

Vor dem Internetboom:

Der Aufstieg der Paketdienste in der Bundesrepublik 1970 bis 2000 aus mittelständischen Stückgutspeditionen

Vortrag auf der GTG Jahrestagung, Berlin, 3. April 2025

Eine Langfassung ist verfügbar unter http://www.vahrenkamp.org/files/Stueckgut_Vahrenkamp.pdf

Ich freue mich hier zu sprechen. In meiner aktiven Dienstzeit an der Universität Kassel habe ich viel in Forschung und Lehre zu Paketdiensten gearbeitet. Mit den Studierenden habe ich die Sortierzentren im Bereich von Bad Hersfeld besucht. Heute möchte ich mich konzentrieren auf das Thema Paketdienst in Hinsicht auf wirtschaftsgeographische Aspekte und auf das Thema Familienunternehmen. Es ist nicht so, dass Paketdienste immer nur Unternehmensgründungen von großen Logistikkonzernen waren, sondern im Gegenteil war der Aufstieg der Paketdienste in Westdeutschland sehr stark von mittelständischen Logistikfirmen gekennzeichnet.

Wie sah die Logistikwelt im Jahre 2000 aus?

Die Logistikwelt wurde dominiert von den großen Postkonzernen, die in Europa in den 1990er Jahren privatisiert worden waren und die sich wie Haifische auf dem Logistikmarkt verhielten. Sie kauften im Monatsrhythmus kleinere Logistikunternehmen auf. Unter anderem ging der Deutsche Paketdienst zum französischen Post La Poste und German Parcel ging an die britische Royalmail.

DPD und GP waren Gründung von jeweils 20 mittelständischen Stückgutspeditionen, also eben nicht Gründungen von Großkonzernen.

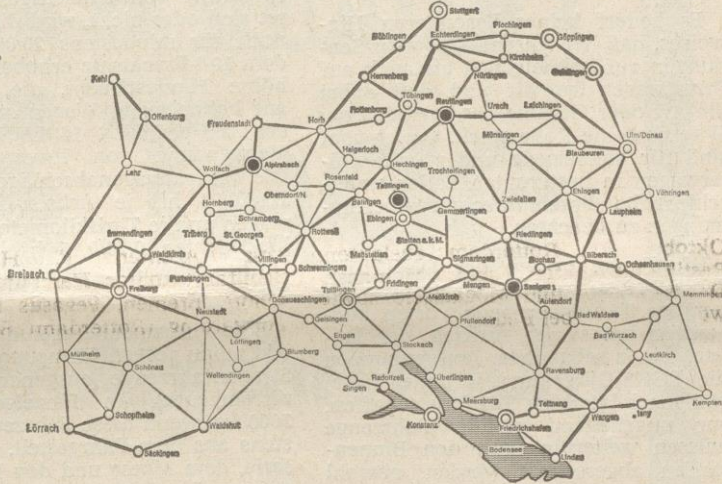
Felix Mauch und Monika Dommann haben das Forschungsdesideratum beschreiben, komplexe logistische Abläufe zu erforschen. Mein Vortrag soll dazu beitragen.

Ja, was ist Stückgut? Fässer, Kisten, Kartons auf Paletten aufgebaut, die als einzelne Sendung keinen LKW, der 16 Paletten aufnehmen kann, ganz auslasten. less than truck load, LTL. Monika Dommann hat in Ihrem Buch Materialfluss über Paletten geschrieben. Wir sehen hier einen Blick in eine Stückguthalle, wo Ladungseinheiten stehen, die vor den Toren angeordnet werden, an denen sie für ihren Fahrt an die Zielorte in LKW verladen werden. Der Stückgutverkehr mit dem LKW weist ein hohes Wachstum auf und ist Ausdruck der industriellen Arbeitsteilung. Eilige Ersatzteile, Nachlieferungen in Geschäfte usw. Stückgut korreliert mit 97% sehr hoch mit dem BIP. Ein Plus vom 100 Mrd. BIP entspricht einem Plus von 1,7 Mio. Tonnen Stückgut. Das Wachstum des Stückguts im 20. Jahrhundert hat zur modernen Logistik geführt.

Wer bewegt das Stückgut?

