

Zölle: Wirtschaft ist alarmiert

BERLIN (dpa). Mit der Androhung hoher Zölle auf Autos und weitere Waren verunsichert die US-Regierung die Weltwirtschaft auch nach einer Anhörung wichtiger Handelspartner in Washington. Bei dem Termin im Handelsministerium äußerten am Donnerstag (Ortszeit) unter anderem Vertreter der Autobranche und der EU große Bedenken am Kurs von Präsident Donald Trump. US-Beschäftigte ausländischer Autohersteller wiesen bei einer Demonstration ebenfalls auf Gefahren einer Abschottung hin. Aus China und Deutschland kamen Forderungen, im Fall einer weiteren Eskalation dagegenzuhalten. US-Handelsminister Wilbur Ross sagte, die Zollerhöhungen seien bisher noch nicht klar.

Der Präsident des Verbands der Automobilindustrie (VDA), Bernhard Mattes, betonte die Bedeutung deutscher Firmen für die amerikanische Wirtschaft. „Unsere Mitglieder – Hersteller sowie Zulieferer – betreiben mehr als 300 Werke in den USA“, sagte er bei der Anhörung. Die deutschen Autohersteller produzierten über 800 000 Fahrzeuge „made in the USA“ pro Jahr und hätten mehr als 100 000 Jobs im Land geschaffen – allein in der Produktion.

US-Firmen in China „sehr besorgt“

Auch im US-Handelsstreit mit China stehen die Zeichen auf Eskalation. Die in der Volksrepublik ansässigen amerikanischen Unternehmen sehen große Gefahren. „Es gibt keine Gewinner in einem Handelskrieg“, sagte der Präsident der Amerikanischen Handelskammer, William Zarit, in Peking. US-Geschäftsleute in China seien sehr besorgt.

Ford-Rückruf:
190 000 Autos

Amazon will sich unabhängiger machen

INTERNET-KAUFHAUS US-Konzern baut eigene Paketzustellung auf / Nur Lückenfüller oder bald ein harter Konkurrent für DHL und Hermes?

Von Ralf Heidenreich

RAUNHEIM/MAINZ. Amazon baut in Deutschland Schritt für Schritt eine eigene Paketzustellung auf. Intern läuten bei der Post und ihrer Tochter DHL die Alarmglocken, nach außen gibt man sich gelassen. „Amazon verlässt sich nachhaltig auf unsere Infrastruktur und unser umfassendes Paketnetz“, betont das Unternehmen. Auch in den Städten, in denen Amazon selbst ausliefere, „stellen wir nach wie vor einen nicht unerheblichen Teil der Pakete zu“.

Beim Post-Vorstand läuten die Alarmglocken

Schon in zwei Jahren könnte das Internet-Warenhaus aus den USA deutschlandweit mit eigener Zustelllogistik vertreten sein, zielt das Handelsblatt Manager aus dem Führungskreis der Post. Amazon bleibt zugeknöpft. Man fange mit der eigenen Zustellung mittels kleinerer Lieferdienste jetzt erst einmal an, „und zwar da, wo wir es brauchen“, erklärte ein Sprecher des Konzerns. Zu weiteren Plänen will man sich nicht äußern. Die Region gehört offenbar zu jenen Räumen in

VERTEILZENTRUM

Das Amazon-Verteilzentrum **Raunheim** ging im Oktober 2017 in Betrieb. In den Verteilzentren kommen die Pakete unter anderem aus den Amazon-Logistikzentren an, werden auf die Zustellfahrzeuge sortiert und mit Lieferpartnern zu den Kunden gebracht. Von Raunheim aus werden **weite Teile des Rein-Main-Gebietes** beliefert. Das Zentrum hat eine Größe von 13 000 Quadratmetern und beschäftigt laut Amazon aktuell gut 130 Mitarbeiter. Schätzungen zufolge verlassen Raunheim derzeit 40 000 bis 50 000 Pakete.

Deutschland, wo Amazon eine eigene Paketzustellung für nötig erachtet. Der Konzern verfügt in deutschen Ballungsgebieten aktuell über sieben Verteilzentren (siehe Karte). Eines davon steht in Raunheim, von dem von Amazon beauftragte kleine Lieferdienste in die Region auschwärmen. Bedient werden nach Angaben des Sprechers die Prime-Kunden, die ihre Ware mindestens am Tag nach der Bestellung, möglichst sogar noch am selben Tag bekommen wollen. Daneben verfügt Amazon noch über elf große Logistikzentren; ein weiteres soll im August in Frankenthal eröffnet werden (siehe Artikel unten).

In den Rheinberg Logistikzentren werden Bestellungen abgefertigt, die Waren verpackt und an die Verteilzentren weitergeleitet.

