

Projekt praxpack

RÜCKFÜHRUNG VON MEHRWEGVERSANDVERPACKUNGEN

Grundsätzliche Situation und
Ausblick aus der Perspektive von RePack

Praxpack - Werkstattpapier
Oktober 2021



GEFÖRDERT VOM




Bundesministerium
für Bildung
und Forschung


Impressum / Imprint:

**ÖKOPOL GmbH
Institut für Ökologie und Politik**

Nernstweg 32–34
D – 22765 Hamburg

www.oekopol.de
info@oekopol.de

 ++ 49-40-39 100 2 0

 ++ 49-40-39 100 2 33

Autoren: Christof Trowitz (RePack), Dr.-Ing. Till Zimmermann (Ökopol)

Inhaltsverzeichnis

1	Rückführungskonzepte für Mehrwegversandverpackungen	4
1.1	Erkundung von Möglichkeiten des (gebündelten) Rückversand von RePacks über KEP-Dienstleister	4
1.2	Kooperation mit Postdienstleister: RePack x La Poste (France)	5
1.2.1	Ausgangssituation.....	5
1.2.2	Projekt	6
1.2.3	Pilotpartner.....	6
1.2.4	Wirtschaftliche Betrachtung.....	6
1.2.5	Rückführung und Aufbereitung	6
1.2.6	Ausblick.....	7

1 Rückführungskonzepte für Mehrwegversandverpackungen

Die Rückführungslogistik ist zum einen der wesentliche Kostentreiber für Mehrwegsysteme (vgl. Zimmermann und Rödiger 2021), zum anderen besteht – wie sich auch in den durchgeführten Pilottests (Avocadostore 2020; Tchibo 2020; Otto 2020) gezeigt hat – auch ein Zusammenhang zwischen der Wahl der Rückführungskanäle und der Rückführungsquote, welche wiederum die ökologische Performance des Mehrwegsystems beeinflusst.

Derzeit finden sich zwei Rückführungssysteme in der Praxis:

1. Der Rückversand als Paket (über KEP-Dienstleister)
2. Der Rückversand als Brief (über Briefkästen, Postdienstleister)

Beim Rückversand als Paket wird die leere Mehrwegverpackung als „normales“ Paket wieder zurückgesendet. Dies kann über Paketshops u. ä. oder die direkte Mitgabe bei den Paketzusteller*innen erfolgen. Die Kosten entsprechen denen der „normalen“ Paketaufgabe bzw. den Kostenvereinbarungen zwischen Versender (Onlinehändler) und KEP-Dienstleister. Beispiele für Mehrwegsysteme, die diesen Rückführungsweg nutzen, sind die MemoBox (vgl. Zimmermann und Falkenstein 2021b) oder die Foxbox (vgl. Zimmermann und Falkenstein 2021a). Eine denkbare Optimierung beim Rückversand über KEP-Dienstleister stellt deren Sammlung/Bündelung/Pooling dar, in Kombination mit entsprechend reduzierten Kosten. Entsprechende Möglichkeiten für den Rückversand von Mehrwegversandtaschen wurden mit RePack im Dialog mit DHL erkundet (siehe Abschnitt 1.1).

Gegenüber dem Rückversand über KEP-Dienstleister hat der Rückversand als Brief in der Regel Kostenvorteile. Allerdings ist diese Art des Rückversands nur für briefkastengängige Verpackungen möglich, insbesondere flexible Verpackungen und kleinformatige Verpackungen kommen hierfür in Frage. RePack ist das Beispiel für eine Mehrwegverpackung, die diesen Rückführungsweg nutzt.

Einen dritten denkbaren, aber bislang nicht in der Praxis erprobten Rückführungskanal stellen Orte der öffentlichen Grundversorgung wie Supermärkte, Drogerien etc. dar.

1.1 Erkundung von Möglichkeiten des (gebündelten) Rückversands von RePacks über KEP-Dienstleister

Zur Erkundung von Möglichkeiten des (gebündelten) Rückversands von RePacks über KEP-Dienstleister haben diverse Gespräche zwischen KEP Dienstleistern und RePack sowie RePack und Ökopol stattgefunden.

