



Service



Spezialthemen:

- Die Zukunft der Paketzustellung in der Stadt
- Alternative Antriebe
- Hochsaison im KEP-Geschäft



KEP - Branchen- report 2026

Wien

2



Inhalt

1 Vorwort	5	7 Motor für Arbeit und Wirtschaft	67
2 Summary & Fakten im Überblick.....	7	7.1 Wachstums- und Branchenvergleich.....	68
3 Brancheneinblicke	13	7.2 Unternehmen und Arbeitsplätze	71
3.1. Marktstruktur.....	14	8 Spezialthema 1 Die Zukunft der Paketzustellung in der Stadt.....	73
3.2 Trends & KEP als „Enabler“	17	9 Spezialthema 2 Alternative Antriebe.....	77
3.3 Herausforderungen.....	20	10 Spezialthema 3 Hochsaison im KEP-Geschäft	83
4 KEP in Wien.....	27	11 Pilotprojekte & Best-Practices.....	87
4.1 Aktuelle Daten und Entwicklung	28	12 Anhang	91
4.2 Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien	37	12.1 Zum Branchenreport.....	92
4.3 Masterplan Urbane Logistik.....	39	12.2 Dankeschön.....	92
4.4 Wien – das Living Lab für KEP-Projekte	42	12.3 Abbildungsverzeichnis	93
5 KEP in Österreich.....	53	12.4 Quellenverzeichnis	94
6 Deutschland im Vergleich	61	12.5 Projektteam und AutorInnen	96
		13. Fotocredits.....	97



Kurier-, Express- und Paketdienste sind heute unverzichtbar für Handel, Gewerbe, Betriebe und private Haushalte. Was im Alltag selbstverständlich wirkt, ist eine enorme organisatorische und wirtschaftliche Leistung.

Der KEP-Branchenreport macht sichtbar, was oft unsichtbar bleibt: Die Wiener Transport- und Verkehrswirtschaft ist Motor der Versorgung, Partner der Stadtentwicklung und Garant für einen funktionierenden Wirtschaftsstandort.

2025 wurden in Wien rund 150 Millionen Pakete bewegt – knapp 600.000 pro Werktag. Seit 2014 hat sich das Paketaufkommen damit auf rund das 2,7-Fache erhöht; bis 2040 könnten es bis zu 300 Millionen Pakete pro Jahr werden.

Diese Entwicklung zeigt: Die KEP-Branche ist kein Nebenschauplatz des Onlinehandels, sondern ein zentraler Wirtschaftsfaktor und Teil der städtischen Versorgung. Die Branche investiert in emissionsarme Zustellung, Digitalisierung und neue Zustellkonzepte.

Damit sie ihre Leistung auch künftig erbringen kann, braucht sie faire Rahmenbedingungen: ausreichend Ladezonen, geeignete Betriebsstandorte, moderne Paketbox- und Out-of-Home-Lösungen sowie den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge.

KommR Mag. Christian HOLZHAUSER
Spartenobmann Transport & Verkehr

1

Vorwort



Summary & Fakten im Überblick



2020 wurde der KEP-Branchenreport für Wien in der vorliegenden Struktur erstmals erstellt und von der Wirtschaftskammer Wien präsentiert. Im 2-Jahres Rhythmus folgten seitdem jeweils Neuauflagen mit der Weiterführung der Zeitreihen und dem Aufgreifen aktueller Themen und neuer Trends. Durch diese kontinuierliche Weiterentwicklung liegen nun KEP-Daten für Wien in einer systematischen und einheitlichen Betrachtung von mehr als 10 Jahren zwischen 2014 bis 2025 vor. Basierend auf dieser Grundlage und auf Gesprächen mit Branchen-Stakeholdern wurde eine Prognose der Mengenentwicklung bis 2040 abgeleitet: Gesamt könnten bis dahin in der Stadt Wien bis zu 300 Millionen Pakete pro Jahr bewegt werden!

Wien ist damit die einzige deutschsprachige Großstadt – oder vielleicht sogar in Europa insgesamt – in der eine Abgrenzung und Analyse der Sendungsmengen von Paketen durchgeführt wurde und durchgehende Zeitreihen für unterschiedliche Kennzahlen vorliegen. Diese Datengrundlagen dienen einerseits den direkt in der Branche involvierten Unternehmen als Benchmarks, andererseits sind sie für die Stadtplanung und Stadtentwicklung relevant: Auf die im KEP-Branchenreport präsentierten Zahlen wurde im kürzlich erschienen „Masterplan Urbane Logistik“¹ der Stadt Wien referenziert, und die Entwicklung im KEP-Bereich wurde entsprechend bei der Erstellung berücksichtigt. Auch der „Wegweiser Quartierslogistik in Stadtentwicklungsgebieten“² der Stadt Wien oder die Publikation des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) „Logistik in Zahlen“³ verweisen auf die fundierten Zahlen und Erkenntnisse des KEP-Branchenreport Wien. Logistikdaten sind generell über alle Branchen hinweg schwer verfügbar, und werden daher kaum strukturiert erhoben und publiziert. Genau hier liegt die Besonderheit und Einzigartigkeit des KEP-Branchenreport Wien als Beitrag zu faktenbasierten Diskussionen und Planungen.

Wien verfolgt das Ziel, bis 2040 klimaneutral zu sein, dies wurde erstmals im Regierungsübereinkommen 2020 verankert. Den konkreten Pfad zur Klimaneutralität beschloss der Gemeinderat am 23./24. Februar 2022 mit der „Smart Klima City Strategie Wien“⁴ und dem „Wiener Klimafahrplan“⁵. Im Regierungsabkommen 2025⁶ wurde das Klimaneutralitätsziel erneut bestätigt, mit dem am 27. März 2025 vom Landtag beschlossenen Wiener Klimagesetz erhielt es schließlich auch eine gesetzliche Grundlage.

Um die Zielmarke bis 2040 zu erreichen, ist der KEP-Verkehr zwar nur einer von mehreren Stellhebeln, aber ein zunehmend relevanter. Es ist folglich davon auszugehen, dass die Paketmengen in naher Zukunft weiter deutlich steigen werden, da auch der österreichische Onlinehandel ein kontinuierliches Wachstum verzeichnet: 2025 erreichte der B2C-Onlinehandel laut WKO ein Rekordniveau von 11,5 Mrd. Euro⁷. Für die KEP-Branche sind dabei vor allem jene Warengruppen mengenrelevant, die kleinteilig, standardisiert und einzelstückfähig versendet werden können – etwa (die besonders retourenrelevanten) Schuhe, Pflegeprodukte, Bücher, Spielwaren, Werkzeuge oder kleinere Elektroartikel sowie Bekleidung, die als umsatzstärkste Warengruppe im Distanzhandel auf hohem Niveau vertreten ist.⁸

Hinzu kommt der starke Bedeutungsgewinn internationaler Marktplätze und Billigplattformen: In Österreich laufen mehr als 40 % der Online-Umsätze über große Marktplätze – Tendenz weiter steigend.⁹ Solche Plattformmodelle begünstigen nicht nur viele niedrigpreisige Einzelbestellungen, häufig als kleine Pakete oder Päckchen, oft mit hohem Inbound-Anteil und entsprechendem Druck auf die Zustellnetze. Sie erhöhen gleichzeitig den Kaufanreiz durch Rabattaktionen, kurzfristige Verfügbarkeitsanzeigen, personalisierte Produktempfehlungen und kostenlose oder scheinbar kostenlose Lieferangebote. Damit werden zusätzliche Bestellungen ausgelöst, die unmittelbar in Paketmengen wirksam werden. Inwieweit

1 <https://www.wien.gv.at/pdf/ma18/masterplan-urbane-logistik.pdf>, S. 1 (abgerufen: 2026-06-09)

2 <https://www.wien.gv.at/pdf/ma21/wegweiser-quartierslogistik-stadtentwicklungsgebiete.pdf>, S. 16 (abgerufen: 2026-06-08)

3 https://www.bmimi.gv.at/dam/jcr%3A55d855b0-c2b2-4841-bec2-eb1559022d1c/Leitfaden_Logistikdaten_BMIMI.pdf, S. 15 (abgerufen: 2026-06-08)

4 https://smartcity.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/3/2022/03/scwr_klima_2022_web-neu.pdf (abgerufen: 2026-06-09)

5 <https://www.wien.gv.at/spezial/klimafahrplan/> (abgerufen: 2026-06-09)

6 <https://www.wien.gv.at/spezial/regierungsabkommen2025/wiens-zukunft-nachhaltig-gestalten/wir-sorgen-fur-ein-gutes-klima/> (abgerufen: 2026-06-08)

7 <https://www.wko.at/oe/news/e-commerce-studie-onlinehandel-erreicht-rekordniveau> (abgerufen: 2026-06-08)

8 KMU Forschung (Hrsg.); E-Commerce Studie, Österreich 2025; S. 6

9 RegioData Research; Onlinehandel 2025: Wachstum mit neuer Dynamik; 24.07.2025; in: <https://www.regiodata.eu/oesterreich-onlinehandel-2025-wachstum-mit-neuer-dynamik/> (abgerufen: 2026-06-24)

hier mit regulativen Maßnahmen oder Paketabgaben sinnvoll lenkend eingegriffen werden kann, ist Kern einer breiten Diskussion. Die künftige Umsetzung wird zeigen, in welchem Maße die Zielsetzungen im Sinne der österreichischen Wirtschaft und der Standortstärkung Österreichs erreicht werden können.

Auch die Nutzungsmuster der Konsumentinnen und Konsumenten verändern sich weiter. Online-Shopping umfasst zunehmend Waren aus Re-Commerce- und C2C-Plattformen und ist immer weniger auf bestimmte Produktgruppen beschränkt. Durch Apps, personalisierte Angebote, vereinfachte Bezahlprozesse, Sendungsverfolgung und flexible Zustelloptionen sinkt der Aufwand für eine Bestellung weiter. Die KonsumentInnenerwartungen tragen ebenfalls zur Erhöhung der Paketmengen bei: Kostenlose und schnelle Lieferung bleiben die zentralen Kaufkriterien und damit werden Einzelsendungen weiter forciert.

Neben den aktualisierten Zahlen und Fakten legt der KEP-Branchenreport Wien für 2026 daher erneut einen Schwerpunkt auf jene Entwicklungen, die den Markt und die städtische Logistik in den kommenden Jahren prägen werden. Im Mittelpunkt stehen dabei nicht nur die Mengenentwicklung und ihre räumliche Verteilung in Wien, sondern auch die Frage, wie Paketströme effizienter, wirtschaftlich tragfähig und klimaverträglicher organisiert werden können. Behandelt werden aktuelle Branchentrends wie Customer Centricity, Out-of-Home-Zustellung, Künstliche Intelligenz und Multi-Channel-Logistik ebenso wie zentrale Herausforderungen bei Personal, Kosten, der letzten Meile, Standorten, Ladeinfrastruktur und den steigenden bürokratischen Anforderungen. Der detaillierte Blick auf Wien wird durch österreichweite Kennzahlen und einen Vergleich mit Deutschland ergänzt. Die Spezialthemen im aktuellen Report widmen sich der Zukunft der Paketzustellung in der Stadt, alternativen Antrieben sowie der Hochsaison im KEP-Geschäft. Ergänzend zeigen Pilotprojekte und Best Practices, welche Lösungsansätze bereits erprobt werden und wo weitere Entwicklungsschritte notwendig sind beziehungsweise gerade erprobt werden.

Sendungen gesamt 2025

9

150 Millionen Pakete

Mit rund 150 Mio. Paketen erreicht Wien 2025 einen neuen Höchstwert: Das Paketaufkommen ist damit fast 2,7-mal so hoch wie 2014, wo die Mengen zum ersten Mal für Wien explizit abgegrenzt wurden. Dieser Wert entspricht einem Plus von rund 94 Mio. Paketen. Allein gegenüber 2020 kamen rund 38 Mio. Pakete hinzu. Das bedeutet eine durchschnittliche jährliche Zunahme von etwa 6 % bzw. 7,6 Mio. zusätzlichen Paketen pro Jahr.

Pakete pro Haushalt

130 Pakete

 pro Wiener Haushalt und Jahr

Damit erhält jeder Haushalt im Durchschnitt pro Monat knapp 11 Pakete und auch dieser Wert erreicht damit einen neuen Höchststand: Gegenüber 2020 entspricht das einem Zuwachs von rund 40 Paketen je Haushalt bzw. einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von knapp 8 %, seit 2014 hat sich der Wert sogar beinahe vervierfacht.

Pakete pro Werktag

600.000

 pro Werktag

2025 wurden in Wien rund 596.000 Pakete pro Werktag zugestellt. Gegenüber 2020 bedeutet das ein Plus von rund 150.000 Paketen pro Werktag beziehungsweise 750.000 zusätzlichen Paketen pro Arbeitswoche.

Gewerbe

3.054

 Klein-Transportunternehmen und

238

 (Fahrrad-)Botendienstunternehmen

So viele Betriebe waren zu Jahresende 2025 im Gewerbe der Kleintransporteure in Wien gemeldet und aktiv tätig – hier sind die Dienstleister im KEP-Bereich enthalten. Das sind um 12 % Betriebe mehr als noch vor 2 Jahren. In Niederösterreich beläuft sich die Anzahl der Betriebe auf 1.234 aktive Kleintransporteure.

Prognose

Steigerung auf bis zu 300 Mio. Pakete in Wien bis 2040

Die Entwicklung der Paketmengen in Wien zeigt nach wie vor klar nach oben. Nach den Boomjahren des E-Commerce und dem sprunghaften Mengenanstieg während der Covid-19-Pandemie, hat sich der Markt zunächst auf hohem Niveau konsolidiert. Diese Konsolidierungsphase ist jedoch nicht in eine Stagnation übergegangen: Die Mengen der Jahre 2024 und 2025, in welchen in Wien beinahe 150 Mio. Pakete zugestellt wurden, bestätigen vielmehr, dass sich das Wachstum weiter fortsetzt. Damit liegt das Paketaufkommen um rund 16 Mio. Sendungen über dem Wert von 2023 und um rund 38 Mio. Sendungen über dem Corona-Jahr 2020. Gegenüber 2014 hat sich die Menge sogar auf das ca. 2,7-Fache erhöht.

Die Prognose bis 2040 zeigt drei mögliche Entwicklungspfade. Das Basis-Szenario geht von einem weiteren, aber vergleichsweise moderaten Wachstum aus. In diesem Fall steigt die Paketmenge bis 2030 auf rund 180 Mio. Pakete und bis 2040 auf rund 220 Mio. Pakete. Das mittlere Szenario bildet eine dynamischere, aber weiterhin plausible Marktentwicklung ab: Hier werden 2030 bereits rund 190 Mio. Pakete, 2040 etwas weniger als 260 Mio. Pakete erreicht. Im maximalen Szenario setzt sich der aktuelle Wachstumspfad stärker fort. Dann würde Wien bis 2030 knapp 200 Mio. und bis 2040 rund 295 Mio. Pakete erreichen. In diesem Fall wären 2040 in Wien in etwa so viele Pakete im Umlauf wie 2020 noch in ganz Österreich.

Damit verschiebt sich die Perspektive gegenüber den früheren Prognosen nach oben. Der entscheidende Punkt ist dabei nicht allein die Prozententwicklung, sondern die absolute Zusatzmenge: Selbst bei einem moderate-

ren Wachstum bedeutet jeder weitere Prozentpunkt inzwischen mehrere Millionen zusätzliche Pakete pro Jahr. Für die Stadtlogistik ist daher weniger die Frage relevant, ob das Paketaufkommen weiter steigt, sondern wie rasch sich die dafür erforderlichen Kapazitäten, Standorte, Ladezonen, Paketboxen, E-Ladeinfrastrukturen und operativen Zustellressourcen mitentwickeln.

Umfang und Ausmaß der Leistungen machen deutlich, dass die KEP-Branche in Wien dauerhaft Teil der städtischen Versorgungsinfrastruktur ist. Paketzustellung ist längst keine Sonderleistung des Online-Handels mehr, sondern ein regelmäßig genutzter Bestandteil des Alltags von Haushalten, Unternehmen, Handel und Dienstleistungsbetrieben. Mit steigenden Mengen wächst daher auch der Bedarf an planbarer, flächeneffizienter und emissionsarmer Logistik.

Der wichtigste Treiber für das weitere Wachstum der Paketmengen in Wien bleibt der Online-Handel, der sich in den letzten Jahren von einem zusätzlichen Vertriebskanal zu einem selbstverständlichen Teil des Konsums entwickelt hat. In Österreich stieg die Paketmenge in den letzten beiden Jahren im Schnitt im hohen einstelligen Bereich an. Auch die für Wien berechneten und abgegrenzten Mengen folgen dem österreichweiten Trend: Die Bundeshauptstadt bleibt aufgrund ihrer hohen Bevölkerungsdichte, der großen Zahl an Haushalten und der stark ausgeprägten urbanen Zustellstrukturen ein besonders relevanter Paketmarkt.

Ein besonders dynamischer Faktor bleibt der grenzüberschreitende E-Commerce. Plattformen aus Asien, insbesondere aus China, haben in den vergangenen Jahren zu einem deutlichen Anstieg kleinteiliger Sendungen nach Europa beigetragen. Die EU-Kommission verwies 2025 darauf, dass Pakete unter 150 Euro aus Drittstaaten bislang von Zöllen befreit waren. Gleichzeitig wurde die wachsende Zahl solcher Sendungen als regulatori-

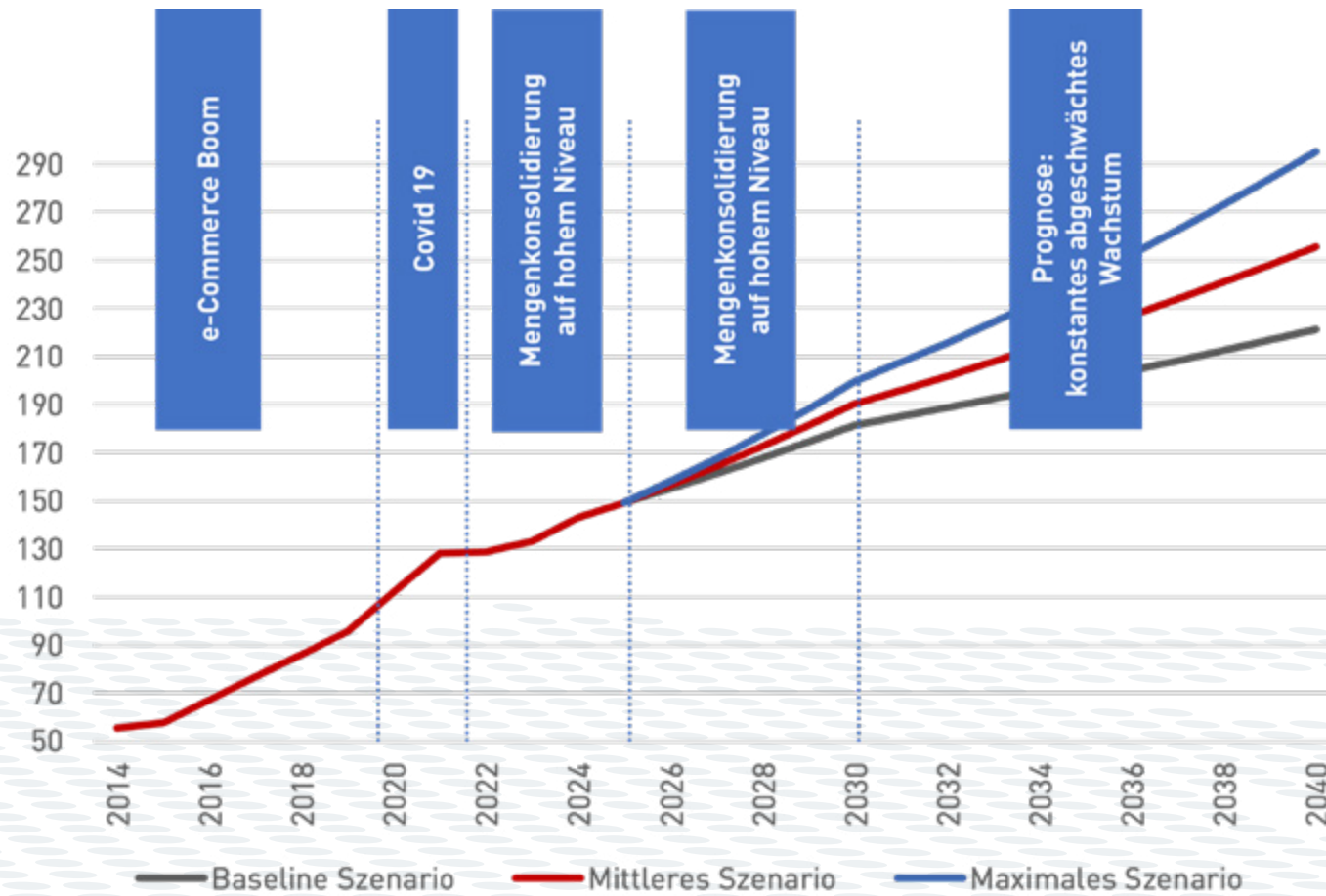


Abbildung 1 – Entwicklung der Paketmengen in Wien in Szenarien (eigene Darstellung)

sches und wettbewerbliches Problem adressiert.¹ Im Jahr 2025 betraf dies rund 5,8 Milliarden Pakete aus Drittstaaten in die EU, mehr als 90 % davon aus China.² Die ab 2026 gültigen zusätzlichen Zoll- und Abgabenregelungen lassen eine gewisse Konsumzurückhaltung beziehungsweise eine Abschwächung des Wachstums erwarten³, werden den Mengenstrom aber nicht wesentlich verändern oder gar stoppen. Wahrscheinlicher ist eine Anpassung der Plattformmodelle: mehr Lagerhaltung in Europa, stärkere Direkteinspeisung in nationale Paketnetze und veränderte Bündelungsstrategien. Für die KEP-Branche bedeutet das weiterhin hohe Import- und Inbound-Relevanz, selbst wenn sich die statistische Zuordnung der Sendungsströme verändert.

Parallel dazu bleibt der stationäre Handel nicht außerhalb dieser Entwicklung, sondern wird zunehmend Teil eines Multi-Channel-Systems. Click & Collect, Ship-from-Store, regionale Online-Shops, Marktplatzanbindungen und Direct-to-Consumer-Modelle der Hersteller führen dazu, dass Warenströme kleinteiliger, kurzfristiger und stärker empfängerorientiert organisiert werden. Der KEP-Bereich wirkt hier als Enabler: Er ermöglicht dem Handel, Kundinnen und Kunden sowohl online als auch physisch zu erreichen, und er verbindet regionale Warenverfügbarkeit mit individueller Zustellung. Gerade für Wiener Unternehmen und Handelsbetriebe ist das relevant, weil E-Commerce nicht ausschließlich internationalen Plattformen überlassen werden sollte, sondern auch eine Chance für lokale und regionale Anbieter darstellt.

Dass die Prognose trotz wirtschaftlicher Unsicherheiten von weiterem Wachstum ausgeht, liegt auch daran, dass KEP-Mengen nicht mehr nur an kurzfristige Konsumkonjunktur gekoppelt sind. Zwar wirken Inflation, Kaufzurückhaltung und schwache Konjunktur dämpfend, der strukturelle Trend bleibt aber intakt. Das zeigt auch der Blick nach Deutschland: Die KEP-Studie 2026 von BPEK beschreibt den Markt trotz globaler Unsicherheiten als wachsend und verweist für 2025 auf einen Anstieg der Sendungsmenge auf 4,37 Mrd. Sendungen.⁴

Die Prognose bis 2040 ist daher weniger als Versuch einer punktgenauen Vorhersage zu verstehen, sondern als Korridor für die strategische Planung. Das Baseline-Szenario beschreibt ein gedämpftes, aber kontinuierliches Wachstum. Das mittlere Szenario bildet eine robuste Fortschreibung der aktuell sichtbaren Entwicklungen ab. Das maximale Szenario zeigt, welche Größenordnung erreicht werden kann, wenn E-Commerce, Plattformhandel, Re-Commerce bzw. der Handel mit refurbished Produkten, Convenience-Ansprüche und urbane Zustellnachfrage weiterhin stark zunehmen. Für alle drei Szenarien gilt: Es wird Wachstum geben, die Frage ist lediglich, wie stark dieses ausfallen wird. So könnten sich politische Entscheidungen wie Paketabgaben auf nationaler und EU-Ebene kurzfristig dämpfend auf die Mengen auswirken, eine Einschätzung dazu ist jedoch schwierig. Die KEP-Branche bleibt eine dynamische Entwicklungsbranche und zugleich ein wesentlicher Bestandteil der städtischen Daseinsvorsorge. Entscheidend wird sein, das Wachstum nicht nur mengenmäßig zu bewältigen, sondern es effizient, wirtschaftlich tragfähig, sozial fair und klimaverträglich zu organisieren.

1 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_25_3045 (abgerufen: 2026-06-24)

2 Müller, J.; in: Internat. Wochenzeitung Verkehr; „EU führt Pauschalzoll ein“, Nr. 09/15.05.

3 Umundum, P.; in: Internat. Wochenzeitung Verkehr; „Wir setzen unsere Netzoffensive fort“, Nr. 09/15.05.2026

4 <https://bpex-ev.de/presse-meldung/kep-studie-2026> (abgerufen: 2026-06-24)

13

3

Branchen- einblicke



3.1. Marktstruktur

Der Begriff KEP steht für „Kurier, Express und Paket“. KEP-Dienstleister bringen Kleinsendungen vom Händler oder Produzenten zu den EmpfängerInnen, sie beliefern EndkundInnen ebenso wie den stationären Handel, die Industrie und viele weitere Dienstleister. Diese Logistikunternehmen nehmen eine wichtige Rolle im Wirtschaftssystem ein und ihre Dienstleistungen sind von wesentlicher Bedeutung für das Funktionieren von Handel, Produktion und vielen weiteren Bereichen wie bspw. die Bauindustrie, der technische Servicebereich und das 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

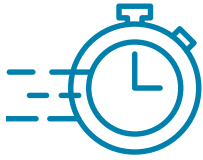
C2C = Consumer-to-Consumer

X2C = B2C + C2C

Sowohl im gewerblichen B2B-Bereich als auch im X2C-Bereich mit der Direktbelieferung von EndkundInnen ermöglicht der KEP-Bereich 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. Die nachfolgende Analyse konzentriert sich vorrangig auf den Paketbereich, sein Anteil an der Sendungsmenge macht den überwiegenden Teil des österreichischen KEP-Marktes aus.

