

Mittelständische Speditionen als Gründer von Paketdiensten

Working Paper History of Mobility Nr.38/2025

Vortrag auf der Jahrestagung der Gesellschaft für Technikgeschichte, 3. April 2025, Berlin.

Stand 20. Mai 2025

Prof. Dr. Richard Vahrenkamp
Professor em. für Logistik der Universität Kassel
Logistik Consulting Berlin
Mail: vahrenkamp2@gmx.de

Inhalt

1	Das Wachstum der privaten Paketdienste in der Bundesrepublik Deutschland	2
2	Der Otto Versand als privater Paketpionier 1975	8
3	Das Jahr 1976 als Gründungsjahr von UPS und DPD	9
4	Die Gründung von DPD 1976	10
5	Der Marktauftritt von UPS in Westdeutschland	14
6	GLS und die Gründung von German Parcel (GP) 1988	16
7	Literatur:	23

1 Das Wachstum der privaten Paketdienste in der Bundesrepublik Deutschland

Zunächst sollen hier Definitionen über die verschiedenen Teilmärkte im Kleingutbereich gegeben werden. Nach Angaben der KEP-Studie 2023, S. 9, des Bundesverbandes Paket und Express Logistik (BIEK) wird der KEP-Bereich in drei Segmente unterteilt:

Die Kurierdienste:

Es gibt eine Haus-zu-Haus Belieferung im B2B-Sektor vom auftraggebenden Kunden bis zum Empfänger. In der Regel werden „Zustellung „Same Day“ oder individuell vereinbart, gewichtsunabhängig (Gewichtsbereich flexibel), vorwiegend Direktfahrt, Sendung wird persönlich oder mithilfe elektronischer Hilfsmittel permanent begleitet, Sendung wird von demselben Kurierdienst mit eigenen Kurierinnen bzw. Kurieren schnellstmöglich von der Absenderin oder vom Absender zur Empfängerin oder zum Empfänger befördert, direkter Zugriff auf Sendung durch die Kurierin oder den Kurier ist jederzeit möglich, Sendungen sind „nicht liniengebunden“, das Marktsegment ist geprägt von wenigen, auch international tätigen Großunternehmen und vielen („kleinen“), häufig regional tätigen Einzelunternehmen und Vermittlungszentralen, die Preise entsprechen dem jeweiligen Anforderungsprofil“.

Die Expressdienste:

Es gibt eine Haus-zu-Haus Belieferung mit Stückgut im B2B-Sektor. In der Regel gibt es eine „Zustellung „Overnight / Time Definite“, kennzeichnend sind verbindliche Zustellzeiten, fest zugesagte kurze „Versender-Empfänger-Laufzeit“, gewichtsunabhängig (Gewichtsbereich flexibel), kleinteilig, aufwändige technische Begleitung mit jederzeitiger Zugriffsmöglichkeit, Expresssendungen werden nicht direkt, sondern netzwerkgebunden über ein Umschlagzentrum zum Ziel / zur Empfängerin oder zum Empfänger befördert (nicht einbezogen: Stückgutnetzwerke des traditionellen speditionellen Geschäfts), direkt im Auftrag der Kundin oder des Kunden tätig, keine Einschaltung von Zwischenspediteuren.“ Die Abgrenzung zum Paketdienst liegt im Wegfall der Gewichtsschranke bei Paketen von 31,5 Kg und darin, dass keine Beschränkungen im Volumenausmaß vorliegen. Ferner haben die Expressdienste keine einfachen Preistabellen wie die Paketdienste.

Die Paketdienste:

Es gibt eine Haus-zu-Haus Belieferung im B2B-Sektor mit einer „Regellaufzeit, keine garantierten Zustellzeiten: In der Regel erfolgt die Zustellung national überwiegend am folgenden Werktag, taggenaue Laufzeit-Vorhersage jedoch möglich, Beschränkung der Sendungen in Gewicht (bis 31,5 kg) und Größe, Systemdienstleister, ausgeprägte hohe Standardisierung / Automatisierung / Vereinheitlichung der Prozesse, keine Ausrichtung an der Einzelsendung, sondern mengenorientiert“. Die Paketdienste haben einfache Preistabellen.

Die drei Segmente Kurier, Express und Paket (KEP) hatten nach Angaben des BIEK in Deutschland in den Jahren von 2012 bis 2023 eine weitgehend konstante Unterteilung des Umsatzes von ungefähr 20% Kurier, ungefähr 30% Express und ungefähr 50% Paket trotz stark steigenden Wachstums des Sendungsaufkommens.

Der Aufstieg der internationalen Kurierdienste seit den 1970er Jahren spiegelt die Expansion von US-Konzernen auf Auslandsmärkten wider und die Verflechtung von Unternehmen untereinander innerhalb der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Union. Für Beratungsleistungen der internationalen Expansion stehen Rechtsanwaltsbüros und Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zur Verfügung, die einen regen weltweiten Austausch von Dokumenten pflegen. Eine optimistische Einschätzung zeigt an, dass der Geldverkehr zwischen

London und New York große Zinsgewinne gegenüber dem herkömmlichen Posttransport bzw. Luftfrachttransport realisieren kann, wenn Kurier die Transporte der Sendungen mit Schecks, Cash Lettern Briefen von London nach New York in Passagierflugzeugen im Handgepäck besorgen. Ein Autor spricht insgesamt von 200.000 \$ Zinsgewinn pro Transport und Tag im Jahre 1985.¹ Eine empirische Untersuchung über die Nutzung von internationalen Kurierdiensten aus dem Jahre 1984 nennt die Finanzinstitute als wichtigsten Kunden der internationalen Kurierdienste, gefolgt von Maschinenbau und Baugewerbe für die internationalen Investitionen sowie an dritter Stelle die Dienstleistungen, die Rechtsanwaltsbüros und Wirtschaftsprüfungsgesellschaft erbringen. An vierter Stelle steht die Ölindustrie mit ihren Standorten zur Förderung von Rohöl – die Firmengeschichte von DHL zeigt die Bedeutung des Ölförderstandorts Bahrain als Sitz von wichtigen Kunden an² – und an 5. Stelle die Schifffahrt – ein Sektor, in dem das erst das Eintreffen von Ladungspapieren in den Zielhäfen die Entladung der Schiffe ermöglicht.³ In der Bundesrepublik konnten die internationalen Kurierdienste erst im Jahre 1985 Fuß fassen, als die Bundespost ihren Beförderungsvorbehalt für internationale Briefsendungen aufgab.⁴ Dieses zeigt die auf das große politische Gewicht der Post zurückgehende Rückständigkeit der Bundesrepublik bei der Entwicklung des Dienstleistungssektor an.

Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung des Mengenaufkommens des KEP–Marktes in Deutschland in Mrd. Sendungen zwischen den Jahren 2012 und 2023 und Prognosen bis zum Jahre 2027 der BIEK–Studie 2023, S. 13.



Abbildung 13: Das Sendungsaufkommen privater KEP–Dienste in Deutschland

¹ Bernhard Hector: Aus der Entstehungsgeschichte der Kurier–, Paket– und Expressdienste, in: Spiegel Verlag (Hrsg.): Transportmärkte im Wandel, Band 13: Kurier– Express– und Paketdienste, Hamburg 1987, S. 8–21, hier S. 12.

² Chung und Bowie unterstreichen in ihrer Studie zum internationalen Kurier– und Expressdienst DHL die Bedeutung der Ölfördergebiete im mittleren Osten für die internationale Expansion von DHL, Po Chung und Roger Bowie: DHL. From Startup to global Upstart, Berlin, De Gruyter 2018, S. 23.

³ Ralf Wojtek: Internationale Kurierdienste – Bedeutung und Marktverhältnisse, in: Spiegel Verlag (Hrsg.): Transportmärkte im Wandel, Band 13: Kurier– Express– und Paketdienste, Hamburg 1987, S. 22–69, hier S. 29.

⁴ Hector (1987), S. 13.

Seit dem Jahre 2000 wuchs die KEP-Branche in Deutschland anhaltend mit einer Rate von mehr als 5 Prozent p.a. beim Umsatz. Dies war eine deutlich höhere Rate als die des nominellen Bruttoinlandsprodukts (BIP), das im Durchschnitt bloß um 0,71% wuchs, siehe Tabelle 3.