So wurde zwischen RePacks und KEP Dienstleistern diskutiert, inwieweit Servicepoints geeignet seien, die Rücknahme der RePacks zu organisieren.

Bislang wurde die Aussage gemacht, dass Filialen von KEP Dienstleistern aufgrund der typischen Begrenzung an verfügbarer Verkaufsfläche mit Sicherheit keine physischen Rücknahmeboxen aufgebürdet werden dürften. Vielmehr müssten in einem ersten Schritt die leeren Rücksendungen als normale Pakete gesehen werden.

Für die Nutzung der Paketnetzwerke liegt eine Herausforderung in der Internationalität. Es gibt in der Welt der KEP-Dienstleister kein universelles internationales Abkommen – ähnlich dem Weltpostabkommen aus dem Briefnetzwerk – über das mit einem standardisierten, bereits in das RePack integrierten Rücksendelabel alle Rücksendungen aus allen Ländern abgedeckt werden

können. Das Label müsste auf alle KEP Dienstleister in Europa eingerichtet sein oder es müssten nationale Kreisläufe eingerichtet werden, bei denen es deutsche RePacks mit DHL Rücklabel, französische RePacks mit „LaPoste“ Rücklabels und schwedische RePacks mit PostNord Rücklabels gibt. Allerdings müssten die Händler dann penibel darauf achten, dass die RePacks immer in den richtigen Ländern landen und es keine Fehlsendungen in andere Länder gibt. Zudem gehen mit vielen nationalen Kreisläufen wichtige Skaleneffekte verloren.

Als theoretisch gangbare Möglichkeit bliebe, dass die Händler einfach die Retouren-Labels beilegen, und die Empfänger*innen anweisen, sowohl Produkt-Retouren als auch leere Retouren mit diesem Label abzuwickeln. Damit ergeben sich wiederum noch kleinere Kreisläufe, nicht nur auf nationaler, sondern auf Händler-Ebene. In diesem Falle würden alle RePacks zum Händler zurückgehen und keine zentrale Logistik mehr stattfinden. Es muss untersucht werden, ob diese Kreisläufe eine ausreichende Skalierung mit sich bringen können, sodass die Kosten mit dem Briefporto vergleichbar werden.

1.2 Kooperation mit Postdienstleister: RePack x La Poste (France)

1.2.1 Ausgangssituation

Die zurückgesendeten RePacks werden bislang alle nach Tallinn/Estland zurückgeführt. Die Strecke Berlin-Tallinn beträgt 1.500 km, das heißt, jedes RePack muss für jeden Zyklus 3.000 km zurücklegen. Bei Annahme einer Rücksendung von Frankfurt am Main beispielsweise, erhöht sich diese Strecke um weitere rund 1.000 km. Die Post arbeitet dabei zwar hochkonsolidiert, dennoch ist der transportbedingte CO₂ Ausstoß aufgrund der hohen Transportdistanzen stark optimierungswürdig (vgl. hierzu die ökologischen Bewertungen von Mehrwegversandsystemen in Zimmermann und Bliklen 2020a, 2020b).

Aktuell ist bzgl. Mehrwegversandtaschen wie RePacks davon auszugehen, dass das Briefkastensystem weiterhin der Rückführungskanal der Wahl bleiben wird, bis Mehrwegverpackungen eine gewisse Signifikanz erreicht haben, ab der es sich lohnt, eine separate Infrastruktur aufzubauen, beispielsweise über alternative Rücknahmestellen wie Paketshops, Supermärkte, Rücknahmeautomaten etc.

Der Pilotversuch bei OTTO legt insbesondere die Vermutung nahe, dass die flächendeckende Verfügbarkeit und Convenience der Briefkästen einen signifikanten Einfluss auf die Empty Return rate hat¹.

