der Paketzahlen und Umsätze in Wien 29
Abbildung 8 - Regionale Verteilung der Paketmengen in Wien 30
Abbildung 9 - Entwicklung des Wiener KEP-Marktes aufgeteilt nach X2C und B2B 31
Abbildung 10 - Betrachtung von Privathaushalten und zugestellter Pakete je Haushalt pro Jahr 32
Abbildung 11 - Betrachtung von Arbeitsstätten und zugestellter Pakete je Arbeitsstätte pro Jahr 33
Abbildung 12 - Paketmengen gesamt in Österreich in Stück 38
Abbildung 13 - Anzahl versendeter Pakete je Mio. EUR BIP in Österreich und Wien 39
Abbildung 14 - Zuwächse gesamt in Österreich 40
Abbildung 15 - Umsatz je Paket in Österreich 40
Abbildung 16 - Anteil Paketmengen nach Paketströmen 2019 42
Abbildung 17 - Entwicklung Menge in Ö und D 44
Abbildung 18 - Pakete pro Kopf im Vergleich: Deutschland, Österreich und Wien 44
Abbildung 19 - Geschäftsfelder KEP-Markt Ö und D 45
Abbildung 20 - Paketmarktentwicklung im Vergleich zur BIP-Entwicklung 48
Abbildung 21 - Durchschnittliches jährliches Wachstum je Branche (2014 bis 2019) 49
Abbildung 22 - Steigerungsraten der Bruttowertschöpfung in den jeweiligen Bereichen 49
Abbildung 23 - Aufteilung der Fahrzeugflotte bei einem führenden KEP- und Post-Dienstleister 2019 57
Abbildung 24 - Das Weihnachtsquartal in Wien verglichen mit den übrigen Quartalen 64
Abbildung 26 - City Hub Wien (© Österreichische Post) 70
Abbildung 27 - Remi Hub (© DPD) 71
Abbildung 28 - eScooter (© GLS) 72
Abbildung 29 - Lastenfahrräder (© UPS) 73
Abbildung 30 - Logistikhalle (© amazon) 74
Abbildung 31 - Lastenrad (© Heavy Pedals) 75

12.4 Quellenverzeichnis

Informationen, Daten, Unterlagen, Bilder

Amazon Logistics, Bundesverband Paket und Expresslogistik e.V – BIEK, DPD, GLS, Heavy Pedals, Österreichische Post, Rundfunk- und Telekomregulierungs GmbH (RTR), Stadt Wien, Statistik Austria, UPS, WKO – Versand-, Internet- und allgemeiner Handel

Literaturquellen

BIEK – Bundesverband Paket & Expresslogistik e.V. (2019), Analyse des Marktes in Deutschland, Download unter: https://www.biek.de/publikationen/studien.html vom 23.04.2020

Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2014 - 2019, Stadt Wien; Wirtschaft, Arbeit und Statistik, Download unter: https://www.wien.gv.at/statistik/publikationen/jahrbuch.html vom 29.04.2020

Bosselmann, M.: Kreativität und Wettbewerb garantieren nachhaltige Logistik – heute und morgen, Präsentation in Wien am 20.11.2019

Branchenradar KEP-Dienste in Österreich 2020, Wien 2020; https://www.branchenradar.com/de/studien/handel--gastronomie--dienstleistungen/kep-dienste-in-oesterreich-2020/
HDE Handelsverband Deutschland, Online Monitor 2019
WKO Wien, KEP-Dienste in Wien, Branchenreport 2017

WKO Wien, Die Kleintransporteure, Geschäftsbericht 07/2018-06/2019Wochenzeitung Verkehr, Nr. 46/2019, Special: Logistik Roundtable „KEP Dienstleister im Schatten der Online Giganten“

Wochenzeitung Verkehr, Nr. 11-12/2020, „Mehr Wertschätzung für die Logistik notwendig!“ vom 20.03.2020