Jahr	Umsatz im KEP-Markt in Mio. €	BIP in Mrd. € zu laufenden Preise	Wachstum KEP in %	Wachstum BIP in %
2000	10050	2 116,480		
2001	10200	2 179,850	1,5	0,63
2002	10360	2 209,290	1,6	0,29
2003	10500	2 220,080	1,4	0,11
2004	11100	2 270,620	6	0,51
2005	11800	2 300,860	7	0,30
2006	12600	2 393,250	8	0,92
2007	13900	2 513,230	13	1,20
2008	13800	2 561,740	-1	0,49
2009	13300	2 460,280	-5	-1,01
2010	14080	2 580,060	7,8	1,20
2011	14980	2 703,120	9	1,23
2012	15530	2 754,860	5,5	0,52
2013	16060	2 820,820	5,3	0,66
2014	16640	2 915,650	5,8	0,95
2015	17410	3 026,000	7,7	1,10
2016	18490	3 134,000	10,8	1,08
2017	19400	3 267,000	9,1	1,33
2018	20400	3 365,000	10	0,98
2019	21300	3 474,000	9	1,09
		Durchschnitt:	5,92	0,71

Tabelle 3: KEP Umsatz und BIP zwischen den Jahren 2000 und 2019⁵

Untersucht man die in Tabelle 3 dargestellten Daten von BIP und Umsatz der KEP-Branche in Deutschland, so stellt man einen sehr engen Zusammenhang fest, der in Abbildung 14 mit Trendgleichung und Bestimmtheitsmaß nach Excel dargestellt wird. Die Trendgerade $y = 8,3447x - 7629,5$ (wobei mit x das BIP in Milliarden Euro und mit y der KEP Umsatz in Millionen Euro gemeint sind) durch die Datenpunkte der Zeitreihen von BIP und KEP-Umsatz von 2000 bis 2019 zeigt an, dass pro Milliarde an zusätzlichem BIP ein KEP-Umsatz von 8,3 Millionen Euro, davon die Hälfte für Pakete, generiert wird. Bemerkenswert ist das sehr hohe Bestimmtheitsmaß R^2 von 99 Prozent, das die besonders enge Beziehung beider Zeitreihen anzeigt. Die steigenden KEP-Umsätze zeigen die Intensivierung der industriellen Arbeitsteilung und die Zunahme kleiner, eiliger Sendungen im Just-in-Time-Kontext an.

⁵ BIEK (Herausgeber): KEP-Studie 2023.

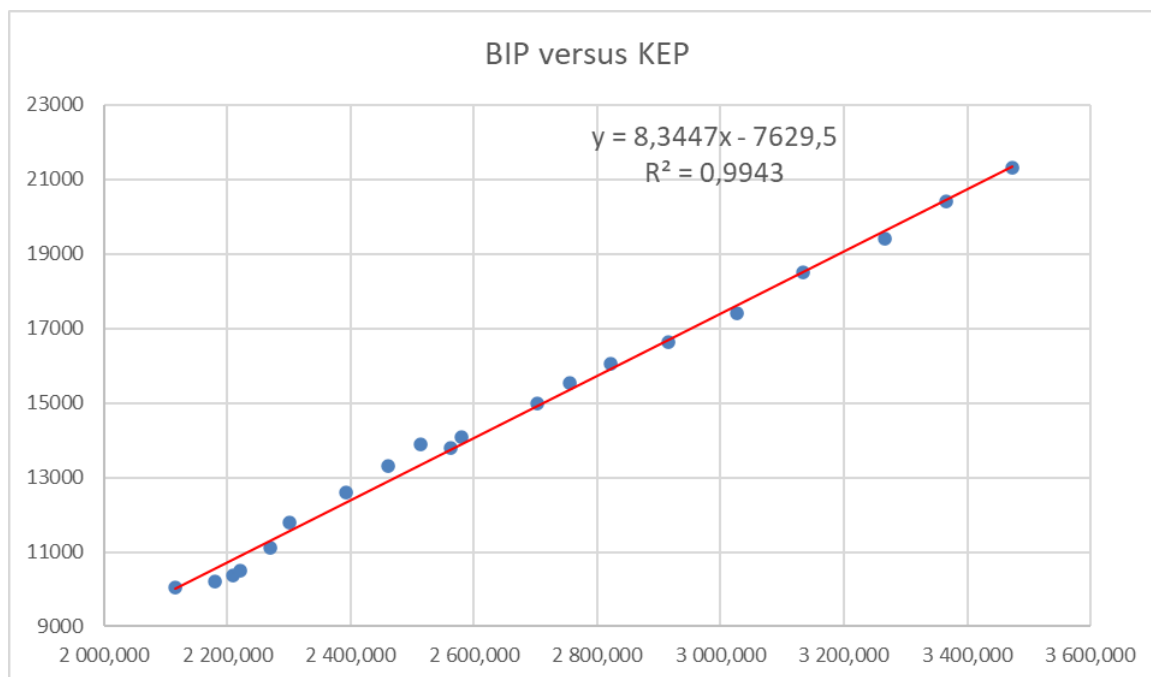


Abbildung 14: Korrelation BIP und KEP-Umsatz in der BRD 2000 bis 2019. Quelle: Statistisches Bundesamt. BIP in laufenden Preisen (BIEK (Hersg.): KEP-Studie 2015 – Analyse des Marktes in Deutschland. Berlin 2015). BIEK (Hersg.): KEP-Studie 2023.

So liegt die These nahe, dass man den Paketversand als Maßstab für die Differenzierung einer Volkswirtschaft deuten kann – als einen Index für Modernität und Entwicklung. Diese These wird vom internationalen Vergleich gestützt. Während in der BRD im Jahr 1980 pro Kopf 4,3 Pakete versandt wurden, betrugen diese Werte für die DDR 2,1 und für die Russische Föderation (Bestandteil der Sowjetunion) 0,9 Pakete.⁶ Im Jahre 2016 waren es, getrieben vom Internethandel, in Deutschland 32 Pakete pro Kopf.

In der Öffentlichkeit wurde die Paketbranche immer wieder angeprangert, dass die Fahrer auf der letzten Meile bei der Auslieferung der Pakete in einem System der Subunternehmer, das bis zu drei Stufen reichen kann, ausgebeutet werden und zu überlangen Arbeitstagen bis zu 14 Stunden bei Niedriglöhnen von drei bis vier Euro pro Stunde gezwungen werden. Zuerst deckte der undercover Reporter Günter Wallraff diese Verhältnisse bei den Subunternehmern von GLS im Jahre 2012 auf.⁷ Die Diskussion trat immer wieder auf, so z.B. auch in der ARD-Dokumentation vom 14. November 2018: "Paketauslieferung – ausgebeutet für den Online-Boom?" Diese ARD Dokumentation führte zu einer Anfrage der Bundestagabgeordneten Beate Müller Gemmeke (Die Grünen) am 7. Dezember 2018, welche Konsequenzen die Bundesregierung aus dieser ARD Doku über die Paketbranche ziehe.⁸ Bevor das neue Postgesetz im Sommer 2024 von dem Bundestag verabschiedet wurde, brachte der Bundesrat Anfang Februar 2024 eine Entschließung ein, welche ein Verbot von nicht tarifgebundenen Paket-Subunternehmern forderte. Tatsächlich konnte sich die FDP durchsetzen, dieses Verbot zu umgehen. Sie warnte

⁶ Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, 1983, S. 303, sowie das russische Statistische Jahrbuch (Narodnoe Chozjasstvo SSSR) für das Jahr 1990, S. 630.

⁷ Der Spiegel vom 30. Mai 2012.

⁸ Bundestagsdrucksache 19/6321.

vor dem „Gift für den Wettbewerb“.⁹ Das neue Postgesetz vom Sommer 2024 enthielt jedoch Bestimmungen, eine schärfere Kontrolle der Subunternehmer durchzusetzen. Immerhin wurden in § 73 die Arbeitsbedingungen der Paketlieferanten insofern verbessert, als es eine Gewichtsobergrenze von 20 kg in dem neuen Gesetz gab, bis zu der Pakete von einem Paketboten alleine ohne technische Hilfsmittel ausgeliefert werden dürften.¹⁰ Der unter DHL firmierende Paketdienst der deutschen Post beschäftigt auf der letzten Meile zu 90% Paketfahrer, die nach Verdi-Tarif entlohnt werden.

Neben dem amerikanischen Paketdienst UPS, der im Jahre 1976 in den westdeutschen Paket-Markt eintrat, waren die Gründungen der westdeutschen Paketdienste DPD im Jahre 1976 und GP im Jahre 1988 Initiativen von mittelständischen LKW-Speditionen im Stückgutbereich in der Bundesrepublik. Wie kam es zu diesen Gründungen?

Neben der Post bewegten die privaten Stückgutspeditionen in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1972 allein 150 Millionen Pakete.¹¹ Für diese Speditionen war es daher nahe liegend, für das Stückgut-Segment „Paket“ ein besonderes Distributionssystem zu entwickeln, zumal die standardisierten Eigenschaften eines Pakets sich vorzüglich dazu eigneten, den Paketumschlag zu „industrialisieren“: Von den schwer handhabbaren Gegenständen wie Fässern, Reifen, extrem langen bzw. schweren Gütern trennte man das leicht handhabbare Segment der quaderförmigen Pakete ab und entwickelte in den 1980er Jahren hochautomatisierte Technologien für die Sortierung. In den Sortierhallen wurden Pakete auf Laufbänder gesetzt und mit Kippschalen in die vorgesehenen Destinationskanäle abgeworfen. Scanner erkannten die Barcodes auf den Paketen und steuerten das Laufband. Die folgende Abbildung zeigt diese Sortiervorgänge mit einem Blick in eine Sortierhalle im Jahre 2011.



Abbildung 15: Automatische Sortierung in einer Paketsortierhalle von DHL im Jahre 2011. Quelle: Pressefoto DHL.

Das ansonsten restriktive, das Monopol der Post schützende Postgesetz in der BRD ließ erstaunlicherweise eine Lücke für den Transport von Paketen durch private Paketdienste offen.

⁹ NTV vom 21. Februar 2024.

¹⁰ Bundestagsdrucksache 20/10283.

¹¹ Peter Badura: Der Paketdienst der Deutschen Bundespost, in: Jahrbuch der Deutschen Bundespost 1977, S. 120.

