



Vier verschiedene Paketboten an einem Tag an der Tür – muss das sein?

Viele Paketzustellfahrzeuge sind täglich unterwegs. Besonders Mehrfamilienhäuser werden mehrfach von verschiedenen Paketdiensten angefahren. Diese Situation scheint zumindest von außen gesehen weder wirtschaftlich sinnvoll noch ökologisch zu sein. Besonders in städtischen Gebieten mit ohnehin zunehmenden Verkehren wird das oft als störend empfunden.



Wirtschaftlichkeit

Die Wirtschaftlichkeit dieser Systeme ist derzeit gegeben. Andernfalls würden die Angebote aktuell nicht auf dem Markt sein.

DHL hat bei den B2C Paketen mit geschätzt 60% den größten Marktanteil und stellt mit eigenen Zustellern zu. Im ländlichen Raum kombiniert sie die Zustellung von Paket-, Waren- und Briefsendungen. Diese Kombination und der hohe Marktanteil führen dazu, dass DHL Zusteller pro Stopp oft mehrere Sendungen zustellen. So ist die Wirtschaftlichkeit gegeben.

Hermes hat einen geschätzten Marktanteil von ca. 20%. Das Unternehmen stellt B2C Sendungen über Subunternehmen zu und lagert die Frage der Wirtschaftlichkeit somit überwiegend an diese aus. Briefe und Warensendungen sind in diesem System kaum vorhanden. Deshalb sowie durch den deutlich geringeren Marktanteil stellen Zusteller pro Stopp nur wenig mehr als eine Sendung zu. Die Subunternehmen arbeiten oft am Rand der Wirtschaftlichkeit und haben eine geringe Kapitalkraft. Steigender Mindestlohn und andere Zusatzkosten sowie notwendige Investitionen werden die Situation in den kommenden Jahren deutlich verschärfen.

DPD hat im B2C Segment einen Marktanteil von schätzungsweise 8% ist jedoch zusätzlich im B2B Markt sehr stark. Das Unternehmen arbeitet in der Zustellung mit Subunternehmen. Diese subventionieren die B2C Zustellung mit geringem Deckungsbeitrag pro Stopp mit den Deckungsbeiträgen aus der Zustellung von mehreren B2B Sendungen bei anderen Stopps. Das Wachstum im Onlinehandel sorgt für einen steigenden Anteil der B2C Sendungen. Dadurch verschlechtert sich die Wirtschaftlichkeit bei den DPD-Subunternehmen.

Amazon stellt B2C Pakete, Päckchen und Warensendungen mit Subunternehmen oder aber über die traditionellen Paketdienste zu. Es schneidet seine Zustellgebiete im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit. Amazon muss kein bundesweites Netz vorhalten. Gleichzeitig können kostenträchtige Sendungen mit hohem Volumen oder Gewicht an traditionelle Paketdienste ausgesteuert werden. Über eine starke IT Integration der Subunternehmen kennt Amazon die Kostenstruktur auf der letzten Meile sehr genau. Deren Deckungsbeitrag wird über die Vergütung so gesteuert, dass Subunternehmer gerade „genug zum Überleben“ haben. Die Wirtschaftlichkeit ist gegeben. Investitionen und Mehrkosten werden von Amazon zukünftig in die Vergütung „eingepreist“.

Andere Paketdienste spielen in der B2C Zustellung eine untergeordnete Rolle.



Ökologisch sinnvolle Systeme?

Jeder der Paketdienste nimmt für sich gesehen in Anspruch, sein System perfekt optimiert zu haben. Die Fahrzeuge sind „immer“ voll und die Touren „immer“ optimal geplant. Allerdings erschließt sich zumindest heute außer bei DHL und Amazon nicht, wie die anstehende flächendeckende Umrüstung auf emissionsfreie Antriebe und neue Zustellfahrzeuge wie Lastenräder und absehbaren Kostensteigerungen finanziert werden sollen.