Homepages

https://kep-Covid-19.de/lagebild/allgemeines-lagebild.html vom 26.03.2020

Rundfunk und Telekom Regulierungs-GmbH (RTR-GmbH), Open data Plattform: https://www.rtr.at/de/inf/odPEV vom 23.04.2020

Statistik Austria Bundesanstalt Statistik Österreich https://www.statistik.at/web_de/statistiken/index.html vom 29.04.2020

Bundesministerium Digitalisierung und Wirtschaftsstandort: https://www.bmdw.gv.at/Themen/International/OesterreichsWirtschaftsbeziehungen/Europa.html vom 02.05.2020

https://www.luftlinie.org/ vom 20.05.2020
http://www.wirtschaftslexikon24.com/d/kurierdienst/kurierdienst.htm vom 20.05.2020

https://www.regiodata.eu/attachments/article/1174/RegioData_PRA_Onlinehandel_AT_05_12_2019.pdf vom 20.05.2020

https://qtrado-logistics.de/wiki/kep-logistik/ vom 20.05.2020

https://www.handelsverband.at/publikationen/studien/ecommerce-studie-oesterreich-2019/ vom 27.04.2020

https://venturebeat.com/2020/01/29/ups-will-now-use-dynamic-routing-to-get-parcels-to-you-on-time/ vom 20.05.2020

https://www.bmdw.gv.at/Themen/International/OesterreichsWirtschaftsbeziehungen/Europa.html vom 02.05.2020

https://de.statista.com/infografik/18388/jaehrlich-verschickte-pakete-pro-kopf-in-ausgewaehlten-laendern/ vom 03.05.2020

https://de.statista.com/statistik/daten/studie/317206/umfrage/brutto-jahresumsatz-im-internet-einzelhandel-in-oesterreich/ vom 20.05.2020

https://de.statista.com/themen/2876/internetnutzung-in-oesterreich/ vom 31.05.2020

https://de.statista.com/statistik/daten/studie/252671/umfrage/nutzungsschwerpunkte-des-internets-in-oesterreich/
vom 31.05.2020

https://www.regiodata.eu/attachments/article/1174/RegioData_PRA_Onlinehandel_AT_05_12_2019.pdf vom 20.05.2020

https://www.kmuforschung.ac.at/wp-content/uploads/2019/06/Executive-Summary-E-Commerce-Studie-%C3%96sterreich-2019.pdf vom 29.05.2020

https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20191126_OTS0011/e-commerce-ranking-der-top-250-webshops-in-oesterreich-online-boom-ungebremst-konzentration-nimmt-zu vom 29.05.2020

https://www.regiodata.eu/de/news/1174-regiodata-studie-online-handel-in-oesterreich vom 29.05.2020

https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20190326_OTS0104/handel-im-digitalen-umfeld-verkaufsflaechen-steigen-in-cee-und-stagnieren-in-oesterreich-auf-hohem-niveau-online-umsaetze-wachsen vom 29.05.2020

https://www.regiodata.eu/attachments/article/1174/RegioData_PRA_Onlinehandel_AT_05_12_2019.pdf vom 29.05.2020

https://www.oesterreich.gv.at/themen/bauen_wohnen_und_umwelt/klimaschutz/1/Seite.1000325.html BMfLRT, 13.05.2020, vom 16.06.2020

12.5 Projektteam und Autoren

DI Andrea Faast
DI Dr. Andreas Dillinger

Mag. Jürgen Schrampf
Mag. Gerda Hartmann
Filip Kuzmanovic, BSc

Wirtschaftskammer Wien
Standort- und Infrastrukturpolitik
Straße der Wiener Wirtschaft 1
1020 Wien

