

Wo der Onlinehandel seine Schatten

Spätestens seit Corona explodiert die Zahl der online bestellten Pakete. Wie sich der **Zustellboom** auf Klima und Verkehr auswirkt, warum das Stadtbild darunter leidet und wie sich dadurch die Arbeit verändert.

VON DAVID FREUDENTHALER

Elf Uhr vormittags, Amazon-Verteilzentrum in Großesbersdorf, nördlich von Wien. Edith R. fährt mit ihrem weißen Lieferwagen bei den Laderampen vor. Mit ihr stehen zwei Dutzend weitere Lieferwagen in der Reihe. Bei allen blinken die Warnblinkanlagen, während die Fahrer zeitgleich in die große Halle des Verteilzentrums eilen und die für ihre Touren vorbereiteten Pakete abholen. Bis zu 200 Pakete schlichtet Edith täglich auf die Ladefläche ihres Vans. Zeit, um sich mit ihren Kollegen zu unterhalten, hat sie dabei kaum. Nach zehn Minuten verlassen die Fahrer auf Kommando das Betriebsgelände und strömen in alle Richtungen, um die Pakete zu verteilen. Die nächste Welle an Lieferwagen wartet schon.

Seit einem Jahr fährt Edith Pakete für den Versandhändler aus – lang genug, um zu verstehen, wie das Geschäft läuft. „Die Pakete werden immer mehr. Besonders extrem war es während den Lockdowns und an den ‚Primedays‘.“ Die jährliche Rabattschlacht jährt sich Ende November wieder. Bis zu 20 Pakete stellt sie dann in der Stunde zu, eines alle drei Minuten.

Das Geschäft boomt. Vor einer Woche präsentierte Amazon seine neuesten Umsatzzahlen: Diese liegen bei 110 Milliarden US-Dollar – allein im dritten Quartal, wohlgeordnet. Der Versandhändler führt eine Sparte von Onlinehändlern an, die von der Coronakrise profitierten wie kaum eine andere Branche. Allein in Österreich haben die Ausgaben für Einkäufe aus dem Internet im vergangenen Jahr um 20 Prozent auf 9,6 Milliarden Euro zugelegt.

Der Onlinehandel hat Hochkonjunktur – mit teils gravierenden Auswirkungen auf das öffentliche Leben. Wie wirkt sich der Zustellboom auf den Verkehr in den Städten aus, welchen Einfluss haben Amazon und Co. auf das Klima? Was hat das alles mit leer stehenden Geschäftsflächen zu tun und was bedeuten die zunehmenden Onlineangebote für die Zukunft die Arbeit? Alles Fragen, mit denen sich nicht nur Händler, sondern auch Konsumenten und die Politik auseinandersetzen sollten.

Stadtbild

Ediths Zustellgebiet ist Mistelbach im nordöstlichen Niederösterreich. Ihre Routen führen sie immer wieder über den Stadtplatz. Was ihr dabei auffällt: Immer mehr Geschäfte stehen leer. Mit einer Leerstandsrate von 8,6 Prozent ist das Mistelbacher Zentrum im Vergleich zu anderen Bezirkshauptstädten aber noch sehr vital, erklärt Standort-Experte Hannes Lindner: „In vielen Kleinstädten verweisen die Ortskerne immer mehr. Das hat mit einem langfristigen Strukturwandel zu tun, dazu kommt der Onlinehandel, der manchen Geschäften ihre Existenzgrundlage raubt.“ Lindner analysiert mit seiner Beratungsfirma Standort + Markt, wie sich die Geschäftsflächen in den Städten verändern. Zwischen 2013 und 2020 ist deren Flächenanteil von 33 auf



29 Prozent zurückgegangen. In ganzen Zahlen mag das nicht dramatisch klingen, in manchen Städten bedeutet der Rückgang aber halb leere Einkaufsstraßen – oder eben Stadtplätze. „Wir führen das vor allem auf den E-Commerce zurück“, sagt Lindner mit Blick auf die explodierenden Online-Wachstumsraten der vergangenen Jahre.