Kommen wir zu dem Speditionsgewerbe mit Kraftfahrzeugen, so ist der offizielle Titel der Stückgut Speditionen. Sie waren kleinteilig organisiert. Von den ca. 2000 Betrieben hatten 60% nicht mehr als 20 Beschäftigte, ferner waren sie nur regional tätig, das heißt diese Speditionen unternahmen keine direkten Fernverkehrsrelationen auf der Langstrecke, meinetwegen von Kiel nach München. Die regionale Aufstellung der Spedition Merz bei Stuttgart wird in der folgenden Abbildung gezeigt:

Ihr Empfangsspediteur für Baden - Württemberg

ALBERT MERZ Internationale Spedition

7470 Albstadt-Tailfingen • Postfach 16 20
 Telefon (0 74 32) 40 81 • Telex 07 63 868 und 07 63 355 (Export)
 Niederlassung Reutlingen: 7410 Reutlingen, Alteburgstr. 135, Postfach 8 43, Tel. 0 71 21 - 3 69 06

Die Speditionen wiesen ein Lagerhaus auf, ein Depot, was getrennt war nach Eingangsverkehr und Ausgangsverkehr (wie beim Güterverkehr der Eisenbahn, Güterschuppen, Sheds). Die Speditionen sammelten in einer Region Stückgut und brachten das in das Lagerhaus ein, um das Stückgut auf die Fernverkehre zu bringen. Interessant ist, dass die Speditionen Korrespondenzspeditionen aufwiesen, mit denen sie befreundet waren und genau zu diesem Korrespondenzspeditionen wurden Fernverkehrsrelationen aufgebaut, das waren aber nur bis zu fünf befreundete Speditionen, zu denen Fernverkehre aufgebaut wurden. Umgekehrt trafen von den befreundeten Speditionen Stückgutsendungen im Depot ein und wurden dann im zweiten Schritt in der Region an die Empfänger verteilt.

Aus der Sicht einer Stückgutspedition A ergibt sich folgendes Netzwerk, das die Fernrelationen per LKW von dem Depot der Spedition A aus auffächert auf die Depots der befreundeten Stückgutspeditionen B, C, D.

Die Stückgutspeditionen profitierten vom Autobahnnetz, das in den 1970er Jahren schon weitgehend komplett in Westdeutschland ausgebaut war. Auf dem Autobahnnetz konnten LKW-Verkehre zuverlässig und schnell abgewickelt werden, die in kurzer Zeit etwa von Hannover nach Frankfurt fahren konnten. Damit war das Autobahnnetz eine essentielle Infrastruktur für LKW Stückgutverkehr, aber auch dann für Paketdienste.¹ Sie sehen, dass die DDR ausgespart ist. Sie konnte an den Innovationen im Stückgutverkehr und bei Paketdiensten nicht teilhaben, weil es dort keine mittelständischen Speditionen gab.

Die Stückgut-Speditionen achteten darauf, nur mittelgroße Entfernungen im Fernverkehr abzuwickeln, damit ihre Fahrer am Abend wieder im heimat-depot eintreffen konnten (Wie bei der Güterbahn DB Cargo).

Das ist ein neues Ergebnis der historischen Verkehrsforschung.

¹ Zur Bedeutung des Autobahnnetzes für die Logistik siehe Richard Vahrenkamp: Die logistische Revolution – Der Aufstieg der Logistik in der Massen-konsumgesellschaft, Campus Verlag, Frankfurt 2011 (Reihe Historische Verkehrsforschung des Deutschen Museums).

Diese Aufstellung hatte zur Folge, dass die Speditionen keine direkten Langstreckenverbindung, etwa von Kiel nach München, abdecken konnten. Vielmehr war es so, dass ein Stafettenlauf stattfand für eine Sendung von Kiel nach München, dass die Spedition 1 zu einer befreundeten Spedition 2 die Sendung brachte. diese nahmen die im Lagerhaus auf, und es ging dann weiter zu der nächsten befreundeten Spedition, das ist dann die Spedition 3, die dann München erreichen konnte. Wir sehen hier das Stückgut-Netzwerk als eine soziale Konstruktion von befreundeten Speditionen.

Für jede einzelne Sendung Verträge mit befreundeten Speditionen abzuschliessen, war sehr aufwendig. Einfacher war es, einen bundesweiten Spediteurverbund mit genormten Prozeduren und einer Dachmarke zu schaffen. Die alte Bundesrepublik besaß eine Fläche von 250 Quadratkilometer. 25 Teilflächen zu 10000 Quadratkilometer und daraus ergeben sich rein rechnerisch 25 Liefergebiete für 25 verschiedene Gebietsspediteure . Für die Lieferung von Stückgut gab es dann übergeordnete Spediteur- Kooperationen als Dachmarken, wie IDS, die auf diesem regionalisierten System von Sammlung und Verteilung aufsetzen. Ebenso entstanden Dachmarken von Stückgutspeditionen für die Paketdienste, wie DPD und German Parcel

In den 1970er Jahren wurde die Möglichkeit privater Paketdienste in der Logistikpresse stark diskutiert. Außerhalb der Pakete, die von der Bundespost befördert wurden, liefen immerhin 150 Millionen Pakete in dem privaten Stückgutnetzwerken der Stückgut-Speditionen auf. Da diese Netzwerke für Pakete eigentlich nicht geeignet waren, lag es nah, für dieses Marktsegment ein eigenes Netzwerk zu schaffen.