Diese nutzte United Parcel Service (UPS), ein international tätiger US-Paketdienst, der 1976 in den deutschen Markt für Geschäftskunden (B2B) eintrat. Es folgten die beiden mittelständischen Kooperationsverbünde Deutscher Paketdienst (DPD) und German Parcel (GP) in den Jahren 1976 und 1988, welche private Paketdienste gründeten. Es ist bemerkenswert, dass die Innovation „Paketdienst“ mit hochautomatisierten Verteiltechnologien in der alten Bundesrepublik ausgerechnet von mittelständischen Stückgutspeditionen aufgebaut wurden und nicht von kapitalstarken Speditionen, wie Kühne und Nagel oder Schenker.¹² Die Post als großer Player zog erst 1995 nach mit dem Bau von Paketzentren (siehe unten Abschnitt 5).

In diesem Papier konnte nicht die Frage geklärt werden, wie die Gründungen der Paketdienste UPS, DPD und German Parcel die Regulierung auf dem Transportsektor für LKW-Fernverkehre umgehen konnten. Diese Regulierung sah eine Begrenzung der Anzahl der für die Speditionen zugelassenen LKW im Fernverkehr auf 18.322 vor, welche die privaten Stückgut-Speditionen auch ausgeschöpft hatten.¹³ Diese Begrenzung stellte ein ernstes Hindernis für das Wachstum der Stückgutspeditionen dar. Um an die begehrten Lizenzen für den LKW-Fernverkehr zu gelangen, nutzten die Speditionen das Instrument, andere Speditionen mit eigenen Fernverkehrslizenzen aufzukaufen. Diese Politik betrieb etwa die Spedition Rudolph in Baunatal bei Kassel, als sie eine Spedition in Seesen aufkaufte. In den Veröffentlichungen zu den Paketdiensten wird an einigen Stellen darauf hingewiesen, dass diese "eigene Lastkraftwagen" mit "eigenen Fahrern" einsetzen würden. Diese Formulierung deutet auf das Güterkraftverkehrsgesetz hin, in welchem diese Aussagen als Kriterium für den Werkverkehr gelten. Der Werkverkehr war unreguliert und konnte eine beliebige Anzahl von LKW für den Fernverkehr auf die Straßen bringen.¹⁴ Es ist also nicht ausgeschlossen, dass die Paketdienste ihre LKW-Verkehre als Werkverkehre deklariert hatten, da Paketdienste keine Speditionen sind. Vielleicht haben die Regulierungsbehörden auch augenzwinkernd diese Maskerade mitgemacht.

¹² Herbert Matis and Dieter Stiefel: Grenzenlos. Die Geschichte der internationalen Spedition Schenker von 1931 bis 1991, Frankfurt 2002.

¹³ Vahrenkamp, Logistische Revolution, 2011, S. 288.

¹⁴ Zum Unterschied von Werkverkehr und speditionellem Fernverkehr siehe Vahrenkamp und Kotzab, Logistikwissen kompakt, 2017, S. 71.

2 Der Otto Versand als privater Paketpionier 1975

Das Familienunternehmen Versandhaus Otto, das 1949 Werner Otto in Hamburg gegründet hatte und im Jahre 1970 bereits einen Umsatz von 1 Mrd. DM erreichte,¹⁵ kann für sich in Anspruch nehmen, in der Bundesrepublik ein Vorläufer des Sektors der privaten Paketdienste gewesen zu sein. Wie das Versandhaus Otto im Zusammenhang mit der Vorlage des Herbst-Winter-Katalogs des Jahres 1975 feststellte, sei es das einzige Versandhaus der Welt mit einem eigenen Zustellsystem, dem Hermes Versand Service, an dem das Versandhaus Otto maßgeblich beteiligt ist.¹⁶ Die sogenannte Privat-Paketpost auf der Straße des Hermes Versand Service brächte nach den Angaben von Otto folgende bedeutende Servicevorteile für die Kunden: Textilien können in staubdichter Klarsichthülle auf dem Bügel hängend transportiert und ausgeliefert werden. Ferner werden Rücksendungen und Reklamationen bei der Anlieferung angenommen. So ist der Weg zur Post für den Empfänger gespart, und die damit verbundenen Formalitäten vereinfacht. Falls der Empfänger nicht zu erreichen ist, so werden drei Zustellversuche unternommen. Seit 1972 hatte der Otto Versand systematisch eine private Paket-Post entwickelt, die seit 1975 voll funktionsfähig war.

Ebenfalls die private Transportwirtschaft sah im Jahre 1975 gute Erfolgsmöglichkeiten, sich im Bereich des Paketverkehrs zu betätigen. Der Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs hatte im Jahre 1974 einen Bericht über die technische und wirtschaftliche Abwicklung des Paketverkehrs vorgelegt. Das Interesse der Spediteure dürfte sich nicht nur auf die Pakete Versandhäuser beziehen, sondern auch auf die Klein- und Kleinstgüter der industriellen Versender. Nur 15 bis 20% der Postpakete entfallen auf Versandhändler. Die Industrie soll rund 80% zum Paket zum Aufkommen der Post beisteuern. Der Verband des Deutschen Güterfernverkehrs bestätigte auf Anfrage der Deutschen Verkehrszeitung (DVZ), dass einzelne Spediteure bereit seien, neben den Versandhandelsgütern auch Kleingüter der industriellen Versender, wie z.B. der chemischen Industrie, zu übernehmen. So seien 16 Spediteure in die „BDF Interessentenliste“ eingetragen.¹⁷

¹⁵ Timeline des Otto Versands: <https://www.ottogroup.com/de/ueber-uns/historie-und-gruender.php>

¹⁶ Deutsche Verkehrszeitung (DVZ) vom 2. August 1975, S. 5.

¹⁷ DVZ vom 2. August 1975, S. 5.

3 Das Jahr 1976 als Gründungsjahr von UPS und DPD

Das Jahr 1976 war entscheidend für die Etablierung privater Paketdienste in der Bundesrepublik und wurde von der Deutschen Verkehrszeitung gut dokumentiert. Die Paketdienste konnten auf einer Infrastruktur aufsetzen, die aus einem gut ausgebauten Autobahnnetz und dem von der Deutschen Bundespost im Jahre 1961 eingeführten vierstelligen Postleitzahlssystem bestand. Das Autobahnnetz war entscheidend dafür, dass die Pakete in der Nacht auf der Fernverkehrsrelation mit dem LKW von Depot zu Depot transportiert werden konnten.¹⁸ Das Postleitzahlssystem diente der kleinteiligen quantitativen Aufschlüsselung von Versandadressen und Empfängeradressen und konnte in den 1980er Jahren problemlos in die Datenverarbeitung mit Computern integriert werden.¹⁹ Im August 1976 starteten UPS und der Deutsche Paketdienst (DPD) ihr operatives Geschäft. Bereits zu Ende des Jahres 1975 hatte UPS seine Deutschland Gesellschaft, die UPS Deutschland GmbH, in Düsseldorf gegründet. 1976 gründeten 19 Kraftwagen-Spediteure die Deutschen Paketdienst GmbH mit Sitz in Koblenz. Der DPD bot an, jeden Ort der Bundesrepublik über 29 Verteildepots der Spediteure zu erreichen.²⁰ Der Bundespostminister Gscheidle teilte in einer Erklärung mit, die Deutsche Bundespost würde die Herausforderung durch private Paketdienste annehmen und eine aktive Marktpolitik einschlagen.²¹ Die Post musste einräumen, dass sie die Kooperationsvereinbarungen bisher nur mit Großkunden der großen Versandhäuser abgeschlossen hatte und Firmen mit mittleren und kleinem Sendungsaufkommen nicht berücksichtigt hatte. Ferner räumte sie eine mangelnde Orientierung am Kunden ein.²² Unter aktiver Marktpolitik der Bundespost wollte der Minister Gscheidle in erster Linie die Kooperation mit der verladenen Wirtschaft verstehen, die seit 1972 als Ausdruck einer neuen Unternehmenskonzeption der Post bereits mit großem Erfolg praktiziert werde. So habe man die Verteil- und Verladevorgänge von Paketen rationalisiert, kleine Container bereitgestellt und erzielte Rationalisierungsgewinne in Form reduzierte Gebühren an die betreffenden Kunden weitergegeben.²³ Die großen Versandhäuser Neckermann und Quelle verluden alle für den Postversand geeigneten Pakete und großformatige Päckchen in eigener Regie, postgerecht sortiert in 2-Kubikmeter Container, aufgeschlüsselt nach dem Paketumschlag-Stellen der Bundespost.²⁴ Die privaten Paketdienste UPS und DPD zielten vor allem auf das Transportvolumen der Versandhandelsunternehmen. Dabei ging es um das große Transportaufkommen, das größere und vor allem auch mittlere und kleine Versandhandelsunternehmen, wie der Heine Versand in Karlsruhe, bisher entweder über die Post, im Werkverkehr oder über eigene Transporttöchter abgewickelt hatten.²⁵

¹⁸ Zur Bedeutung des Autobahnnetzes für die LKW-gestützte Logistik siehe Vahrenkamp: Logistische Revolution (2011).

¹⁹ Logistik heute, Heft 1, 1989, S. 13.

²⁰ Eine Liste der Depots ist dokumentiert in der DVZ vom 10. Juli 1976, S. 3.