Grundsätzlich lassen sich die drei Bereiche folgendermaßen kategorisieren und abgrenzen, die Grenzen sind jedoch unscharf:

	 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 Gewichts-spektrum, 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	Schnelligkeit	Preislich am attraktivsten
	Individualität	Garantierte Zustellzeiten	Hohe Standardisierung
	Hohe Berücksichtigung von Kundenwünschen möglich		Große Mengen bei hoher Qualität

2025 transportierten KEP-Dienste in Wien rund 149 Mio. Pakete. Würde man diese Pakete mit einer durchschnittlichen Größe von jeweils etwa 40x40 nebeneinander auflegen, ergäbe sich eine Strecke von rund 59.600 km – das entspricht etwa eineinhalb Erdumrundungen.

Auf Österreich umgelegt könnte man mit der wöchentlichen Menge der Pakete aus Wien einen durchgehenden Pfad vom westlichsten zum östlichsten Punkt Österreichs legen – und wieder zurück:

Pakete in Wien pro Woche, aneinandergereiht – 2 x Länge Ost-West Achse Österreich

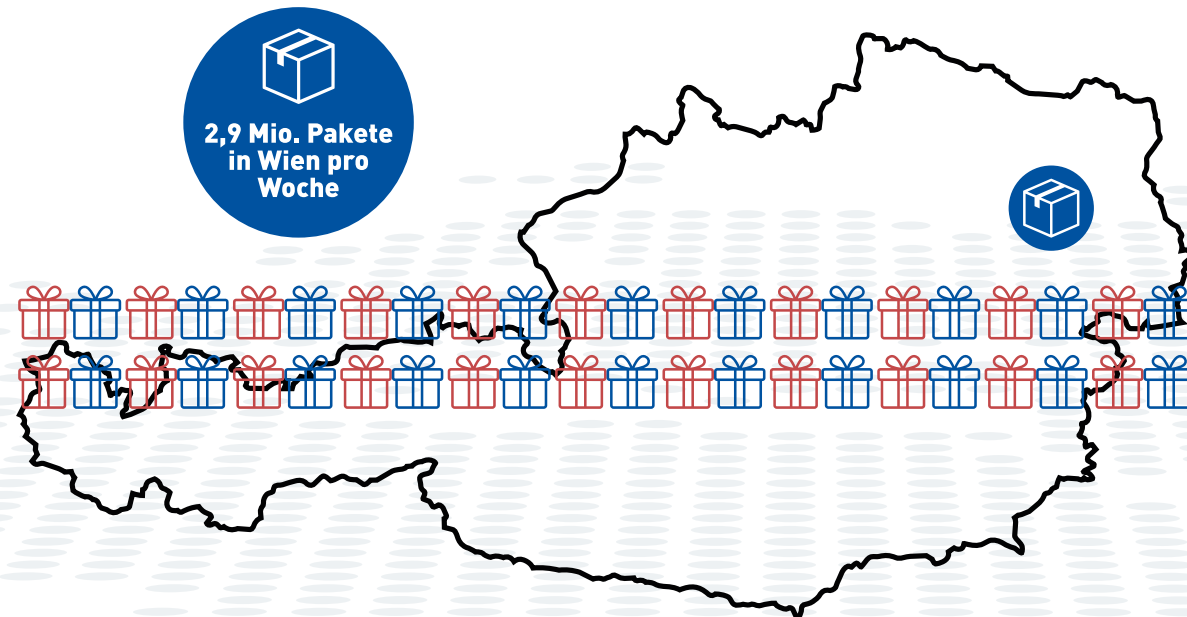


Abbildung 2 – Wiens wöchentliche Paketmenge
(eigene Darstellung)



KEP ist ein stetig wachsender und nachfragegetriebener Bereich und fungiert damit als Enabler für aktuelle Trends und Entwicklungen. Um die Anforderungen und neuen Ideen von Auftraggebern, Partnern und KundInnen umzusetzen, sind Innovationsfähigkeit und rasches Reagieren laufend gefragt. Die KEP-Services bewegen sich dabei an der Schnitt-

stelle zwischen Industrie, Handel und EndkundInnen und stehen in unterschiedlichen Spannungsfeldern – etwa im Wettbewerb um knappe Flächen in Städten, bei der wirtschaftlichen Umsetzung nachhaltiger Zustellkonzepte oder im Umgang mit steigenden Convenience-Anforderungen.

Die Branche wird von folgenden Entwicklungen begleitet:

Customer Centricity & Convenience

Kundenanforderungen treiben Logistiklösungen wie schnelle, flexible und individuell steuerbare Zustellungen. Personalisierung und Convenience sind zentrale Wettbewerbsfaktoren.

Cyber Crime – Cyber Security

Mit zunehmender Digitalisierung wachsen die Gefahren von Datenmissbrauch und Cyberangriffen. Dies geht von Datenverschlüsselung oder Hacking bis zur Fernsteuerung von Systemen.

D2C Direct-to-Consumer

Hersteller wenden sich immer häufiger direkt an die VerbraucherInnen, die Logistikabwicklung legen sie dabei in die Hand von Logistikern mit ihren weltweiten Netzwerken.

Digitalisierung

Neben dem Onlinekauf ermöglicht sie Optimierungen in der gesamten Lieferkette inklusive Logistik, Tracking und Retouren. Flexible Zustelloptionen, Echtzeit-Informationen u.v.a.m. werden so möglich.

E-Transformation

Die Elektrifizierung der Logistik umfasst sowohl Gebäude als auch Transport. Finanzielle und konzeptionelle Herausforderungen liegen u.a. in Stromverfügbarkeit, Ladeinfrastruktur und Netzkapazitäten.

Globale Marktplätze & Cross-Border-E-Commerce

Internationale Plattformen und Direktimporte verändern Paketströme, Preisdruck und Zustellprozesse. Gleichzeitig steigen die Anforderungen an Zollabwicklung, Datenqualität, Transparenz und Compliance.

Hub & Depot

Hubs und Depots sind zentrale Knotenpunkte im Paketfluss: Sortierung, Umschlag und Weiterleitung beeinflussen hier unmittelbar Geschwindigkeit, Qualität und Effizienz der gesamten Lieferkette.

Imagewandel

Logistik und der KEP-Bereich sind Teil der systemrelevanten Infrastruktur zur täglichen Versorgung – eine Wachstumsbranche mit vielfältigen Karrieremöglichkeiten.

KI – Künstliche Intelligenz

KI wird zur Optimierung von Logistikprozessen, etwa für Routenplanung, Lagerautomatisierung und vorausschauende Wartung eingesetzt und verbessert dort Effizienz, Prognosequalität und Kundenkommunikation.

Mehrwegsysteme

Mehrweg-Logistik ist komplex und kostenintensiv und nur eine hohe Rücklaufquote führt zu einer verbesserten Umweltbilanz. Die Teilnahme der VerbraucherInnen ist also essenziell.

Multi-Channel/Omni-Channel

Während die Multi-Channel-Logistik Vertriebswege (Online-shop, Katalog, Filiale) in getrennten Systemen betreibt, verbindet die Omni-Channel-Logistik sämtliche Kanäle zu einem nahtlosen, kanalübergreifenden Ökosystem.

Neue Produktgruppen

Möbel, Sportartikel, Körperpflege und Kosmetik, Lebensmittel und insgesamt „Fast Moving Consumer Goods“ (FMCG) sind Chance und Herausforderung für das KEP-Business.

Nullpreis-Effekt (Zero price effect)

Kostenlose Versandoptionen als Marketinginstrument beeinflussen zwar die Kaufbereitschaft positiv, reduzieren jedoch die Transparenz der Logistikkosten und erschweren die Differenzierung von Logistikleistungen.

OOH (Out-of-Home)-Zustellung

Die Bündelung von Sendungen an zentralen Abholpunkte wie Paketboxen oder Shops reduziert Zustellaufwand sowie Emissionen. Dadurch steigen Effizienz und Erstzustellquote deutlich.

Phygital Angebote

Wenn sich Informationen und Dienste aus unterschiedlichen Vertriebskanälen ergänzen, stehen Vorteile aus dem Online-Handel dem Kunden auch physisch zur Verfügung.

Regionalisierung

Die Vernetzung und Bündelung des regionalen Handels mit passenden KEP-Services ermöglicht innovative Konzepte und kurze Transportwege.

Retouren und Kreislaufwirtschaft

Rücksendungen treiben Kosten, Mengen und Abläufe und erhöhen die Umweltbelastung. Gleichzeitig gewinnen Ansätze an Bedeutung, die diese Ströme durch Bündelung, Wiederverwendung und Rückführung in Kreisläufe integrieren.

Steigende Geschwindigkeit:

Die Zustellung befindet sich zunehmend in einem Spannungsfeld zwischen „Same-Day-Delivery“ und einer Entschleunigung mit längeren Vorlaufzeiten.

3.3 Herausforderungen

Herausforderung 1: Fach- und Arbeitskräfte

Trotz einer zuletzt etwas entspannteren Arbeitsmarktsituation bleibt die Personalfrage in der personalintensiven KEP-Zustellung mittel- bis langfristig ein zentrales Thema. Die Paketmengen wachsen weiter – getrieben durch E-Commerce, Bevölkerungsentwicklung in urbanen Räumen und neue Konsummuster wie C2C-Ströme durch Re-Commerce/Second-hand. Gleichzeitig sind die Automatisierungsmöglichkeiten in der „Very Last Mile“ weiterhin nur begrenzt skalierbar. Daher braucht die Branche nach wie vor MitarbeiterInnen aller Qualifikationsstufen – vom Zustellpersonal über Lager/Sortierung bis zu FahrerInnen in den Linienverkehren zwischen den Logistik- und Depotstandorten.

> Arbeitszufriedenheit & Attraktivität des Berufsbildes

Befragungen aus Deutschland zeigen, dass ZustellerInnen häufig eine hohe Grundzufriedenheit berichten – insbesondere dort, wo Arbeitsorganisation, Teamkultur, Entlohnung und Planbarkeit stimmen. In einer BPEX-Erhebung (über 1.000 Befragte) gaben u. a. 84 % Zufriedenheit mit der Arbeit generell und 93 % Zufriedenheit mit dem Arbeitgeber an, 70 % zeigten sich mit dem Gehalt zufrieden. Diese Zahlen sind für Wien insofern relevant, als sie die Hebel klar machen: Planbarkeit, faire Bezahlung, moderne Arbeitsmittel, wertschätzende Führung, realistische Tourenplanung und nicht zuletzt die Reduktion von Belastungsspitzen sind zentrale Stellgrößen.

> Neue Arbeits(zeit)modelle und breitere Zielgruppen

In der Praxis gewinnen flexible Modelle an Bedeutung, die Teilzeit- und Nebenverdienst-Zielgruppen ansprechen (z. B. Studierende, Personen mit Betreuungspflichten, PensionistInnen). In kleineren Gemeinden und in klar umrissenen Zustellfenstern kann dies, unterstützt durch digitale „Plug-&-Work“-Ansätze, den schnellen Ein-/Ausstieg erleichtern. Die zunehmende Arbeit mit Zeitfenstern und proaktiver Empfängerkommunikation stärkt diese Entwicklung zusätzlich, weil Zustellarbeit besser getaktet und planbarer wird.

> Qualifikations-Shift: Digitalisierung, Qualität, Verantwortung

Mit fortschreitender Digitalisierung, steigenden Qualitätsansprüchen und höherer Transparenz (Tracking, Zeitfenster, Reklamationsmanagement) verändern sich Aufgabenprofile in der Zustellung und im Depot deutlich und es entstehen neue Skill-Bedarfe: ZustellerInnen werden stärker „systemintegriert“, tragen mehr Verantwortung in der Kundeninteraktion und benötigen digitale Grundkompetenzen.

> „Arbeitsplatz Straße“ bleibt Kernherausforderung

Unverändert ist die besondere Belastung durch den „Arbeitsplatz Straße“: Arbeitssicherheit, Konflikte im Verkehrsraum, teils weiterhin ausbaufähige Lade- und Haltemöglichkeiten sowie Zeitdruck sind permanente Themen im Arbeitsalltag, die es laufend zu verbessern gilt. Assistenz- und Sicherheitssysteme sowie neue Fahrzeugkonzepte unterstützen hierbei zunehmend, ersetzen aber nicht die Notwendigkeit zur Schaffung geeigneter städtischer Rahmenbedingungen (z.B. Ausweitung von Grätzl-Ladezonen, rechtssichere Kurzhalte-Optionen, klare Regeln für Mikro-Umschlagpunkte).

1 <https://bpex-ev.de/presse/meldung/zustellerbefragung-2024.html> (abgerufen: 2026-05-18)

Herausforderung 2: Kosten & Wirtschaftlichkeit

Die KEP-Branche bleibt strukturell durch hohen Wettbewerbsdruck, geringe Margen und hohe Kapitalbindung geprägt. Gleichzeitig haben sich die Kostensteigerungen der vergangenen Jahre – insbesondere bei Energie, Personal und Finanzierung – auf einem dauerhaft erhöhten Niveau verfestigt. Eine vollständige Kompensation innerhalb der bestehenden Systemlogik ist nicht möglich: Kostensteigerungen müssen mittelfristig in die Preisstrukturen überführt werden, auch wenn dies im aktuellen Marktumfeld zunehmend schwieriger durchsetzbar ist.

> Kostenentwicklung und Preisdurchsetzung

Während in Zeiten außergewöhnlicher Rahmenbedingungen – etwa während der Covid-19-Pandemie – ein gewisses Verständnis für Preisanpassungen vorhanden war, ist dieses aktuell deutlich geringer ausgeprägt. Gleichzeitig bleibt unstrittig: Die Paketlogistik ist weiterhin vergleichsweise preisgünstig, obwohl steigende Aufwendungen für Energie, Personal sowie regulatorische Anforderungen strukturell auf die Kostenbasis wirken. Auf Auftraggeberseite (Versender, Handel, Plattformen) ist grundsätzlich ein Bewusstsein für diese Entwicklung vorhanden, wodurch in den letzten Jahren moderate Preissteigerungen am Markt realisiert werden konnten. Für EndkundInnen hingegen bleiben die tatsächlichen Logistikkosten vielfach intransparent – nicht zuletzt, weil „kostenloser Versand“ weiterhin ein zentrales Verkaufsargument im Onlinehandel darstellt.

> Strukturelle Verzerrung

Die Zahlungsbereitschaft für Logistikleistungen liegt unter dem tatsächlichen Leistungswert. Um die wirtschaftliche Tragfähigkeit langfristig sicherzustellen, sind daher alle Marktteilnehmer und die Partner entlang der Wertschöpfungsketten gefordert, realistische Preisstrukturen zu kommunizieren, Logistikkosten sichtbarer zu machen und alternative Zu-



stelloptionen aktiv zu fördern. Gleichzeitig bleibt die Paketlogistik eine systemrelevante Infrastrukturleistung, deren Bedeutung für Versorgungssicherheit und wirtschaftliche Funktionsfähigkeit insbesondere in Krisenzeiten evident ist.

> Effizienzsteigerung als kontinuierlicher Gegenpol

Den steigenden Kosten steht eine konsequente Weiterentwicklung der operativen Systeme gegenüber. Effizienzsteigerung bleibt ein zentraler Hebel und erfolgt entlang der gesamten Prozesskette durch verbesserte Datenqualität und Sendungsvoranmeldung, durch Konsolidierung entlang der Transportkette (vom Linehaul bis zur Last Mile), durch Automatisierung und Optimierung in Hubs und Depots und durch optimierte Tourenplanung und Ressourcenauslastung. Durch diese Maßnahmen gelingt es, Produktivität und Servicequalität gleichzeitig zu steigern, um Kostensteigerungen zumindest teilweise abzufedern. Allerdings zeigt sich immer deutlicher, dass viele Optimierungspotenziale bereits erfolgreich realisiert wurden und weitere Effizienzgewinne zunehmend komplexer und investitionsintensiver werden.

> Out-of-Home (OOH) als Schlüssel zur Wirtschaftlichkeit

Ein wesentlicher Hebel zur strukturellen Verbesserung der Kostenbasis ist die stärkere Nutzung von Out-of-Home-Zustelllösungen (Paketstationen, Paketshops, Click & Collect). Diese ermöglichen höhere Sendungskonsolidierung pro Zustellstopp, Reduktion von Fehlzustellungen und stabilere und besser planbare Zustellprozesse. Internationale Entwicklungen zeigen, dass hohe OOH-Anteile mit deutlich effizienteren Zustellsystemen einhergehen. Auch in Österreich und insbesondere im urbanen Raum Wien ist ein klarer Trend erkennbar, wenngleich die Skalierung schrittweise und stark netzabhängig erfolgt. Entscheidend für den wirtschaftlichen Effekt

sind eine ausreichende Netzdichte, hohe Auslastung sowie die Nutzung von OOH als Erstzustelloption - nicht nur als Ausweichlösung.

> Investitionen, Transformation und Business Case

Die Branche investiert weiterhin substanzielle Mittel in Netzkapazitäten und Resilienz, Digitalisierung und Automatisierung, Out-of-Home-Infrastruktur, Zero-Emission-Flotten und Ladeinfrastruktur. Diese Investitionen sind notwendig, um zukünftige Mengen bewältigen und gleichzeitig Nachhaltigkeitsziele erreichen zu können. Ebenso gelten jedoch klare wirtschaftliche Rahmenbedingungen, denn Investitionen sind nur darstellbar, wenn sie langfristig tragfähige Business Cases aufweisen. In der Praxis bedeutet das: Pilotprojekte dienen nicht nur der technologischen Erprobung, sondern insbesondere der Überprüfung der wirtschaftlichen Skalierbarkeit. Besonders im Kontext der Transformation zeigt sich, dass neue Lösungen häufig erst ab einer bestimmten Durchdringung, Dichte oder Auslastung wirtschaftlich betrieben werden können.

Herausforderung 3: Flächen & Standorte

Die Flächenfrage für die (Neu-)Entwicklung von Logistikstandorten bleibt erwartungsgemäß oftmals ein schwieriges Thema. Logistikbezogene Nutzungen sind in dafür gewidmeten Betriebsgebieten etabliert, geraten jedoch durch konstant steigende Grund- und Immobilienpreise sowie konkurrierende Nutzungen zunehmend unter Druck. Gute Lagen mit schnellem Zugang zu dichtbesiedelten Gebieten und gleichzeitig operativ geeigneter Verkehrsanbindung sind daher knapp und werden zunehmend rarer. Damit bleiben Depots und Umschlag-Hubs am Stadtrand in Peripheriezonen das Rückgrat effizienter KEP-Transportketten, zugleich steigt der Bedarf an zentrumsnahen Mikro-Umschlagpunkten bzw. Mikrohuben.

> NIMBY und die Notwendigkeit einer sachlichen Abwägungsbasis

„NIMBY“ steht für „not in my backyard“ und bedeutet übersetzt so viel wie „nicht in meiner Nachbarschaft“. Der Begriff wird häufig dann verwendet, wenn grundsätzlich ein breiter Konsens über die Wichtigkeit und Notwendigkeit von Infrastruktur- oder Baumaßnahmen besteht, jedoch eine Ansiedlung aus jeweils regionaler Sichtweise nicht unterstützt wird. Erforderlich ist dabei eine Diskussionsbasis, die alle Argumente entsprechend abwägt und Standortentscheidungen auf sachlicher Ebene bestmöglich unterstützt. Brownfield- und Greyfield-Projekte können eine gute Alternative darstellen, wenn sie bestehende Standorte und teils bestehende Immobilien mit Mehrwert und gleichzeitig ressourcenschonend nutzen können.

> Flächeneffizienz in Depots/Hubs

Bestehende Standorte, bauliche Konzepte und Depotlayouts werden im Zuge der laufenden Optimierungen von den Unternehmen regelmäßig evaluiert. Speziell im Raum Wien ist bei den meisten KEP-Dienstleistern die Standort-Abdeckung aktuell sehr gut, aber angesichts des weiteren Wachstums wird es mittel- bis langfristig zusätzlichen Kapazitätsbedarf geben. Hier gilt es gut geeignete Standorte frühzeitig für die Branche bereit zu halten und gegen zunehmenden Konkurrenzdruck auch frühzeitig zu sichern.

> Zero-Emission-Transformation verstärkt Standortanforderungen

Die Umrüstung auf Zero-Emission-Fahrzeuge erhöht auch die Anforderungen an die Betriebsstandorte massiv: Kurzfristig verfügbare Netzan-schlussleistungen, Flächen für Ladeinfrastruktur, Anpassung der Depot-

und Tourenlogik sowie je nach Konzept angepasste Logistikflächen sind erforderlich. In der Praxis funktionieren Depot-Ladelösungen bereits sehr gut, während Home-Charging-Lösungen und die Abrechnung bei Zusteller-Innen und Dienstleistern, welche die Fahrzeuge mit nach Hause nehmen, deutlich komplexer ist. Zusätzlich werden nun auch Themen wie Energiespeicherung und die Netzdienlichkeit von Flotten diskutiert, was die Schnittstelle zwischen Logistikstandort und Energieinfrastruktur weiter aufwertet.

> Lade- und Multifunktionszonen: Engpass „Kerbside“

Neben Umschlagstandorten ist das Abstellen zum Be- und Entladen im Stadtgebiet eine Engstelle, vor allem an der Kerbside, also am Straßenrand bzw. Bordsteinkante. Nachhaltige Lösungen benötigen langfristige Planung für Lieferzonen sowie für Multifunktionszonen, wo auch das elektrische Laden möglich ist. Die Kerbside-Infrastruktur ist nicht einfach skalierbar, entsprechende Planungs-, Gestaltungs- und Bauprozesse sind im Zuge eines Gesamtkonzepts erforderlich.

Herausforderung 4: Bürokratie & Nachweispflichten

Internationale Vergleiche sehen in Österreich grundsätzlich funktionierende Regulierung, gleichzeitig bleiben aber substanzielle Potenziale zur Reduktion administrativer Lasten ungenutzt. So wird die Verringerung von Bürokratie explizit als Hebel zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und Investitionstätigkeit genannt. Das ist ein Thema, das sich unmittelbar auf Investitionen, Standortentscheidungen und Time-to-Build von Infrastruktur auswirkt.

> Evidenz zur Bürokratielast

Eine aktuelle Hochrechnung der KMU Forschung Austria beziffert die Bürokratielast für die gewerbliche Wirtschaft auf 21,1 Mrd. EUR pro Jahr und rund 320 Mio. Arbeitsstunden – das entspricht fast 200.000 Vollzeitstellen, die in administrativen Tätigkeiten gebunden sind.³ Damit ist Bürokratie nicht nur ein „gefühltes Problem“, sondern ein messbarer Wettbewerbsfaktor, der Investitions- und Innovationspielräume reduziert – auch für Logistikdienstleister, die parallel Transformationsinvestitionen in Automatisierung, Elektromobilität und OOH-Netze bewerkstelligen müssen.

> EU-Ebene: Vereinfachung vs. neue Compliance-Kaskaden

Auf EU-Ebene ist Bürokratieabbau ausdrücklich Teil der Wettbewerbsagenda: Die Europäische Kommission nennt das Ziel, administrative Lasten um mindestens 25 % (bzw. 35 % für KMU) zu senken und arbeitet u. a. mit gebündelten Gesetzespaketen zur Vereinfachung.⁴ Gleichzeitig zeigt die Entwicklung rund um CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) und CSDDD (Corporate Sustainability Due Diligence Directive), dass Berichtspflichten und Due-Diligence-Anforderungen trotz Vereinfachungsbemühungen teils über Wertschöpfungsketten „nach unten“ wirken können, etwa über Informationsanforderungen von Auftraggebern an Zulieferer und Dienstleister. Der Rat der EU betont im Kontext der Einigung zur Vereinfachung explizit auch die Reduktion des „Trickle-Down“-Effekts auf kleinere Unternehmen.⁵

³ <https://www.wko.at/oe/news/medienservice-so-viel-kostet-buerokratie-oesterreichs-wirtschaft> (abgerufen: 2026-05-20)

⁴ https://commission.europa.eu/law/law-making-process/better-regulation/simplification-implementation-and-enforcement/simplification_en (abgerufen: 2026-05-20)

⁵ <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2025/12/09/council-and-parliament-strike-a-deal-to-simplify-sustainability-reporting-and-due-diligence-requirements-and-boost-eu-competitiveness/> (abgerufen: 2026-05-20)

> Genehmigungen, Energie, PV, Ausbauzeiten

Für KEP-Dienstleister sind administrative Anforderungen besonders spürbar bei Standortentwicklung und Modernisierung: Genehmigungsverfahren (Betriebsanlagen, Park-/Abstellflächen, Ladeinfrastruktur), Photovoltaik-Errichtung, Netzanschlüsse und lange Vorlaufzeiten wirken teils als Investitionsbremse. Im Ergebnis kann dies Standortentscheidungen beeinflussen, insbesondere in einem kleinen Land, das grundsätzlich auch von Logistikinfrastruktur in Nachbarstaaten aus bedient werden könnte, was jedoch Transportleistung und Emissionen erhöhen würde und gleichzeitig Wertschöpfung abfließen lässt. In einer bundesweiten Logistikstandortstrategie sind solche Effekte entsprechend zu berücksichtigen und gezielte Maßnahmen zur Stärkung österreichischer Logistikstandorte zu setzen.

> Neue Kosten- und Prozessimpulse durch Zoll/Import/Abgaben-Regeln

Zusätzliche relevante Impulse kommen aus dem EU-Zollrahmen für E-Commerce und mit der Einführung bzw. Einhebung von Paketabgaben. Für KEP-Dienstleister bedeutet das höhere Prozess- und Datenanforderungen für Deklaration, Schnittstellen und die operative Abwicklung. Aus strategischer Sicht sind mögliche Auswirkungen auf Importströme und mittelfristig veränderte Kostenstrukturen zu berücksichtigen, insbesondere bei hohen Volumina aus Drittstaaten.

Austrian Logistics

Mit „Austrian Logistics“, einer Dachmarke unter Federführung des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, 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 EntscheidungsträgerInnen aus Politik, Industrie, Handel sowie Dienstleistung und in der Gesamtöffentlichkeit 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 <



KEP in Wien



4.1 Aktuelle Daten und Entwicklung

Sendungsvolumen gesamt

Bereits vor 2019 entwickelte sich der KEP-Markt in Wien überdurchschnittlich dynamisch. Die Covid-19-Pandemie und der damit verbundene zusätzliche Schub im Online-Handel führten ab 2020 zu einem deutlichen Mengensprung, der sich im Folgejahr auf einem hohen Niveau stabilisierte. Nach einem schwächeren Zuwachs in den Jahren 2022 und 2023 zeigt die aktuelle Entwicklung wieder eine klarere Aufwärtsbewegung: 2024 stieg das Paketaufkommen in Wien auf rund 143 Mio. Pakete, 2025 wurde mit rund 149 Mio. Paketen ein neuer Höchstwert erreicht.