Als Vorläufer kann der Otto-Versand gelten, der im Jahre 1975 den Liefersdienst Hermes für die Auslieferung seiner eigenen Pakete aufbaute, um eine engere Kundenbindung an die Endkunden zu ermöglichen. Im Jahre 1976 starteten tatsächlich gleich zwei private Paketdienste in der Bundesrepublik nämlich der deutsche Paketdienst DPD und UPS. Während UPS als Ableger eines Großkonzerns gesteuert wurde, war DPD eine Kooperation von mittelständischen Stückgut Speditionen. Im Unterschied zu Bundespost adressierten die privaten Paketdienste nur an Großkunden, die eine Mindestmenge pro Woche abnahmen und auch auf die großen und mittelgroßen Versandhäuser wie etwa den Heine Versand in Karlsruhe. Als Service Vorteile gegenüber der Bundespost machten die privaten Paketdienste geltend: sie holten die Pakete mit eigenen Sammelfahrzeugen beim Versender ab und eine schnellere Laufzeit: 24 Stunden im Kerngebiet der Bundesrepublik. Beides konnte die Bundespost nicht leisten. DPD war eine Kooperation von 19 mittelständischen Stückgutspeditionen, die über insgesamt 29 Depots im Bundesgebiet verfügten. Das Sendungsvolumen stieg auf 5 Millionen Pakete im Jahre 1978, allerdings wies DPD 3 Jahre lang Anlaufverluste auf. Pro Depot ca. 600 Pakete pro Tag, keine Automation

Im Jahre 1989 starteten German Parcel das operative Geschäft. es wies ein Stammkapital von 2,3 Millionen D-Mark auf. insgesamt war es eine Kooperation von 25 Stückgutspeditionen mit jeweils durchschnittlich 200 Mitarbeitern, also wirklich mittelständisch. die Zustellung und Abholung erfolgte mit 700 eigenen Lieferwagen die einheitlich lackiert waren, es gab 120 Wechselbrücken und 30 LKW Züge. Zu den Wechselbrücken muss ich sagen, diese Technologie ist weitgehend unbekannt, aber eine Weiterentwicklung des Containers. die Wechselbrücken stehen auf vierbeinigen Füßen und können vom Motorfahrzeug unterfahren werden und angehoben werden und dann transportiert werden die Wechselbrücken werden vor den Umschlagshallen an den Toren aufgestellt und beladen bzw. entladen mit Paketen. In eine Wechselbrücke gehen 1000 bis 2000 Pakete hinein. Interessant an dieser Innovation wechselbrücke ist, dass der mittelständische Stückgut Spediteur Dachser in Kempten diese Technologie in den 1970er Jahren erfunden hatte, die sich dann über alle Stückgut Speditionen und Paketdienste verbreitete. Dachser war Mitglied bei DPD.

Bei German Parcel finden wir ein innovatives Sortierkonzept vor, nämlich eine sternförmige Lieferstruktur die auch als Hub bezeichnet wird.



Gestaffelte Abfahrtszeiten von den verschiedenen Punkten führen zu einer gleichmäßigen Auslastung des Sortierzentrums, wir haben also hier eine Orchestrierung der Lkw-Verkehre mit dem Ziel des Hubs. German Parcel hat den Hub in Bad Hersfeld angesiedelt quasi in der Mitte der alten Bundesrepublik, aber an der Grenze zur damaligen DDR und konnte deswegen bei der Investition die Zonenrandförderung einstreichen. Die sternförmige Lieferstrukturen geht so vor sich, dass die LKWs zwischen 22 Uhr und 24 Uhr abends gestaffelt am Sortierzentrum eintreffen, dort entladen werden und die Pakete werden auf eine riesige Sortiermaschine geladen welche dann durch Abscannen der Barcodes die Zieldestination des Pakets erkennt und das Paket in die Wartezone vor dem Tour des Zieles auswirft, wo diese dann in einen LKW bzw. Wechselbrücke wieder eingeladen werden. Dieses Konzept hat zur Folge, dass z.B. ein Paket von Hamburg nach Bremen erst nach Bad Hersfeld gefahren wird, dort auf Bremen als die Zieldestination sortiert wird und dann von Bad Hersfeld nach Bremen zurückgefahren wird. Die Sortierleistung in Bad Hersfeld betrug ungefähr 70 000 Pakete pro Nacht. Anzumerken ist, dass diese Art der Sortierung über einen Hub nur für die Aufbauphase eines Paketdienstes sinnvoll ist. Wenn die Paketmengen für bestimmte Relationen, etwa von Hamburg nach Bremen, so groß werden, dass sich eine direkte Lkw-Fahrt von Hamburg nach Bremen lohnt, wird dann schrittweise die sternförmige Sortierung abgelöst durch Direktfahrten von LKWs. Allerdings bleibt