In das Bild vom Lückenfüller, das sowohl Amazon als auch die großen Zustellpartner vom Ausbau der Lieferkapazitäten des US-Konzerns zeichnen, passen Zahlen aus einer internen Post-Präsentation für den Vorstand, aus der das Handelsblatt zitiert. Demnach wuchs das Paketvolumen Amazons im ersten Quartal 2017 im Vergleich zum Vorjahr um 30 Prozent, die Aufträge des US-Riesen an DHL nahmen jedoch nur um 17 Prozent zu. DHL und Hermes können mit dem Wachstum des Amazon-Paketgeschäfts nicht mithalten und suchen händlerfreundliche Zusteller beziehungsweise Dienstleister. Doch der Arbeitsmarkt ist leergefegt.

Belässt es Amazon in Deutschland wirklich bei einer Lückenfüller-Rolle? Entwicklungen im

Heimatmarkt USA, wo sich große Trends immer als erstes zeigen, sprechen dagegen. Auch dort will sich der Onlineriese unabhängiger von Zustelldiensten wie UPS

und Fedex machen. Der Online-Marktplatz fordert nun US-Medienberichten zufolge Kleinunternehmer dazu auf, eigene Zustelldienste zu gründen und

bietet dazu eine Starthilfe an.

Dazu gehören Leihlieferwagen zu „attraktiven Konditionen“, passende Uniformen sowie Versicherungen und Unterricht zum Thema Firmengründung. Amazon verspricht einen operativen Gewinn von rund 300 000 US-Dollar (etwa 257 000 Euro) jährlich. Darüber hinaus baut der Konzern im Heimatmarkt

neben einer eigenen Lkw-Flotte auch mit „Amazon Air“ gleich eine eigene Flugzeugflotte auf.

Davon ist man in Deutschland noch weit entfernt. Aber auch dort hat der US-Riese bereits die eigene Paketzustellung mit rund 350 automatischen Paketstationen, so genannten Lockers, aufgerüstet, die an Tankstellen oder Supermärkten stehen. Das sind hierzulande bereits rund zehn Prozent des Packstationen-Volumens der Post. Über sie lassen sich Pakete deutlich günstiger zustellen als durch aufwendige Fahrten bis zu Haustür. Zudem gründete der Konzern kürzlich vier regionale Transportgesellschaften.

Ob der neue Lieferservice durch Amazon selbst besser oder schlechter ist, lässt sich noch nicht feststellen. „Uns liegen bislang keine Reaktionen von Kunden vor“, sagt Christian Gollner von der Verbraucherzentrale. Grundsätzlich sieht er ähnliche Lieferbedingungen wie bei den

etablierten Zustellern. Zum Beispiel mit einem bevorzugten Nachbarn, bei dem die Sendung im Falle von Abwesenheit abgegeben werden soll, oder mit einem geschützten Ablageort.

Die Gewerkschaft Verdi beobachtet die neue Amazon-Strategie mit Argusaugen. Von den kleinen Lieferdiensten, die für Amazon ausfahren, sei keiner Mitglied in einem Arbeitgeberverband, die sich verpflichteten, den branchenüblichen Tarif zu zahlen, so Verdi. Das US-Unternehmen betont hingegen, dass man nur Dienstleister verpflichte, die einen hohen Anteil festangestellter Fahrer hätten und mindestens zehn Euro pro Stunde bezahlten.

Zum Mindestlohn lässt sich kein Zusteller mehr finden

Zum Mindestlohn von aktuell 8,84 Euro die Stunde lässt sich Hermes zufolge wegen der Personalknappheit selbst in ländlichen Regionen kaum noch jemand finden. „In Ballungsräumen liegt der Stundenlohn inzwischen bei elf, in hochpreisigen Metropolen wie München bei 12 bis 15 Euro“, so Hermes. DHL kommt auf höhere Personalkosten. Während Hermes die Pakete „mehrerheitlich durch Servicepartner“ – also Subunternehmen – zustellt, werden bei DHL laut Post gut 98 Prozent der Pakete von eigenen Zustellern ausgeliefert, insgesamt rund 60 000. Und die erhalten einen durchschnittlichen Stundenlohn von ca. 17,80 Euro, so DHL.

Der Paketboom wird für die Großen nun zum Finanzproblem. Amazon trotzte DHL, Hermes und Co. für seine Millionen Sendungen in der Vergangenheit niedrige Sonderpreise ab. Die Kosten bei den Lieferdiensten aber steigen und steigen. Denn deutlich mehr Sendungen brauchen entsprechend mehr Personal und Fahrten.

Logistikzentren
Verteilzentren