Das entspricht einem absoluten Zuwachs von knapp 95 Mio. Paketen beziehungsweise einer Steigerung auf das rund 2,7-Fache des Ausgangswertes von 2014. Auf Basis der bisherigen Zeitreihe ist damit keine Trendveränderung erkennbar, vielmehr setzt sich das Mengenwachstum auf hohem Niveau fort, mit weitreichenden Folgen - selbst geringere jährliche Wachstumsraten bedeuten zusätzlich Millionen Pakete pro Jahr, die in der Stadt abgewickelt, transportiert und zugestellt werden müssen.

Wien bleibt damit ein besonders relevanter Markt innerhalb Österreichs. Bei einem weiterhin steigenden österreichweiten Paketaufkommen entfällt nach wie vor ein wesentlicher Anteil des gesamten Paketvolumens auf die Bundeshauptstadt. Das unterstreicht die Bedeutung Wiens als urbaner KEP-Schwerpunkt und zeigt zugleich den anhaltenden Bedarf an leistungsfähigen Depot-, Umschlag-, Lade- und Zustellstrukturen.



Abbildung 3 – Paketentwicklung in Wien (eigene Darstellung)

Auch die Umsätze im Wiener KEP-Markt zeigen seit dem Beginn der Datenerhebung im Jahr 2014 eine Aufwärtsentwicklung. Ausgehend von rund 253 Mio. Euro im Jahr 2014 stiegen die Umsätze bis 2025 auf rund 611 Mio. Euro. Damit haben sich die Umsätze im Betrachtungszeitraum auf rund das 2,4-Fache erhöht. Besonders sichtbar ist der Anstieg ab 2020, nach einer kurzen Phase mit nur moderatem Wachstum. In den Jahren 2022 und 2023 blieb die Umsatzentwicklung zunächst nahezu stabil, bevor 2024 und 2025 wieder Zuwächse erreicht werden konnten.

ABER: Die Umsatzzahlen sind einerseits Ausdruck steigender Paketmengen, andererseits sehr deutlich auch die Folge veränderter Kostenstrukturen. Personal, Energie, Fahrzeuge, Flächen, IT, Automatisierung, regulatorische Anforderungen und Investitionen in nachhaltige Zustellsysteme wirken auf die Kostenbasis der Branche. Aus diesem Grund führen steigende Erlöse nicht vorrangig zu steigenden Gewinnen, sondern müssen in erster Linie die kontinuierlich steigenden Kosten abdecken können.



Abbildung 4 – Umsatzentwicklung in Wien
(eigene Darstellung)

Die gemeinsame Betrachtung von Paket- und Umsatzentwicklung zeigt, dass sich beide Werte langfristig deutlich nach oben bewegt haben, jedoch nicht im gleichen Ausmaß. Während die Paketmengen 2025 bei rund 269 % des Ausgangswerts von 2014 liegen, erreicht die Umsatzentwicklung nur rund 242 %. Die Mengen sind damit über den gesamten Zeitraum stärker gewachsen als die Umsätze und der Umsatz je Paket ist gesunken, obwohl die Gesamterlöse zunehmen. Die Differenz in der Entwicklung beträgt im Betrachtungsjahr 2025 bereits rund 27 Prozentpunkte, ein Indiz für die Optimierungserfolge und Effizienzgewinne innerhalb der Branche. Im Vergleich zu früheren Jahren hat sich diese Lücke zuletzt etwas ver-

ringert. Betrachtet man die letzten 5 Jahre, liegt der Umsatz 2 Prozentpunkte über dem Zuwachs der Paketmengen (bezogen auf das Basisjahr 2021). Das deutet darauf hin, dass die Lücke der letzten Jahre zwar nicht geschlossen wurde, jedoch ein Teil des gestiegenen Kostendrucks zuletzt etwas stärker in den Umsätzen abgebildet werden konnte. Gleichzeitig bleibt die strukturelle Herausforderung bestehen: Die KEP-Branche muss weiter steigende Mengen bewältigen, in Kapazitäten, Digitalisierung und nachhaltige Zustellung investieren und zugleich unter hohem Wettbewerbs- und Preisdruck wirtschaftlich tragfähig bleiben.

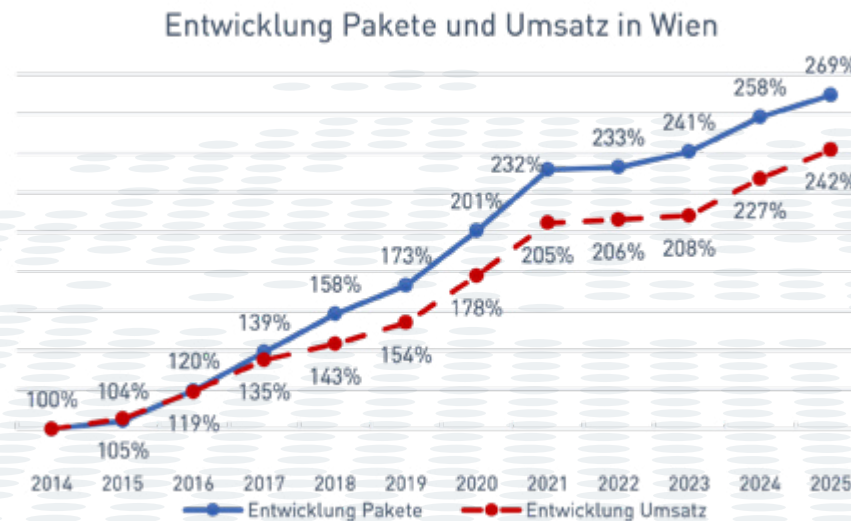


Abbildung 5 – Entwicklung der Paketzahlen und Umsätze in Wien
(eigene Darstellung)

Regionale Verteilung

Insgesamt zeigt sich in einer Analyse nach ausgewählten Regionen in Wien, dass die Anzahl der Pakete grundsätzlich mit der Anzahl der EinwohnerInnen und der Arbeitsstätten zusammenhängt. Aus logistischer Sicht ist jedoch nicht nur die absolute Paketmenge relevant, sondern vor allem deren räumliche Konzentration. Entscheidend ist daher die gemeinsame Betrachtung von Paketaufkommen, Bevölkerung, Arbeitsstätten und Fläche.

Innerhalb Wiens ist das Paketaufkommen auf die Fläche bezogen sehr ungleich verteilt. 29 % der Paketmenge konzentrieren sich auf die Innenbezirke 1–9 und 20, die jedoch nur 11 % der Fläche Wiens ausmachen. Gleichzeitig konzentrieren sich in diesen Bezirken 44 % der Arbeitsstätten, während dort 26 % der EinwohnerInnen leben. Die Innenbezirke sind damit nicht jene Region mit dem höchsten absoluten Paketaufkommen, aber jene mit der bei Weitem höchsten Paketdichte.

In den Außenbezirken 10–19 und 23 werden 52 % der Pakete zugestellt. Dieser Anteil liegt nahe beim Anteil der EinwohnerInnen von 53 % sowie beim Flächenanteil von 54 %. Die Außenbezirke bilden damit den mengenmäßig größten Teilmarkt, die Paketmenge verteilt sich jedoch auf eine deutlich größere Fläche. Auch 44 % der Arbeitsstätten befinden sich in dieser Region, womit sowohl private als auch gewerbliche Sendungen eine hohe Relevanz haben.

Nördlich der Donau, also in den Bezirken 21 und 22, entfallen 19 % des Paketaufkommens auf 21 % der EinwohnerInnen und 35 % der Fläche Wiens. Gleichzeitig liegen hier nur 12 % der Arbeitsstätten. Die Paketmenge entspricht damit in etwa dem Bevölkerungsanteil, verteilt sich aber auch hier auf eine wesentlich größere Fläche. Aus logistischer Sicht ergibt sich daraus eine andere Herausforderung als in den Innenbezirken:

Weniger die hohe Stoppdichte auf engem Raum, sondern größere Distanzen und geringere räumliche Verdichtung sind hier relevant.

In konkreten Zahlen bedeutet diese Verteilung:

- In den Innenbezirken: 3.770 Pakete pro km² pro Werktag
- In den Außenbezirken: 1.410 Pakete pro km² pro Werktag
- Nördlich der Donau: 790 Pakete pro km² pro Werktag

In den Innenbezirken werden damit pro km² und Werktag gut 2,5-mal so viele Pakete zugestellt wie in den Außenbezirken und fast fünfmal so viele wie nördlich der Donau. Die hohe Dichte an Arbeitsstätten und EinwohnerInnen führt hier zu einer besonders hohen Konzentration von Zustellvorgängen. Für die KEP-Dienstleister bedeutet das kurze Wege und gute Möglichkeiten zur Bündelung, gleichzeitig aber auch hohe Anforderungen an Ladezonen, Haltemöglichkeiten, Verkehrsorganisation und emissionsarme Zustellkonzepte.

Die Außenbezirke stellen aufgrund ihres hohen Anteils am gesamten Paketaufkommen den größten operativen Mengenbereich dar. Der Fokus liegt hier weniger auf extremer Dichte, sondern vielmehr auf der effizienten Abwicklung großer Paketmengen in gemischten Wohn-, Betriebs- und Einkaufsstrukturen.

Nördlich der Donau steht hingegen die Flächenwirkung im Vordergrund: Bei ähnlichem Bevölkerungsanteil wie Paketanteil, aber deutlich größerem Flächenanteil, sind Tourenplanung, Standortstruktur und Erreichbarkeit besonders relevant.

Die regionale Betrachtung macht damit deutlich, dass es für Wien keine einheitliche logistische Ausgangslage gibt. Während in manchen Gebieten vor allem Dichte, Nutzungskonkurrenz und begrenzter Straßenraum die Zustellung prägen, stehen in anderen Bereichen die Bewältigung großer absoluter Paketmengen, längere Tourenwege oder geringere Stoppdichten im Vordergrund. Zustellkonzepte, Ladeinfrastruktur, Paketboxenstandorte und mögliche Konsolidierungslösungen müssen daher regional differenziert gedacht und an die jeweils unterschiedlichen räumlichen und funktionalen Rahmenbedingungen angepasst werden.

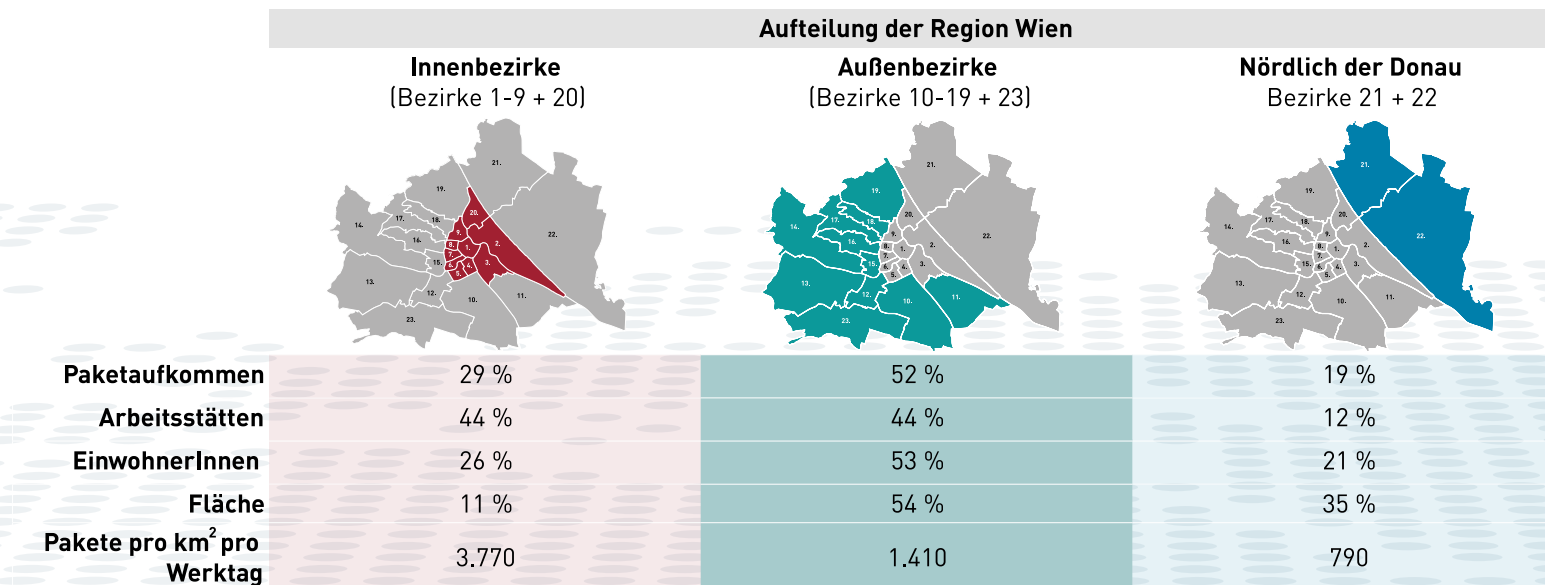


Abbildung 6 – Regionale Verteilung der Paketmengen in Wien
(eigene Darstellung)

Herzlich willkommen in unserer Gasse – allerdings nicht zum Parken in der Ladezone! Die Fläche ist für Lieferungen reserviert, damit Waren ankommen, ohne dass ZustellerInnen zuerst eine Ehrenrunde durchs Grätzl drehen müssen.

WKO
WIRTSCHAFTSKAMMER WIEN
Die kleine Transportwelt

HEAST!

Du stehst in der
LADE-ZONE!

WIR
MÜSSEN
HIER
HACKLN!

GELBE
KARTE FÜR
FALSCHPARKER!

Ich bin kein Straftat, nur eine „freundliche“ Vorwarnung ;)

LADEZONEN VERPARKEN IST EIN GROBES FOUL

- Wir Liefer- und Dienstleistungsbetriebe sorgen dafür, dass **Wien funktioniert**.
- Wir brauchen **freie Ladezonen**, damit unsere Lieferungen, Transporte und Services **rechtzeitig und verlässlich** erfolgen können.
- Wir können unsere Arbeit nicht erledigen, wenn du **Ladezonen blockierst**.
- Ladezonen sind **ausschließlich für das Be- und Entladen vorgesehen!**

Nächstes Mal gibts **ROT!**

Deine Wiener Kleintransporteure!

OHNE..
UNS WÄRE
WIEN
GELIEFERT!

Infos hier

QR Code

Medieninhaber und Verleger:
Wirtschaftskammer Wien, Fachgruppe Wiener Kleintransporteure,
1020 Wien, Strauß der Wiener Wirtschaft 1, G. Impekator
Konzept: Werner Pösch, Strategie & Co. | Grafik: vernebel | Illustration:
Thomas Algenbreiter | Hersteller: vms Flyerfarm GmbH, 47086 Würzburg

Abbildung 7 – Gelbe Karte Ladezonen
(© Wirtschaftskammer Wien)

Privat und Business

In den aktuellen Zahlen zeigt sich deutlich: Der Privatkundensektor bleibt der zentrale Treiber des Sendungswachstums im Wiener KEP-Markt. Während die Gesamtpaketmenge seit 2014 stark gestiegen ist, verschiebt sich die Marktstruktur laufend weiter in Richtung X2C. Der Anteil der privaten Sendungen erhöhte sich rasant von 53 % im Jahr 2014 auf 85 % im Jahr 2025. Der B2B-Anteil ging im selben Zeitraum entsprechend von 47 % auf nunmehr nur noch 15 % zurück. Damit hat sich die bereits länger erkennbare strukturelle Verschiebung weiter verstärkt.

Da der X2C-Bereich mittlerweile den überwiegenden Teil des Paketmarktes ausmacht, verschiebt sich auch die Struktur des Wiener KEP-Marktes deutlich. Das Wachstum entsteht vor allem in einem Segment, das kleinteiliger, stärker empfangenorientiert und wesentlich stärker von Convenience-Erwartungen geprägt ist. Für die Paketdienstleister bedeutet diese Entwicklung steigende Anforderungen an flexible Zustelloptionen, Out-of-Home-Angebote, Paketboxen, Sendungsverfolgung und Umleitungsmöglichkeiten. Der strategische Fokus vieler Anbieter liegt daher nachvollziehbar auf der Weiterentwicklung und Skalierung entsprechender X2C-Services.

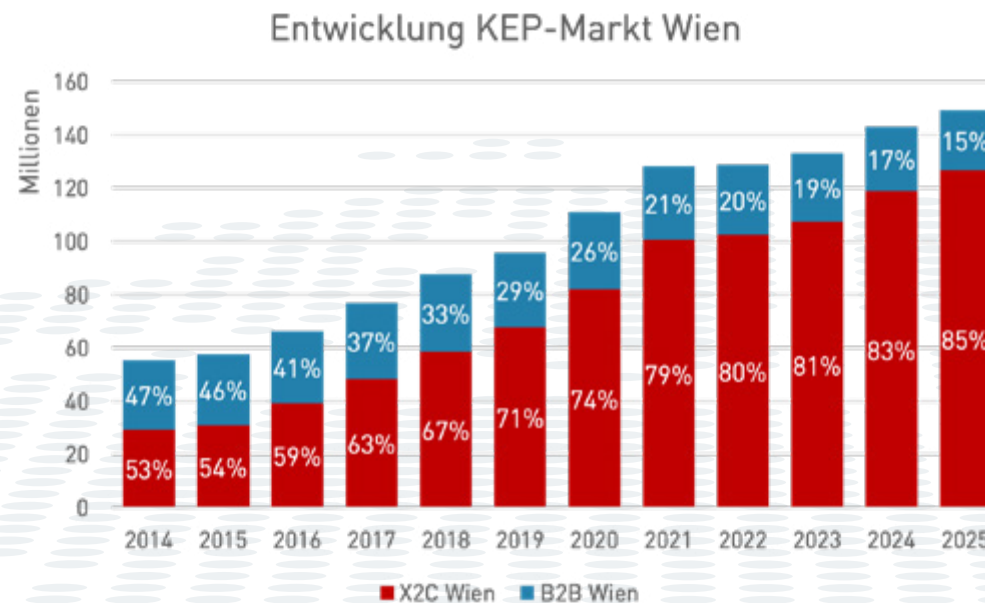


Abbildung 8 – Entwicklung des Wiener KEP-Marktes aufgeteilt nach X2C und B2B (eigene Darstellung)

Bei der Zuordnung von Paketsendungen zu privaten und geschäftlichen Sendungen ist zu beachten, dass eine eindeutige Abgrenzung der Kategorien zunehmend schwieriger wird. Ein Paket an eine Privatadresse kann ebenso eine private Online-Bestellung als auch eine geschäftlich veranlasste Lieferung ins Homeoffice sein. Umgekehrt gilt das gleichermaßen für Lieferungen an gewerbliche Adressen. Zusätzlich erschweren digitale Handelsplattformen die Zuordnung, weil dort private Anbieter, Kleingewerbe und professionelle Händler oft über dieselben Strukturen verkaufen und die Plattformen zugleich als Verkaufsoberfläche, Händlerdienstleister und teilweise auch als Fulfillment- oder Logistikpartner auftreten. Damit ist im Paketfluss nicht immer eindeutig erkennbar, ob es sich um eine private, gewerbliche oder geschäftlich veranlasste Sendung handelt. Als weiteres Abgrenzungskriterium käme grundsätzlich die Information der Logistikdienstleister infrage. Eine exakte, sendungsgenaue Abgrenzung zwischen B2B-, B2C- und C2C-Sendungen ist in der Praxis jedoch auch hier oft kaum möglich, weil Logistikdienstleister meist nur Versender- und Empfängeradressen kennen, nicht aber den tatsächlichen Nutzungskontext einer Sendung.

KEP-Index X2C

Der X2C-Index errechnet sich aus den durchschnittlich zugestellten X2C-Paketen pro Haushalt und Jahr. Im Jahr 2025 erhielt jeder österreichische Haushalt im Durchschnitt rund 73 Pakete, das entspricht etwa 1,4 Paketen pro Woche beziehungsweise rund 6 Paketen pro Monat. Für Wien zeigt sich jedoch weiterhin ein deutlich höheres Niveau: Auf jeden Wiener Haushalt entfielen im Jahr 2025 rund 129 X2C-Pakete, also knapp 2,5 Pakete pro Woche beziehungsweise fast 11 Pakete pro Monat.

Seit 2014 ist der X2C-Index sowohl in Österreich insgesamt als auch in Wien stark gestiegen. Österreichweit hat sich die durchschnittliche Zahl der X2C-Pakete pro Haushalt seit Beginn der Erhebung mehr als vervierfacht, Wien blieb nur wenig unter diesem Niveau. Nach dem starken Mengensprung bis 2021 folgte zunächst eine kurze Stabilisierung, seit 2024 ist jedoch wieder ein deutlicher Anstieg erkennbar. Es zeigt sich damit auch bei dieser Betrachtung, dass das hohe Niveau nach der Pandemie nicht nur gehalten wurde, sondern zuletzt erneut weitergewachsen ist.

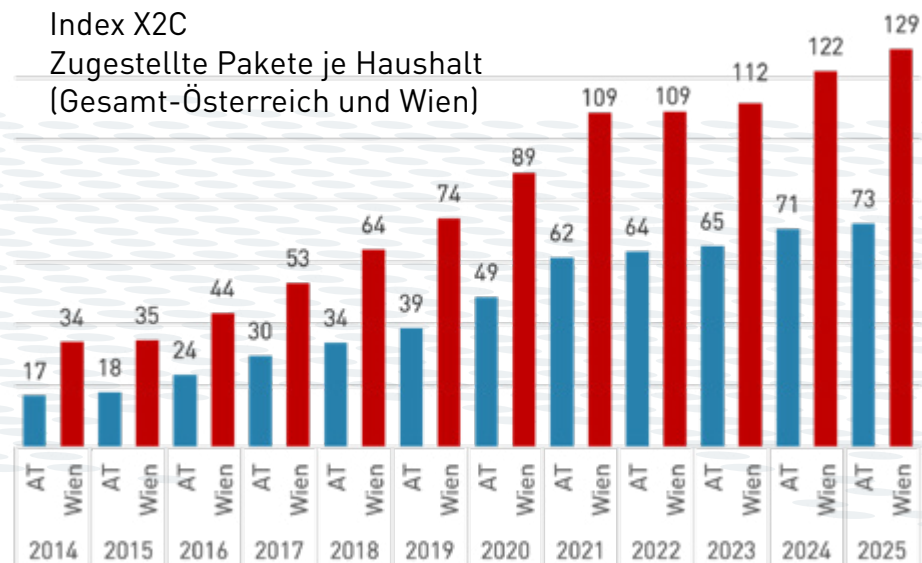


Abbildung 9 – Betrachtung von Privathaushalten und zugestellten Paketen je Haushalt und Jahr
(eigene Darstellung)

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 Unterschied zum X2C-Index zeigt sich im B2B-Bereich keine Wachstumsdynamik, sondern ein langfristiger Rückgang. Österreichweit blieb die Zahl der zugestellten Business-Pakete je Arbeitsstätte über weite Strecken relativ stabil, ging im Vergleich der letzten zehn Jahre jedoch ebenfalls zurück. In Wien ist diese Entwicklung deutlich stärker ausgeprägt, 2025 liegt Wien nur noch moderat über dem Österreichwert:

Der B2B-Index lag 2017 bei seinem höchsten Wert mit 188 Paketen je Arbeitsstätte und sank bis 2025 auf 126 Pakete. Das entspricht einem Rückgang um gut ein Drittel. Damit erhält eine Wiener Arbeitsstätte im Durchschnitt nur noch rund 10 bis 11 Business-Pakete pro Monat.

Diese Entwicklung deutet auf eine Sättigung im Business-Bereich hin, zugleich nahm aber auch die Zahl der Arbeitsstätten in Wien stärker zu als in Gesamtösterreich. Damit verliert der B2B-Bereich im Wiener KEP-Markt zunehmend an relativer Bedeutung. Erklärungsansätze liegen neben konjunkturellen Einflüssen auch in strukturellen Veränderungen bei Beschaffung, Filiallogistik und Digitalisierung sowie im deutlich stärkeren Bedeutungszuwachs des X2C-Segments.

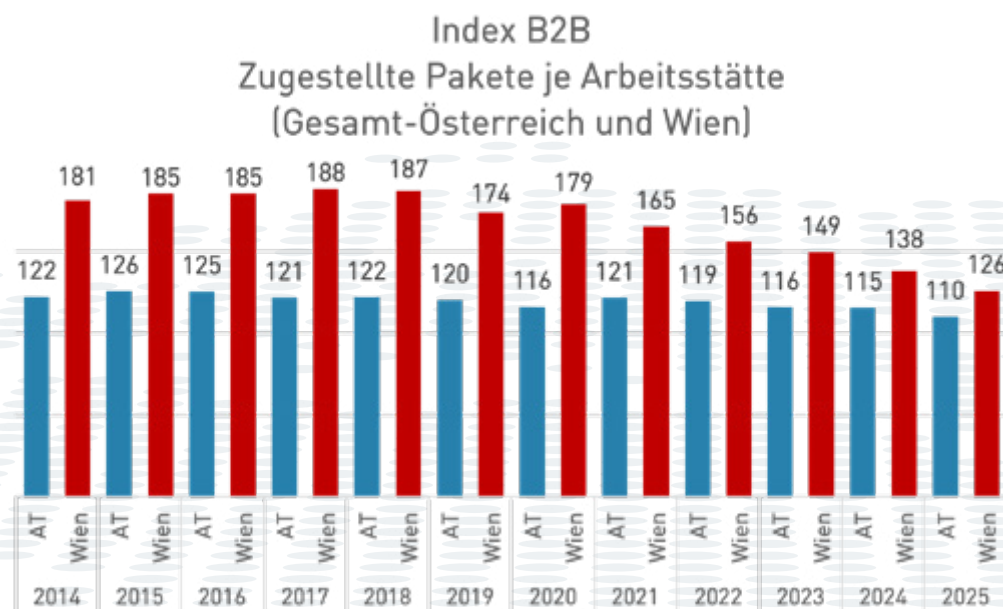


Abbildung 10 – Betrachtung von Arbeitsstätten und zugestellten Paketen je Arbeitsstätte pro Jahr
(eigene Darstellung)

4.2 Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien

Die Plattform „Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien“ ist eine partnerschaftliche Kooperation der Länder Niederösterreich und Wien sowie der Wirtschaftskammern beider Bundesländer. Ziel ist es, die Logistik in der Region zukunftsorientiert, umweltverträglich und effizient weiterzuentwickeln – mit einer klaren strategischen Agenda, starker Stakeholder-Einbindung und konkreten Pilot- und Rollout-Projekten.