Corona hat den digitalen Einkaufstrend noch einmal kräftig angekurbelt. Am stärksten betroffen sind Modegeschäfte. Der Online-Marktanteil liegt hier aktuellsten Zahlen zufolge bei 30 Prozent, Tendenz stark steigend. Kleine Händler ohne Onlinepräsenz litten besonders, viele kleine Boutiquen wurden im vergangenen Jahr für immer geschlossen. Auch größere Ketten verlagern ihr Geschäft immer mehr auf ihre Online-Marktplätze, weswegen so manche Filiale schließen musste.

Die Zahlen für 2021 wertet Lindner gerade aus, er rechnet mit einem weiteren Rückgang der Geschäftsflächen und steigenden Leerständen. Zwar blieb die befürchtete Insolvenzwellen im Zuge der Coronakrise bislang aus, viele Geschäfte werden sich aber kaum mehr erholen. Stefan Mayer-Heinisch, Präsident des Handelsverbandes, hat den Hauptschuldigen dafür gefunden: „Der Onlinehandel macht die Städte kaputt.“ Es sei Aufgabe der Politik, die heimischen Händler im „unfairen Wettbewerb“ mit den Onlineriesen zu unterstützen. Dazu zähle auch eine Flexibilisierung der Öffnungszeiten.

Verkehr

Die Zahl der in Österreich versandten Pakete hat sich in den vergangenen zehn Jahren verdoppelt. 2020 waren es 287 Millionen, gut die Hälfte davon hat die Post zugestellt. 2020 verschickte der Zusteller-Krösus 30 Prozent mehr Pakete als noch im Jahr davor. Besonders viel verschickt wird in den Wochen vor Weihnachten. Dann kann es immer wieder vorkommen, dass am

Edith R. stellt seit einem Jahr Pakete für Amazon zu. Auf dem Weg zu ihren Kunden dreht sie in ihrem Lieferwagen die Musik gern etwas lauter auf. Am liebsten hört sie „Knight Rider“.

/// Clemens Fabry

Gehsteigrand haltende Lieferwagen Straßen verstopfen und den Verkehr blockieren. Irgendwie muss die steigende Nachfrage aber bedient werden, versteht sich. Der Schluss liegt nahe, dass der Onlineboom irgendwann zu einer Verkehrsüberlastung in den Innenstädten werden könnte. Was ist da dran?

Die Anzahl der Fahrten entwickelt sich Angaben der Post zufolge unterproportional zur Mengenentwicklung. Eine Studie der WU Wien widerlegte 2019 das Vorurteil, wonach die Paketdienste einen erheblichen Anteil am innerstädtischen Verkehr ausmachen würden. Der Anteil der Kurier- und Paketzusteller am Gesamtverkehr betrug in der Hauptstadt gerade einmal 0,8 Prozent. „Wahrscheinlich liegt dieser Wert inzwischen bei einem Prozent, das ändert aber nichts daran, dass deren Anteil verschwindend gering ist“, sagt Studienautor Sebastian Kummer, Leiter des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik an der WU. Eine viel größere Rolle im Stadtverkehr würden die Fahrzeuge von Handwerkern und Technikern (sechs Prozent) spielen, die zudem meist deutlich länger parken. Generell, so Kummer, werde unterschätzt, wie effizient die Logistik in der Paketzustellung sei.

Niemand zu Hause. „Im Lockdown war es für uns Zusteller noch angenehm, damals waren alle zu Hause, als wir ihnen die Pakete vorbeigebracht haben“, erzählt Edith. „Das ist jetzt aber wieder anders.“ Und mitunter sowohl für die Zusteller als auch die Empfänger mühsam. Wenn die Kunden im Falle ihrer Abwesenheit keine alternative Hinterlegungsmöglichkeit angegeben haben und auch die Nachbarn das Paket nicht annehmen, muss die Zustellerin das Päckchen wieder mitnehmen und es zu einem anderem Zeitpunkt erneut versuchen. „Wenn dir bei jeder dritten Türe niemand aufmacht, kann einen das schon ärgern. Außerdem kostet das wertvolle Zeit und verursacht unnötige Fahrwege.“