²¹ DVZ vom 10. Juli 1976.

²² DVZ vom 2. August 1976.

²³ DVZ vom 10. Juli 1976.

²⁴ DVZ vom 2. August 1975, S.5.

²⁵ DVZ vom 20. Juli 1976, S. 1.

4 Die Gründung von DPD 1976

Das Paketdienst–Unternehmen DPD war ein Unternehmensverband und bestanden aus 19 mittelständischen, jeweils regional operierenden LKW-Speditionen, die u.a. den Stückgutversand als ein Geschäftsfeld („Sammelgutspeditionen“) aufwiesen und daraus den Paketversand auskoppelten. DPD wurde 1976 gegründet als eine Kooperation von 19 mittelständischen Stückgutspeditionen, die über insgesamt 29 Depots im Bundesgebiet verfügten. Die folgende Tabelle zeigt die Gründungsmitglieder von DPD auf.²⁶

PLZ	Stadt	Firma
	Berlin	Zeitfracht
	Hamburg	Gebr. Hellmann
	Flensburg	Transit Transport Flensburg
	Bremen	E.H. Günther und Sohn
	Hannover	Albert Krage und Söhne
	Braunschweig	GÜSA Gütersammelstelle
	Kassel	Friedrich Zufall
	Osnabrück	Gebr. Hellmann
5758	Fröndenberg	Internationale Speditionsgesellschaft
	Köln	Zeitfracht
	Koblenz	Erich Denkhaus
	Hagen	Cordes&Simon
	Siegen	Intercosi GmbH
	Griesheim	Zeitfracht
	Fulda	Friedrich Zufall
	Limbach	Adolf Kanzler KG
	Worms	Erich Denkhaus
	Heilbronn	Schneider GmbH
	Stuttgart	Erich Denkhaus
	Ettlingen	Meyer Transport GmbH
	Schwemmingen	Cordes&Simon
	Freiburg	Streck Transport GmbH
	Neu-Ulm	Honoid KG
	München	Werndl Spedition KG
	Passau	Friedolin Häring
	Regensburg	Amtslader Vereinigung Regensburg
	Nürnberg	Interspe Internationale Speditionsgesellschaft
8671	Konradsreuth	Adolf Kanzler KG
	Würzburg	Friedrich Zufall

Tabelle 4: Die Gründungsmitglieder von DPD im Jahre 1976

Die mittelständische Spedition Dachser in Kempten trat im Jahre 1977 der Kooperation bei. DPD zielte ebenso wie UPS auf die beiden Wettbewerbspositionen „Abholung beim Kunden“ und „Zustellung innerhalb von 24 Stunden“ ab, welche die Bundespost nicht abdecken konnte. Die typischen DPD–Kunden waren mittelständischen Unternehmen. Von denen holte DPD täglich 5 bis 10 Pakte ab.²⁷

Der Paket–Verbund DPD von mittelständischen Speditionsunternehmen nutzte den Verbund als eine Dachmarke für ein einheitliches Auftreten und eine einheitliche Preispolitik auf dem Paketmarkt. Sie deckten mit ihren Depots einzelne Regionen für das Sammeln und Verteilen

²⁶ Nach Deutsche Verkehrszeitung, 3. August 1976, S. 3.

²⁷ Main Echo, Aschaffenburg, 27. Mai 1988. Ich danke dem Stadtarchiv Aschaffenburg für die Übermittlung dieser Quelle.

von Paketen ab und als Verbund die gesamte alte Bundesrepublik. Sie konnten auf den Relationen im Kerngebiet der BRD (Hannover–Köln–Stuttgart) eine Paketlieferung von Haus–zu–Haus innerhalb von 24 Stunden erzielen. Die folgende Abbildung zeigt ein Schema dieser Überdeckungen der Regionen der alten Bundesrepublik an, wobei die Sammelregionen als Konkurrenzschutz exklusiv dem Verbundpartner zugeteilt wurden. Leider konnte die Pressestelle von DPD keine Karte übermitteln, aus denen die Sammelgebiete der Mitglieder von DPD hervorgeht.



Abbildung 16: Überdeckung der alten Bundesrepublik mit regionalen Sammelgebieten für Paketdienste und Stückgutspeditionen. Quelle: Eigene Erstellung.

An der Abbildung 16 wird erkennbar, dass der Bereich der DDR ausgespart ist. Die DDR konnte nicht an den Innovationen teilhaben, die von den mittelständischen Stückgutspeditionen ausgingen, auch insbesondere nicht einen Paketdienst für eilige Lieferungen aufbauen. Die Wirtschaftspolitik der DDR bekämpfte den Mittelstand und verbot ab dem Jahre 1967 den Stückguttransport mit dem LKW über Distanzen, die über benachbarte Stückgutannahmestellen der Reichsbahn hinausgingen.²⁸

Die Paketdienste übernahmen von den Stückgutspeditionen für den LKW–Fernverkehr die Technologie der Wechselbrücken, mit denen die Ladungseinheiten von den Motorwagen getrennt auf vier Stützen an den Ladungstoren der Umschlagshallen aufgestellt werden konnten. Diese Technologie stellt eine Weiterentwicklung der Containertechnologie dar und trennt ebenfalls Motorfahrzeug und Ladungseinheit. Damit das Motorfahrzeug unter die Wechselbrücke fahren und diese aufnehmen kann, ist es erforderlich, dass das Motorfahrzeug

²⁸ Rainer Karlsch, Familienunternehmen in Ostdeutschland. Niedergang und Neuanfang von 1945 bis heute, Mitteldeutscher Verlag, 2. durchgesehene Auflage, 2023. Gesetzblatt der Deutschen Demokratischen Republik, Teil II, Nr. 144, 1966, S. 921. Anordnung über den Stückguttransport durch Eisenbahn und Kraftverkehr – Stückgut Transport Ordnung (StTO). Vahrenkamp, Richard: Die Verkehrspolitik der DDR – Konflikte zwischen dem kommunistischen Zentralisierungskonzept und betrieblichen Notwendigkeiten im LKW-Sektor, in: Zeitschrift des Forschungverbundes SED-Staat, Heft 40, 2016, S. 3-17.

den Aufnahmerahmen heben und senken kann. Dieses ist bei LKW der Fall, die über Luftkissenfederung verfügen. Diese Technologie wurde vom LKW-Produzenten Henschel in Kassel entwickelt und auf der Internationalen Automobilausstellung 1957 in Frankfurt erstmals vorgeführt. Die Technologie der Wechselbrücken wurde von dem mittelständischen Speditionsunternehmen Dachser in den 1960er Jahren erfunden und 1970 im Unternehmen eingeführt.²⁹ Die Stückgutspeditionen hatten diese Technologie in den 1970er Jahren eingeführt. Die folgende Abbildung zeigt die Aufstellung der Wechselbrücken bei einer Umschlagshalle des Paketdienstes Hermes.



Abbildung 17: Wechselbrücken an einer Umschlagshalle vom Paketdienst Hermes (Pressefoto Hermes)

Der Paketdienst DPD wies ein hohes Wachstum bereits in den Anfangsjahren auf. Das Sendungsvolumen stieg von 1,1 Mio. Paketen im Jahre 1976 auf 3,6 Mio. im Jahre 1977 und auf mehr als 5 Mio. im Jahre 1978, das bedeutet ca. 600 Pakete pro Depot und Tag.³⁰ Die hohen Versandzahlen dürfen aber nicht das hohe Gründungsrisiko von DPD überdecken, das daran deutlich wird, dass die Anfangsjahre von DPD geprägt waren von hohen Anlaufverlusten, die zum Ausscheiden von drei Gesellschaftern führte, deren Sammelgebiete aber von anderen Franchisenehmern übernommen wurden.³¹ Im Jahre 1995 verzeichneten DPD einen Umsatz von 1200 Mio. DM.³² Die folgende Diagramm zeigt das starke Wachstum des Paketmarktes zwischen 1982 und 1986 in der Bundesrepublik und wie DPD die starke Stellung von UPS einholen konnte. Die Großspedition Kühne und Nagel konnte dagegen ihren im Jahre 1984 erreichten Umschlag von 6 Mio. Paketen nicht halten, sondern sackte auf 5 Mio. Pakete ab.

Im Jahre 1987 richtete die Logistikgesellschaft "Pakethalle Nilkheim GmbH" in Aschaffenburg eine Pakethalle mit 5300 Quadratmeter Nutzfläche bei einem Investment von 12 Millionen Mark ein. DPD war der Betreiber dieser Immobilie. Die Halle wies 52 Tore für die Beladung auf und 16 für die Entladung. Für den inneren Sortierablauf in der Halle investierte DPD 8 Millionen Mark in eine Sortiermaschine. Die Halle diente als Hauptumschlagsdepot für das Rhein-Main-Gebiet. Dort konnten täglich bis zu 100 Lastkraftwagen abgefertigt und maximal 100.000 Pakete umgeschlagen werden.³³

²⁹ Paul Erker: Das Logistikunternehmen Dachser. Die treibende Kraft der Familie als Erfolgsfaktor im globalen Wettbewerb, Frankfurt 2008, S. 55.

³⁰ Ernst Frahm: Nationale und internationale Paketdienste, in: Spiegel Verlag (Hrsg.): Transportmärkte im Wandel, Band 13: Kurier- Express- und Paketdienste, Hamburg 1987, S. 70–82, hier 71.