Die Ziele von Logistik 2030+

- Verbessern des Zusammenspiels von fließendem und ruhendem Güter- und Individualverkehr
- Emissionen in den Bundesländern Niederösterreich und Wien nachhaltig reduzieren
- Effizienz in Logistik und Güterverkehr steigern
- Konsensfähige Logistik- und Verkehrskonzepte entwickeln und unterstützen
- Kooperationsprojekte initiieren, unterstützen und begleiten.

Die Strategische Agenda

Die Strategische Agenda der Plattform „Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien“ definiert die grundlegenden Rahmenbedingungen und Leitlinien für die inhaltlichen Schwerpunkte und Projekte der aktu-

ellen Bearbeitungsperiode. Sie wurde in einem kooperativen Prozess von den Projektträgern Land Niederösterreich, Stadt Wien sowie den beiden Wirtschaftskammern von Niederösterreich und Wien erarbeitet und wird unter aktiver Einbindung von Stakeholdern sowie des Beirats periodisch überarbeitet und ergänzt.

Im Zentrum steht die gemeinsame Umsetzungsorientierung zur Bewältigung der Herausforderungen im Bereich des Güterverkehrs und der Logistik in Niederösterreich und Wien:

- Die Plattform versteht sich als Impulsgeberin für die Entwicklung, Erprobung und Umsetzung zukunftsweisender Logistiklösungen.
- Die Strategische Agenda schafft einen Rahmen, um neue Ansätze, Kooperationsmodelle und Technologien frühzeitig zu identifizieren, zu fördern und in die Praxis zu überführen.
- Damit trägt sie maßgeblich dazu bei, die Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit aller Unternehmen, die logistische Tätigkeiten durchführen, im Großraum Wien-Niederösterreich langfristig zu sichern.

Die inhaltlichen Schwerpunktsetzungen bilden die Basis für die Identifikation und Ausarbeitung von konkreten Maßnahmen und Projektideen, die in die jeweiligen Jahresarbeitsprogramme der Projektträger einfließen. Die Strategische Agenda spiegelt sowohl aktuelle Herausforderungen als auch langfristige Zielsetzungen wider und wird regelmäßig überprüft und weiterentwickelt. So kann die Arbeit im Rahmen der gemeinsamen Plattform Logistik 2030+ flexibel auf neue Entwicklungen und Anforderungen reagieren und ausgerichtet werden.

Struktur und Inhalte der Strategischen Agenda bauen auf fünf zentralen Themenclustern auf, welche zentrale Handlungsfelder der Logistik in der Region adressieren:

- Güterströme und Standorte
- Last Mile (R)evolution
- Modal Shift
- Neue Logistikkonzepte
- Zero Emission

Für jeden Themencluster sind Zielbild, Meilensteine, identifizierte Blockaden und Treiber sowie konkrete Ansätze und Maßnahmen für die kurz- und langfristige Umsetzung strukturiert zusammengeführt. Dies schafft einen Orientierungs- und Handlungsrahmen für die gemeinsamen Aktivitäten der Projektträger. Die Strategische Agenda versteht sich als dynamische Arbeitsgrundlage, die durch regelmäßige Evaluierung und Anpassung die kontinuierliche Weiterentwicklung der Plattform Logistik 2030+ sicherstellt.

Details zur Plattform Logistik 2030+ sowie zu aktuell laufenden Kooperationsprojekten sind zu finden unter:



Nachhaltige
Logistik 2030+
Niederösterreich-Wien

> www.logistik2030.at <

4.3 Masterplan Urbane Logistik

Wien legt österreichweit den ersten Gesamt-Plan für nachhaltigen Wirtschaftsverkehr vor. Die Ziele sind weniger Verkehr, mehr Effizienz und Kostenökonomie.

Der städtische Wirtschaftsverkehr nimmt von Jahr zu Jahr zu, egal ob für den Handel, die Gastronomie, die Bau- und Industrielogistik oder Paketdienste. Laut aktuellen Zahlen macht der Wirtschaftsverkehr in Wien bis zu 20 Prozent aus. Das ist ein Fünftel des gesamten städtischen Verkehrs. Wien hat sich zum Ziel gesetzt, die Logistik zu optimieren und gleichzeitig klimafit und effizient zu gestalten.

Mit dem „Masterplan Urbane Logistik“ liegt erstmals eine Gesamtstrategie für nachhaltige Logistik vor. Er wurde von Stadt Wien und Wirtschaftskammer Wien gemeinsam mit den Wiener Stadtwerken und den Wirtschaftstreibenden Wiens erstellt.

Der Masterplan ist ein Best-of vorhandener Ansätze in der Logistik und führt sämtliche Ideen von mehr Umweltfreundlichkeit bei der „letzten Meile“ bis zu Paketboxen im „Hausschlapfen-Radius“ zusammen. Das zentrale Prinzip sind die 3 Vs:

- Vermeiden
- Verlagern
- Verbessern

Das bedeutet, nicht zwingend erforderliche Verkehrswege zu vermeiden, verbleibende Wege auf nachhaltige Transportmittel und -konzepte zu verlagern und im Sinne einer umweltfreundlichen Logistik zu verbessern.

Zentrale Aussagen des Masterplans Urbane Logistik

▪ Umweltfreundliche „letzte Meile“

Die Stadt Wien strebt an, den Fahrzeugeinsatz in der Logistik auf der letzten Meile mit umweltfreundlicheren, leiseren und flächeneffizienteren Fahrzeugen zu forcieren, indem sie für bestimmte Anwendungsfälle den Einsatz alternativer Zustellfahrzeuge wie beispielsweise (E)-Lastenräder oder vergleichbare Fahrzeugkonzepte ermöglicht und fördert.

▪ Paketboxen im „Hausschlapfen-Radius“

Die Stadt Wien unterstützt die Wiener Stadtwerke beim Aufbau eines dichten Netzes von „White Label Smart Lockern“ (betreiberunabhängige Paketboxen wie jene im Nextbox-Netzwerk), um die Paketzustellung auf der letzten Meile zu optimieren. Diese öffentlich zugänglichen Paketboxen ermöglichen rund um die Uhr die flexible Übergabe von Paketen und anderen Waren. Damit werden fehlgeschlagene Zustellversuche und unnötige Leerfahrten vermieden oder ermöglichen eine Bündelung von Logistikwegen, was zu weniger Verkehr und Emissionen führt. Die Nutzung des öffentlichen Raums für Logistikzwecke soll jedoch auf das notwendige, praktikable Minimum beschränkt werden.

▪ Prüfung von Zero Emission Zones

Um auch im Wirtschaftsverkehr die entsprechenden Ziele hinsichtlich CO₂-Einsparung zu erreichen, sollen sogenannte „Zero Emission Zones“ geprüft werden. Jedenfalls soll dies in enger Zusammenarbeit mit lokalen und regionalen Wirtschaftstreibenden sowie einer wissenschaftlichen Begleitung erfolgen. Voraussetzung dafür sind jedoch entsprechende Anpassungen bundesgesetzlicher Regelungen wie der Straßenverkehrsordnung (StVO) und des Immissionsschutzgesetzes – Luft (IG-L).

▪ Stadtteillogistik-Konzepte

Für Gebiete mit besonderen Herausforderungen im Bereich des Wirtschaftsverkehrs beziehungsweise der Logistik plant die Stadt Wien in Kooperation mit der Wirtschaftskammer Wien die Entwicklung räumlich abgegrenzter Konzepte, die in enger Abstimmung mit den Bezirken sowie unter Einbeziehung lokaler AkteurInnen – gegebenenfalls auch bezirksübergreifend – umgesetzt werden.

▪ Ausbau der E-Ladeinfrastruktur

Um für die zwingend notwendige Umstellung der Fuhrparks im Logistikverkehr von fossilen auf alternative, lokal emissionsfreie Antriebe nachhaltigere Rahmenbedingungen zu schaffen, muss die E-Ladeinfrastruktur mit Augenmerk auf Schnelllader besonders auch für den Wirtschaftsverkehr weiter ausgebaut werden. Der bedarfsgerechte, barrierefreie und weitere Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur wird durch die Stadt Wien kontinuierlich weiterverfolgt und umgesetzt.

▪ Ladezonen: unabhängig vom Betrieb und für AnwohnerInnen

Die Nutzung ausgewiesener Ladezonen soll effizienter gestaltet werden, um das Verkehrsaufkommen durch bessere Möglichkeiten zur Routenplanung für DienstleisterInnen zu reduzieren und das Parken in zweiter Reihe beziehungsweise auf Rad- und Fußwegen zu verhindern. Dabei sollen durch eine multifunktionale Nutzung auch AnrainerInnen kurze Ladetätigkeiten ermöglicht und der Ausbau auf Basis des Ladezonenrechners forciert werden.

Weitere Themen im „Masterplan Urbane Logistik“ betreffen unter anderem die Güterlogistik per Wasserweg, den Ausbau von Zulaufstrecken im Schienengüterverkehr, die Förderung von Anschlussbahnen sowie die weitere Modernisierung des Hafens Wien.

Zentrale Koordinierungsstelle für Logistik

Logistik umfasst ein breites Themenfeld, dementsprechend gibt es eine Vielzahl an AkteurInnen innerhalb und außerhalb der Stadt Wien. Um die vielfältigen Bestrebungen und Vorhaben zur Urbanen Logistik in Wien zielgerichtet voranzutreiben, soll eine Koordinationsrolle innerhalb der Stadt Wien etabliert und in enger Kooperation mit den Wiener Stadtwerken ausgeführt werden.

Angesiedelt ist die Rolle innerhalb der Abteilung für Stadtentwicklung und Stadtplanung. Die Koordinationsrolle soll die Logistik-Themen der Stadt bündeln und steuern, parallele Projekte koordinieren und aktuelle Entwicklungen innerhalb der Stadt und ihrer Unternehmen kommunizieren. Kern dieser Aufgabe wird die Umsetzung des Masterplans Urbane Logistik darstellen. Die Hauptziele sind, den internen und externen Wissensaustausch zu fördern sowie Kontaktpunkte und Schnittstellen zu optimieren.¹

¹ <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/masterplan-urbane-logistik> (abgerufen: 2026-06-03)

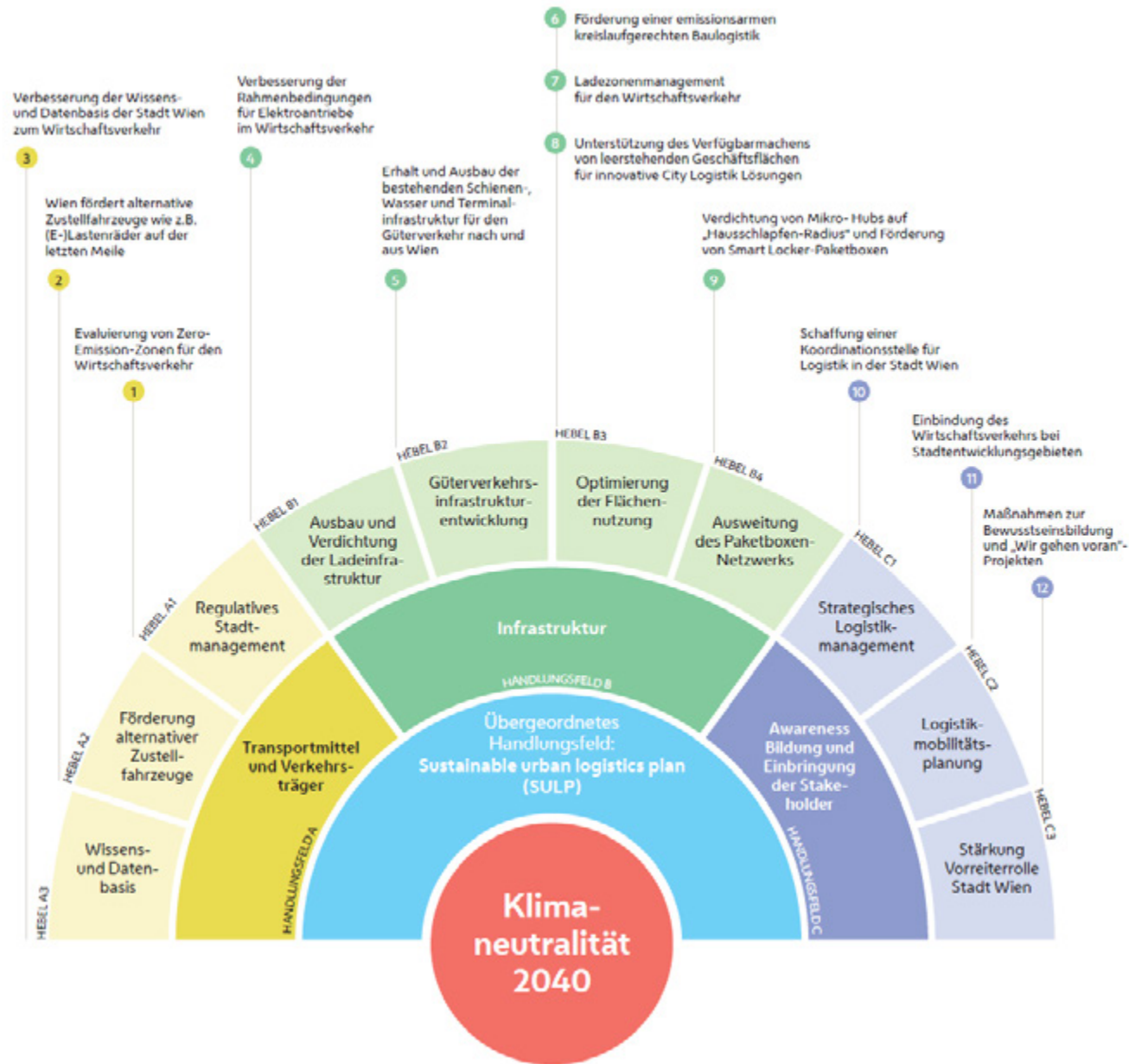


Abbildung 11 – Masterplan Urbane Logistik Wien
(© Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung 2026)

4.4 Wien – das Living Lab für KEP-Projekte

4.4.1 Zero Emission Transport (ZET)

Mit dem Projekt Zero Emission Transport (ZET) wird in Wien emissionsfreier Wirtschaftsverkehr seit 2024 systematisch in den Regelbetrieb überführt. Der Ansatz ist bewusst praxisnah: Unternehmen verpflichten sich freiwillig, einen Teil ihrer Transporte CO₂-frei abzuwickeln, indem sie emissionsfreie Fahrzeuge direkt in ihre bestehenden Logistikprozesse integrieren. Die Wirkung wird dabei laufend gemessen und extern ausgewertet.

Bereits im ersten Projektjahr konnten rund 900 Tonnen CO₂ eingespart werden. Die guten Ergebnisse sorgten dafür, dass sich die Beteiligung weiterer Unternehmen rasch entwickelte. Waren zu Beginn der Initiative Mitte 2024 noch 31 Betriebe an Bord, erhöhte sich deren Zahl bis zum Frühjahr 2026 um rund zwei Drittel auf über 50 teilnehmende Partner. Darunter finden sich große Akteure wie die Österreichische Post, DHL, UPS oder REWE ebenso wie andere Unternehmen unterschiedlicher Größe aus verschiedenen Branchen.¹

Parallel dazu wurde der Fahrzeugeinsatz deutlich ausgeweitet: Ende 2024 waren bei den teilnehmenden Betrieben 188 emissionsfreie Fahrzeuge im Einsatz, diese Zahl verdoppelte sich beinahe innerhalb eines halben Jahres auf 345 im Juni 2025. Eingesetzt werden dabei unterschiedliche Fahrzeugtypen – von E-Autos über leichte und schwere Nutzfahrzeuge

bis hin zu Lastenrädern und Bussen –, wodurch sowohl klassische Zustellverkehre wie auch spezialisierte Anwendungen abgedeckt werden.

Durch die Initiative wurden bis zum Mai 2026:

- mehr als 5 Mio. Kilometer emissionsfrei zurückgelegt
- 2.000 Tonnen CO₂ eingespart
- über 1 Tonne Stickoxide vermieden²

Die Praxis zeigt dabei eine breite Anwendbarkeit: Neben der Paket-³ und Warenzustellung werden zunehmend auch weitere Einsatzfelder erschlossen, etwa die emissionsfreie Belieferung von Plakatstellen im Stadtgebiet⁴ oder der Transport von Bier⁵. Sowohl die Wirtschaftskammer als auch die Stadt Wien⁶ berichten von einem wachsenden Interesse weiterer Unternehmen, sich am Projekt zu beteiligen und ihre Transporte entsprechend umzustellen.

ZET entwickelte sich damit in kurzer Zeit von einem Umsetzungsprojekt zu einem skalierbaren Modell für emissionsfreien Wirtschaftsverkehr. Die Kombination aus realem Betrieb, wachsender Teilnehmerzahl und belastbaren Monitoringdaten zeigt, dass entsprechende Lösungen im urbanen Raum nicht nur technisch möglich sind, sondern auch wirtschaftlich tragfähig eingesetzt werden können.

¹ Faast, A.: The Vienna Chamber of Commerce supports GreenTurn (Präsentation); 15.04.2026

² <https://www.logistik2030.at/zero-emission-transport-zet/> (abgerufen: 2026-06-22)

³ https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20250522_OTS0019/wk-wien-packert-kommen-emissionsfrei-vor-die-haustuer (abgerufen: 2026-04-27)

⁴ https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20251216_OTS0031/zero-emission-transport-plakatwerbung-emissionsfrei-unterwegs (abgerufen: 2026-04-27)

⁵ https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20250722_OTS0014/mit-zero-emission-transport-werden-jetzt-auch-bei-der-lieferung-von-bier-co2-emissionen-reduziert (abgerufen: 2026-04-27)

⁶ Stadt Wien (PresseSERVICE); Ludwig/Ruck: Reger Zulauf bei emissionsfreiem Transport in Wien, 04.03.2025; in: <https://presse.wien.gv.at/presse/2025/03/04/ludwig-ruck-reger-zulauf-bei-emissionsfreiem-transport-in-wien> (abgerufen: 2026-06-25)



Abbildung 12 – Zero Emission Transport Logo
(© As13Sys, Przemysław Iciak | stock.adobe.com)

4.4.2 Ladezonenrechner: datenbasierte Planung für den urbanen Lieferverkehr

Der Ladezonenrechner, der von der Wiener Wirtschaftskammer und der TU Wien entwickelt wurde, ist ein GIS-basiertes Instrument zur kleinräumigen Abschätzung des Güterverkehrsaufkommens. Ziel ist es, den Bedarf an Ladezonen und fundierte Aussagen zu ihrer Ausgestaltung systematisch zu ermitteln.¹

Hierzu wurde ein Prototyp des Tools entwickelt und in einer Pilotphase erprobt. Die berechneten Ergebnisse wurden dabei mit realen Beobachtungen vor Ort und mit einer Ladezonen Detektion abgeglichen.² Die so gewonnenen Erkenntnisse flossen in die Weiterentwicklung des Ladezonenrechners, welcher nun Anwendung findet, mit ein.

Grundlage der Berechnungen bildeten unterschiedliche Datenquellen, darunter Informationen zu im Untersuchungsgebiet ansässigen Unternehmen und deren geschätzten Liefermengen sowie zu Haushalten und dem damit verbundenen Paketaufkommen. Weiters flossen auch Erfahrungen aus den bestehenden Ladezonen in die Berechnung mit ein. Ergänzend wurden branchenspezifische Kennwerte herangezogen und Faktoren wie Fahrzeugtypen, Haltevorgänge und tageszeitliche Spitzen berücksichtigt.³

Auf dieser Basis berechnet der zugrunde liegende Algorithmus den konkreten Bedarf an zusätzlichen Zonen für das kurzfristige Halten und Laden. Neben der Anzahl der erforderlichen Zonen werden auch deren

optimale Lage im Straßenraum und die notwendige Dimensionierung bestimmt. Darüber hinaus liefert das Tool Auswertungen zur Verteilung des Lieferverkehrs und zum Einzugsbereich einzelner Ladezonen.

Im Unterschied zur bisherigen Praxis, bei der Ladezonen auf Einzelanträgen von Betrieben basieren, ermöglicht der Ladezonenrechner eine flächendeckende, evidenzbasierte Planung auch ohne konkreten Antragsteller. Damit können Zonen gezielt dort ausgewiesen werden, wo tatsächlich zusätzlicher Bedarf besteht, mit einheitlicher Gültigkeitsdauer in gesamt Wien, und zwar von Montag bis Freitag (werkt.) 07:00-19:00 sowie an Samstagen von 07:00-13:00.

Auf Basis der Berechnung mittels Ladezonenrechner, wurden bereits erste zusätzliche Zonen in Form von „Grätzl-Ladezonen“ errichtet.⁴ „Grätzl-Ladezonen“ dürfen sowohl von Unternehmen als auch Privatpersonen mit ihrem Fahrzeug genutzt werden, um zu Lieferzwecken bzw. für andere kurze Besorgungen für maximal zehn Minuten oder für die Dauer der Ladetätigkeit zu halten. Dafür ist ein Kurzparkschein erforderlich.⁵

Der Ladezonenrechner wird derzeit weiterentwickelt („Ladezonenrechner 4.0“) und insbesondere für den Einsatz in Stadtentwicklungs- und Neubaugebieten adaptiert. Ziel ist es, Ladezonen bereits frühzeitig in der Planung zu berücksichtigen.⁶

1 <https://www.tuwien.at/ar/move/forschung/laufende-projekte/ladezonenrechner> (abgerufen: 2026-04-27)

2 <https://www.logistik2030.at/ladezonen-rechner-4-0/> (abgerufen: 2026-04-27)

3 Stadt Wien; Wegweiser Quartierslogistik in Stadtentwicklungsgebieten; Wien, 2024

4 <https://wien.orf.at/stories/3307091/> (abgerufen: 2026-04-27)

5 <https://www.wko.at/wien/verkehr-betriebsstandort/graetzl-ladezone> (abgerufen: 2026-04-27)

6 <https://www.logistik2030.at/ladezonen-rechner-4-0/> (abgerufen: 2026-04-27)



Abbildung 13 – Ladezonenrechner
(© Wirtschaftskammer Wien)

4.4.3 ANTRIEB - Neue Impulse für den betrieblichen Einsatz von Transporträdern

Transporträder sind im urbanen Lieferverkehr längst sichtbar geworden. Deutlich weniger verbreitet ist ihr Einsatz jedoch im Personenwirtschaftsverkehr – also bei Service- und Dienstleistungsfahrten im Arbeitsalltag. Genau hier setzt das Forschungsprojekt ANTRIEB an und untersucht, wie E-Transporträder systematisch in betriebliche Abläufe integriert werden können.¹

Im Fokus stehen insbesondere Branchen wie Handwerk, Facility Services oder technische Dienstleistungen, deren Wege überwiegend kurz und innerstädtisch sind. Gerade in diesem Segment bieten Transporträder ein bislang wenig genutztes Potenzial: Sie reduzieren CO₂-Emissionen, vermeiden Zeitverluste durch Parkplatzsuche und ermöglichen eine flexible, oft schnellere Abwicklung von Servicefahrten.

ANTRIEB geht dabei über klassische Förderansätze hinaus und analysiert, welche konkreten Hebel auf unterschiedlichen Ebenen wirksam sind. Neben finanziellen Anreizen werden betriebliche Organisation, Flottenmanagement sowie die tatsächliche Nutzung durch MitarbeiterInnen als zentrale Einflussfaktoren betrachtet. Ziel ist es, sowohl strukturelle als auch verhaltensbezogene Barrieren abzubauen.

Im Rahmen von Realexperimenten in Wien und Graz wurden Transporträder in verschiedenen Betrieben über längere Zeiträume getestet. Die wissenschaftliche Begleitung lieferte fundierte Einblicke in Einsatzmöglichkeiten, betriebliche Anforderungen und Akzeptanz. Dabei zeigte sich, dass insbesondere praxisnahe Testangebote und gezielte Beratung entscheidend für die Einführung sind.

¹ <https://www.wko.at/ktn/gewerbe-handwerk/rauchfangkehrer-bestatter/antrieb-infoblatt.pdf> (abgerufen: 2026-04-27)

Die Projektergebnisse wurden in Form konkreter Werkzeugkästen aufbereitet. Diese unterstützen Unternehmen bei der Integration von Transporträdern in bestehende Prozesse – etwa in Disposition und Routing – und zeigen gleichzeitig wirksame Maßnahmen zur Motivation von MitarbeiterInnen auf. Ergänzend wurden Handlungsempfehlungen für Politik und Verwaltung entwickelt, um geeignete Rahmenbedingungen für eine breitere Nutzung zu schaffen.

Die Erfahrungen aus den Testbetrieben verdeutlichen: Der Einsatz von Transporträdern kann sowohl ökonomische als auch ökologische Vorteile bringen, erfordert jedoch eine aktive Einbindung auf betrieblicher Ebene. Insbesondere die Unterstützung durch die Unternehmensleitung und die Verankerung in organisatorischen Abläufen sind zentrale Erfolgsfaktoren für eine nachhaltige Nutzung.

Mit seinem integrativen Ansatz liefert ANTRIEB damit eine belastbare Grundlage für die Weiterentwicklung betrieblicher Mobilität und zeigt, wie Transporträder über den klassischen Lieferverkehr hinaus zu einem festen Bestandteil urbaner Logistiksysteme werden können.²



Abbildung 14 – Projekt ANTRIEB
(© Projektkonsortium, Fotos: Peter Provaznik)

² <https://projekte.ffg.at/projekt/4964771> (abgerufen: 2026-04-27)

4.4.4 GreenTurn

Vor dem Hintergrund steigender Paketmengen und gleichzeitig zunehmender Bedeutung von Nachhaltigkeit entwickelt das europäische Forschungsprojekt GreenTurn neue Ansätze für die Gestaltung urbaner Logistik. Im Fokus steht dabei die Frage, wie E-Commerce-Lieferketten so organisiert werden können, dass sie effizient, ressourcenschonend und emissionsarm funktionieren, ohne die Servicequalität für Kundinnen und Kunden zu beeinträchtigen.