die sternförmige Lieferstruktur weiterhin wichtig auch bei großen Paketaufkommen im Gesamtsystem, wenn Überläufe über den Sortierstern gelenkt werden. Sternförmige Vorgänger kennen wir auch aus der Luftfahrt. 1961 wurde in Frankfurt am Main der Nachtflugstern für Briefe eröffnet. Wir kennen ihn ferner von Federal Express, wo in den 1970er Jahren die Firma ein sternförmige Sortierzentrum im Memphis Tennessee für Flugzeugtransporte von Paketen eingerichtet hat und damit einen über Nachttransport zwischen wichtigen Destinationen in den USA ermöglichte. GP war der erste Paketdienst, der die Sternförmige Sortierung im Landverkehr eingesetzt hat.²

Im Sortierzentrum von Bad Hersfeld finden wir eine Automatisierung der Sortierung der Pakete nach Zielen vor. dort wurde ein Kippschalensorter von der Maschinenbau Fabrik Eisenmann installiert, wobei die Ziele der Pakete durch das Scannen des Barcodes auf den Laufbändern abgelesen wurde.

Die 1970er und 1980er Jahren wurden formativ für Speed und Quality im Paketdienst. Ich nenne hier einige Technologien, die gewissermaßen die Infrastruktur für diese Paketdienste bildeten:

Wechselbrücken, Sternförmige Sortierung Datenfernübertragung DFÜ im Datex –P Netz, ab 1981

Der preiswerte Personalcomputer, ab 1980 (5000 DM gegenüber 100.000DM für mittlere Datentechnik)

Der Personal Computer kann nun als preiswerter Rechner für die operative Steuerung des Paketflusses und für die Datenübermittlung an die DFÜ eingesetzt werden. Ferner können damit Adressen der Absender und Empfänger sowohl bei Stückgut wie auch bei Paketen verwaltet werden, wobei wieder vierstellige Postleitzahlen eine wichtige Basis bilden.

Mit dem Barcode konnten nun Laserscanner den Paketfluss überwachen und an jeder Stelle des Systems erkennen, wo und zu welcher Zeit sich das Paket befindet und im Computersystem hinterlegt werden. Damit sind Fehler in der Verladung aber auch Diebstahl rechtzeitig erkennbar. Die Paketdienste wurden nun die erste Industrie mit sehr niedrigen Fehlerraten. Ferner führten die Paketdienste unterschiedliche qualitätsgrade ein. neben dem Standardpaket gab es das Premium Paket, das um 9 Uhr dem Empfänger am Folgetag zugestellt wurde bzw. um 12 Uhr. Natürlich waren dafür erhebliche Preiszuschläge zu zahlen. Ferner gab es eine telefonische Abfragemöglichkeit des Lieferstatus man muss bedenken, dass war vor dem Internet.

In meinem Vortrag habe ich fokussiert auf die beiden Paketdienste DPD und GP, die beide auf die Inlandsmärkte der alten Bundesrepublik fokussiert waren. darüber hinaus gab es natürlich auch Paketsendungen ins Ausland, in nahegelegene Ausland nach Italien oder Frankreich, oder nach Europa generell, aber auch weltweit, dafür wurden andere Systeme installiert, insbesondere die beiden amerikanischen Großkonzerne UPS und Federer Express bauten Transportnetze für Pakete mit ihren Flugzeugen auf. Es gab allerdings auch eine übernacht-transporte von Paketen mit speziellen flugzeugnetzen innerhalb von Europa, aber nur zwischen den jeweiligen Hauptstädten. eingesetzt wurden dafür kleine Frachtflugzeuge, wie die ATR 41, ein französisches Modell, was vier Tonnen tragen kann. Ferner kann man die Paketdienste abgrenzen zu Kurierdiensten und Expressdiensten, was innerhalb wegen der Kürze der Zeit hier nicht geschehen ist.

Man kann die These aufstellen, dass das Paketaufkommen pro Kopf als ein Entwicklungsindikator für den Entwicklungsstand einer Volkswirtschaft angesehen werden kann, so gab es in der

Bundesrepublik im Jahr 1980 pro Kopf 4,3 Pakete

während in der UdSSR + 0,9 Pakete versandt wurden.

² Siehe Richard Vahrenkamp: Globale Luftfrachtnetze, Hamburg 2014.