³¹ Ebenda.

³² Peter Klaus: Top100 der Logistik, Nürnberg 1996, S. 50.

³³ Daten nach Zeitungsreportage im Main-Echo vom 20. Oktober 1987. Ich danke dem Stadtarchiv Aschaffenburg für die Übermittlung dieser Quelle.

Bemerkenswert an diesem Konzept ist, dass DPD die Halle nicht als zentralen Sortierstern für das ganze Bundesgebiet genutzt hatte wie zwei Jahre später German Parcel den Umschlag in Bad Hersfeld, sondern als Hauptumschlagsdepot für das Rhein-Main-Gebiet. Das Konzept der Hauptumschlagsdepots für die bundesweite Paketlieferungen wurde erstmals von UPS im Jahre 1976 eingeführt (siehe Abschnitt 4.5). DPD verfügte über zwei Hauptumschlagsdepots, neben Aschaffenburg noch den Standort Unna, und fünf regionale Umschlagsdepots.³⁴

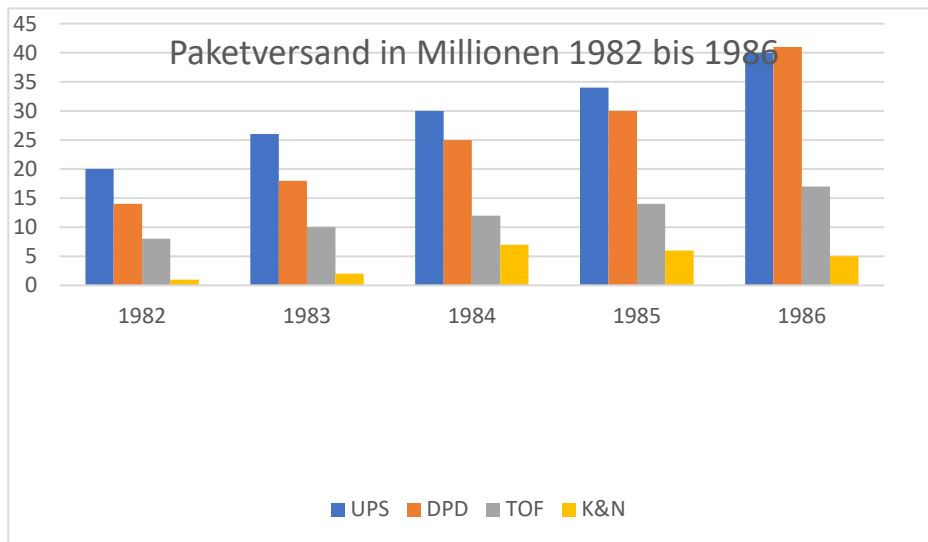


Abbildung 18: Das Wachstum des Paketmarktes in der Bundesrepublik³⁵

DPD gehörte seit dem Jahr 2001 durch Übernahme von 83% der Kapitalanteile mehrheitlich zur französischen Tochter Geopost von La Poste. Unter dem seit 2014 amtierenden CEO Boris Winkelmann wurden mit den verbliebenen Anteilseignern und Franchise-Nehmer nach und nach alle Kapitalanteile und Standorte in Deutschland übernommen. Im März 2015 erfolgte die Übernahme von DPD Systemlogistik mit sieben Standorten in Süddeutschland und Sachsen mit rund 1400 Mitarbeitern und Zustellern. Im September 2015 folgte der Franchise-Nehmer DPD Altentreptow GmbH mit einem Paketdepot und 140 Mitarbeitern und Zustellern in Mecklenburg-Vorpommern. Zuletzt wurden im Oktober 2016 mit DPD-Zeitfracht mit 470 Mitarbeiter bei DPD Depots in Berlin sowie einem Depot im hessischen Raunheim (Großraum Frankfurt am Main) in die DPD Regionalstruktur integriert.³⁶

Für den Erfolg der privaten Paketdienste waren auch neue Marketingkonzepte und insbesondere eine neue Preispolitik gegenüber den hergebrachten Stückgutspeditionen ausschlaggebend. Während die Letzteren für den Versand eines Stückguts dem Empfänger drei Rechnungen ausstellten, nämlich für den Sammelverkehr, den Verteilverkehr und für den Hauptlauf auf der Fernstrecke, war es bei den privaten Paketdiensten eine einzige Rechnung, die sich an einheitlichen Preistabellen orientierte, die nur nach dem Gewicht aufgebaut waren. Die privaten Paketdienste wiesen in den vergangenen 30 Jahren hohe Wachstumsraten auf. Die Erwartung des Verfassers, dass in Europa ein einheitlicher Paketmarkt entstehen würde wie in den USA, hat sich nicht erfüllt. Vielmehr blieben die nationalen Paketmärkte voneinander unabhängig mit unterschiedlichen Laufzeiten und Angeboten. Die Lieferzeiten zwischen den Ländern der EU sind unterschiedlich.

³⁴ Main-Echo, Aschaffenburg, vom 3. Juli 1993. Ich danke dem Stadtarchiv Aschaffenburg für die Übermittlung dieser Quelle.

³⁵ Quelle: Logistik heute, Heft 1, 1989, S. 13.

³⁶ Presse Mitteilung von DPD am 10. Januar 2017.

5 Der Marktauftritt von UPS in Westdeutschland

Im Unterschied zur der mittelständischen Kooperation DPD, die von Beginn an ein Netz aufgebaut hatte, das die gesamte Bundesrepublik abdeckte, konzentrierte sich UPS zunächst auf ein Kernnetz der BRD. Die amerikanische Muttergesellschaft United Parcel Service wurde 1907 gegründet und transportierte im Jahre 1975 innerhalb der USA mit knapp 80.000 Mitarbeitern und mit 40.000 Lieferfahrzeugen knapp eine Milliarde Pakete für 350.000 Kunden. Als die amerikanischen Manager im Jahre 1976 UPS Deutschland gründeten, war es nach Einschätzung von Joe Allen für sie ein Schock anzuerkennen, dass in Westdeutschland die Arbeitnehmer hohe soziale Schutzrechte genossen und nicht wie in den USA grenzenlos ausgebeutet werden konnten.³⁷ Das Paket-Angebot von UPS in der Bundesrepublik richtete sich zunächst an Kunden im B2B- und B2C-Segment, die ein tägliches Mindestvolumen an Paketen aufgaben. UPS bot eine Haus-zu-Haus-Belieferung von Paketen an, d.h. UPS-eigene Fahrzeuge holten die Pakete bei den Kunden ab. Der Kunde musste nicht mehr seine zum Versand vorgesehenen Pakete bei Postannahmestationen selbst abliefern. Dieses Service-Element war ein Wettbewerbsvorteil von UPS gegenüber der Deutschen Bundespost. Ein weiterer Wettbewerbsvorteil war die Schnelligkeit der Lieferung. UPS bot eine Lieferzeit von Haus-zu-Haus von einem Tag in einem Kernnetz Hannover-Köln-Stuttgart an. Außerhalb des Kernnetzes betrug die Lieferzeit auf der Langstrecke 2 Tage. Diese Schnelligkeit der Paketbeförderung konnte die Deutsche Bundespost im Jahre 1976 nicht bieten.

Beim Aufbau ihres Netzwerkes in der Bundesrepublik war UPS schrittweise vorgegangen und konzentrierte sich zunächst auf das wirtschaftliche Kerngebiet der Bundesrepublik, das von den Postleitzahl-Zonen 3000 bis 6999 zwischen Hannover, Köln und Frankfurt a. M. abgedeckt wird. Dieser Bereich ließ sich auf der Fernstrecke im Nachtsprung auf der Autobahn bedienen. An den Endknotenpunkten blieb noch genügend Zeit zum Sortieren und Verteilen, um einen Tag nach Übernahme ausliefern zu können. Mit dieser Gebietsbeschränkung auf einen überschaubaren Bereich mit zahlreichen wirtschaftlich starken Unternehmen besaß UPS eine gute Basis, um ihre Organisation zu entwickeln.³⁸ UPS verfügte in dem genannten Kerngebiet über 20 Zustellzentralen in Aachen, Bielefeld, Bochum Bonn, Braunschweig, Dortmund, Frankfurt, Hannover, Heuchelheim, Kaiserslautern, Kassel, Koblenz, Köln, Mannheim, Münster, Osnabrück, Paderborn, Saarbrücken und Siegen. Hiervon waren in der Anfangsphase **Hannover, Dortmund und Frankfurt** die Hauptumschlagszentralen. Über das Zentrum in Hannover liefen auch die Pakete aus den entfernteren Regionen Hamburg und Westberlin, was impliziert, dass Pakete aus diesen Regionen frühe Einlieferungszeiten am Mittag in das System von UPS vorherrschten, damit am Folgetag die Pakete zugestellt werden konnten. In den Hauptumschlagszentralen wurden die Pakete in den 1970er Jahren noch manuell ohne Unterstützung von Computern und Barcodes sortiert und in farbig markierte Gebiete zugeordnet.

Der Verkehr zwischen den Hauptumschlagszentralen und in die regionalen Zustellzentralen wurde mit eigenen Fahrzeugen, die von den jeweiligen Landesverkehrsbehörden eine Zulassung (Konzession) erhalten hatten, unter Verwendung von Wechselbrücken durchgeführt. Subunternehmer wurden nicht beschäftigt, sondern eigene Fahrer beschäftigt. Das

³⁷ Joe Allen: The Package King, A Rank and File History of UPS, Haymarket Books, 2020, Kindle Edition, Position 160.

