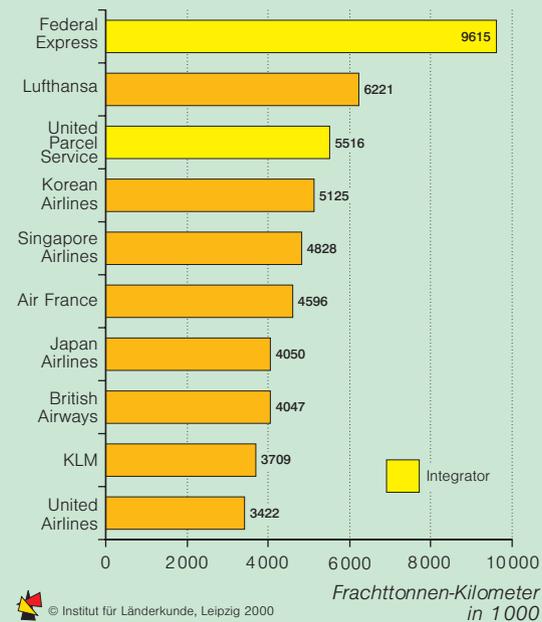


# Standorte und Logistik von Kurier-, Express- und Paketdiensten

Rudolf Juchelka

## 1 Die zehn größten Luftfracht-Carrier 1998



Seit Mitte der 1970er Jahre entstand – neben der traditionellen Post-Dienstleistung – in Deutschland ein eigenständiger Markt für Paketdienste. United Parcel Service (UPS), ein bereits 1908 gegründetes Unternehmen aus den USA, und der Deutsche Paket Dienst (DPD), ein Zusammenschluss mittelständischer Spediteure, waren die ersten privaten Anbieter im deutschen Paketdienst-

Markt. Die Schnelligkeit der Lieferung als spezifische Kundenanforderung entwickelte sich dabei zunehmend zu einem Qualitätsmerkmal. Wenig später wurden auch die ersten Niederlassungen der großen internationalen Express-Dienste wie DHL, TNT und Federal Express in der BRD eröffnet. Heute wird der europäische Markt von den „großen Vier“ DHL, FedEx, UPS und TNT sowie den nationalen Postgesellschaften beherrscht. Hinzu kommen national tätige Firmen. Auch im Stadtbereich eröffneten sich neue Märkte, die vor allem durch in ihrem Aktionsbereich beschränkte City-Kurier-Dienste bedient werden.

Die großen internationalen Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) werden als **Integrators** bezeichnet, da sie ein verknüpftes Dienstleistungsprodukt vom Versender bis zum Empfänger in Form eines **Door-to-Door-Service** anbieten. Weltweit existieren sieben Firmen, die als Integrator bezeichnet werden können:

- United Parcel Service (UPS, Atlanta, Georgia, USA)
- Federal Express (FedEx, Memphis, Tenn., USA)
- Thomas Nationwide Transport (TNT, Hoofddorp, NL)
- Dalsey-Hillblom-Lynn (DHL, Redwood City, Calif., USA)
- Emery Worldwide (Redwood City, Calif., USA)

- BAX-Global, ehem. Burlington Express (Irvine, Calif., USA)
- Airborne Express International (Seattle, Wash., USA)

Die Bedeutung dieser Firmen zeigt sich insbesondere im Luftfrachtverkehr, bei dem die Rolle von FedEx und UPS herausragend ist.