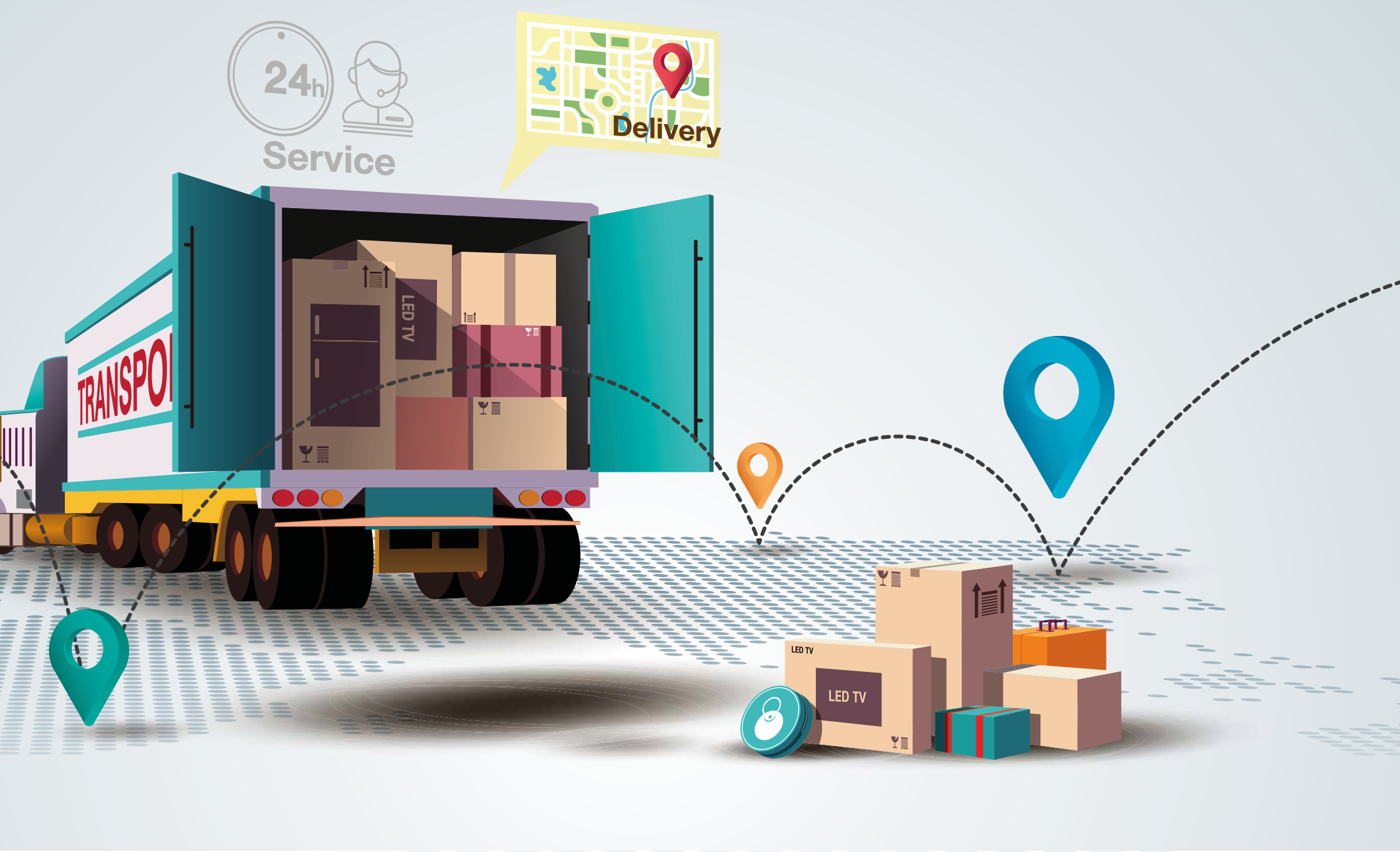
ECONSULT
Betriebsberatungsges.m.b.H.
Jochen Rindt-Straße 33
1230 Wien

DPD Austria
UPS

Österr. Post AG
GLS

amazon
shutterstock.com - VECTORY_NT

Foto Weinwurm
Alexander Müller



ECONSULT
BERATEN PLANEN REALISIEREN

WKO WIEN
WIRTSCHAFTSKAMMER WIEN