

Peter Wittkampf

## Zentren der Paketlogistik in Westfalen

### Der Paketversand

Der Versandhandel – und damit die Paketbeförderung – boomt. Immer mehr Firmen und Privatpersonen bestellen Waren über das Internet und lassen sich diese Waren durch Paketdienste liefern. Die Kurier-, Express- und Paketdienstbranche (KEP) weist entsprechende Steigerungsraten auf. Im Jahr 2018 wurden durch sie – laut Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK) – insgesamt 3,52 Mrd. Sendungen versandt. Das waren im Durchschnitt fast 12 Mio. Sendungen pro Zustelltag. 2019 erhöhte sich die Gesamtzahl um 3,8 % auf 3,65 Mrd. Meist handelt es sich bei den Sendungen um Pakete. Für das Jahr 2024 wird eine Zunahme auf 4,48 Mrd. Packstücke deutschlandweit erwartet.

Bedingt durch die Corona-Pandemie im Frühjahr 2020 stieg der Paketversand an Privatkunden („B2C“ = Business to Consumer) erheblich an. Da das Einkaufen in den Geschäften beeinträchtigt war, gingen viele Kunden zur Online-Warenbestellung über. Gleichzeitig mussten jedoch viele Industrie- und Handelsunternehmen z. T. erhebliche geschäftliche Rückgänge hinnehmen. Dadurch ging die Anzahl der zwischen Firmen getätigten Sendungen („B2B“ = Business to Business) merklich zurück. Der Anteil der „B2C“-Sendungen am gesamten Paketmarkt betrug 2019 52 %, der der „B2B“-Sendungen 44 %. Die restlichen 4 % entfielen auf „C2C“-Sendungen (BIEK 2020).

Marktführer bei den Paketdiensten in Deutschland ist mit fast 57 % der Sendungen die Deutsche Post DHL, die 2019 fast 1,6 Mrd. Pakete beförderte. Zwei Jahre zuvor waren es noch



Abb. 1: DHL-Paketzentrum Bochum auf dem ehemaligen Opel-Gelände

1,2 Mrd. Geringere Marktanteile haben Hermes, DPD, UPS, GLS usw.

Die Anzahl der Beschäftigten in der KEP-Branche hat in den letzten Jahren auch in NRW stark zugenommen. In der öffentlichen Diskussion sind dabei vor allem die Arbeitsbedingungen und die gezahlten Löhne.

### Neue Paketzentren in Westfalen

Entsprechend dem gerade beschriebenen Boom haben die KEP-Unternehmen in den letzten Jahren weitere, besonders große Logistikzentren errichtet. Vor allem auch im Landesteil Westfalen ist dies der Fall, da hier aufgrund der räumlichen, kostenmäßigen und verkehrstechnischen Gegebenheiten sowie der Erreichbarkeit eines sehr großen Kundenkreises die Bedingungen besonders günstig erschienen. Zu diesen neuen, sehr großen Zentren gehören z. B. das DHL-Paketzentrum auf dem ehemaligen Opel-Werksgelände in Bochum (eröffnet im November 2019 als zweitgrößtes

DHL-Zentrum in Deutschland; Abb. 1), das größte DPD-Paketsortierzentrum Deutschlands in Hamm (seit September 2019), das Amazon-Logistikzentrum in Werne (seit Februar 2018) sowie die Hermes-Logistikzentren Münster/Osnabrück in Greven (seit Oktober 2019) und Borgholzhausen (Kr. Gütersloh, seit Ende 2019). Bereits 2016 hatte Hermes in Löhne (Kr. Herford) ein sehr großes Logistikzentrum eröffnet. Ende 2020 soll das neue Amazon-Warenverteilzentrum in Oelde (Kr. Warendorf) den Regelbetrieb aufnehmen.

Ältere Paketzentren bleiben in der Regel weiter bestehen, wenn auch teilweise in anderer Funktion.

Eine Gesamtübersicht über die wichtigsten Standorte der Paketzentren in Westfalen gibt Abbildung 2.

### Größenordnungen und Dimensionen

Die Größenordnungen und Dimensionen der neuen Zentren sind beein-

Tab. 1: Dimensionen von Paketlogistikzentren (Beispiele)

Unternehmen	Standort	Grundstücksfläche (m <sup>2</sup> , ca.)	Fläche - Haupthalle(n) (m <sup>2</sup> , ca.)	Verteilte Pakete/Tag (max.)	Sortierkapazität (Pakete/Std., max.)	Mitarbeiter
DHL	Bochum	140.000	34.000	k. A.	50.000	ca. 600
DPD	Hamm	122.000	17.300	200.000	30.000	ca. 800
Amazon	Werne	100.000	k. A.	120.000	k. A.	k. A.