Die Liberalisierung im Postbereich und der zunehmende Wunsch von Wirtschaftsunternehmen nach

- Zeitgenauigkeit der Zustellung
- flächendeckendem Service
- **Overnight-Service**
- hohem Zuverlässigkeitsgrad (u.a. Sendungsverfolgung, **Online-Tracking**) sowie
- Zustellkontrolle unmittelbar nach Auslieferung

führten zu einer starken Expansion des KEP-Marktes in den 1990er Jahren. Der Markt weist in Deutschland Zuwachsraten von jährlich ca. 15 Prozent, ein Umsatzvolumen von über 16 Mrd. DM (1997) und einen Arbeitplatzeffekt von knapp 100.000 Beschäftigten auf. Ende der 1990er Jahre ist er durch drei grundlegende Trends gekennzeichnet:

1. Es engagieren sich – im Rahmen der allgemeinen Internationalisierung der Wirtschaft – verstärkt die nationalen Post- und Paketunternehmen.
2. Es kommt zunehmend zu Übernahmen mittelständischer Anbieter durch die großen internationalen Integrators oder zu Kooperationen

mittelständischer bzw. regional tätiger Dienstleister.

3. Diese Entwicklungen sind eingebettet in die Deregulierung der europäischen Transport- und Postmärkte.

Insbesondere in Folge des dritten Punktes gerät der gesamte KEP-Markt in Bewegung. Bisher mussten die nationalen Postgesellschaften Pakete an den Grenzen in die Hände einer anderen nationalen Postgesellschaft übergeben. Nur einige private Anbieter wie die großen Integrators konnten schon seit längerem grenzüberschreitende Dienstleistungen aus einer Hand anbieten, weil sie über hoch integrierte Netze verfügen. Dieser Vorteil verringert sich mit der Zeit, da die nationalen Postgesellschaften zunehmend internationale Kooperationen oder sogar Verbünde eingehen. Folgende Trends kennzeichnen die zukünftigen Entwicklungen im KEP-Markt:

- Die Postgesellschaften und die großen KEP-Dienstleister lassen unabhängige Netze entstehen, vereinzelt kommt es zu Integrationen oder partiellen Kooperationen, langfristig sind auch Übernahmen denkbar.

- Alle Marktteilnehmer versuchen, die globale Präsenz weiter auszubauen.
- Für den Kunden soll möglichst ein **One-Stop-Shopping-System** angeboten werden.

- Die Informationstechnologie, beispielsweise der Einsatz von **Tracking-and-Tracing-Systemen** oder elektronischer Verzollung, wird den KEP-Markt in erheblicher Weise weiter beeinflussen und prägen.

- Die Produktbasis wird zunehmend verbreitert, d.h. es findet eine Abwendung vom Standardprodukt hin zu individuellen Angeboten statt.

Kernbestandteile eines KEP-Logistik-Dienstleisters sind ein Netzwerk von Standorten und die Verknüpfung dieser Standorte unter Beibehaltung des Service-Anspruches. Ein feinmaschiges Netzwerk mit Depots oder Niederlassungen (Standorte der Lieferfahrzeuge, Vorsortierung) wird durch ein Netz von Hauptumschlagsbasen (**Hubs**) überlagert. Manchmal sind noch sog. Sub-Hubs zwischengeschaltet. Daraus ergibt sich das aus der Luftfahrt bekannte **Hub-and-Spoke-System**. Für internationale und teilweise auch für nationale Transporte gibt es in einigen Fällen Sonder-Hubs an Flughäfen. Beispielsweise besitzt UPS seine Europa-Hub am Flughafen Köln-Bonn (7), und TNT verlagerte Ende der 1990er Jahre seine Europa-Hub vom Flughafen Köln-Bonn zum belgischen Flughafen Lüttich-Bierset (westlich von Aachen). Eine weitere Modifizierung findet auf zeitkritischen Strecken statt, indem das Hub-and-Spoke-System durch Direktlinienverbindun-