Um des Problems Herr zu werden, arbeiten Zusteller und Logistiker an alternativen Schnittstellen zwischen Onlinehändler und Konsumenten. Immer mehr Versand-Unternehmen bieten Paketboxen an, von denen Kunden ihre Bestellungen abholen können, wenn sie nicht zu Hause sind – etwa bei Tankstellen, Supermärkten und U-Bahn-Stationen. Österreichweit sind bereits Hunderte solcher Abholstationen im Einsatz, vor zwei Jahren waren es erst einige Dutzend. Matthias Prandtstetter, Logistikexperte beim AIT, analysiert für ein Forschungsprojekt den ökologischen Mehrwert solcher Paketstationen. „Je nach Standortwahl können so bei der Zustellung bis zu 40 Prozent des CO₂-Ausstoßes eingespart werden. Besonders gut geeignet sind hoch frequentierte Orte wie Bahnhöfe, wo Menschen ihre Päckchen auf dem Nachhauseweg von der Arbeit abholen können.“ Bei schlechter Platzierung könnten Abholboxen aber auch zu einer negativen Umweltbilanz führen – etwa, wenn man extra ins Auto steigen muss, um sein Paket abzuholen.

Unabhängig von strukturellen Logistik-Anpassungen haben sich auch die Versandhändler selbst hehren Klimazielen verschrieben. Bis 2030 will die Post CO₂-frei zustellen, also nur mit E-Fahrzeugen oder alternativen Antrieben. Zu rund einem Viertel ist die 9000 Fahrzeuge zählende Postflotte bereits elektrifiziert, in den Städten liegt der Fahrrad-Anteil bei 25 Prozent. Vor allem im dicht besiedelten Bereich will Postchef Georg Pölzl deren Anteil weiter ausbauen. Der Onlinehandel habe weniger als die Hälfte des CO₂-Footprints des stationären Handels, so der Postchef. „In Summe leistet Onlinehandel hier also sogar einen Beitrag zur CO₂-Neutralität.“

Stimmt das? Richtig ist jedenfalls, dass Online-Einkäufe im Klimacheck deut-



Umweltbundesamtes (UBA). Einer UBA-Studie zufolge sorgt der Anteil von Handel und Transport nur für ein bis zehn Prozent an den Gesamtemissionen, der Großteil entsteht bereits bei der Herstellung.

Klimaneutral will bis 2040 auch Onlineriese Amazon werden, ist davon aber noch weiter entfernt. Die Elektroflotte wird in Österreich sehr zaghafte aufgebaut, in den Verteilzentren wird erst begonnen, entsprechende Lade-Stationen aufzubauen. Auch Edith fährt ihre Routen mit einem Verbrenner und wird das wohl noch länger tun, wie sie meint. „Ich bin auf dem Land unterwegs, fahre weite Strecken. Da möchte ich nicht irgendwo stecken bleiben, weil ich keinen Strom mehr habe.“



Arbeit

Wie ihre Kollegen ist die Paketbotin nicht direkt bei Amazon angestellt, obwohl ihre Arbeit allein daraus besteht, Amazon-Pakete zuzustellen. Der Onlinehändler arbeitet in Österreich mit knapp 30 Partnerunternehmen zusammen. In den seltensten Fällen sind die Paketzusteller direkt für Amazon tätig. Edith ist mit ihrem Arbeitgeber zufrieden, bekommt ihren Lohn pünktlich überwiesen und versteht sich gut mit ihren Kollegen. Das geht nicht allen so in der Branche. Bei einer Anfang 2020 durchgeführten Razzia im Verteilzentrum Großebersdorf zählte die Finanzpolizei an die 1000 Rechtsverstöße bei 130 von 133 Subunternehmen – darunter Lohn- und Sozialdumping, Schwarzarbeit, falsche Identitäten und Abgabenhinterziehung.

Immer wieder rücken die Arbeitsbedingungen beim Onlinehändler in verschiedenen Ländern in den medialen Fokus. Auch in Österreich. Anlass ist eine aktuelle Studie der WU Wien, die insbesondere die schlechten Arbeitsbedingungen migrantischer und geflüchteter Boten unter die Lupe nimmt – und Amazon und seinen Subunternehmen ein vernichtendes Zeugnis ausstellt. Enormer Zeitdruck, der Zwang zu Überstunden und eine zunehmende digitale Überwachung würden zu einer extrem belastenden Arbeitssituation führen. Laut einem Amazon-Sprecher würden sofort Konsequenzen ergriffen, sollte ein Lieferpartner gegen Gesetze verstoßen.