³⁸ DVZ vom 17. August 1976, S. 1.

Maximalgewicht pro Paket betrug 25 kg und die maximale Länge pro Paket 2 m. UPS rechnete in der Anfangsphase mit 2000 bis 3000 Paketen täglich.³⁹ Die Stationierung von UPS-Depots in Kassel und Siegen wurde möglich, da die Autobahnen, die Kassel mit Dortmund und Siegen mit Frankfurt verbanden, bereits im Jahre 1975 fertig gestellt worden waren. Hieran wird deutlich, dass der Ausbau des Autobahnnetzes und der Aufbau von privaten Paketdiensten Hand in Hand ging. In dem ausgebauten UPS-Netz liefen im Jahre 1986 die Langstreckenverkehre nachts auf 156 Relationen, die mit UPS-eigenen LKW gefahren wurden. Ebenso war die Flotte der Sammel- und Verteil-Fahrzeuge, welche lokal die Annahme-Depots versorgten, unternehmenseigen. Im Jahre 1987 transportierte UPS im Durchschnitt täglich 140.000 Pakete.⁴⁰

In einer Beantwortung einer kleinen Anfrage der CDU/CSU-Bundestagsfraktion zum Paketdienst der Deutschen Bundespost teilte Gscheidle mit, dass UPS in der Lage sei, in der Kombination von Beförderung und Zustellung das Postangebot durchweg deutlich zu unterbieten. Im Paketdienst würden im Verhältnis zur Bundespost bei der UPS kürzere Laufzeiten erzielt. Um die Paketbearbeitung und den Pakettransport kostengünstiger zu betreiben, würde die Bundespost folgende Maßnahmen ergreifen, die allerdings wenig konkret waren: Fortentwicklung der Kooperation, Straffung der Betriebsorganisation, Fortentwicklung des allgemeinen Leistungsangebot und ein zügiger Aufbau des Transportkettensystems mit Behältern.⁴¹

³⁹ DVZ vom 12. August 1976, S. 2.

⁴⁰ Ernst Frahm: Nationale und internationale Paketdienste, in: Spiegel Verlag (Hrsg.): Transportmärkte im Wandel, Band 13: Kurier- Express- und Paketdienste, Hamburg 1987, S. 70–82, hier 73.

⁴¹ DVZ vom 17. September 1976.

6 GLS und die Gründung von German Parcel (GP) 1988

Im Jahre 1989 startete German Parcel das operative Geschäft. German Parcel war es eine im Jahre 1988 gegründete Kooperation von 25 Stückgutspeditionen mit jeweils durchschnittlich 200 Mitarbeitern, also wirklich mittelständisch. Sie wies ein Stammkapital von 2,3 Millionen D-Mark auf.⁴² Die Zustellung und Abholung der Pakete erfolgte mit 700 eigenen Lieferwagen, die einheitlich lackiert waren, es gab 120 eigene Wechselbrücken und eigene 30 LKW–Züge.⁴³ Die folgende Tabelle zeigt die Gründungsmitglieder von German Parcel auf.⁴⁴ Während im ersten Jahr des operativen Betriebs, 1989, von GP bei den einzelnen Kooperationspartnern des Verbundes GP noch wenige Pakete aufliefen, waren es beim Partner Spedition Rudolph in Baunatal im Jahre 1994 bereits 6000.⁴⁵

Postleitzahl	Ort	Firma
10	Berlin	Ulrich Rieck & Söhne Internationale Speditionen-GmbH & Co. KG, Berlin (10)
20	Hamburg	KG Bursped Speditionen GmbH & Co., Hamburg (20)
23	Neumünster	Herbert Voigt GmbH & Co. KG, Neumünster (23)
28	Bremen	F. W. Neukirch Internationale Spedition GmbH & Co. KG, Bremen (28)
29	Oldenburg	F. W. DEUS GmbH & Co. KG, Oldenburg (29)
35	Guxhagen	Rudolph & Söhne GmbH Internationale Spedition GmbH, Baunatal (35 Guxhagen)
42	Bocholt	WM-Holding GmbH & Co. KG, Bocholt (42 Wesel ?)
42	Wesel	Heinrich Knoche + E. Barth Vereinigte Speditionen-GmbH, Duisburg (erloschen? Heute 42 Wesel)
45	Westerkappeln	Heinrich Boes GmbH & Co. KG, Osnabrück (45 Westerkappeln-Velpe)
48	Bielefeld	Gebr. Mönkemöller GmbH & Co. KG, Bielefeld (48)
54	Polch	Gras Spedition GmbH & Co. KG, Neuwied (54 Polch)
60	Mainz	G. L. Kayser Spediteur seit 1787 GmbH & Co. KG, Mainz (60)
63	Rennerod	Pracht Spedition + Logistik GmbH, Haiger (63 Rennerod ?)
66	Neunkirchen	Josef Konz GmbH & Co. KG, Spedition + Logistik, Saarbrücken (erloschen? Heute 66 Neunkirchen)
68	Mannheim	Meyer & Klos Internationale Spedition GmbH, Mannheim (68)
70	Vaihingen	Erwin Steinle Internationale Spedition GmbH & Co. KG, Schwieberdingen (70, heute Vaihingen)
70	Grafenau	Häring Service Company AG + Co. KG a. A., Grafenau (erloschen? Heute 70 (Vaihingen, Spedition von K+N übernommen)
73	Weilheim	Kraftverkehr Barth (73 Weilheim)
76	Offenburg	TRANSITAS Internationale Spediteure GmbH, Kehl (76, Offenburg, Depot heute Schutterwald)
78	Freiburg	Spedition Fritz Fross GmbH & Co. KG, Teningen (78? Freiburg i.B., heute Eschbach, Spedition von Nörpel übernommen)
79	Ulm	C.E. Noerpel Spedition GmbH & Co., Ulm (79)
86	Naila	Gebr. Bischoff Spedition GmbH & Co. KG, Naila (86)
87	Aschaffenburg	VIKTORIA-Transport GmbH & Co. KG, Aschaffenburg (87 (heute) Schaaheim)
88	Kürnach	Hans Geis GmbH & Co. KG Internationale Spedition, Bad Neustadt (88 Kürnach)
89	Gersthofen	Andreas Schmid Internationale Spedition GmbH & Co. KG, Gersthofen (89)

Tabelle 5: Gründungsmitglieder von German Parcel 1988.

Zu der Tabelle 5 muss man einschränkend sagen, dass die Spedition Pracht in Rennerod von der Größe zwar mittelständisch war, sie jedoch zum Logistikkonzern Hapag-Lloyd

⁴² Hessisch-Niedersächsische Allgemeine, 27. Mai 1989.

⁴³ Deutsche Verkehrszeitung, DVZ, 3. Mai 1989.

⁴⁴ Daten nach Telefoninterview des Verfassers mit Rico Back am 30. September 2024, dem ehemaligen Geschäftsführer von German Parcel.

⁴⁵ Zeitleiste der Geschichte der Spedition Rudolph in der Festschrift zum 66. Jubiläum „Route 66“, 2012.

gehörte.⁴⁶ Im Rückblick von 25 Jahren sprachen die Gründungsmitglieder Manfred Boes und Matthias Löhr Boes über die Herausforderungen, im Wettbewerb stehende Speditionsbetriebe zu einem gemeinsamen Paketsystem zusammen zu führen, und sie erinnerten an den Mut, der nötig war, um das Wagnis der Neugründung einzugehen.⁴⁷ Das folgende Foto zeigt die Gründungsmitglieder auf einer Festveranstaltung zum 25 Jahre German Parcel bzw. GLS in Rothenburg an der Fulda im Jahre 2014.⁴⁸



Abbildung 19: Die Gründungsmitglieder von German Parcel 2014

Die Kooperation GP führte der Manager Rico Back, der die zögernden Mittelständler zur Neugründung von GP und zu technologischen Spitzenleistungen des Sortierzentrums in Neuenstein bewegen konnte. Im Jahre 1989 war das Sortierzentrums nach Einschätzung von Rico Back das modernste in Europa, und die sternförmige Sortierung mit bundesweitem Zulauf von LKW war eine Innovation auf dem Paketmarkt. Die folgende Abbildung zeigt Rico Back vor der Firmenzentrale von GLS in Neuenstein im Jahre 2012.

⁴⁶ Die Welt, 7. Oktober 2003.

⁴⁷ Pressemitteilung GLS vom 30. September 2014.

⁴⁸ Ebenda.