Mit dem Ziel, Logistikprozesse ganzheitlich weiterzuentwickeln, verfolgt GreenTurn einen praxisorientierten Ansatz und testet konkrete Lösungen im Rahmen mehrerer Pilotprojekte in den europäischen Städten Wien, Lyon, Athen, Poznan und Zaragoza. Diese Piloten decken unterschiedliche Anwendungsfälle ab, von Business-to-Business-Lieferungen bis hin zu Business-to-Consumer-Zustellungen, und ermöglichen so die Analyse verschiedener logistischer Rahmenbedingungen. Ein zentrales Element ist die Umstellung auf emissionsfreie Zustellkonzepte, etwa durch den Einsatz elektrischer Fahrzeuge oder Mikromobilitätslösungen auf der letzten Meile. Parallel dazu werden Maßnahmen zur Kreislaufwirtschaft erprobt, beispielsweise durch die Wiederverwendung und Aufbereitung von Verpackungsmaterialien direkt im Logistikprozess.

Darüber hinaus legt GreenTurn großen Wert auf die Integration digitaler Lösungen zur Steuerung und Optimierung der Logistik. Durch verbesserte Datenverfügbarkeit, automatisierte Prozesse und transparente Informationsflüsse sollen Effizienzpotenziale gehoben und gleichzeitig fundierte Entscheidungsgrundlagen geschaffen werden. Die Ergebnisse der Pilotprojekte werden systematisch ausgewertet und anhand einheitlicher Kennzahlen bewertet, um belastbare Aussagen zu Umweltwirkungen, Kostenstrukturen und operativer Umsetzbarkeit treffen zu können.

Langfristig zielt GreenTurn darauf ab, skalierbare und übertragbare Modelle für eine nachhaltige E-Commerce-Logistik zu entwickeln. Die im Projekt gewonnenen Erkenntnisse sollen Unternehmen, Logistikdienstleistern und öffentlichen Akteuren als Grundlage dienen, um zukünftige Lieferketten effizienter, ressourcenschonender und resilienter zu gestalten.¹



Abbildung 15 – GreenTurn General Assembly Wien
(© GreenTurn Project)

Abbildung 16 – GreenTurn Logo (© GreenTurn Project)

GreenTurn

¹ <https://green-turn.eu/> (abgerufen: 2026-04-27)

4.4.5 Nextbox

Der wachsende E-Commerce hinterlässt einen erheblichen ökologischen Fußabdruck. Da es sich bei den Lieferketten um komplexe Systeme handelt, ist die Bestimmung von Emissionen und die Entwicklung von Optimierungsmaßnahmen komplex und erfordert ein tiefes Verständnis der Anforderungen und Verhaltensmuster aller Akteure. Genaue Daten variieren je nach Land, Studienzweck und Methodik.

Die oft isolierte Sichtweise nur eines Players im E-Commerce-Ökosystem liefert oftmals lediglich punktuelle Erkenntnisse. Negative Auswirkungen auf den ökologischen Fußabdruck entstehen durch fehlgeschlagene Lieferungen, eine hohe Anzahl von Retouren, unnötig große Verpackungen oder die Lieferung von Einzelartikeln.

Die Last-Mile Zustellungen an die (Privat-)KundInnen verursachen oft deutlich mehr Fahrzeugkilometer als Lieferungen an einen Hub oder eine Paketstation. Auch die Wahl des Transportmittels ist ein entscheidender Faktor. Die Situation wird dadurch verschärft, dass Verbraucher kaum oder gar nicht über die Auswirkungen ihrer Lieferentscheidungen informiert werden und selten Anreize für ein bewusst nachhaltiges Handeln erhalten.

Auf Basis des Vorgängerprojektes WienBox zentralisiert die Nextbox Plattform den Zugang zu allen White-Label-Paketboxen in Österreich und bietet Unternehmen die Möglichkeit, österreichweit Fächer in über 1.400 Paketboxen zu buchen und zu verwalten.

Mit der Nextbox Plattform können in Echtzeit Informationen von Paketboxen abgerufen werden, damit gezielt verfügbare Fächer gebucht werden können. Um die Nextbox Plattform zu verwenden, besteht die Möglichkeit, sich an die Software-Schnittstelle von Nextbox anzubinden (API zur Nextbox Plattform), oder die Plattform über das Webportal zu nutzen.

Für den Handel: Mit der Lösung von Nextbox bieten Handelsunternehmen ihrer Kundschaft die Möglichkeit, bestellte Produkte bequem aus einer Paketbox in ihrer Nähe abzuholen – jederzeit, ganz nach dem persönlichen Zeitplan. Ob am Abend, am Wochenende oder früh morgens auf dem Weg ins Büro, die Abholung passt sich bequem und individuell dem Alltag an – ganz entsprechend den Bedürfnissen der heutigen Zeit.

Für die Dienstleistung: Firmen, die Gegenstände bearbeiten (z. B. reinigen, reparieren, nähen), können mithilfe von Paketboxen einen Service zum Bringen und Abholen unabhängig von den Öffnungszeiten anbieten. Das spart Wartezeiten und ist praktisch, wenn die Bearbeitung klar definiert ist oder standardisiert abläuft – flexibel und kundenfreundlich.

Für den Verleih: Verleihgeschäfte über eine Paketbox bieten einen komfortablen Zusatzservice: Die Kundschaft kann sich Geräte bequem außerhalb der Öffnungszeiten leihen oder zurückbringen, z. B. nach Büroschluss oder am Wochenende. Das spart Wartezeiten und ist besonders hilfreich bei bereits bekannten Geräten.¹



Abbildung 17 – Nextbox Logo
(© NextBox <https://www.nextbox.at/>)

¹ <https://www.logistik2030.at/nextbox-plattform/> (abgerufen: 2026-04-27)

4.4.6 BaustellenBox

Zustellungen von Material und Werkzeugen an Baustellen erfolgen zunehmend auch als Paket- oder Stückgutsendung. Bauunternehmen und andere Gewerke bestellen mehrmals wöchentlich Produkte, die per Paketdienstleister oder Stückgutspedition auf die Baustelle zugestellt werden. Typische Produktgruppen sind hier Befestigungstechnik, Kleinmaschinen, Arbeitsschutz, HKLS-Material, Elektroinstallationsmaterial, Zubehör etc.

Auf Baustellen herrscht jedoch meist eine hohe Komplexität, weil unterschiedliche Gewerke, Subunternehmer und temporäre Arbeitskräfte parallel tätig sind, was zu folgenden Problemen bei Anlieferungen durch Paketdienste und Speditionen führen kann:

- Keine eindeutige Ablage- oder Übergabestelle: Zusteller wissen nicht, wohin zugestellt werden soll/darf
- Empfänger nicht auffindbar: Mitarbeiter sind oft auf anderen Bereichen des Geländes tätig oder gerade unterwegs
- Haftungsthemen: Personen verweigern die Übernahme von Sendungen an andere Unternehmen, da sie nicht für Verlust oder Beschädigung verantwortlich gemacht werden wollen
- Alternative Zustellungsmöglichkeiten sind aber ebenso mit Problemen verbunden: Lieferung an die Firmenadresse (zusätzlicher Verkehr, Zeit- und ggf. Produktivitätsverlust), Click & Collect, Abholung im Lager/Markt (Zeit- und ggf. Produktivitätsverlust, zusätzlicher Verkehr), eigenständige Baustellen-Abholpunkte/boxen der einzelnen Lieferanten (fragmentierte Lösung, mehrere Boxen notwendig)

Als Lösungsansatz, vor allem im urbanen Raum, kann der Einsatz einer „BaustellenBox“ die Zustellung solcher Sendungen effizienter, ressourcenschonender und damit nachhaltiger gestalten.

Die BaustellenBox funktioniert wie eine Paketbox, ermöglicht also eine sichere und protokollierte Zustellung, ohne dass eine persönliche Übergabe erforderlich ist. Sie kann aber auch großvolumige und schwere Sendungen aufnehmen und nach Beendigung der Bautätigkeiten an eine andere Baustelle verlegt werden. Das Vorhaben Baustellenboxen stellt damit einen wichtigen Baustein der Initiative „Sustainable Urban Logistics Planning“ (SULP) des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) dar, die Kommunen und Logistikakteuren Leitlinien und Handreichungen für eine nachhaltige Logistik auf der letzten Meile bereitstellt.

Das Projekt reicht von der detaillierten Problemanalyse zum Thema Baustellenboxen (inkl. Adressierung und Behandlung artverwandter Bereiche) durch

- Einfließen bestehender Erfahrungen
- Gespräche mit Baufirmen und Lieferanten, potenziellen Mitbewerbern und Partnern
- Einfließen des bestehenden Knowhows zum Thema „Adressierung von Paketboxen“

über die Abstimmung mit Stakeholdern in den Themengebieten Baustellen, Baustellenbelieferung und Baustellenboxen sowie mit kommunalen Stakeholdern bis hin zur Entwicklung von Lösungen für identifizierte Probleme wie z.B.:

- Abschätzung Mengengerüst
- Use Cases
- Haftungsübergang und sonstige Risiken
- Hardwarekonzept inkl. Öffnungs-/Schließsystem
- Anmeldung/Identifikation vor Ort
- funktionales Software-Konzept inkl. Schnittstellen zu relevanten Plattformen
- Transfer-Möglichkeit nach Beendigung der Bautätigkeiten („rückstandsfrei“)
- Adressierung und Routing
- wirtschaftliche Betrachtung (mögliche ökonomische Effizienzgewinne und Emissionseinsparungen):



Abbildung 18 – BaustellenBox
(© GREGORI Consulting (erstellt mit Google Gemini))

4.4.7 B2S – Business-to-Site

Der technische Außendienst ist heute stark geprägt von personengebundenen Beschaffungsprozessen: TechnikerInnen bestellen, holen ab und transportieren Material selbst. Dies führt zu Zeitverlusten und ineffizienter Ressourcennutzung – insbesondere in urbanen Räumen mit komplexen Anfahrten, begrenzten Flächen und steigendem Serviceaufkommen. Der entscheidende Engpass: Nicht der Mensch braucht das Material – die Anlage braucht das Material. Trotzdem erfolgt der Bestellprozess heute großteils personenzentriert. Damit ist die Auftragsabwicklung frühzeitig „gekoppelt“ und verliert an Flexibilität.

B2S entwickelt ein innovatives Direktbelieferungskonzept, welches Anlagen, Gebäude und technische „Sites“ zu aktiven Bestandteilen der Lieferkette macht. Kern ist das Verschieben des Entkopplungspunktes weit nach hinten: Die Anlage erhält Material direkt geliefert, unabhängig davon, welcher Techniker später den Auftrag bearbeitet.

Die zur Umsetzung relevanten Voraussetzungen in den Bereichen Technik, Organisation, betriebliche Schnittstellen und rechtliche Anforderungen werden erhoben. Danach ausgerichtet wird die Supply Chain zur Direktbelieferung entsprechend mit den betroffenen Abteilungen und Stakeholdern für den Umsetzungspilot (weiter-)entwickelt.

Die technischen Lösungen für einen Stauraum oder Locker im Aufzugschacht, in der Kabine oder über der Kabine werden evaluiert. Es erfolgt eine Vorauswahl von Lösungen, welche hinsichtlich ihrer Eignung und Einsatzmöglichkeiten geprüft werden (proof of technology).

Operative Lösungsvarianten inklusive der erforderlichen Prozesse für den Einsatz im Echtbetrieb werden entwickelt und gemeinsam mit Kunden, Partnern und Logistikdienstleistern an ausgewählten Teststandorten im-

plementiert. Über die definierte Laufzeit werden B2S Direktbelieferungen nach diesem Konzept durchgeführt (proof of concept).

Ein Monitoring begleitet die beiden Testphasen mit qualitativen und quantitativen Erhebungen, welche als Grundlage für die Evaluierung der Roll-out und Scale-up Szenarien dienen und ein Impact Assessment ermöglichen.



Abbildung 19 – B2S Projekt (© KONE)
Abbildung 20 – B2S Logo (© ECONSULT)



Peter UMUNDUM

Generaldirektor-Stellvertreter,
Vorstand Paket & Logistik
Österreichische Post AG

„Die Wiener KEP-Branche steht aktuell vor vielfältigen Herausforderungen: schwankende Paketmengen, nationale wie internationale regulatorische Entwicklungen sowie ein zunehmend intensiver Wettbewerb prägen das Marktumfeld. Gerade in diesem Spannungsfeld ist es entscheidend, Chancen aktiv zu nutzen, um Prozesse weiter zu optimieren und sich als Unternehmen nachhaltig weiterzuentwickeln. Darüber hinaus sind die individuellen Bedürfnisse der EmpfängerInnen im Wandel: Gefragt sind zunehmend flexible Zustelloptionen, die sich an den Alltag anpassen.“

Wien ist für die Österreichische Post ein Innovations- und Wachstumszentrum. Insbesondere das Logistikzentrum in Wien-Inzersdorf nimmt als eines der modernsten Standorte in ganz Europa eine Rolle als Forschungs- und Entwicklungsplattform für neue Technologien ein, angefangen von Robotik bis hin zu autonomen Transporten. Diese Innovationen bringen wir auch auf die Straße und zu den WienerInnen: Mit über 40 SB-Filialen, rund 250 Poststationen und über 60.000 Postempfangsboxen sind wir 24/7 da, und das im Hausschlapfenradius. Mit der in Wien gestarteten Sonntagszustellung ermöglichen wir es sogar, dass am Vorabend bestellte Produkte schon am nächsten Tag zugestellt werden. Das alles schaffen wir mit einer Zustellung, die auf der letzten Meile nur zu Fuß, mit Fahrrädern oder E-Fahrzeugen durchgeführt wird und damit CO2-frei ist. Das beweist: Diese Aktivitäten sind nicht nur ein Leuchtturmprojekt für die Post, sondern für Wien und für die gesamte Logistikbranche.“

53

5 KEP in Österreich



Anmerkung zur Datenlage der KEP-Leistungen in Österreich

Die RTR GmbH ist aufgrund der Post-Erhebungs-Verordnung 2019 (PEV2019) verpflichtet, auf dem Gebiet des Postwesens quartalsweise statistische Erhebungen durchzuführen. Die RTR GmbH fungiert als Geschäftsstelle der Kommunikationsbehörde Austria (KommAustria), der Telekom-Control-Kommission (TKK) sowie der Post-Control-Kommission (PCK). Die nachfolgenden Daten für Österreich stammen – sofern nicht anders angegeben – aus dieser Quelle.

Kennzahlen und Aussagen für Wien beruhen teils auf den von KEP- Unternehmen direkt für den gegenständlichen Branchenreport gemeldeten und zur Verfügung gestellten Daten und teils auf berechneten Abgrenzungen.



Sendungsvolumen gesamt

Die Paketentwicklung in Österreich zeigt weiterhin deutlich nach oben. 2025 wurden rund 451,4 Mio. Pakete befördert, nach 430 Mio. Paketen im Jahr 2024 und 389 Mio. Paketen im Jahr 2023. Das Wachstum setzte sich damit fort, fiel mit rund 5,0 % gegenüber dem Vorjahr jedoch schwächer aus als 2024 und 2023 mit Zuwächsen von jeweils rund um 10 %.

Seit Beginn der Zeitreihe im Jahr 2014 hat sich das Sendungsvolumen von rund 152 Mio. auf 451 Mio. Pakete erhöht. Das entspricht einem

absoluten Zuwachs von knapp 300 Mio. Paketen und nahezu einer Verdreifachung des Paketaufkommens. Betrachtet man die letzte Dekade ab 2016, ergibt sich ein Zuwachs von rund 270 Mio. Paketen beziehungsweise ein Anstieg auf das rund 2,5-Fache. Die Entwicklung bestätigt, dass sich der Markt nach den starken Mengensprüngen der Corona-Jahre auf einem deutlich höheren Niveau stabilisiert hat und weiterhin wächst. Gleichzeitig ist die Dynamik volatiler geworden: Nach dem kräftigen Wachstum 2024 zeigt 2025 eine spürbare Abschwächung, ohne dass der langfristige Aufwärtstrend gebrochen wird.

Paketentwicklung in Österreich

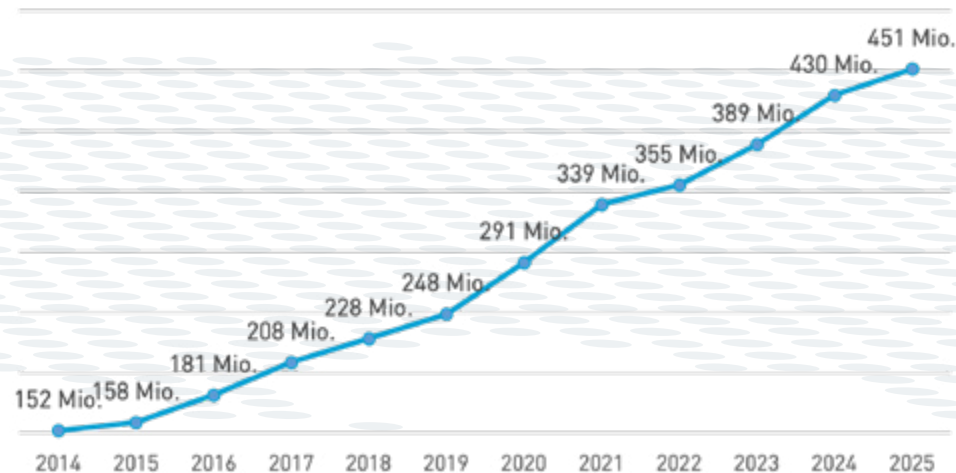


Abbildung 21 – Paketmengen gesamt in Österreich in Stück
(eigene Darstellung)

KEP-Index B2B – BIP

Die Business-Paketmengen entwickeln sich wesentlich langsamer als das gesamte Paketaufkommen beziehungsweise stagnieren. In Österreich stiegen die B2B-Sendungen zwischen 2014 und 2025 von rund 88,1 Mio. auf rund 95,2 Mio. Pakete. Das entspricht über den gesamten Zeitraum lediglich einem Plus von rund 8 % beziehungsweise einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von deutlich unter 1 %.

Der KEP-Index B2B – BIP zeigt daher einen klar rückläufigen Verlauf. 2014 entfielen österreichweit noch rund 264 B2B-Pakete auf eine Million Euro BIP, 2025 waren es nur mehr rund 186 Pakete. Damit ist der Wert seit Beginn der Zeitreihe um knapp 30 % gesunken. Der Rückgang hat sich in den letzten Jahren zusätzlich verstärkt: Nach rund 207 Paketen je Mio. Euro BIP im Jahr 2023 sank der Wert 2024 auf rund 199 und 2025 auf rund 186.

Die Entwicklung zeigt, dass die Wirtschaftsleistung deutlich stärker zunimmt als das B2B-Paketaufkommen. Der Index wird damit weniger durch Mengenzuwächse im Business-Segment geprägt, sondern vor allem durch die Entwicklung des BIP.

Wien hat sich 2024 in dieser Betrachtung vom österreichischen Trend abgesetzt, die Bundeshauptstadt profitierte vom soliden Wachstum vieler Bereiche des tertiären Sektors, insbesondere der Finanz-, IT- sowie der öffentlichen Dienstleistungen. Darüber hinaus hatte die Industrierezession in Wien keinen starken Einfluss.¹ Die WIFO-Schnellschätzung liefert jedoch bereits einen Hinweis darauf, dass sich Wien auch 2025 besser entwickelt hat als Österreich insgesamt, wenngleich sich die Dynamik im Jahresverlauf abschwächte.² Für 2025 ist der Vergleich noch nicht endgültig möglich, da der amtliche Wert für Wien noch nicht vorliegt.

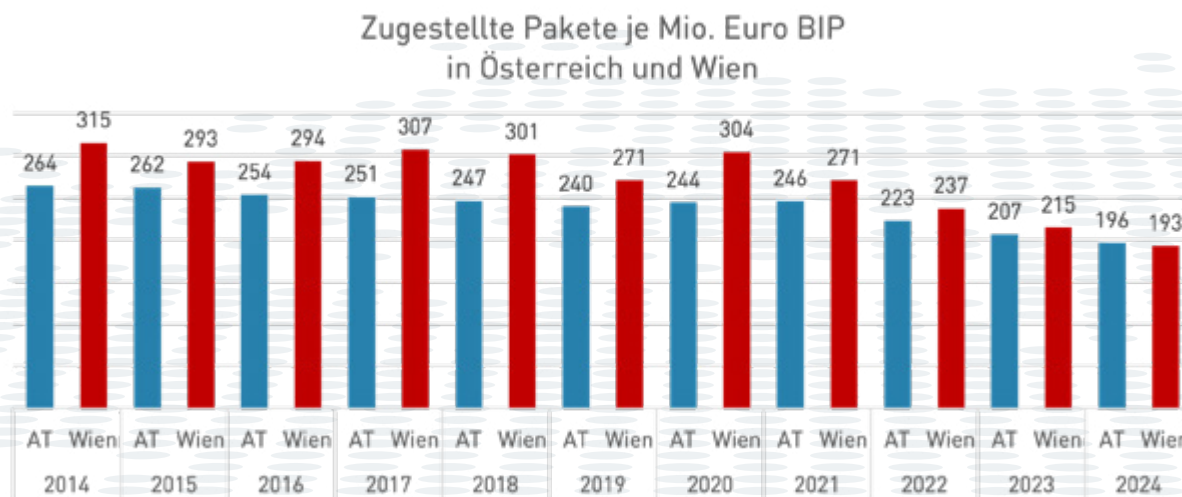


Abbildung 22 – Anzahl versendeter Pakete je Mio. EUR BIP in Österreich und Wien
(eigene Darstellung)

¹ Statistik Austria; Pressemitteilung: 14 062-255/25: Wirtschaftsleistung der meisten Bundesländer 2024 fast unverändert; 09. Dezember 2025

² WIFO; Bericht zur Wiener Wirtschaft 2025, Konjunktur, Arbeitsmarkt und ökologische Transformation; April 2026

Umsatzentwicklung

In der Detailbetrachtung zeigt sich, dass der Umsatz der KEP-Dienstleister zwar weiterwächst, die Entwicklung jedoch nicht durchgehend parallel zur Mengenentwicklung verläuft. 2025 lag der Paketumsatz in Österreich bei rund 1,85 Mrd. Euro. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einem Umsatzplus von knapp über 7 %.

Sowohl 2025 als auch 2024 wuchsen die Umsätze stärker als die Paketmengen. Damit konnte sich die Schere zwischen Mengen- und Umsatzentwicklung zuletzt etwas schließen und die positive Umsatzentwicklung der letzten Jahre gefestigt werden. Über den gesamten Zeitraum seit 2014 bleibt jedoch sichtbar, dass die Paketmengen deutlich stärker gestiegen sind als die Erlöse: Das Sendungsvolumen hat sich nahezu verdreifacht, der Umsatz stieg im selben Zeitraum um etwas unter 170 %.

Der Umsatz der KEP-Unternehmen umfasst sämtliche Einnahmen, die aus den erbrachten Dienstleistungen erzielt werden, und ist daher klar vom Gewinn zu unterscheiden. Der hohe Wettbewerbs- und Kostendruck in der Branche bleibt trotz leichter Entspannung weiterhin bestehen. Einerseits führen steigende Mengen zu Skaleneffekten und Effizienzgewinnen, andererseits müssen steigende Faktorkosten sowie Investitionen in Depots, Automatisierung, Digitalisierung, alternative Antriebe und Ladeinfrastruktur wirtschaftlich abgebildet werden. Wachstum allein ist daher nicht ausreichend. Entscheidend ist, ob die zusätzlichen Sendungen die parallel steigenden Kosten decken können.

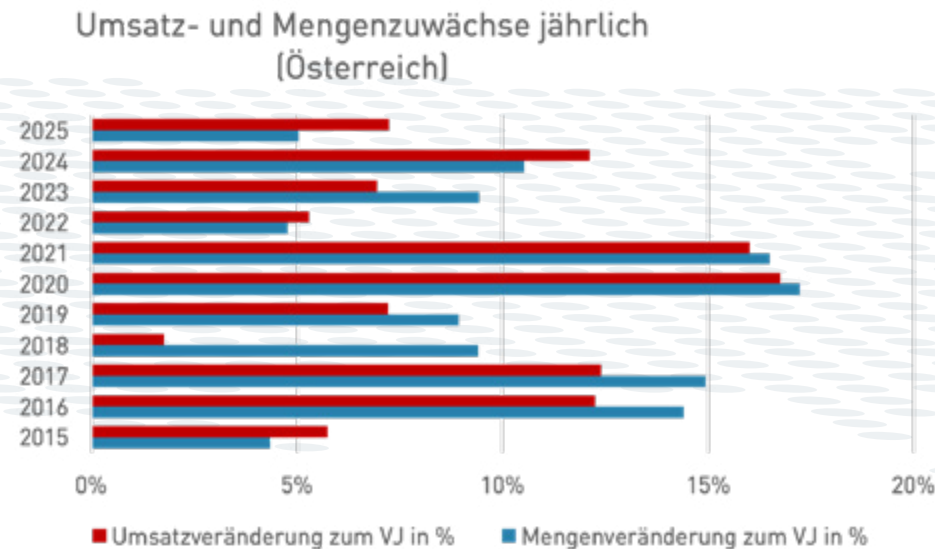


Abbildung 23 – Zuwächse gesamt in Österreich
(eigene Darstellung) ⁴⁰

Der durchschnittliche Umsatz je Paket lag 2025 bei gut 4 Euro. Damit bewegt sich der Wert langsam aus seiner Talsohle heraus, er stieg zum zweiten Mal in Folge leicht an. Gegenüber dem Beginn der Erhebungen im Jahr 2014 liegt der durchschnittliche Umsatz je Paket jedoch weiterhin um rund 10 % darunter.