Berichte über schlechte Arbeitsbedingungen betreffen übrigens nicht nur Amazon, sondern die gesamte Zustellbranche. Die Paketboten seien das „Lumpenproletariat des 21. Jahrhunderts“, sagt Karl Delfs von der Gewerkschaft Vida. Sind die schlechten Arbeitsbedingungen der Preis, den wir für schnelle und günstige Lieferungen bezahlen? Edith will nicht darüber sprechen. Sie erzählt lieber, was ihr an ihrem Job Freude macht: „Wenn ich im Stress bin und ein Kind nimmt das Packerl mit großen Augen dankbar entgegen, dann geht mir das Herz auf.“

lich besser abschneiden als Einkäufe mit dem eigenen Pkw – vor allem dann, wenn diese in Shoppingcentern am Stadtrand getätigt werden. Wer seine Einkäufe zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt, konsumiert am umweltschonendsten. Durchschnittlich verbraucht der Onlinehandel pro verkauftem Artikel über die gesamte Lieferkette hinweg 1,5- bis 2,9-mal weniger CO₂ als der stationäre Handel. Zu dem Ergebnis kam im Frühjahr eine Wyman-Analyse im Auftrag von Amazon. Häufige Retouren bei Onlinekäufen sind in dieser Berechnung bereits eingepreist. Zusätzliche Verpackungsabfälle trüben diese Bilanz zwar, machen den Onlinehandel aber nicht zu dem Klimasünder, als den ihn viele betrachten.

„Ob wir online oder im Geschäft einkaufen, ist letztlich gar nicht so entscheidend für die Klimabilanz“, sagt Dirk Messer, Präsident des deutschen

Lebensmittel zustellen: Ja dürfen die denn das?

Was abends im **Kühlschrank** fehlt, bringt der Online-Supermarkt bis vor die Tür: Welche Regeln gelten hier? **VON CHRISTINE KARY**

Kein stressiges Hetzen vom Büro in den Supermarkt ein paar Minuten vor Ladenschluss. Kein endloses Anstellen bei der Kasse. Keine schweren Einkaufstaschen. Den einen oder anderen Grund gibt es durchaus, warum das Geschäftsmodell der Online-Lebensmittelhändler funktionieren könnte.

Die Rede ist von Lieferdiensten wie Jokr, einem „Online-Supermarkt“, der auch in Wien schon gestartet ist. 170 Millionen US-Dollar sammelte das New Yorker Unternehmen von Investoren ein, um in europäischen Städten Fuß zu fassen. Und wo der Onlinehändler bereits aktiv ist, verspricht er die Zustellung in 15 Minuten, auch nach den gängigen Ladenschlusszeiten. Da verliert der abendliche Blick in den leeren Kühlschrank schon einiges an Schrecken. Wobei es auch länger etablierte, regionale Lieferdienste gibt, die allerdings durchwegs etwas mehr Vorlaufzeit brauchen.

Aber was bedeuten solche neuen Mitbewerber für den stationären Handel, der ja weiterhin an die gesetzlichen Öffnungszeiten gebunden ist? Welche Regeln gelten da und dort? Und was kommt durch den neuen Trend auf die in der Branche Beschäftigten zu? „Die Presse“ fragte bei Wirtschaftskammer und Arbeiterkammer nach. Und es zeigt sich: Die Sache ist diffizil.

Die Frage, an welchen Tagen und zu welchen Zeiten im Online-Lebensmittelhandel Zustellungen möglich sind, sei „rechtlich komplex“, sagt Clemens Anwander, Jurist im Fachverband des Lebensmittelhandels in der WKO. Unter anderem komme es darauf an, „auf welche Weise die Geschäftsabwicklung erfolgt“. Laut Öffnungszeitengesetz (ÖZG) dürfen Shops von Montag bis Freitag von sechs bis 21 Uhr offen halten, am Samstag von sechs bis 18 Uhr. Die Gesamtoffenhaltezeit darf dabei innerhalb einer Kalenderwoche 72 Stunden nicht überschreiten. Aber: Der Anwendungsbereich des ÖZG beschränkt sich auf „für den Kleinverkauf von Waren bestimmte Betriebseinrichtungen“. Gemeint sind Läden und sonstige Verkaufsstellen.