Es wurde bereits exploriert, inwieweit europäische Postunternehmen in der Lage sind, RePacks an eine regionale Adresse umzuleiten, sodass sie nur einen Bruchteil der Tallinn-Strecke zurücklegen müssen. Da die RePacks international verwendet werden, ist es wichtig, dass das einheitliche Adresslabel nicht verändert werden muss. Neben Irland ist es beispielsweise der französischen La Poste möglich, eine solche Umleitung wirtschaftlich darzustellen. Gespräche mit der Deutschen Post haben bislang nicht zu Ergebnissen geführt. Zudem bedarf es eines signifikanten Versandvolumens, bevor sich ein solcher Aufwand lohnt. La Poste war bereit, einen Versuch bei einem Mindestvolumen von 15.000 RePacks zu fahren.

¹ Vgl. Auswertung der Pilotversuche. So haben bei Avocadostore und Tchibo jeweils über 70 % der um die Warenretouren bereinigten Kund*innen ihr Repack tatsächlich zurückgeschickt, jedoch nur etwa 35 % der OTTO Kund*innen. OTTO hatte seine Kund*innen explizit angewiesen, ihr RePack bei einem der Hermes Paketshops zurückzugeben, von denen es jedoch nur 16.000 Stück in Deutschland gibt – im Gegensatz zu 111.000 Briefkästen.

1.2.2 Projekt

Mit der französischen La Poste wurde die Möglichkeit geschaffen, die RePacks, die in französische Briefkästen geworfen werden, innerhalb von Frankreich an eine französische Adresse umzuleiten. Hierzu muss das ursprüngliche Brieflabel mit der Adresse Tallinn nicht verändert werden.

Anfang 2021 hat sich eine Arbeitsgruppe gefunden, die in wöchentlichen Meetings das „La Poste“ Projekt mitsamt Pilotpartner aufgesetzt hat.

1.2.3 Pilotpartner

Es mussten hinreichend viele bzw. große Onlinehändler gewonnen werden, um das Projekt überhaupt starten zu können. Den Pilotpartnern wurde ein Rabatt von 1€ pro RePack und Zyklus gewährt für alle RePacks, die national in einem französischen Briefkasten landen.

Als Pilotpartner wurde schließlich mit folgenden Händlern zusammengearbeitet:

- Volcom
- ba&sh
- Blissim
- Gunther Paris
- Sporeo
- Masama
- Memoires d'Océanes
- Picture Organic
- Fjord Lifestyle
- Nomads Surfing
- Looking for Wild
- Hopaal
- Twin Flame

1.2.4 Wirtschaftliche Betrachtung

Um hinreichend Pilotpartner zu gewinnen, wurde das Angebot so attraktiv wie möglich gestaltet. Den Pilotpartnern wird ein Rabatt von 1 € pro RePack und Zyklus gewährt für alle Repacks, die über französische Briefkästen die La Poste Umleitung nehmen. Alle internationalen Rücksendungen werden normal in Rechnung gestellt.

1.2.5 Rückführung und Aufbereitung

Die Umleitung erfolgt durch La Poste an ein Lager von La Poste in Frankreich. Die RePacks werden gescannt, sodass die Statistik über französische und internationale Returns geführt werden kann. Durch den direkten Scan in Frankreich erfolgt auch eine zeitnahe Zustellung der Reward Mail, was im Falle der Rückführung nach Tallinn bis zu 2 Wochen dauern kann. Die gesammelten RePacks werden auf Paletten zusammengefasst und weiter transportiert.

Mithilfe der API können La Poste und Fulfillment Dienstleister ganze Container (Paletten oder Boxen) mitsamt deren Inhalten (die RePacks) erfassen und an RePack übermitteln. Die Codierung der RePacks wird auf den GS1 Standard GRAI umgestellt werden, welcher auch auf die Container angewendet werden kann.

Die Reinigung und Aufbereitung erfolgte zu Beginn des Projekts nicht durch La Poste, sondern durch den gewohnten Fulfillment Partner in Tallinn, da ein französischer Fulfillment Partner zunächst nicht gefunden werden konnte. In Sachen Nachhaltigkeit ist diese Vorgehensweise zwar ähnlich wie bei direkter Retournierung nach Tallinn, jedoch ist der primäre Zweck des Piloten der, zu beweisen, dass nationale Umleitungen grundsätzlich funktionieren. Im zweiten Schritt soll die Aufbereitung ebenfalls in Frankreich erfolgen.