Abbildung 20: Rico Back vor der Firmenzentrale von GLS in Neuenstein im Jahre 2012.⁴⁹

Bei German Parcel finden wir ein innovatives Sortierkonzept vor, nämlich eine sternförmige Lieferstruktur, die auch als Hub bezeichnet wird und German Parcel erstmals bei bodengebundenen LKW-Verkehren realisiert hatte. Sie wurde bis dahin bloß in der Luftfahrt angewandt (vergl. Abschnitt 4.6). Gestaffelte Abfahrtszeiten von den verschiedenen Orten in Westdeutschland führen zu einer gleichmäßigen Auslastung des Sortierzentrums. Wir haben also hier eine Orchestrierung der LKW-Verkehre mit dem Ziel des Hubs. So musste z.B. von Neumünster in Schleswig-Holstein die Abfahrt bereits um 17 Uhr erfolgen.⁵⁰ German Parcel hat den Hub in Neuenstein bei 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 des Bundes einstreichen. Die folgende Abbildung zeigt die Lage des Sortiersterns in der Bundesrepublik des Jahres 1989. Das Sortierzentrum besaß 8 Entladetore und 44 Beladetore und besaß eine Kapazität von 70.000 Paketen pro Nacht. Es wurde im Jahre 1995 um ein zweites Gebäude erweitert, das weitere 26 Entladetore und 90 Beladatoren aufwies.⁵¹ Noch im Jahre 2013 lief ca. ein Drittel des nationalen Paketaufkommens von GLS über den Sortierstern Neuenstein. Im September 2021 teilte GLS bei Instagram mit, dass innerhalb von 24 Stunden bis zu 265.000 Pakete den Zentralen Umschlagpunkt Neuenstein durchlaufen. Ein Video vom Arbeitsablauf des Sortierstern Neuenstein im Jahre 2018 ist verfügbar bei Facebook unter <https://www.facebook.com/GLSGermany/videos/1609043125890726/>.

⁴⁹ Quelle: Deutsche Verkehrszeitung 21. September 2012.

⁵⁰ Telefoninterview des Verfassers mit Rico Back am 30. September 2024, dem ehemaligen Geschäftsführer von German Parcel.

⁵¹ Nicole de Jong: Neuenstein– Mit dem Zirkel ins Ziel getroffen, Deutsche Verkehrszeitung (DVZ), vom 21. Juni 2013.



Abbildung 21: Der Sortierstern von German Parcel bei Bad Hersfeld (Quelle: Eigene Erstellung)

Die sternförmige Lieferstrukturen geht so vor sich, dass die LKWs zwischen 22 Uhr und 24 Uhr abends gestaffelt am Sortierzentrum eintreffen, Die LKW werden entladen, 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 Tor 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 von Hamburg kontraintuitiv nach Neuenstein gefahren wird, dort auf Bremen als die Zieldestination sortiert wird und dann von Neuenstein nach Bremen zurückgefahren wird. Die folgende Abbildung zeigt ein Luftbild des Sortierzentrums Neuenstein.

Der Paket-Verbund GP verwendete hochautomatisierte Sortiereinrichtungen in ihrer zentralen Hub-Umschlagseinrichtung, die sie im Bereich von Bad Hersfeld als geographische Mitte der alten BRD ansiedelten. GP konnten so die Lieferzeit auf unter 24 Stunden komprimieren, während im Stückgutbereich noch drei Tage üblich waren, je einen Tag für Vorlauf, Hauptlauf

und Nachlauf. Die geographische Mitte wurde auch zur logistischen Mitte im vereinigten Deutschland ab 1990, so dass die dort angesiedelten Sortiereinrichtungen nahezu bruchlos in das vereinte Deutschland übernommen werden konnten, da die Verlängerung der Autobahn Dresden–Erfurt bei Bad Hersfeld in das westdeutsche Autobahnnetz einmündet. Nach GP siedelten sich im Raum Bad Hersfeld, neben dem Versandhändler Amazon und dem Buchgroßhändler Libri, zahlreiche Sortierzentren der Stückgutspeditionen IDS, Kühne und Nagel, Schenker und System Alliance an.⁵²



Abbildung 22: Das Sortierzentrum von GLS in Neuenstein (Quelle: Pressefoto GLS).

Im Sortierzentrum von GP in Neuenstein findet man eine Automatisierung der Sortierung der Pakete nach Zielen vor. Dort wurde ein Kippschalensorter von der Maschinenbaufabrik Eisenmann installiert, die als modernste Sortieranlage in Europa galt. Die Ziele der Pakete konnten durch das Scannen des Barcodes auf den Laufbändern abgelesen werden. Die Sortierleistung in Neuenstein betrug nach der Erweiterung ungefähr 60.000 Pakete pro Stunde. Jedes Paket besaß bei German Parcel zwei Barcodes. Einen Barcode für die Empfängeradresse, und einen für das Routing durch das Gesamtsystem der Depots.⁵³

Leider gab die Pressestelle von GLS dem Verfasser keine Auskunft. Er musste daher auf den Wikipedia–Eintrag zu GLS zurückgreifen. Demnach wurde German Parcel im Jahre 1999 umfirmiert zu einer holländischen Gesellschaft GLS, die europaweit Tochtergesellschaften im Paketgeschäft besaß. Im gleichen Jahr wurde GLS verkauft an die britische Royal Mail. Rico Back wurde CEO von GLS und später sogar der Royal Mail. Nach Einschätzung von Rico Back war der Verkauf an die Royal Mail notwendig, da das Paketgeschäft wegen der neuen Konkurrenz zur Bundespost nicht mehr renditestark war.⁵⁴ Die Bundespost hatte 25 neu erbaute Paketzentren in der wiedervereinigten Bundesrepublik im Jahre 1995 errichtet (vergl. Abschnitt 5).

⁵² Deutsche Verkehrszeitung vom 21. Juni 2013.

⁵³ Telefoninterview des Verfassers mit Rico Back am 30. September 2024, dem ehemaligen Geschäftsführer von German Parcel. Pressemitteilung GLS Meilensteine–IT von 2014.

⁵⁴ Telefoninterview des Verfassers mit Rico Back am 30. September 2024, dem ehemaligen Geschäftsführer von German Parcel.

German Parcel erhielt über die holländische Dachmarke GLS internationale Töchter und konnte den Paketversand internationalisieren. Nach der Webseite <https://www.smileypack.de/lexikon/gls> entwickelte sich GLS wie folgt:

„Die britische Royal Mail wurde im Herbst 1999 neuer Eigentümer der German Parcel Paket Logistik GmbH sowie der General Logistics Systems B.V., einer in den Niederlanden gegründeten Holding. Firmengründer Rico Back wurde zum Geschäftsführer ernannt. Unter dem Dach der Holding wurden weitere europäische Paketdienste integriert:

Williams-Group (Irland)
General Parcel Hungary
Pakke-Trans (Dänemark)
Extand (Frankreich)
General Parcel Austria
Parcelforce Worldwide (Großbritannien)
Direzione Gruppo Executive (Italien)

Seit dem Jahre 2002 steht GLS als Dachmarke für Paketdienstleistungen der Royal Mail innerhalb Kontinentaleuropas. Die Unternehmen wurden dahin gehend umfirmiert.“

Die Karriere von Rico Back bei GLS erschütterte eine Reportage von Günter Wallraff, der von seinen Erlebnissen als Paketdienstfahrer bei Subunternehmen von GLS berichtete, so von überlangen täglichen Touren von bis zu 14 Stunden.⁵⁵ Rico Back reagierte in einem Interview augenblicklich und dankte Günter Wallraff für die Aufdeckung von Missständen. Er nahm den Skandal zum Anlass, anzukündigen, dass die derzeitigen Preise im Paketdienst von GLS zu niedrig sein, um menschenwürdige Zustände bei seinen Subunternehmern zu ermöglichen und forderte Preiserhöhungen.

Die Pressestelle von GLS hatte im Jahre 2012 eine Aufstellung über die Expansion von GLS in die Länder von Europa in ihrem Sustainability Report veröffentlicht. Man erkennt an der folgenden Tabelle, dass GLS auch Landesgesellschaften in Ländern mit kleiner Bevölkerung eröffnet hat, in denen Aussichten auf ein großes Paketgeschäft klein waren. Diese Expansion, die nicht betriebswirtschaftlich gesteuert war, sondern Expansion als Selbstzweck betrieb, konnte GLS nur unter dem Dach der kapitalkräftigen Mutter Royal Mail vornehmen. Vorsichtige Mittelständler hätten niemals diese Expansion vorgenommen.

Austria	Ireland
Belgium	Italy
Croatia	Netherlands
Czech Republic	Poland
Denmark	Portugal
Finland	Romania
France	Slovakia
Germany	Slovenia
Hungary	Spain

Tabelle 6: Landesgesellschaften von GLS im Jahre 2012

⁵⁵ Der Spiegel vom 30. Mai 2012.

Die folgende Abbildung zeigt das Europaweite GLS-Netzwerk an, wobei Flugverbindungen gestrichelt sind und Landverkehre durchgehende Linien aufweisen.⁵⁶



Abbildung 23: Das Europa-Netzwerk von GLS im Jahre 2012.

Der Erfolg der privaten Paketdienste in Deutschland stellte sich in langjährig hohen Wachstumsraten dar (vergl. Tabelle 3), zumal wegen der einfacheren Abwicklung viele Versender vom Stückgutkanal zu Paketkanal im Gewichtsbereich bis zu 30 kg wechselten.

⁵⁶ GLS Sustainability Report 2012, S. 24.