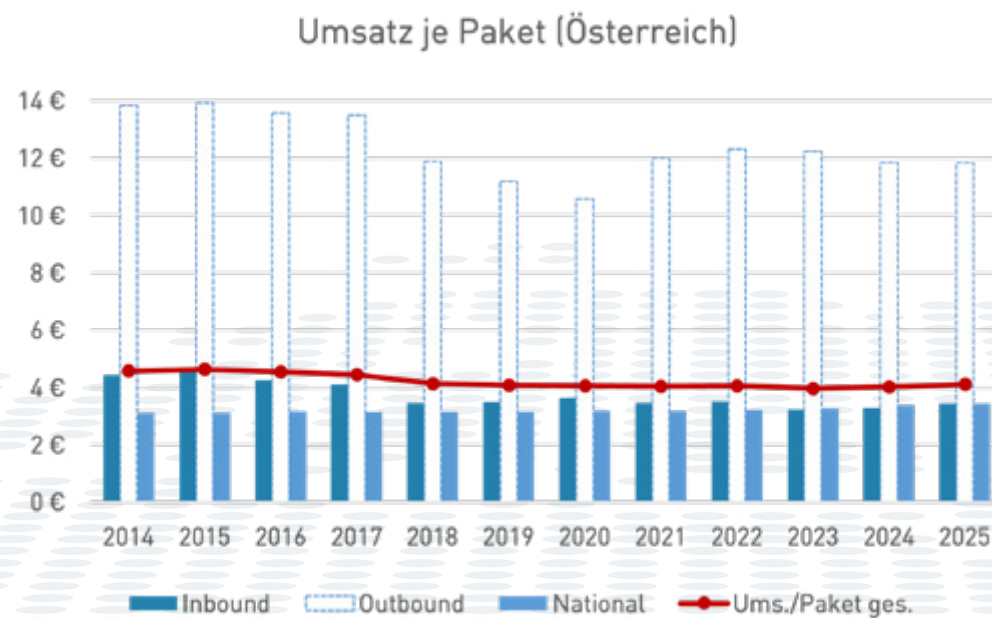


Abbildung 24 – Umsatz je Standardpaket in Österreich

Paketströme: Inbound, Outbound, National

Nach Segmenten zeigen sich unterschiedliche Entwicklungen. Der Umsatz je Inbound-Paket lag 2025 bei rund 3,4 Euro und damit wieder leicht über den Werten der beiden Vorjahre, bleibt aber deutlich unter dem Niveau von 2014. Nationale Pakete erreichten 2025 rund 3,4 Euro je Paket und entwickelten sich über die Zeit vergleichsweise stabil beziehungsweise zuletzt positiv. Outbound-Pakete erzielten weiterhin deutlich höhere Umsätze je Sendung, lagen 2025 mit knapp 12 Euro je Paket aber nahezu unverändert gegenüber 2024 und niedriger als noch vor 10 Jahren. Der Tiefststand aus dem ersten Coronajahr dürfte jedoch überwunden sein.

Zu berücksichtigen ist allerdings, dass die Abgrenzung zwischen Inbound- und nationalen Paketen zunehmend methodisch unscharf wird: Sendungen internationaler Händler oder Plattformen, die über österreichische Verteil- oder Fulfillmentstandorte in die letzte Meile eingespeist werden, können in der Statistik als im Inland zugestellte beziehungsweise nationale Pakete aufscheinen. So hält auf dem Markt für Pakete, die im Inland zugestellt werden, im Jahr 2024 die Österreichische Post gemessen am Umsatz (Anzahl) mit 58,86 % (53,28 %) nach wie vor den größten Marktanteil. Dahinter folgen Amazon mit 15,38 % (16,84 %) und DPD Direct Parcel Distribution Austria GmbH mit 10,51 % (13,49 %). General Logistics Systems Austria GmbH hält einen Anteil von 6,57 % (6,53 %). Auf weitere Postdiensteanbieter entfallen 8,68 % (9,86 %).

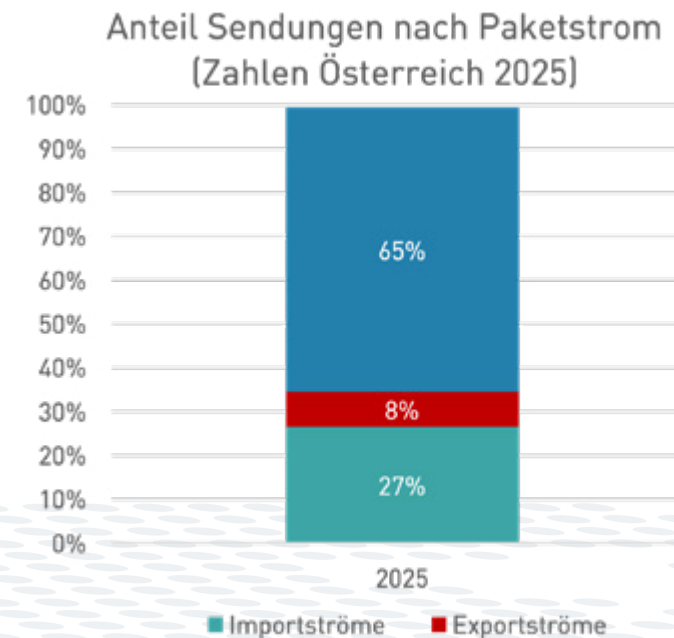


Abbildung 25 – Anteil Paketmengen nach Paketströmen 2025
(eigene Darstellung)



Rainer SCHWARZ

Geschäftsführer
DPD Austria

„Im urbanen Raum verändern sich die Anforderungen an die Zustellung besonders stark. Out-of-Home-Lösungen sind die logische Antwort. Mit dem Ausbau unserer Paketstationen schaffen wir ein Angebot, das sich konsequent am Alltag der Menschen orientiert und gleichzeitig die Weiterentwicklung der Zustellstruktur unterstützt.“

Ein Blick nach Europa zeigt: In vielen Märkten ist diese Form der Zustellung bereits deutlich stärker etabliert als in Österreich. Mit zunehmender Nutzung und wachsender Infrastruktur wird sich diese Entwicklung auch hier weiter fortsetzen.“

Deutschland im Vergleich



Das Handelsvolumen Österreichs mit der Bundesrepublik Deutschland betrug im Jahr 2025 119,4 Milliarden Euro. Allein die Exporte beliefen sich auf 56,1 Milliarden Euro, welche einen Gesamtexportanteil von 29,5 Prozent der gesamten österreichischen Wirtschaft ausmachten. Mit über 60,0 Milliarden Euro ist die Bundesrepublik Deutschland der wichtigste Investor in Österreich.¹

Der deutsche KEP-Markt zeigt seit 2015 eine deutlich höhere Dynamik als viele andere Wirtschaftsbereiche. Zwar ist die unternehmensbezogene Nachfrage zuletzt zurückgegangen: Der KEP-Index „Unternehmen“ lag 2025 bei 537 Sendungen je Mio. Euro realem BIP und damit etwas mehr als 3 % unter dem Wert von 2015. Nach einem Anstieg bis 2021 auf über 600 Sendungen ist der Index seither rückläufig, was sowohl die schwache gesamtwirtschaftliche Entwicklung als auch strukturelle Veränderungen in wichtigen B2B-Sektoren widerspiegelt.

Insgesamt bleibt die deutsche KEP-Branche jedoch ein überdurchschnittlich wachsender Markt. Seit 2015 wuchs sie mit rund 5 % pro Jahr stärker als zentrale Wirtschaftsbereiche wie produzierendes Gewerbe, Handel, Gastgewerbe, Verkehr oder Unternehmensdienstleistungen. Auch im Vergleich zum gesamten Güterverkehr zeigt sich die Sonderstellung der KEP-Branche deutlich: Während das Transportaufkommen nationaler Lkw und der Schiene zwischen 2015 und 2025 zurückging, stieg das KEP-Transportaufkommen um rund 48 %. Damit wächst der KEP-Markt auch klar stärker als der deutsche Logistikmarkt insgesamt, dessen Umsatz im selben Zeitraum um 30 % bzw. jährlich um 2,6 % zunahm.²

Durch den starken Einfluss der deutschen Wirtschaft auf Österreich, die enge gegenseitige Verflechtung und die geographische Nähe ist ein Vergleich der KEP-Märkte naheliegend. Gleichzeitig unterscheiden sich beide Märkte deutlich in Größe, Reifegrad und Entwicklungsdynamik. Deutschland weist absolut den wesentlich größeren KEP-Markt auf und erreichte bereits früh ein hohes Niveau im Online-Handel. Österreich entwickelte sich dagegen in den vergangenen Jahren deutlich dynamischer.

Die indexierte Betrachtung der Sendungsmengen macht diesen Unterschied sichtbar: Während Deutschland nach dem starken Wachstum bis 2021 zunächst einen Rückgang verzeichnete und sich danach nur moderat erholte, setzte sich die Aufwärtsbewegung in Österreich weiter fort. Für den Vergleich ist daher weniger die absolute Marktgröße ausschlag-

gebend, sondern die unterschiedliche relative Entwicklung seit 2014.

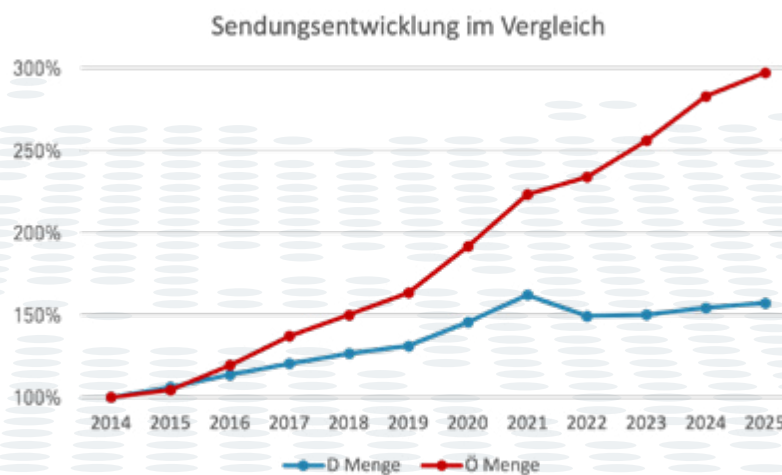


Abbildung 26 – Sendungsentwicklung im Vergleich
(eigene Darstellung)

¹ <https://www.bmwet.gv.at/Themen/International/OesterreichsWirtschaftsbeziehungen/Europa.html> (abgerufen: 2026-05-27)

² KE-Consult, KEP-Studie 2026 – Analyse des Marktes in Deutschland, 2026

Die Sendungsentwicklung zeigt zwei unterschiedliche Marktphasen:

In Deutschland stieg das Sendungsvolumen bis 2021 deutlich an, fiel 2022 aber spürbar zurück und lag auch 2025 noch unter dem Höchststand des Jahres 2021. Der Markt wächst wieder, allerdings auf einem deutlich flacheren Pfad.

In Österreich verlief die Entwicklung dagegen wesentlich kontinuierlicher nach oben: Nach dem Mengensprung der Covid-19-Jahre kam es nicht zu einem vergleichbaren Rückfall, sondern zu weiteren Zuwächsen in den Jahren 2024 und 2025. Bezogen auf 2014 liegt Österreich damit mittlerweile bei beinahe dem dreifachen Sendungsniveau, Deutschland dagegen bei rund dem Eineinhalbfachen. Das unterstreicht, dass Österreich zwar der kleinere Markt ist, in der relativen Entwicklung aber die deutlich stärkere Dynamik aufweist.

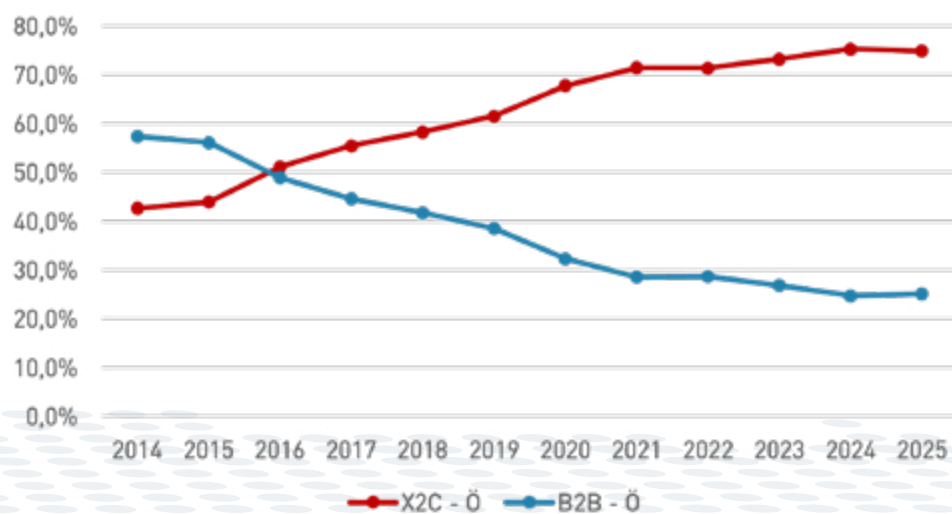


Abbildung 27 – X2C Sendungen pro Kopf im Vergleich: Deutschland, Österreich und Wien
(eigene Darstellung)

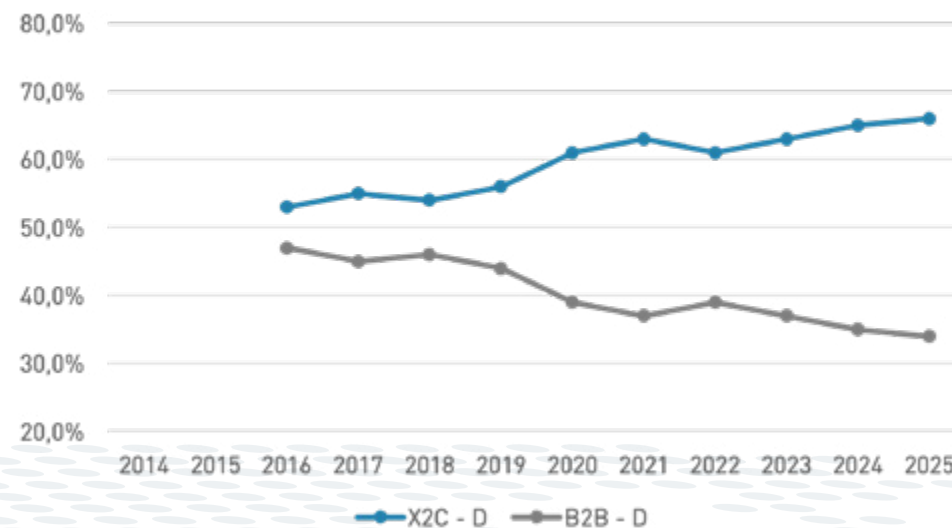
Auch die X2C-Sendungen pro Kopf zeigen die besondere Stellung einer Großstadt wie Wien. Mit rund 63 X2C-Sendungen je EinwohnerIn liegt Wien deutlich über dem österreichischen Durchschnitt von rund 37 und auch über Deutschland mit rund 42 Sendungen pro Kopf. Wien weist damit gegenüber Österreich insgesamt ein um rund 70 % höheres X2C-Aufkommen je EinwohnerIn auf, auch gegenüber Deutschland liegt der Wert noch um etwa die Hälfte höher. Das bestätigt die Rolle Wiens als besonders intensiver urbaner Paketmarkt. Hohe Bevölkerungsdichte, viele Haushalte, ausgeprägte Zustellstrukturen, hohe Online-Affinität und ein dichtes Netz an Handels- und Dienstleistungsangeboten führen dazu, dass der Consumer-orientierte Paketmarkt in Wien besonders stark ausgeprägt ist. Deutschland liegt weiterhin über dem österreichischen Durchschnitt, was auf den früher entwickelten und stärker durchdrungenen E-Commerce-Markt verweist.

Die Entwicklung der Geschäftsfelder zeigt, dass sich der KEP-Markt in beiden Ländern klar in Richtung X2C verschoben hat. In Deutschland war der Consumer-Anteil bereits zu Beginn der erfassten Zeitreihe höher als der B2B-Anteil und liegt inzwischen bei rund zwei Dritteln des Paketmarktes. In Österreich verlief die Veränderung noch dynamischer: Während 2014 der B2B-Anteil noch überwog, drehte sich das Verhältnis bereits wenige Jahre später. 2025 entfallen rund drei Viertel der Sendungen auf X2C, nur noch etwa ein Viertel auf B2B. Damit liegt der Consumer-Anteil in Österreich mittlerweile nochmals deutlich über jenem in Deutschland, wobei im letzten Jahr eine Annäherung der Anteile stattgefunden hat.

Entwicklung Kundensegmente Österreich

Abbildung 28 – Geschäftsfeld KEP-Markt Österreich
(eigene Darstellung)

Entwicklung Kundensegmente Deutschland

Abbildung 29 – Geschäftsfeld KEP-Markt Deutschland
(eigene Darstellung)



Motor für Arbeit und Wirtschaft



7.1 Wachstums- und Branchenvergleich

Die Dynamik der KEP-Branche zeigt sich, wenn man die Entwicklung der Umsätze aus den Paketsendungen der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung, gemessen am nominellen Bruttoinlandsprodukt, gegenüberstellt. Während das österreichische BIP zwischen 2014 und 2025 um gut 50 % gewachsen ist, erhöhten sich die Paketumsätze im selben Zeitraum um fast 170 %.

Die KEP-Branche entwickelte sich damit weiterhin deutlich stärker als die Gesamtwirtschaft. Besonders auffällig bleibt die gegenläufige Entwicklung während der Covid-19-Jahre: Während die Wirtschaftsleistung 2020 zurückging, stiegen Paketmengen und Paketumsätze deutlich an. Nach diesen starken Sondereffekten kam es zwar zu einer Normalisierung der Wachstumsraten, das erhöhte Marktniveau blieb jedoch bestehen und wurde in den Jahren 2024 und 2025 nochmals ausgebaut. Der langfristige Befund bleibt damit unverändert: Der Paketmarkt wächst deutlich schneller als die Gesamtwirtschaft und verarbeitet heute ein wesentlich höheres Mengen- und Umsatzniveau als noch vor fünf oder zehn Jahren.

Entwicklung von Wirtschaft und Paketmarkt
2014 - 2023 (2014=100%)

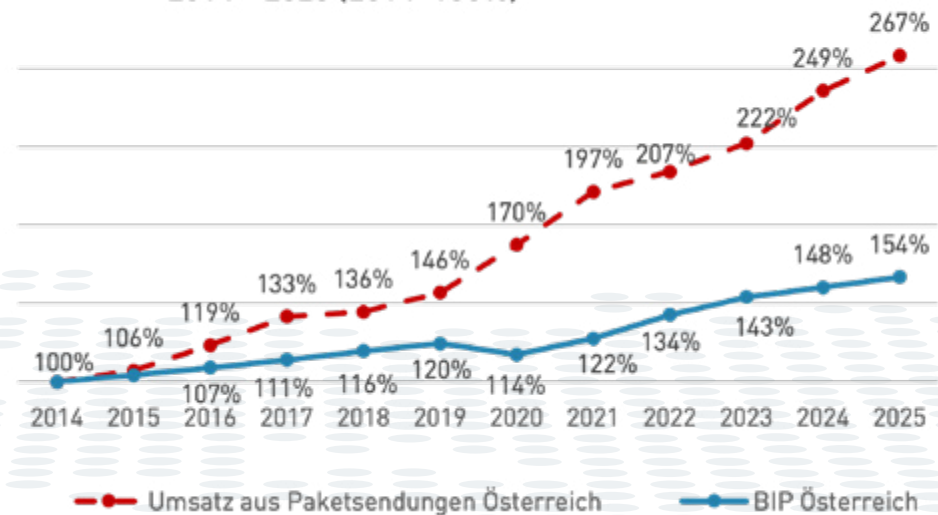


Abbildung 30 – Paketmarktentwicklung im Vergleich zur BIP-Entwicklung
(eigene Darstellung)

Im Vergleich der durchschnittlichen jährlichen Entwicklung von 2014 bis 2024 zeigt sich die KEP-Branche weiterhin als besonders wachstumsstarker Bereich. Mit 9,6 % pro Jahr liegt sie deutlich vor allen ausgewählten Vergleichsbranchen. Am nächsten kommt der Bereich Beherbergung und Gastronomie mit 4,1 %, gefolgt von Information und Kommunikation sowie Verkehr ohne KEP mit je 3,6 %. Der Handel verzeichnete im Betrachtungszeitraum ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 2,8 %. Damit wuchs die KEP-Branche in diesem Zeitraum mehr als doppelt so stark wie der nächstplatzierte Bereich und mehr als dreimal so stark wie der Handel, der in den vergangenen Jahren auch Rückgänge zu verzeichnen hatte.

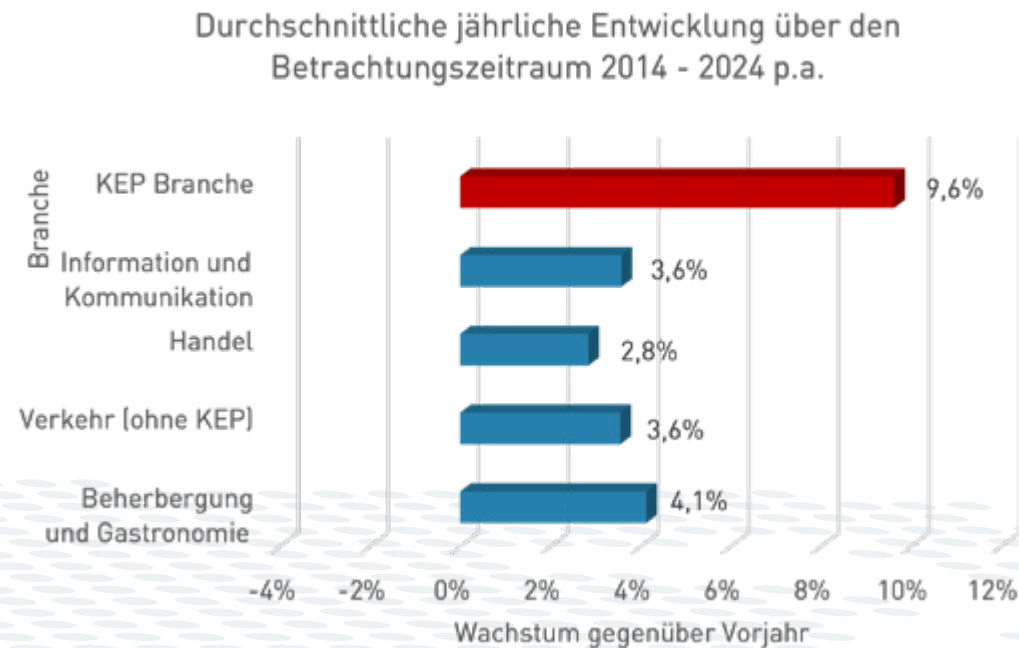


Abbildung 31 – Durchschnittliches jährliches Wachstum je Branche (2014 – 2024)
(eigene Darstellung)

Die KEP-Branche hat in den vergangenen Jahren somit ein Wachstum an den Tag gelegt, wie es nur wenige Wirtschaftszweige vorweisen können. Exemplarisch wurden die Bruttowertschöpfung der Bereiche Handel, Verkehr, Beherbergung und Gastronomie sowie Information und Kommunikation herangezogen und den Paketumsätzen gemäß Post-Erhebungsverordnung gegenübergestellt. Diese Wirtschaftsbereiche erwirtschafteten 2024 zusammen beinahe 110 Mrd. Euro und stehen damit für etwa ein Viertel der gesamten Bruttowertschöpfung. Der KEP-Markt ist im absoluten Umsatzvolumen im Vergleich dazu deutlich kleiner, zeigt aber eine wesentlich höhere Wachstumsdynamik. Seine wirtschaftliche Bedeutung liegt daher nicht nur in der direkten Umsatzgröße, sondern vor allem in seiner Rolle als Enabler der arbeitsteiligen Wirtschaft, indem KEP-Dienstleister Produktion, Handel, Dienstleistungssektoren und EndkundInnen verbinden.

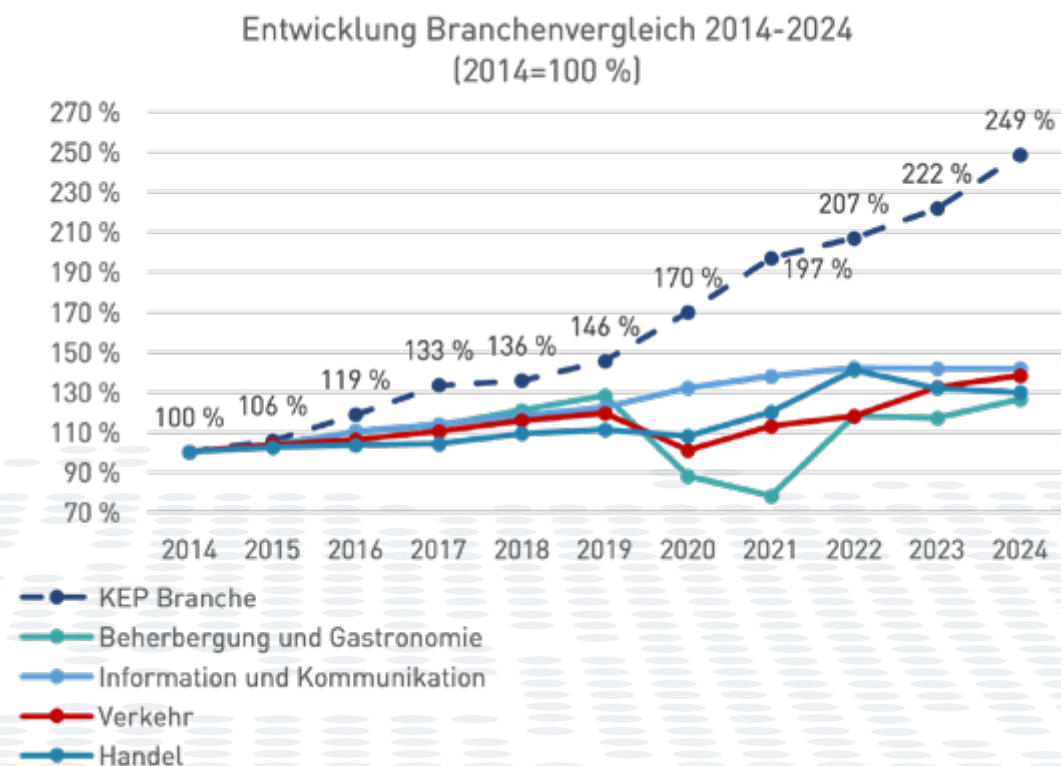


Abbildung 32 – Paketmarktentwicklung im Vergleich zu den Steigerungsraten der Bruttowertschöpfung in den jeweiligen Bereichen (eigene Darstellung)

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 von ihnen beauftragte Kleintransporteure und Botendienste. 3.054 Unternehmen sind in Wien aktiv im Gewerbe der Kleintransporteure tätig - in dieser Gesamtsumme enthalten sind 238 (Fahrrad-)Botendienstunternehmen.