Zum 30.07.21 wurden von den französischen Händlern etwa 5.000 RePacks versendet, davon wurden ca. 2.500 als französische Retoure erfasst.

1.2.6 Ausblick

Die grundsätzliche Machbarkeit der Umleitung bei der Rücksendung innerhalb des existierenden RePack-Systems konnte im Pilotversuch mit La Poste bewiesen werden.

La Poste ist perspektivisch daran interessiert, die Aufbereitung und Redistribution an die Onlinehändler zu übernehmen.

Nach Auswertung des Pilottests soll geprüft werden, ob und mit welchen Voraussetzungen das Vorgehen auch auf die Deutsche Post und andere europäische Postunternehmen übertragen werden kann. Entsprechende Vorgespräche laufen bereits.

2 Literaturverzeichnis

Avocadostore (2020): Praxpack-Pilot. Ergebnisse. Hamburg. Online verfügbar unter https://www.praxpack.de/fileadmin/user_upload/materialien/praxpack_Ergebnisse_Pilottest_Avocadostore_2020_webversion.pdf, zuletzt geprüft am 11.08.2021.

Otto (2020): Praxpack - Pilotprojekt mit Repack. Hamburg. Online verfügbar unter https://www.praxpack.de/fileadmin/user_upload/materialien/praxpack_Ergebnisse_Pilottest_Avocadostore_2020_webversion.pdf, zuletzt geprüft am 11.08.2021.

Tchibo (2020): RePack - Pilot Mehrwegversandtasche. Hg. v. Tchibo. Online verfügbar unter https://www.praxpack.de/fileadmin/user_upload/materialien/praxpack_Ergebnisse_Pilottest_Tchibo_2020_webversion.pdf, zuletzt geprüft am 04.06.2021.

Zimmermann, Till; Bliklen, Rebecca (2020a): Single-use vs. reusable packaging in e-commerce: comparing carbon footprints and identifying break-even points. In: *GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society* 29 (3), S. 176–183. DOI: 10.14512/gaia.29.3.8.

Zimmermann, Till; Bliklen, Rebecca (2020b): Vergleichende ökologische Betrachtung von Mehrweg- und Einweg-Versandverpackungen. Werkstattpapier. Projekt praxpack. Ökopol. Hamburg. Online verfügbar unter https://www.praxpack.de/fileadmin/user_upload/Werkstattpapier_OEkologische_Bewertung_von_MWVP_REV2.pdf, zuletzt geprüft am 17.08.2021.

Zimmermann, Till; Falkenstein, Anna (2021a): Fairfox. Erfolgreiche Beispiele für den Einsatz von Mehrwegverpackungen im Onlinehandel. Projekt praxpack; Ökopol Institut für Ökologie und Politik. Hamburg. Online verfügbar unter https://www.praxpack.de/fileadmin/user_upload/praxpack_Kurzsteckbrief_FairFox.pdf, zuletzt geprüft am 30.09.2021.

Zimmermann, Till; Falkenstein, Anna (2021b): Memo/Memolife. Erfolgreiche Beispiele für den Einsatz von Mehrwegverpackungen im Onlinehandel. Projekt praxpack; Ökopol Institut für Ökologie und Politik. Hamburg. Online verfügbar unter https://www.praxpack.de/fileadmin/user_upload/praxpack_Kurzsteckbrief_Memo.pdf, zuletzt geprüft am 30.08.2021.

Zimmermann, Till; Rödiger, Lisa (2021): Ökonomische Bewertung von Mehrwegsystemen. Betrachtung von drei Beispielfällen. Werkstattpapier. Projekt praxpack. Hg. v. Ökopol Institut für Ökologie und Politik. Hamburg. Online verfügbar unter https://www.praxpack.de/fileadmin/user_upload/Werkstattpapier_OEkonomische_Betrachtung.pdf, zuletzt geprüft am 28.09.2021.