## 2 Dalsey-Hillblom-Lynn (DHL)



© Institut für Länderkunde, Leipzig 2000

## 3 Deutscher Paket Dienst (DPD)



## Kurier-, Express- und Paketdienste 2000 Netzwerk der Standorte

### Zeichenerklärung zur Kartenreihe

#### Standorte

- Headquarter
- Hub\*
- Sub-Hub
- Niederlassung
- ✈ Air Hub
- ✈ Air Sub-Hub

- Autobahn
- Verdichtungsraum
- Landeshauptstadt
- BERLIN Bundeshauptstadt

\* Hauptumschlagsbasis

Autor: R. Juchelka

**Door-to-Door-Service** – Haus-zu-Haus-Lieferung

**Hub** – engl. Nabe; Hauptumschlagsbasis

**Sub-Hub** – untergeordnete Umschlagsbasis

**Hub-and-Spoke-System** – Verteilersystem nach dem „Nabe und Speichen“-System, bei dem Fluggäste bzw. Sendungen zur besseren Auslastung von Transportmitteln zu einem zentralen Verteiler gebracht werden, von dem aus sie zu den Enddestinationen weiterverteilt werden

**Integrator** – Unternehmen, das mehrere Dienstleistungen kombiniert anbietet

**KEP-Dienste** – Kurier-, Express- und Paketdienste

**One-Stop-Shopping-System** – kundenfreundliches Dienstleister-System, das für den Kunden lediglich eine Anlaufstelle vorsieht, auch wenn mehrere Unternehmen beteiligt sind

**Online-Tracking** – computergesteuerte Verfolgung des jeweiligen Standorts einer Sendung

**Overnight-Service** – Lieferung, die am Morgen des darauf folgenden Tages ausgeliefert wird

**Tracking-and-Tracing-System** – System der Nachforschung über den Verbleib einer Sendung im Nachhinein bzw. online

eine Cluster-Bildung von KEP-Standorten anzutreffen, z.B. an Flughäfen. Innerhalb Deutschlands zeigt sich eine Ballung innerhalb Hessens.

Die großen KEP-Dienstleister wie UPS, TNT, DHL, FedEx und die eher national agierenden Firmen DPD oder German Parcel besitzen im Prinzip ähnliche, in ihrer Standortwahl und hierarchischen Struktur jedoch unterschiedliche Netzwerke 2 bis 6.

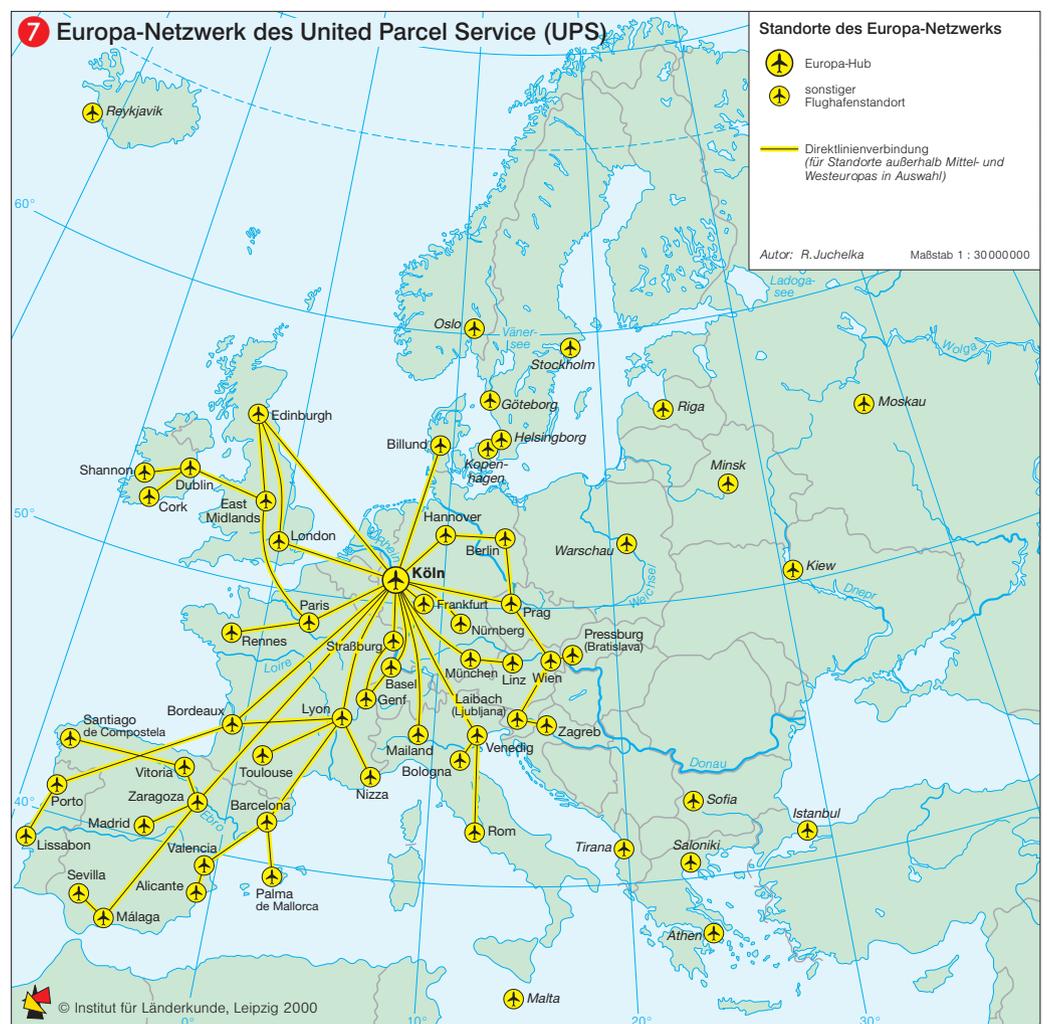
Merkmale der Standortmuster sind:

- je nach Firma unterschiedlich hierarchisch differenzierte Depotstrukturen
- Nähe zu Autobahnanschlüssen
- Nähe zu Verdichtungsräumen, allerdings regelhaft keine Standorte im Kernbereich
- Konzentration im Sinne eines Hub-and-Spoke-Systems
- variierende Bedeutung des Luftverkehrs für den Transport

### Das Beispiel DPD

Am Beispiel des Deutschen Paket Dienstes (DPD) kann die Standortwahl verdeutlicht werden. Heute ist der DPD in 18 europäischen Ländern vertreten. Die Depotstandorte, insgesamt 400, werden nach ihrer Verkehrslage und dem Bevölkerungspotenzial ausgewählt, d.h. bei Abholung und Zustellung muss jeder Ort im Einzugsbereich eines Depots innerhalb eines Tages zu erreichen sein. Um für Versender und Empfänger gleichermaßen erreichbar zu sein, werden die Depots vorzugsweise in der Nähe von Ballungsräumen angelegt, so dass die garantierten Laufzeiten eines **Overnight-Service** eingehalten werden können.

Die verkehrslogistische Abwicklung bei DPD erfolgt in zwei Varianten: einmal als Systemverkehr Depot – Hub –



gen umgangen wird. Bei den KEP-Diensten kommt es im Laufe des Transportgeschehens zu einer Verknüpfung von Nah- und Fernverkehrstransporten.

Standortkriterien für das Netzwerk der Niederlassungen oder Depots sind verkehrsgünstige Lage, d.h. Nähe zu möglichst mehreren Autobahnanschlüssen und geringe Stauanfälligkeit, Verfügbarkeit von Arbeitskräften aus dem unteren Einkommenssegment und günstige Grundstückspreise. Vielfach ist

Depot, zum anderen als Direktverkehr. Bei ersterem erfolgt – nach der Abholung beim Versender – die Weiterleitung über ein Umschlagdepot, der Transport über einen Hauptumschlagbetrieb, und von dort die Weiterleitung zum Empfangsdepot und die Zustellung

beim Empfänger. Wenn möglich, werden allerdings die Sendungen unmittelbar als Direktverkehr von Depot zu Depot geleitet, da so Laufzeiten optimiert und zusätzliche Sortierungen vermieden werden können. Für nationale Transporte wird diese Variante bevorzugt.