Die Regelung ziele also auf klassische Ladengeschäfte ab, sagt Anwander. Ob das ÖZG bei der Zustellung von im Fernabsatz bestellten Waren zur Anwendung kommt, hänge davon ab, von wo aus die Zustellung abgewickelt wird: Sind das rechtlich gesehen „Verkaufsstellen“ oder nicht? Das hat der Verfassungsgerichtshof (VfGH) so entschieden, lang bevor Händler wie Jokr auf den Plan traten. Das ÖZG ist demnach auf den Onlinehandel je-

denfalls dann nicht anwendbar, wenn dieser ohne Verkaufsstellen abgewickelt wird (G107/2013). Agiert ein Zustelldienst z. B. von einem Warenlager und nicht von einem stationären Geschäft aus, unterliegt er diesen Regeln daher nicht. Im damaligen Anlassfall hatten stationäre Händler der Wiener Lugner-City gegen Bestimmungen des ÖZG geklagt, die es ihnen verboten, ihre Verkaufsstellen an Samstagen nach 18 Uhr und an Sonntagen offen zu halten, während die Sonntagsöffnung beispielsweise in Bahnhöfen, Flughäfen, Tankstellen oder Tourismusgebieten erlaubt ist und man auch online am Wochenende einkaufen kann. Laut VfGH ist das jedoch keine Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes und auch keine unverhältnismäßige Eigentumsbeschränkung.

Die Ladenöffnungszeiten gelten nur für Händler mit Verkaufsstellen.

Ein anderes Kapitel sind die arbeitsrechtlichen Bestimmungen für die Beschäftigten – etwa deren Anspruch auf eine ununterbrochene Ruhezeit von 36 Stunden, in die der Sonntag fallen muss („Wochenendruhe“). „Für welche Bereiche Ausnahmen bestehen und wo daher am Wochenende gearbeitet werden darf, regelt das Arbeitsruhegesetz streng“, sagt Anwander. Und selbst wenn Wochenendarbeit erlaubt ist, darf nur die unbedingt notwendige Anzahl an Arbeitnehmern beschäftigt werden. Den am Wochenende Beschäftigten steht außerdem „Ersatzruhe“ zu. Wichtig sei hier auch, welche Arbeitskräfte zum Einsatz kommen, sagt Anwander – konkret, ob diese auch im stationären Lebensmittelhandel tätig sind oder ob es sich um externes Personal handelt. Bei Mitarbeitern, die stationär arbeiten und zustellen, sind die Arbeitszeiten zu addieren, und es gelten die gesetzlichen bzw. kollektivvertraglichen maximalen Tages- und Wochenarbeitszeiten. Fazit: Stationäre Händler, die zusätzlich ein Lieferservice anbieten, haben um einiges mehr zu beachten als reine Lieferdienste.

„Es kommt auf Gesetz und Kollektivvertrag an“, sagt auch AK-Arbeitsrechtsexpertin Jasmin Haindl. Laut Arbeitsruhegesetz wäre am Samstag sogar schon um 13 Uhr Schluss, laut KV und Verordnungen gibt es jedoch Ausnahmen, eben auch für den Handel. „Und im ersten harten Lockdown gab es eine Ausnahme wegen Corona“, sagt Haindl. „Die ist aber ausgelaufen.“

IN ZAHLEN

9,6

Milliarden Euro gaben die Österreicher 2020 bei Onlinekäufen aus.

287

Millionen Pakete wurden vergangenes Jahr in Österreich zugestellt – ein Plus von 17 Prozent gegenüber 2019.

Filmreife Auszeit



Im Weissen Rössl am Wolfgangsee
Can gutes Stück Österreich

Lesen und gewinnen

Testen Sie jetzt „Die Presse“ drei Wochen kostenlos und gewinnen Sie mit etwas Glück einen außergewöhnlichen Kurzurlaub für zwei Personen im „Romantik Hotel IM WEISSEN RÖSSL am Wolfgangsee“.

DiePresse.com/wolfgangsee

Die Presse