In Niederösterreich sind derzeit 1.234 aktive 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 essenziellen 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 unserer Sendungen, Waren und Pakete in den meisten Fällen nicht möglich.



Spezialthema 1
**Die Zukunft
der Paket-
zustellung in
der Stadt**



Der Online-Handel und das Paketaufkommen wachsen weiter, und damit steigt auch die Bedeutung effizienter Lösungen auf der letzten und „allerletzten“ Meile. Der Masterplan Urbane Logistik der Stadt Wien verweist ausdrücklich auf das weiter steigende Paketvolumen in Wien und ordnet urbane Logistik als zentralen Hebel für Klimaschutz, Ressourceneffizienz und Versorgungsqualität ein.¹ Auch auf europäischer Ebene wird Out-of-Home-Zustellung (OOH) zunehmend als struktureller Wachstumstreiber gesehen, weil sie Skalierbarkeit und Kosteneffizienz in der Zustellung verbessert. Gleichzeitig verändern sich die Anforderungen der EmpfängerInnen. Die Wohnadresse bleibt zwar der wichtigste Zustellort, die Präferenzen verschieben sich jedoch spürbar in Richtung flexibler OOH-Lösungen. Laut einer aktuellen E-Shopper-Erhebung² ist die Nutzung der Heimzustellung gegenüber 2023 zurückgegangen, während Paketstationen zulegen und inzwischen vor Paketshops liegen. Rund die Hälfte der regelmäßigen Online-ShopperInnen nutzt bereits OOH-Optionen. Die Akzeptanz von Paketstationen steigt, gleichzeitig erwarten Kundinnen und Kunden weiterhin hohe Flexibilität, einfache Umleitungsmöglichkeiten, unkomplizierte Retouren und eine verlässliche Sendungskommunikation.

Die Very Last Mile bleibt der teuerste und komplexeste Abschnitt

Die letzte Meile ist im KEP-System der kosten- und prozesskritischste Abschnitt. Aktuelle Branchenanalysen gehen davon aus, dass die Zustellung auf der letzten Meile inzwischen rund 50 bis 60 % der Gesamtkosten im Paketnetz verursachen kann. Gleichzeitig steigen die Anforderungen an die Zustellqualität weiter, während urbane Rahmenbedingungen und kleinteilige Gebäudestrukturen die operative Abwicklung erschweren. Für Großstädte gilt das in besonderem Maß, denn der Wirtschaftsver-

kehr ist ein relevanter Faktor für Verkehrsaufkommen, Emissionen und Flächennutzung und daraus leitet sich ein klarer Handlungsbedarf für die Städte ab. Gerade in dicht bebauten Stadtgebieten entstehen auf der Very Last Mile zahlreiche Reibungsverluste: lange Wege im Gebäude, schwer zugängliche Wohnanlagen, fehlende Abstellmöglichkeiten, Haftungsfragen bei alternativen Übergaben sowie die Tatsache, dass EmpfängerInnen an der angegebenen Adresse nicht immer tatsächlich erreichbar sind. Gerade in verdichteten urbanen Strukturen ist der Aufwand für die Haustürzustellung konstant hoch und deshalb gewinnen konsolidierte Zustellformen an Bedeutung.

Paketboxen entwickeln sich von der Ausweichlösung zur integrierten Erstzustelloption

Paketboxen wurden lange vor allem als Hinterlegungsorte nach erfolgloser Zustellung wahrgenommen. Diese Rolle bleibt wichtig, doch 2026 zeigt sich deutlich, dass sich Paketboxen und andere OOH-Lösungen zunehmend zu einer eigenständigen Zustelloption entwickeln. Sie stellen in den Dienstleister-Netzwerken zwar noch nicht den dominierenden Erstzustellkanal dar, die strategischen Zielbilder gehen jedoch klar Richtung Ausbau und verstärkte Nutzung. Gleichzeitig werden OOH-Optionen in neuen Marktsegmenten zum eigentlichen Wachstumstreiber, weil hier flexible Übergabepunkte und standardisierte Rückgabeprozesse besonders relevant sind, etwa im Re-Commerce und bei C2C-Sendungen. Diese Entwicklung passt zu den europäischen Markttrends: OOH-Netze werden dichter, interoperabler und stärker in reguläre Zustellprozesse eingebunden. Der Europa-Report zu OOH-Delivery 2025³ beschreibt PUDO- und Locker-Netze als festen Bestandteil moderner KEP-Infrastrukturen

1 <https://www.wien.gv.at/pdf/ma18/masterplan-urbane-logistik.pdf> (abgerufen: 2026-05-29)

2 https://www.ots.at/presseaussendung/OTM_20260518_OTM0019/dpd-oesterreich-und-myflexbox-strategische-partnerschaft-auf-der-ueberholspur (abgerufen: 2026-05-29)

3 Last Mile Experts; OUT-OF-HOME DELIVERY IN EUROPE 2025

und verweist auf den raschen Ausbau offener sowie Carrier-unabhängiger Systeme. OOH-Delivery ist daher nicht mehr als Nischenlösung zu sehen, sondern als zunehmend tragende Säule des weiterhin zunehmenden Paketgeschäfts in Europa.

Nutzen für EmpfängerInnen, Zusteller und die Stadt

Der Mehrwert von Paketboxen liegt vor allem in der zeitlichen und räumlichen Flexibilität: Pakete können rund um die Uhr abgeholt, Retouren unabhängig von Öffnungszeiten abgegeben und Zustellversuche besser an den eigenen Alltag angepasst werden. In dichten und stark frequentierten Netzwerken wird ein großer Teil der Sendungen bereits am Tag der Einlage abgeholt, und die durchschnittliche Liegedauer liegt teils deutlich unter zwei Tagen. Zugleich ist aber zu berücksichtigen, dass die Abholgeschwindigkeit je nach Anwendungsfall variiert, denn insbesondere bei niedrigpreisigen Sendungen oder C2C-Lieferungen kann die Bereitschaft zur raschen Entnahme geringer sein als bei klassischen E-Commerce-Bestellungen. Für die Zustellung liegt der Nutzen ganz klar in der Konsolidierung. Anstatt viele einzelne Haustüren anzufahren, können mehrere Sendungen an einem Punkt gebündelt zugestellt werden. Das spart Zeit, reduziert Fehlzustellungen und entlastet die Zustell Touren. Paketboxen reduzieren somit Zweitzustellungen, erleichtern die Belieferung dicht bebauter urbaner Gebiete und großer Wohnanlagen und senken unnötige Fahrten im Stadtgebiet. Studien und Analysen zeigen darüber hinaus, dass OOH-Netze Verkehrs- und Emissionsvorteile bringen können, speziell dann, wenn die Boxen gut erreichbar sind und die zusätzliche Abholung überwiegend zu Fuß, mit dem Fahrrad oder auf ohnehin stattfindenden

Wegen erfolgt. Paketboxen sind zwar nicht automatisch die nachhaltigere Lösung, sind aber genau dann die ökologisch und ökonomisch effizientere Lösung, wenn Netzstruktur, Lagequalität und Nutzerverhalten zusammenpassen – und genau darauf sind die aktuellen Bestrebungen in den Entwicklungsprozessen der KEP-Dienstleister ausgerichtet.

Wien: Vom starken Wachstum zur strategischen Netzinfrastruktur

Wien hat sich in den letzten Jahren zu einem dynamischen Markt für Paketboxen entwickelt. Bereits 2024 waren über 1.000 Paketbox-Standorte mit mehr als 77.000 Fächern im Stadtgebiet verfügbar, und rechnerisch können diese Anlagen bereits mehr als 15 % der werktäglichen Paketmenge in Wien aufnehmen.⁴ Gleichzeitig arbeitete Wien früh an offenen und betreiberunabhängigen Modellen, um die OOH-Infrastruktur nicht nur als Einzelstandorte, sondern möglichst koordiniert als zusammenhängendes System zu entwickeln. 2026 wird dieser Weg strategisch fortgesetzt. Der Masterplan Urbane Logistik der Stadt Wien⁵ sieht ausdrücklich den Ausbau des Paketboxen-Netzwerks vor und verankert öffentlich zugängliche Paketboxen im „Hausschlapfen-Radius“ als Instrument zur Entlastung der letzten Meile. Parallel dazu wird mit Nextbox eine Plattform weiterentwickelt, die White-Label-Paketboxen bündelt und Unternehmen einen standardisierten Zugang zu angeschlossenen Systemen ermöglicht. Laut Plattformangaben sind österreichweit bereits rund 1.640 Paketboxen angebunden, in Wien knapp 800.⁶ Für Wien bedeutet das zweierlei: Erstens entwickelt sich die Paketbox schrittweise von einer ergänzenden Zustellhilfe zu einem Bestandteil der urbanen Grundinfrastruktur. Zweitens steigt mit wachsender Netzdichte die Bedeutung gemeinsamer

4 https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20240805_OTS0030/plus-55-prozent-paketboxen-boomen-in-wien (abgerufen: 2026-05-29)

5 https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20240805_OTS0030/plus-55-prozent-paketboxen-boomen-in-wien (abgerufen: 2026-05-29)

6 <https://www.wien.gv.at/pdf/ma18/masterplan-urbane-logistik.pdf> abgerufen am 29. Mai 2026

7 <https://www.nextbox.at/> (abgerufen: 2026-05-29)

Standards, etwa für Adressierung, Schnittstellen, Belegungsdaten und Nutzerzugänge. Gerade hier zeigt sich ein klares Bild: Die wirtschaftlichen und prozessualen Vorteile von Paketboxen steigen deutlich, sobald Netze dichter werden, Auslastung und Befüllzyklen zunehmen und OOH nicht nur in bestehende Haustürtouren eingebettet, sondern zunehmend als eigenständige Zustelllogik organisiert werden kann.

Interoperabilität, Adressierung und digitale Steuerung als nächste Entwicklungsstufe

Mit der Ausbreitung der Paketboxen rücken Fragen der Interoperabilität stärker in den Mittelpunkt. Nicht alle Boxen können von allen Zustelldiensten bedient werden, und nicht jedes System ist heute mit jedem anderen vernetzt. Aus Sicht eines leistungsfähigen Gesamtsystems ist das eine zentrale Hürde. Aktuell gewinnen offene oder zumindest technisch anschlussfähige Netze, Echtzeitinformationen zu Fachverfügbarkeiten und einheitliche digitale Schnittstellen an Bedeutung. Das betrifft sowohl die operative Seite, also betreffend die Themen Kapazitätsabfrage, Reservierung, Tourenplanung und Störungsmanagement, als auch die KundInnenseite, bei der Mehrfachregistrierungen und unterschiedliche Zugangssysteme heute teilweise noch eine Nutzungshürde darstellen können. Die Plattformlogik von Nextbox⁸ adressiert genau diesen Punkt: Zielsetzungen sind die Buchung und Verwaltung von Fächern über ein standardisiertes System, Echtzeit-Verarbeitung von Informationen sowie Schnittstellenfähigkeit. Damit nähert sich der Markt jener Entwicklungsstufe an, bei der Paketboxen nicht mehr nur physische Infrastruktur sind, sondern Teil eines koordinierten digitalen Zustellsystems werden. Für den nächsten Schritt – also die Nutzung von Paketboxen als echte Erstadressierung – bleiben ergänzend dazu folgende Voraussetzungen wesentlich: verlässliche Größeninformationen, Prognosen zu Ankunftszei-

ten, intelligente Fachzuordnung, kontrollierte Verweildauer sowie rasche technische Servicierung vor Ort.

Mehr als klassische Paketzustellung: lokale Services und urbane Mehrfachnutzung

Ein besonderes Potenzial offener Paketboxensysteme liegt in ihrer Mehrfachnutzung über die klassische Zustellung hinaus. Bereits heute werden offene Locker-Systeme auch für Click & Collect, Retouren, lokale Handelservices, Serviceübergaben oder zeitversetzte Übergaben genutzt. Hier besteht allerdings noch großes ungenutztes Potenzial für die Zukunft. Nextbox zielt ausdrücklich darauf ab, regionalen Unternehmen einen standardisierten Zugang zu dieser Infrastruktur zu geben.⁹ Das deckt sich mit den Markteinschätzungen, wonach Paketboxen künftig stärker als Teil eines erweiterten Serviceökosystems gedacht werden, also nicht nur für die Paketzustellung, sondern auch für Rückgaben, Übergaben außerhalb von Öffnungszeiten und neue lokale Geschäftsmodelle. Paketboxen sind nicht mehr bloß ein Zusatzangebot, sondern ein strukturell relevantes Element moderner Stadtlogistik. Sie entlasten die Very Last Mile, erhöhen die Flexibilität für EmpfängerInnen, können die Wirtschaftlichkeit der Zustellung verbessern und einen Beitrag zu weniger Verkehr und Emissionen leisten. Gleichzeitig hängt ihr Erfolg entscheidend von vier Faktoren ab: Netzdichte, Systemoffenheit, digitale Vernetzung und Nutzerfreundlichkeit. Wien verfügt mit dem starken Marktwachstum, den offenen White-Label-Ansätzen und dem 2026 beschlossenen Masterplan über gute Voraussetzungen, diese Entwicklung aktiv weiter zu gestalten.

⁸ <https://www.nextbox.at/> (abgerufen: 2026-05-29)

⁹ <https://smartcity.wien.gv.at/wienbox-nextbox/> (abgerufen: 2026-05-29)



9

Spezialthema 2
**Alternative
Antriebe**

Die Transformation der Zustellflotten hin zu emissionsarmen und emissionsfreien Antrieben zählt zu den prägenden Entwicklungen der KEP-Branche. Was vor wenigen Jahren noch stark von Pilotprojekten und ersten Erprobungen geprägt war, ist bis 2026 in vielen Zustellnetzen zu einem wichtigen Bestandteil des regulären Betriebs geworden. Die Branche hat früh erkannt, dass die Elektrifizierung der Flotten nicht nur einen substanziellen Beitrag zur Dekarbonisierung des urbanen Wirtschaftsverkehrs leisten kann, sondern auch die Zukunftsfähigkeit der Zustellsysteme stärkt. Gerade in Städten mit wachsendem Paketaufkommen, hohem Verkehrsaufkommen und steigenden Anforderungen an nachhaltige City-Logistik gewinnt die Elektrifizierung der Zustellung weiter an Bedeutung. Der Wiener Masterplan Urbane Logistik¹⁰ verankert diese Entwicklung ausdrücklich im strategischen Zielbild der Stadt und nennt emissionsärmere Fahrzeuge, alternative Zustellkonzepte und den Ausbau der dafür notwendigen Infrastruktur als zentrale Hebel für eine klimafitte urbane Logistik.

Vom Piloten zum Standard: Elektrifizierung als strategische Grundrichtung

Der urbane Lieferverkehr bietet besonders günstige Einsatzbedingungen für Elektromobilität. Kurze bis mittlere Distanzen, häufige Stop-and-Go-Vorgänge und eine weitgehend planbare Tourenstruktur machen elektrische Zustellfahrzeuge gerade auf der letzten Meile attraktiv. Hinzu kommt, dass der leise Betrieb sowie die Reduktion lokaler Emissionen gerade in dicht bebauten Stadtgebieten zu einer spürbaren Entlastung beitragen können. Die Elektrifizierung im Zustellbereich ist nicht mehr als fernes Zukunftsthema zu betrachten, sondern als gesetzte strategische Grundrichtung. Die Marktakteure verfolgen inzwischen klar definierte Elektrifizierungspfade für urbane Zustellgebiete und orientieren ihre Investitions- und Beschaffungsstrategien daran. Dabei wird deut-

lich, dass der Übergang nicht als einmaliger Technologiewechsel verstanden wird, sondern als schrittweise Transformation des Gesamtsystems, bei der Fahrzeuge, operative Prozesse, Standorte und Energieversorgung gemeinsam weiterentwickelt werden.

Differenzierte Umsetzung je nach Einsatzgebiet

Der Status Quo im Jahr 2026 zeigt ein insgesamt dynamisches und positives Bild, allerdings mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten je nach Einsatzgebiet. In verdichteten urbanen Räumen haben sich E-Fahrzeuge in vielen Fällen bereits als praktikable und wirtschaftlich darstellbare Lösung etabliert, während in peripheren und topografisch anspruchsvolleren Gebieten weiterhin differenzierte Antriebskonzepte erforderlich bleiben. Diese Herangehensweise ist kein Zeichen von Verzögerung, sondern eher einer zunehmenden Professionalisierung. Die Branche elektrifiziert genau dort rasch, wo die Voraussetzungen günstig sind, und entwickelt gleichzeitig passende Lösungen für jene Bereiche weiter, in denen zusätzliche Reichweite, Ladeflexibilität oder besondere Fahrzeugkonfigurationen notwendig sind. Auch die internationale Entwicklung bestätigt dieses Bild: Der globale Markt für elektrische Lieferfahrzeuge und Ladeinfrastruktur wächst weiter, während der Fokus zunehmend auf anwendungsbezogenen und wirtschaftlich tragfähigen Einsatzmodellen liegt. Die Internationale Energieagentur zeigt in ihrem Global EV Outlook 2026¹¹, dass die Elektrifizierung im Nutzfahrzeugbereich global an Fahrt gewinnt und parallel dazu die Infrastrukturfrage immer stärker in den Mittelpunkt rückt.

Wirtschaftlichkeit im Gesamtsystem

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für Elektromobilität haben sich in den letzten Jahren deutlich verbessert. Österreich bündelt seit

10 <https://www.wien.gv.at/pdf/ma18/masterplan-urbane-logistik.pdf> (abgerufen: 2026-05-29)

11 <https://www.iea.org/data-and-statistics/data-tools/global-ev-data-explorer> (abgerufen: 2026-06-09)

2025/2026 zentrale Förder-, Informations- und Infrastrukturmaßnahmen unter dem Programm eMove Austria¹², wobei der Schwerpunkt unter anderem auf emissionsfreien Nutzfahrzeugen, Flottenumstellung und Ladeinfrastruktur liegt. Für die Jahre 2025 und 2026 wurden auf Bundesebene erhebliche Mittel für diese Mobilitätswende bereitgestellt, und mit den ENIN-Ausschreibungen¹³ stand ein spezifisches Förderinstrument für emissionsfreie Nutzfahrzeuge und die zugehörige Infrastruktur zur Verfügung. Vor dem Hintergrund der Förderung von Maßnahmen zur Dekarbonisierung ist der mit Juli 2025 vom Bund erlassene Wegfall der Normverbrauchsabgabe für N1-Fahrzeuge in der Güterbeförderung kritisch zu hinterfragen, denn damit werden auch Diesel-/Benzin-Nutzfahrzeuge wieder attraktiver. Gleichzeitig sind die letzten ENIN-Calls ausgelaufen und seitens des Bundes ist bislang keine Lösung für eine Nachfolgeförderung verlautbart worden. Gerade im Nutzfahrzeugsegment besteht jedoch weiterhin Handlungsbedarf; der Umstieg sollte durch gezielte Unterstützung beschleunigt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die Wirtschaftlichkeit elektrischer Zustellfahrzeuge nicht isoliert auf Ebene des einzelnen Fahrzeugs entscheidet. Elektrifizierung funktioniert dort am besten, wo sie in ein insgesamt effizienteres Zustellsystem eingebettet wird. Genau diese systemische Sichtweise prägt die aktuelle Entwicklung: Nicht das einzelne Fahrzeug steht im Mittelpunkt, sondern die Frage, wie sich Zustellung, Energie, Fläche und Prozesse gemeinsam optimieren lassen.

Ladeinfrastruktur als Schlüssel zur Skalierung

Mit zunehmender Elektrifizierung der Flotten wird die Ladeinfrastruktur zu einer zentralen Voraussetzung für die weitere Skalierung. Depotladen ist heute in vielen Anwendungsfällen die tragende Grundlage des elektrischen Zustellbetriebs, weil dort Fahrzeuge planbar geladen und gleichzeitig in bestehende Abläufe integriert werden können. In der Praxis zeigt sich,

dass Ladelösungen an Depots und Verteilzentren operativ gut funktionieren. Gleichzeitig erweitert sich der Blick auf zusätzliche Modelle, etwa das Laden am Wohnort von FahrerInnen oder den gezielten Einsatz externer Ladepunkte. Diese Erweiterung eröffnet neue betriebliche Möglichkeiten, geht aber mit neuen organisatorischen, steuerlichen und prozessualen Fragestellungen einher. Auch auf politischer Ebene verschiebt sich der Fokus zunehmend auf den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Schwerpunkte der Förderpolitik werden künftig stärker auf die Entwicklung der öffentlichen und betrieblichen Ladeinfrastruktur gelegt. In der Praxis bedeutet das, dass Standortfragen, Netzanschlüsse, Lastmanagement und Stromverfügbarkeit heute bereits eng mit Fuhrparkentscheidungen verbunden sind.

Operative Transformation und neue Anforderungen

Mit der Technologieumstellung verändert sich auch die operative Steuerung. Flottenmanagement wird damit stärker datengetrieben gedacht als noch vor wenigen Jahren. Es geht dabei um Reichweiten, Batteriezustände, Ladezyklen und Einsatzprofile - diese werden zunehmend in Echtzeit beobachtet und in die operative Planung integriert. Das betrifft nicht nur die Disposition, sondern auch das Verständnis dafür, wie unterschiedliche Fahrzeuge in unterschiedlichen Gebieten eingesetzt werden können und wie sich der Betrieb über das Jahr hinweg - etwa bei Wintertemperaturen oder veränderter Topografie - anpassen lässt. Damit geht ein spürbarer Professionalisierungsschub einher: Die Elektrifizierung wird zu einem Innovationsschritt in Richtung eines digital stärker unterstützten Fuhrparkmanagements und verändert zugleich das Anforderungsprofil sowohl für FahrerInnen als auch für operative Führungskräfte. E-Fahrzeuge werden zunehmend positiv wahrgenommen - nicht zuletzt durch ruhigeren Betrieb, Assistenzsysteme und höheren Komfort - und insgesamt ist die Elektrifizierung ein Hebel zur Modernisierung der Berufsbilder im Zustellbereich.

¹² <https://emove-austria.gv.at/> (abgerufen: 2026-06-09)

¹³ <https://www.ffg.at/enin> (abgerufen: 2026-06-09)

Ergänzende Lösungen und neue Energiekonzepte

Parallel zur Elektrifizierung klassischer Zustellfahrzeuge gewinnen ergänzende und systemisch gedachte Lösungen an Bedeutung. Dazu zählen kleinere elektrische Fahrzeugtypen für spezielle innerstädtische Anwendungsfälle ebenso wie die stärkere Verknüpfung von Fuhrpark, Ladeinfrastruktur und Eigenstromerzeugung. Die Zwischenspeicherung von Energie und die intelligente Nutzung von Fahrzeugbatterien wird künftig stärker in den Fokus rücken. Solche Überlegungen stehen im Einklang mit übergeordneten europäischen Debatten und Zielsetzungen zur Rolle von Batterien im Hinblick auf Recycling und Kreislaufwirtschaft. Auch das Europäische Parlament betont, dass die Umweltvorteile batterieelektrischer Fahrzeuge im Lebenszyklus weiter steigen, wenn gleichzeitig Stromsysteme dekarbonisiert und Kreislaufwirtschaftskonzepte im Batteriesektor ausgebaut werden.¹⁴

Herausforderungen für KMU und Einzelunternehmen

Ein wesentlicher Teil der Zustelleistungen in der Stadt wird von Kleintransporteuren, KMU und Einzelunternehmen erbracht, für die der Umstieg auf Elektromobilität eine große wirtschaftliche und organisatorische Herausforderung darstellt. Personelle Ressourcen für Themen wie Beschaffung oder Flottenplanung fehlen, die höheren Anschaffungskosten für emissionsfreie Nutzfahrzeuge stellen weiterhin ein zentrales Hemmnis dar.

Besonders herausfordernd bleibt die Frage des Ladens, da viele kleinere Betriebe weder über ein eigenes Depot noch über einen dauerhaft verfügbaren Stellplatz verfügen. Um den Umstieg dennoch zu ermöglichen, braucht es Lösungen, die auf die wirtschaftliche Realität

kleiner Betriebe zugeschnitten sind. Dazu zählen insbesondere gemeinsame Beschaffungsmodelle, attraktive Leasing- und Mietangebote sowie Beratungsleistungen, die Anschaffungskosten, laufende Betriebskosten und Restwertrisiken über die gesamte Nutzungsdauer berücksichtigen. Ergänzend sind dezentrale, leistbare und verlässlich verfügbare Lademöglichkeiten sowie mittelfristig ein breiterer Gebrauchtmärkte für elektrische Nutzfahrzeuge erforderlich, damit die Umstellung nicht an hohen Anfangsinvestitionen oder fehlenden Ladeoptionen scheitert.

WKÖ Ratgeber E-Mobilität

Elektromobilität bedeutet mehr als nur den Wechsel des Antriebs: Sie verändert die operative Steuerung, stärkt datenbasiertes Flottenmanagement und transformiert die Berufsbilder in der KEP-Branche. Um die Berührungängste mit der kommenden Mobilitätsform zu lindern und um sachliche Information rund um die Uhr anzubieten, hat sich die Wirtschaftskammer Wien 2021 entschlossen, ein Beratungstool zum Thema E-Mobilität zu programmieren, das Unternehmen beim Einstieg in die Elektromobilität unterstützt. Es bündelt Informationen zu Wirtschaftlichkeit, Ladeinfrastruktur, Stellplätzen, verfügbaren E-Fahrzeugen, Förderungen und Leitfäden und macht ein technisch, wirtschaftlich und rechtlich komplexes Thema niederschwellig zugänglich. Entwickelt wurde das Tool auf Basis bestehender Beratungsinhalte und wiederkehrender Unternehmensanfragen, die erste Version ging im 3. Quartal 2021 online.

Der Ratgeber etablierte sich rasch als digitales Beratungsangebot und erreichte im Ranking der mehr als 50 Online-Ratgeber der Wirtschafts-

¹⁴ https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2023/733113/IPOL_ATA%282023%29733113_EN.pdf (abgerufen: 2026-06-09)

kammern einen Platz unter den Top 5. Die Nutzung zeigte jedoch, dass der ursprünglich lineare Aufbau nur selten vollständig durchlaufen wurde. Deshalb wurde der Ratgeber ab November 2024 neu strukturiert und gestrafft. Seit Februar 2025 führt die neue Version gezielter zu relevanten Informationen und Kontakten, zwischen 50 bis 60 % der NutzerInnen klicken sich nun durch den gesamten Ratgeber, in dem Förderungen, Links und rechtliche Rahmenbedingungen regelmäßig aktualisiert werden.