Foto: Deutsche Post DHL Group

Quelle: www.paketda.de

druckend. Die Hallen sind z. T. deutlich länger als 200 m – und um ein Mehrfaches größer als ein Fußballfeld. Hinzu kommen große Außenflächen, die schon wegen des Platzbedarfs der an- und abfahrenden Transportfahrzeuge entsprechend dimensioniert sein müssen (Tab. 1). In der Regel werden die Pakete in den Hallen vollautomatisch auf Bandstraßen bewegt, wobei die Gesamtlänge der Förderbänder pro Zentrum mehrere Kilometer beträgt. Bei der maschinellen Sortierung werden die Pakete automatisiert einem ganz bestimmten Ausgangstor zugeleitet, von dem aus ein Transportfahrzeug die Pakete weiterbefördert – entweder zu untergeordneten Verteilerzentren, Depots, Zustellbasen oder direkt zu den Kunden bestimmter Teilregionen. Die Sortierhalle im neuen DHL-Paketzentrum in Bochum verfügt z. B. über 337 Verladetore und 400 Stellplätze für Container.

Gearbeitet wird in den Paketzentren i. d. R. rund um die Uhr. Stoßzeiten gibt es dabei einerseits zu bestimmten Tages- bzw. Nachtzeiten, um z. B. die Zustellungstermine einhalten zu können, andererseits aber auch jahreszeitlich, wobei vor Weihnachten die Paketzahlen beträchtlich steigen. Entsprechend hoch muss die Kapazität der Sortieranlagen sein. Im DHL-Zentrum Bochum beispielsweise ist sie auf 50.000 Pakete pro Stunde ausgelegt (Tab. 1).

### Standortaspekte

Bei der räumlichen Verteilung der Paketzentren innerhalb Westfalens fällt auf, dass sowohl das östliche Ruhrgebiet als auch Ostwestfalen von vielen Unternehmen als Standort gewählt wurde. Die Verkehrsanbindung (vor allem in Bezug auf Autobahnen), eine möglichst zentrale Lage innerhalb sog. Leitregionen und die gute Erreichbarkeit eines großen Kundenpotenzials waren sicherlich dort die wichtigsten Standortfaktoren. Zumindest bei einigen der neuen, großen Zentren waren und sind aber offenbar auch noch



Abb. 2: Standorte wichtiger Paketlogistikzentren in Westfalen

andere Standortaspekte mit entscheidend.

- Diese großen Zentren
- benötigen sehr große Flächen,
- sind darauf angewiesen, dass vor allem auch nachts sehr viele Fahrzeuge an- und abfahren können und
- sind z. T. auf besondere Warengruppen spezialisiert, sodass sie genau hierzu bestimmte Agglomerations-, Fühlungs- oder Kooperationsvorteile nutzen möchten.

Akzeptable Ansiedlungsflächen finden sich oft nur noch in weniger dicht besiedelten Räumen „zwischen“ den Städten. Hier bieten sich z. B. interkommunale Gewerbegebiete an. Verwirklicht wurde dies etwa am neuen Amazon-Warenverteilzentrum bei Oelde. Es liegt direkt an der A2 im interkommunalen Gewerbegebiet AUREA, das zu Oelde, Rheda-Wiedenbrück und Herzebrock-Clarholz gehört.

Auch das neue Hermes-Paketzentrum bei Borgholzhausen (an der A33) entstand in einem interkommunalen Gewerbegebiet, nämlich dem zu Borgholzhausen und Versmold gehörenden IBV. Die Stadt Borgholzhausen bezeichnet die Flächen dieses Areals auf ihrer Homepage als „re-

striktionsarm“ ([www.borgholzhausen.de/...](http://www.borgholzhausen.de/)).

Das Hermes-Logistikcenter Münster/Osnabrück wurde 2019 im Airportpark des FMO verwirklicht. Die Gesellschafter des Airportparks sind der Kreis Steinfurt sowie die Städte Münster und Greven. Da ein Teil der Sendungen per Luftfracht transportiert wird, bot sich – außer der Nähe zur A1 – die Lage am Flughafen an. Das Problem nächtlicher Lärmemissionen erschien hier ebenfalls geringer als im unmittelbaren Umfeld größerer Städte (RESKE 2017).

Das 2016 eröffnete Hermes-Logistikzentrum Löhne hatte sich von Anfang an u. a. auf den Versand von Großstücken spezialisiert, also z. B. Möbel oder Elektrogroßgeräte. Die Region galt schon früher zu Recht als ein Zentrum der deutschen Möbel- und Küchenmöbelindustrie. Von den Speditionen, die sich früher auf die entsprechende Fracht spezialisiert hatten, führt eine Entwicklungslinie zum heutigen Hermes-Zentrum. Inzwischen konzentriert sich Hermes in Löhne allerdings auf die Logistik speziell von Großstücken der Otto-Group, zu der Hermes unternehmensstrukturell gehört. ■