Optimierungsmöglichkeiten

Sofern man jedoch die Sendungsmengen auf der letzten Meile als Ganzes betrachtet, ist die aktuelle Vorgehensweise ökologisch wie wirtschaftlich weniger sinnvoll. Mehrere Fahrzeuge, die die gleichen Adressen nacheinander mit einzelnen Sendungen anfahren sind weniger effizient als ein Fahrzeug, das die Adressen mit allen Sendungen einmal anfährt. Bei entsprechender Umgestaltung der Vorprozesse erhöht das grundsätzlich die Wirtschaftlichkeit und vermeidet Emissionen.

Die Optimierung der Wirtschaftlichkeit über signifikante Preiserhöhungen erscheint realitätsfern. Andere Märkte, die sich bereits digitalisiert haben, sind vielmehr durch

Preisrückgänge über Effizienzsteigerungen gekennzeichnet. Auch würden Preiserhöhungen unter Beibehaltung der traditionellen Prozesse, ineffiziente Strukturen künstlich am Leben halten.

Konsolidierung durch Kooperation

Immer wieder diskutiert und von den Paketdiensten vehement abgelehnt, wird die Konsolidierung von Sendungen. Dazu müssten die Sendungen aus mehreren Systemen für die letzte Meile zusammengeführt werden. Diese Logik stellt jedoch die traditionellen Unternehmen vor unlösbare Probleme. Bisher hermetisch abgeriegelten Systeme müssten kombinierbar sein. Dafür nötige Voraussetzung wie Datenschnittstellen, gemeinsame Standards für Statusmeldungen, einheitliche Sendungsnummern sowie carrierübergreifende Sortierzentren oder Depots sind aktuell weder vorgesehen, technisch umsetzbar oder gar erwünscht.



Prognose 2030

DHL wird durch die starke internationale und nationale Positionierung sowie die mögliche Kombination mit der Briefzustellung zukünftig weitere erhebliche Effizienzvorteile und damit die Wirtschaftlichkeit sicherstellen können. Die Konsolidierung mit Sendungen der Wettbewerber wird (freiwillig) nicht umgesetzt werden. Aufgrund der guten Kapitalausstattung kann DHL die anstehenden Investitionen für den Aufbau klimaneutraler Systeme aus eigener Kraft stemmen.

Amazon sichert durch die Kapitalkraft aus dem Onlinehandel und anderen Geschäftsfeldern sowie den Zugriff auf eigene Sendungen die Wirtschaftlichkeit seines Paketdienstes. Die Öffnung des Paketnetzwerkes für Sendungen Dritter ist nur eine Frage der Zeit. Dadurch tritt Amazon selbst als Konsolidierer auf und steigert die Effizienz erheblich.

DHL und Amazon bauen die proprietären Systeme aus. Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit sind in erster Linie an der eigenen Unternehmenskultur und erst danach an den Interessen der Gesellschaft ausgerichtet.

Die anderen traditionellen Anbieter können ihre aktuellen B2C Zustellsysteme nicht mehr wirtschaftlich betreiben. Sie gehen besonders auf der letzten Meile neue Allianzen ein, modernisieren ihre IT Landschaft radikal oder aber verlassen den B2C Zustellmarkt.

Ein zusätzlicher Entwicklungspfad sieht wie folgt aus. Händler bzw. Versender, Kommunen, Empfänger, Bürger sowie KEP und IT Unternehmen bilden eine Allianz zum Aufbau eines föderal organisierten Zustellsystems. Es ist eine Alternative zu den proprietären Systemen von Amazon und DHL. Versender entgehen den Restriktionen im DHL System und der Datenübermacht von Amazon. Kommunen, Wirtschaft und Bürger stärken (über)regional aktive KEP Dienste. Wertschöpfung und Steueraufkommen bleiben vor Ort, kritische Infrastrukturen werden nicht aus der Hand gegeben. Kommunen, Bürger und Wirtschaft stellen ihre Möglichkeiten zur Selbstbestimmung und Gestaltungsfreiheit sicher. Der BdKEP arbeitet über die Initiative offene KEP Standards an den Voraussetzungen für ein solches System.

Berlin, 14. Dezember 2021



Andreas Schumann / *Vorsitzender des BdKEP*