Abbildung 33 – E-Mobilität Online-Ratgeber
(© WKW)





10

Spezialthema 3 **Hochsaison im KEP-Geschäft**

Die Hochsaison im Kurier-, Express- und Paketmarkt ist durch stark konzentrierte Sendungsmengen in wenigen Wochen geprägt. Typischerweise liegt diese Phase zwischen Black Friday, Cyber Week und dem Weihnachtsgeschäft, und – wenn auch in abgeschwächter Form – in der Zeit rund um Ostern. In Deutschland wurden für November und Dezember 2025 rund 750 Millionen Sendungen erwartet, also knapp ein Fünftel der Jahresmenge, mit durchschnittlich etwa 15 Millionen Paketen pro Tag und deutlich höheren Werten an einzelnen Spitzentagen.¹ Damit entstehen innerhalb kurzer Zeiträume erhebliche Lastspitzen entlang der gesamten Wertschöpfungskette, von der Sortierung über den Transport bis zur Zustellung. Charakteristisch ist zudem die zeitliche Verschiebung der Nachfrage: Black Friday fungiert zunehmend als Vorlauf für das Weihnachtsgeschäft, in Schweden beispielsweise wurde erhoben, dass etwa ein Drittel der Umsätze rund um diesen Tag bereits auf Weihnachtskäufe entfällt.² Die Peaks beeinflussen sich somit gegenseitig und verlängern die operative Hochlastphase. Neben den saisonalen Spitzen sind aber auch die Mengenverläufe im restlichen Jahr nicht gleichmäßig, denn in jeder einzelnen Woche gibt es Tage mit signifikant höherem Aufkommen.

Mehr Pakete trotz gedämpfter Umsätze

Ein zentrales Merkmal der Hochsaison ist die Entkopplung von Umsatzentwicklung und Sendungsmengen. So wurde für Schweden im Jahr 2023 beobachtet, dass während der Black Friday Week die Zahl der online gekauften Pakete um 8,5 % gegenüber dem Vorjahr stieg, obwohl viele Händler gleichzeitig schwächere Umsätze meldeten.³ Weitere Analysen zeigen, dass Kunden während der Hochsaison verstärkt auf Preisaktionen

reagieren, häufiger preisreduzierte Artikel kaufen und Käufe auf mehrere Bestellungen verteilen, wodurch die Größe der Warenkörbe sinkt. Speziell internationale Plattformen tragen zur Mengendynamik bei, da sie zusätzliche Sendungsströme generieren. Die Kombination aus häufigeren Bestellungen und steigender Liefererwartung führt dabei zu einer strukturellen Erhöhung der Paketmengen, unabhängig von der gesamtwirtschaftlichen Lage.⁴

Kundenerwartungen bleiben hoch

Trotz der hohen Systembelastung bleibt die Erwartungshaltung der EmpfängerInnen stabil oder steigt sogar. Parallel dazu werden zentrale Leistungsmerkmale als Standard vorausgesetzt: schnelle Lieferung, kostenfreie Versandoptionen, präzise Lieferzeitfenster, Sendungsverfolgung in Echtzeit sowie proaktive Benachrichtigungen. Diese Anforderungen gelten auch in der Hochsaison uneingeschränkt. Tracking und verlässliche Lieferkommunikation sind damit keine Differenzierungsmerkmale mehr, sondern grundlegende Bestandteile der Servicequalität.⁵ Um die hohe Servicequalität auch in Hochphasen aufrecht erhalten zu können, werden verschiedene operative Maßnahmen eingesetzt:

- Frühzeitige Planung und Forecasting: Prognosen werden granularer erstellt, oft auf Tages- oder sogar Stundenbasis.
- Netzwerkflexibilisierung: Temporäre Hubs, zusätzliche Sortierkapazitäten und alternative Zustelloptionen werden integriert.

1 <https://bpex-ev.de/presse/meldung/ausblick-weihnachtsgeschaef-2025> (abgerufen: 2026-05-26)

2 postnord; e-barometern, 2023 annual report, Schweden 2023, S. 42

3 postnord; e-barometern, 2023 annual report, Schweden 2023, S. 43

4 Triangle; How customers purchased during peak, 2022

5 Triangle; How customers purchased during peak, 2022

- Bestands- und Fulfillment-Optimierung: Lagerbestände werden näher an die Nachfrage gebracht, um Transportwege zu verkürzen.
- Engere Abstimmung mit Versendern: Versandvolumina werden vorab abgestimmt, um Lastspitzen zu glätten.
- Kommunikation mit Endkunden: Realistische Lieferzeiten und transparente Statusmeldungen reduzieren Fehlzustellungen und Supportaufwand.
- Einsatz digitaler Tools: Dynamische Routenplanung und Kapazitätssteuerung erhöhen die Auslastung und reduzieren Leerfahrten.

Diese Maßnahmen zielen darauf ab, die operative Stabilität auch unter Peak-Bedingungen aufrechtzuerhalten.

Temporäre Kapazitätsausweitung

Um die Volumenspitzen zu bewältigen, erfolgt eine gezielte Ausweitung der operativen Kapazitäten. Für Deutschland wurde im Jahr 2025 berichtet, dass zur Abwicklung der Weihnachtsmengen bis zu 20.000 zusätzliche Arbeitskräfte sowie rund 17.000 zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden⁶. Diese temporären Maßnahmen betreffen insbesondere Zustellung, Sortierung und Transport. Ergänzend werden bestehende Netzwerke flexibilisiert, etwa durch zusätzliche Umschlagpunkte oder verlängerte Betriebszeiten. Die Herausforderung besteht darin, kurzfristig hohe Kapazitäten bereitzustellen, ohne die Effizienz außerhalb der Peak-Phase dauerhaft zu beeinträchtigen.

Retouren als Nachlauf der Hochsaison

Die operative Belastung endet jedoch nicht mit dem Weihnachtsgeschäft. In der Post-Peak-Phase steigt der Druck aufgrund der Retouren-Abwicklung deutlich an. Ursachen sind unter anderem Kaufreue, Mehrfachbestellungen sowie Verhaltensweisen wie „Bracketing“ (Bestellen mehrerer Varianten zur Auswahl) und „Wardrobing“ (Rückgabe nach kurzfristiger Nutzung).⁷ Diese Effekte führen zu erhöhten Retourenvolumina, die zusätzliche Kapazitäten in Sortierung, Transport und Aufbereitung erfordern. Die Hochsaison verschiebt sich damit zeitlich nach hinten und betrifft zunehmend auch die Prozesse der Retournierung, Aufbereitung und Wiederverwertung. Hier ist vor allem der Handel gefordert, durch gezielte Maßnahmen steuernd entgegenzuwirken, da eine Reduktion der Retouren-Quote sowohl aus Kosten- als auch aus Nachhaltigkeitsgründen vor allem dort angestrebt wird.

Peak-Volatilität als neue operative Realität

Neben der klassischen Saisonalität gewinnt im KEP-Geschäft zunehmend ein zweites Muster an Bedeutung: ausgeprägte Wochen-Peaks mit stark schwankenden Sendungsmengen innerhalb weniger Tage. Das Sendungsaufkommen verteilt sich nicht gleichmäßig über die Woche, sondern ist verstärkt durch kurzfristige Nachfrageimpulse geprägt. Auslöser sind insbesondere Marketingaktionen im Onlinehandel, Plattformkampagnen sowie spezifische Verkaufstage, die zu abrupten Mengenspitzen führen. Diese Peaks treten häufig gebündelt an einzelnen Wochentagen auf, typischerweise zu Wochenmitte oder in Richtung Wochenende. Für die operativen Netzwerke bedeutet dies eine spürbare Veränderung der Steuerungslogik, denn Wochen-Peaks erfordern eine deutlich höhere kurzfristige Flexibilität in der Auslastung von Personal, Fahrzeugen und Sortier-

6 <https://bpex-ev.de/presse/meldung/ausblick-weihnachtsgeschaef-2025> (abgerufen: 2026-05-26)

7 Fedex; 2024 holiday shopping season: post-peak insights, 2024

kapazitäten. Die Netze sind zwar grundsätzlich auf Spitzen ausgelegt, die zunehmende Volatilität bringt jedoch neue Anforderungen an Forecasting und Ressourceneinsatz. Gleichzeitig bieten verbesserte Datenverfügbarkeit und engere Abstimmung mit großen Versendern zunehmend Möglichkeiten, solche Peaks frühzeitig zu erkennen und operativ abzufedern. Parallel dazu wird verstärkt über neue Ansätze im Pricing nachgedacht. Künftig können zeit- oder tagabhängige Preissignale an Bedeutung gewinnen, um Volumen gezielt in prozessgünstigere Zeitfenster zu lenken. Ziel ist es, die Auslastung innerhalb der Woche stärker zu glätten, die Effizienz des Systems zu erhöhen und gleichzeitig kostenintensive Kapazitätssprünge in Spitzenzeiten zu reduzieren. Solche Modelle stehen häufig noch am Anfang der praktischen Anwendung, werden jedoch als wichtiger Baustein gesehen, um die zunehmende Volatilität künftig besser zu managen.



11 Pilot- projekte & Best-Practices





Post

Der Trend zu 24/7 Services auf der ersten und letzten Meile hält in Wien ungebrochen an. Entsprechend setzt die Österreichische Post ihre Netzoffensive konsequent fort und erweitert laufend ihr Angebot an SB-Filialen und Poststationen. Die hohe Nachfrage bestätigt diesen Ausbau: Allein im vergangenen Jahr wurden österreichweit rund 35 Millionen Pakete über 24/7 Services abgewickelt.

Neben dem Ausbau der 24/7 Services wird in Wien nun auf eine ressourcenschonende Zustellung gesetzt: Die Österreichische Post stellt in der Bundeshauptstadt Wien auf der letzten Meile vollständig CO₂-frei zu. Täglich sind rund 1.300 ZustellerInnen zu Fuß, mit E-Bikes, E-Mopeds oder E-Transportern im Einsatz. Dabei legen 1.000 Zustellfahrzeuge in Wien rund acht Millionen Kilometer pro Jahr rein elektrisch zurück. Durch diese Umstellung werden jährlich 2.300 Tonnen an CO₂-Emissionen in der Bundeshauptstadt eingespart. Ein Teil des benötigten Stroms wird von der Post selbst erzeugt, unter anderem durch Photovoltaikanlagen an mehreren Standorten in Wien. Der darüber hinaus benötigte Strom stammt ausschließlich aus österreichischen, erneuerbaren Energiequellen. Für die vollständig CO₂-freie Zustellung auf der letzten Meile in Wien wurden über 32 Millionen Euro in den Ausbau der E-Flotte der Post und Infrastruktur investiert.



DPD

Wien im Fokus: Die wachsende Bedeutung urbaner Out-of-Home-Lösungen in der Paketzustellung

Gerade in dicht besiedelten Städten wie z.B. in Wien zeigt sich, wie sich Zustellstrukturen verändern – und welche Rolle Out-of-Home-Lösungen dabei spielen.

Was einst als Ergänzung zur klassischen Haustürzustellung begann, ist heute für DPD eine tragende Säule des Paketgeschäfts. Insbesondere im urbanen Raum gewinnen flexible Zustelloptionen, die in den Alltag der Menschen passen, zunehmend an Bedeutung. Gemeinsam mit unseren Partnern myFlexbox, Tamburi und Storebox betreiben wir allein in Wien mittlerweile über 800 Paketstationen – und damit mehr als doppelt so viele wie klassische DPD Pickup Paketshops, von denen es aktuell rund 360 gibt.

Insbesondere in einer Stadt wie Wien liegt der Vorteil auf der Hand: Urbane Lebensrealitäten verlangen nach Lösungen, die sich nahtlos in den Alltag einfügen. Paketstationen erfüllen genau diesen Anspruch. Sie sind rund um die Uhr verfügbar, zentral gelegen und ermöglichen eine flexible Abholung, Paketaufgabe oder Retoure – unabhängig von Öffnungszeiten oder Anwesenheit zu Hause.

Treiber dieser Entwicklung sind vor allem das anhaltende Wachstum des Online-Handels und die zunehmende Verdichtung urbaner Räume. Gleichzeitig steigen die Erwartungen an Komfort und Selbstbestimmung. Out-of-Home-Lösungen bieten hier eine einfache und alltagstaugliche Möglichkeit, diese Anforderungen zu erfüllen.



12 Anhang

12.1 Zum Branchenreport

Der Branchenreport wurde im Auftrag und in Abstimmung mit der Wirtschaftskammer Wien, Standort- und Infrastrukturpolitik von der ECON-SULT Betriebsberatungsges.m.b.H. durchgeführt. Der Durchführungszeitraum war Februar bis Juni 2026 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.)
- Weiterführung Datenmodell und Abgrenzung 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 ein Report zur Beleuchtung der KEP-Dienste in Wien beauftragt und erfolgreich durchgeführt. 2020, 2022 und 2024 wurde darauf aufbauend und ergänzt durch methodische Ansätze und Ideen, angelehnt an die jährlich erscheinende KEP-Studie des deutschen Bundesverbands Paket und Expresslogistik e.V., eine umfassende Analyse zum KEP-Markt in Wien erstellt.

Die aktuelle Studie 2026 zeigt nun die weitere Entwicklung im KEP-Markt vor allem vor dem Hintergrund des sich ändernden Konsumverhaltens, der Lieferkettenproblematik, der zunehmenden Digitalisierung und der Arbeitsmarktsituation auf und schreibt die Entwicklungen der Vergangenheit weiter.

Die Zusammenführung und Aufbereitung der Informationen und vor allem der qualitativen Einschätzungen und Bewertungen war nur durch die Unterstützung von großen KEP-Dienstleistern 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:

- Österreichische Post Aktiengesellschaft
- DPD Direct Parcel Distribution Austria GmbH

12.3 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 – Entwicklung der Paketmengen in Wien in Szenarien	11
Abbildung 2 – Wiens wöchentliche Paketmenge	16
Abbildung 3 – Paketentwicklung in Wien	28
Abbildung 4 – Umsatzentwicklung in Wien.....	29
Abbildung 5 – Entwicklung der Paketzahlen und Umsätze in Wien	30
Abbildung 6 – Regionale Verteilung der Paketmengen in Wien	32
Abbildung 7 – Gelbe Karte Ladezonen.....	33
Abbildung 8 – Entwicklung des Wiener KEP-Marktes aufgeteilt nach X2C und B2B.....	34
Abbildung 9 – Betrachtung von Privathaushalten und zugestellten Paketen je Haushalt und Jahr.....	35
Abbildung 10 – Betrachtung von Arbeitsstätten und zugestellten Paketen je Arbeitsstätte pro Jahr	36
Abbildung 11 – Masterplan Urbane Logistik Wien.....	41
Abbildung 12 – Zero Emission Transport Logo	43
Abbildung 13 – Ladezonenrechner.....	45
Abbildung 14 – Projekt ANTRIEB	46
Abbildung 15 – GreenTurn General Assembly Wien	47
Abbildung 16 – GreenTurn Logo	47
Abbildung 17 – Nextbox Logo	48
Abbildung 18 – BaustellenBox	50
Abbildung 19 – B2S Projekt	51
Abbildung 20 – B2S Logo	51
Abbildung 21 – Paketmengen gesamt in Österreich in Stück	55
Abbildung 22 – Anzahl versendeter Pakete je Mio. EUR BIP in Österreich und Wien	56
Abbildung 23 – Zuwächse gesamt in Österreich	57
Abbildung 24 – Umsatz je Standardpaket in Österreich	58
Abbildung 25 – Anteil Paketmengen nach Paketströmen 2025.....	59
Abbildung 26 – Sendungsentwicklung im Vergleich	62
Abbildung 27 – X2C Sendungen pro Kopf im Vergleich: Deutschland, Österreich und Wien.....	63
Abbildung 28 – Geschäftsfeld KEP-Markt Österreich.....	65
Abbildung 29 – Geschäftsfeld KEP-Markt Deutschland.....	65
Abbildung 30 – Paketmarktentwicklung im Vergleich zur BIP-Entwicklung	68
Abbildung 31 – Durchschnittliches jährliches Wachstum je Branche (2014 – 2024)	69
Abbildung 32 – Paketmarktentwicklung im Vergleich zu den Steigerungsraten der Bruttowertschöpfung in den jeweiligen Bereichen.....	70
Abbildung 33 – E-Mobilität Online Ratgeber	81
Abbildung 34 – CO2-freie Zustellung	88
Abbildung 35 – Myflexbox Flagship Wien19	89

12.4 Quellenverzeichnis

Literaturquellen

BMIMI; Logistik in Zahlen, Ein Leitfaden für Gemeinden zur Definition, Erfassung und Verwendung innerörtlicher Logistikdaten, Wien 2025

Europäisches Parlament; Environmental challenges through the life cycle of battery electric vehicles;

Faast, A.; The Vienna Chamber of Commerce supports GreenTurn (Präsentation)

Fedex; 2024 holiday shopping season: post-peak insights, 2024

KE-Consult, KEP-Studie 2026 – Analyse des Marktes in Deutschland, 2026

KMU Forschung (Hrsg.); E-Commerce Studie, Österreich 2025

Last Mile Experts; OUT-OF-HOME DELIVERY IN EUROPE 2025

postnord; e-barometern, 2023 annual report, Schweden 2023

OECD Economic Outlook, Resilient Growth but with Increasing Fragilities, 2025

RegioData Research (Pressemeldung); Onlinehandel 2025: Wachstum mit neuer Dynamik; 24. Juli 2025

Stadt Wien (Presseservice); Ludwig/Ruck: Reger Zulauf bei emissions-freiem Transport in Wien

Statistik Austria; Pressemitteilung: 14 062-255/25: Wirtschaftsleistung der meisten Bundesländer 2024 fast unverändert; 09. Dezember 2025

WIFO; Bericht zur Wiener Wirtschaft 2025, Konjunktur, Arbeitsmarkt und ökologische Transformation; April 2026

Stadt Wien; Masterplan Urbane Logistik, 2026

Stadt Wien; Smart Klima City Strategie Wien, 2022

Stadt Wien; Wegweiser Quartierslogistik in Stadtentwicklungsgebieten, 2024

Triangle; How customers purchased during peak, 2022

Zeitschriften

Internat. Wochenzeitung Verkehr; „EU führt Pauschalzoll ein“, Nr. 09/15.05.2026

Internat. Wochenzeitung Verkehr; „Wir setzen unsere Netzoffensive fort“, Nr. 09/15.05.2026

Homepages

bpex-ev.de/presse/meldung/ausblick-weihnachtsgeschaeft-2025

bpex-ev.de/presse/meldung/kep-studie-2026

commission.europa.eu/law/law-making-process/better-regulation/simplification-implementation-and-enforcement/simplification_en

ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_25_3045

emove-austria.gv.at/

green-turn.eu/

projekte.ffg.at/projekt/4964771

ratgeber.wko.at/emobilitaet/

smartcity.wien.gv.at/wienbox-nextbox/

wien.orf.at/stories/3307091/

www.bmwet.gv.at/Themen/International/OesterreichsWirtschaftsbeziehungen/Europa.html

www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2025/12/09/council-and-parliament-strike-a-deal-to-simplify-sustainability-reporting-and-due-diligence-requirements-and-boost-eu-competitiveness/

www.ffg.at/enin

www.iea.org/data-and-statistics/data-tools/global-ev-data-explorer

www.logistik2030.at/baustellenbox/

www.logistik2030.at/ladezonen-rechner-4-0/

www.logistik2030.at/nextbox-plattform/

www.logistik2030.at/zero-emission-transport-zet/

[www.ots.at/presseaussendung/OTM_20260518_OTM0019/dpd-oester-](https://www.ots.at/presseaussendung/OTM_20260518_OTM0019/dpd-oesterreich-und-myflexbox-strategische-partnerschaft-auf-der-ueberholspur)

[reich-und-myflexbox-strategische-partnerschaft-auf-der-ueberholspur](https://www.ots.at/presseaussendung/OTM_20260518_OTM0019/dpd-oesterreich-und-myflexbox-strategische-partnerschaft-auf-der-ueberholspur)

www.ots.at/presseaussendung/OTS_20240805_OTM0030/plus-55-prozent-paketboxen-boomen-in-wien

www.ots.at/presseaussendung/OTS_20250522_OTM0019/wk-wien-packerl-kommen-emissionsfrei-vor-die-haustuer

www.tuwien.at/ar/move/forschung/laufende-projekte/ladezonenrechner

www.wien.gv.at/spezial/klimafahrplan/

www.wien.gv.at/spezial/regierungsabkommen2025/wiens-zukunft-nachhaltig-gestalten/wir-sorgen-fur-ein-gutes-klima/

www.wko.at/ktn/gewerbe-handwerk/rauchfangkehrer-bestatter/antrieb-infoblatt.pdf

www.wko.at/oe/news/e-commerce-studie-onlinehandel-erreicht-rekordniveau

www.wko.at/oe/news/medienservice-so-viel-kostet-buerokratie-oesterreichs-wirtschaft

www.wko.at/wien/news/zero-emission-transport-emissionsfreie-plakatwerbung-im-wien

www.wko.at/wien/transport-verkehr/kleintransporteure/damit-wien-funktioniert-ladezonen-freihalten

https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20250722_OTM0014/mit-zero-emission-transport-werden-jetzt-auch-bei-der-lieferung-von-bier-co2-emissionen-reduziert

12.5 Projektteam und AutorInnen

DI Andrea Faast
Mag. Isabel Heiß, M.A.

Wirtschaftskammer Wien
Standort- und Infrastrukturpolitik
Straße der Wiener Wirtschaft 1
1020 Wien
> wko.at/wien/standortpolitik <



Mag. Jürgen Schrampf
Mag. Gerda Hartmann

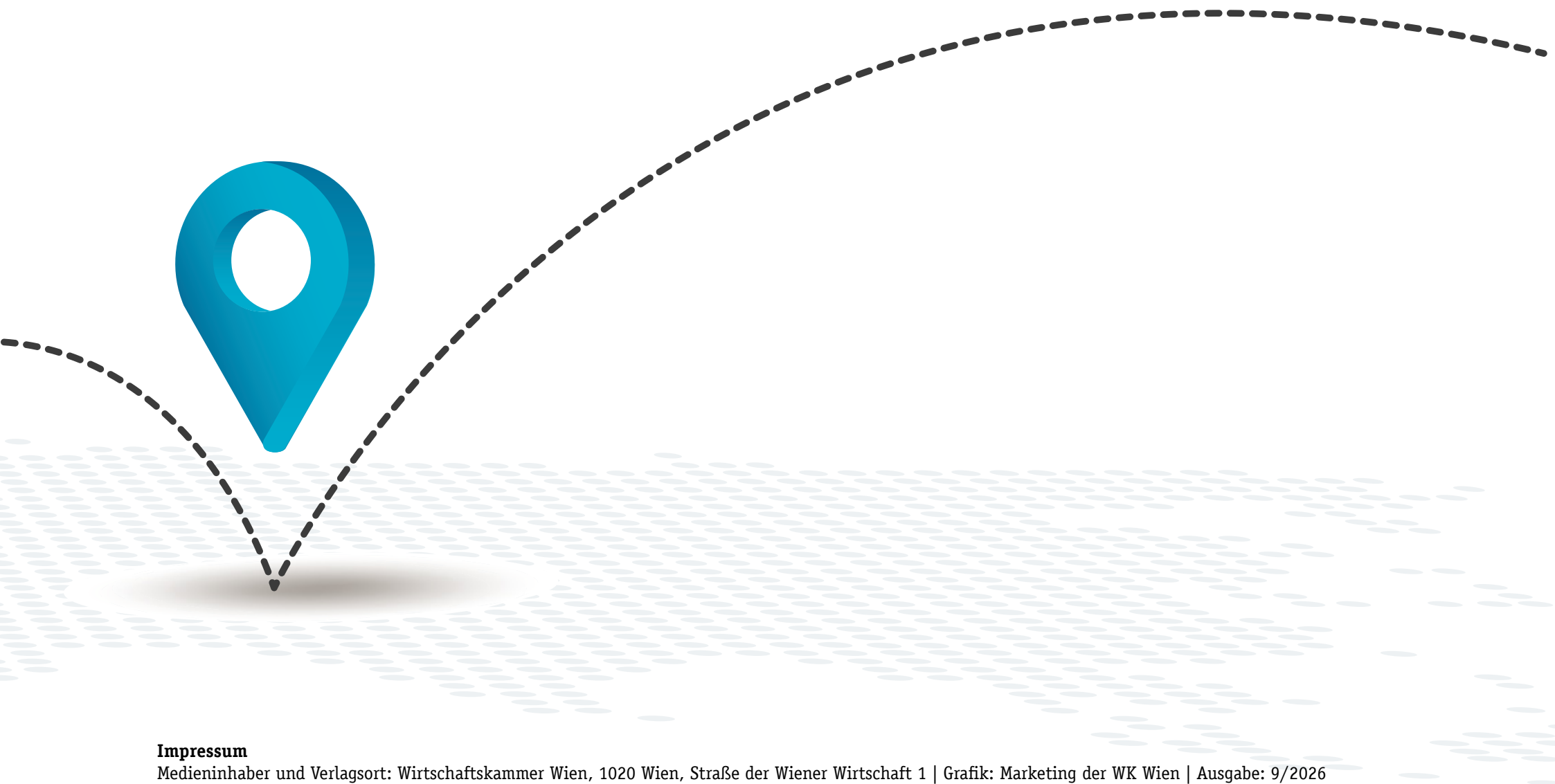
ECONSULT
Betriebsberatungsges.m.b.H.
Jochen Rindt-Straße 33
1230 Wien
> www.econsult.at <



13. Fotocredits

- As13Sys, Przemyslaw Iciak, peopleimages.com, stokkete, scharfsinn86, Kawee, Gorodenkoff, Iryna, industrieblick | stock.adobe.com
- DPD
- ECONSULT
- GreenTurn Project
- GREGORI Consulting (erstellt mit Google Gemini)
- KONE
- NextBox <https://www.nextbox.at/>
- Österreichische Post
- Projektkonsortium, Fotos: Peter Provaznik
- Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung 2026
- Wirtschaftskammer Wien
- WKO





Impressum

Medieninhaber und Verlagsort: Wirtschaftskammer Wien, 1020 Wien, Straße der Wiener Wirtschaft 1 | Grafik: Marketing der WK Wien | Ausgabe: 9/2026

100



Service



ECONSULT
BERATEN PLANEN REALISIEREN