7 Literatur:

- Allen, Joe: The Package King, A Rank and File History of UPS, Haymarket Books, 2020, Kindle Edition.
- Autorenkollektiv: Datenfernübertragung, Westdeutscher Verlag Köln 1966.
- Badura, Peter: Der Paketdienst der Deutschen Bundespost, in: Jahrbuch der Deutschen Bundespost 1977.
- Berghoff, Hartmut und Ingo Köhler: Verdienst und Vermächtnis: Familienunternehmen in Deutschland und den USA seit 1800, Campus Verlag, Frankfurt 2020.
- Bicker, Hans: Dachser.Transport.Spedition.Logistik. Chronik einer unternehmerischen Leistung in bewegter Zeit 1930–1990, Kempten 1998.
- BIEK (Herausgeber): KEP-Studie 2015 – Analyse des Marktes in Deutschland, Berlin 2015.
- BIEK (Herausgeber): KEP-Studie 2023 – Analyse des Marktes in Deutschland, Berlin 2023.
- Birla, Madan: FedEx Delivers, John Wiley, 2005.
- Bischof, Karl u.a.: Speditionsbetriebslehre, Stam Verlag. Köln 1991.
- Bundesverband Spedition und Lagerei (Hersg.): Stückgutlogistik in Deutschland, Berlin 2021.
- Bundesverband Spedition und Lagerei (Hersg.): Stückgutlogistik in Deutschland, Management Summary, Berlin 2021.
- Bundesverband Spedition und Lagerei (Hersg.): Zahlen, Daten, Fakten aus Spedition und Lagerei 1995, Bonn 1996.
- Campbell–Kelly, Martin /William Aspray: Computer – A History of the Information Machine. New York 1996, Neuauflage 2014.
- Chung, Po und Roger Bowie: DHL. From Startup to global Upstart, Berlin, De Gruyter 2018, S. 23.
- de Jong, Nicole: Neuenstein– Mit dem Zirkel ins Ziel getroffen, Deutsche Verkehrszeitung (DVZ), vom 21. Juni 2013.
- Deutschen Reichsbahn (Hersg.): Wir Eisenbahner, Berlin 1937.
- Dirk Stahl: Internationale Speditionsnetzwerke, Göttingen 1995.
- Dommann, Monika: Materialfluss. Eine Geschichte der Logistik an den Orten ihres Stillstands, Fischer Verlag, Frankfurt, 2023.
- Donath, Peter und Annette Szegfü: Wir machen Stoff. Die Gewerkschaft Textil–Bekleidung 1949–1998, Transcript Verlag, Bielefeld 2021.
- Dörrlamm, Rolf (1987): 200 Jahre Spedition G. L. Kayser: 1787 – 1987. Festschrift in Verbindung mit einer Entwicklungsgeschichte von Handel und Verkehr in Mainz, Mainz.
- Erker, Paul: Das Logistikunternehmen Dachser. Die treibende Kraft der Familie als Erfolgsfaktor im globalen Wettbewerb, Frankfurt 2008.
- Erker, Paul: Familienunternehmen in der deutschen Logistikbranche, in: Hans–Liudger Dienel und Hans–Ulrich Schied (Hersg.): Die moderne Strasse, Frankfurt 2010, S. 361–380.
- Frahm, Ernst: Nationale und internationale Paketdienste, in: Spiegel Verlag (Hersg.): Transportmärkte im Wandel, Band 13: Kurier– Express– und Paketdienste, Hamburg 1987, S. 70–82.
- Franke, Christian und Matthias Röhr: Small Business Computers made in Europe (1960s–1980s), Berlin 2024.
- Hector, Bernhard: Aus der Entstehungsgeschichte der Kurier–, Paket– und Expressdienste, in: Spiegel Verlag (Hersg.): Transportmärkte im Wandel, Band 13: Kurier– Express– und Paketdienste, Hamburg 1987, S. 8–21.
- Hofer, Herbert: Datenfernverarbeitung, Springer Verlag Berlin, 1973.
- IDS Logistics GmbH (Hersg.): Festschrift 40 Jahre IDS, herausgegeben von IDS Logistics GmbH, Kleinostheim 2022.
- Karlsch, Rainer: Familienunternehmen in Ostdeutschland. Niedergang und Neuanfang von 1945 bis heute, Mitteldeutscher Verlag, 2. durchgesehene Auflage, 2023.
- Klaus, Peter (Hersg.): Top Hundert der Logistik, Nürnberg 1996.
- König, Wolfgang: Geschichte der Konsumgesellschaft, Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2000.
- Lippmann, Eberhard: AEG – Olympia – Optima. Büromaschinen aus Erfurt 1924–2004. Sutton Verlag, Erfurt 2010.
- Matis, Herbert and Dieter Stiefel: Grenzenlos. Die Geschichte der internationalen Spedition Schenker von 1931 bis 1991, Frankfurt 2002.
- Felix Mauch, Rezension zu: Dommann, Monika: Materialfluss. Eine Geschichte der Logistik an den Orten ihres Stillstands. Frankfurt am Main 2023, in: H-Soz-Kult, 13.10.2023.
- Mayer, Gabriela: Strategische Logistikplanung von Hub&Spoke–Systemen, Wiesbaden 2001.
- Michael Stoffregen-Büller, und Lisa Fiege: Aus Westfalen in die Welt. Fiege - Porträt eines Familienunternehmens, Münster 2000.

- Müller, Arnim: Innovations from the Black Forest: Kienzle and Medium Data Technology, in: Franke, Christian und Matthias Röhr: Small Business Computers made in Europe (1960s–1980s), Berlin 2014, S. 97–108.
- Oliver Rösler: Gestaltung von kooperativen Logistiknetzwerken, Wiesbaden 2003.
- Pierenkämper, Toni: Anmerkungen zu Neckermann, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte, Bd. 37, 1996, Heft 2, S. 235–246.
- Rehmann, Dietmar: Perspektiven des mittelständischen Speditionsgewerbes, in: Das mittelständische Güterverkehrsgewerbe, Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, herausgegeben von H. Seidenfus, Göttingen 1983, S. 117–161.
- Röhr, Matthias: Der lange Weg zum Internet, Transcript Verlag, Bielefeld 2021.
- Schmidt, Wolfgang: Geschichte der Spedition Johann Kriete. Ein Unternehmen am Alten Hafen in Bremerhaven, Verlag für Neue Wissenschaft 2003.
- Schmitt, Julius: Die Mercedes Büromaschinenwerke (Musterbetriebe der Deutschen Wirtschaft Band 14), Leipzig 1937.
- Schuhmacher, Wilfried: Reaktionen der Speditionen auf veränderte Marktstrukturen im Express- und Paketbereich, in: Spiegel Verlag (Hersg.): Transportmärkte im Wandel, Band 13: Kurier- Express- und Paketdienste, Hamburg 1987.
- Sczygiol, Mira (2004): Von der Spedition Emil Ipsen zum Logistikdienstleister Ipsen Group: Eine Firmenchronik im Kontext der bremischen Wirtschaftsgeschichte.
- Sonndorfer, Rudolf: Der internationale Eierhandel, Wien und Leipzig 1907
- Studiengesellschaft für kombinierten Verkehr (Hersg.): Informationsfluss in Transportketten, Schriftenreihe der Studiengesellschaft für kombinierten Verkehr, Frankfurt 1982.
- Sydow, Jörg und Guido Möllering: Produktion in Netzwerken, 2. Auflage, München 2009.
- Thulesius, Matthias: Überregionale Kooperationen mittelständischer Unternehmen des Güterkraftverkehrs- und Kraftwagenspeditionsgewerbes, Bayreuth, Hochschulschrift, 1994.
- Vahrenkamp, Richard: Die logistische Revolution – Der Aufstieg der Logistik in der Massenkonsumentengesellschaft. Frankfurt 2011 (Reihe Historische Verkehrsforschung des Deutschen Museums).
- Vahrenkamp, Richard und Herbert Kotzab: Logistik – Management und Strategien, 7. Auflage, Oldenbourg Verlag, München 2012
- Vahrenkamp, Richard, Herbert Kotzab und Christoph Siepermann: Logistikwissen kompakt, 8. Auflage, München, Oldenbourg Verlag, 2017.
- Vahrenkamp, Richard: Coping with Shortage and Chaos: Truck Cargo Transport in the Eastern Bloc, 1950-1980, in: Icon –Journal of the International Committee for the History of Technology, Vol. 22, 2016, Nummer. 1, S. 126-146.
- Vahrenkamp, Richard: Die Verkehrspolitik der DDR – Konflikte zwischen dem kommunistischen Zentralisierungskonzept und betrieblichen Notwendigkeiten im LKW-Sektor, in: Zeitschrift des Forschungsverbundes SED-Staat, Heft 40, 2016, S. 3-17.
- Vahrenkamp, Richard: Globale Luftfracht-Netzwerke. Laufzeiten und Struktur. Hamburg 2014.
- Veszelits, Thomas: Die Neckermanns. Licht und Schatten einer deutschen Unternehmerfamilie, Campus Verlag, Frankfurt 2005.
- Vogeler, Johannes: Logistische Netzwerkkonfiguration durch Hub-Systematik bei der Schenker Deutschland AG, in: Prockl, Günter: Entwicklungspfade und Meilensteine moderner Logistik: Skizzen einer Roadmap. Wiesbaden 2004, S. 158–179.
- Welzel, Peter: Datenfernübertragung, Braunschweig 1986, S. 197.
- Wojtek, Ralf: Internationale Kurierdienste – Bedeutung und Marktverhältnisse, in: Spiegel Verlag (Hersg.): Transportmärkte im Wandel, Band 13: Kurier- Express- und Paketdienste, Hamburg 1987, S. 22–69.