

Sven Bernhardt

**Verkehrsreduzierung durch Smart Shopping:
Verkehrslogistische Analyse zukünftiger Lebensmittelströme -
dargestellt am Beispiel des Großraums Berlin**

Berlin 1999

D 83

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung.....	1
1.1	Problemstellung und Aufbau der Arbeit.....	2
1.2	Problemabgrenzung.....	6
2	Grundlagen: Verkehr und Untersuchungsgebiet.....	10
2.1	Verkehrslogistische Grundlagen.....	10
2.1.1	Begriffsdefinitionen.....	11
2.1.2	Ziele der Verkehrspolitik.....	13
2.1.3	Zur Prognostizierbarkeit von Verkehr.....	15
2.2	Charakteristik des Untersuchungsgebietes.....	18
2.2.1	Rahmenbedingungen.....	18
2.2.2	Berliner Verkehrsinfrastruktur.....	20
2.2.3	Personen- und Güterverkehr.....	22
2.2.4	Sozio-demographische Struktur.....	25
3	Logistische Ausgestaltung des Lebensmitteleinzelhandels (LEH).....	29
3.1	Einkaufsprozess aus Sicht des Kunden.....	30
3.1.1	Beschreibung des Einkaufsvorgangs.....	31
3.1.2	Psychologische Analyse.....	35
3.1.3	Stärken- / Schwächenanalyse.....	37
3.2	Konzepte zu einer stärkeren Kundenorientierung.....	38
3.3	Verkehrslogistik im Jahr 1996.....	40
3.3.1	Warendistribution Warenverteilzentrum - LEH-Filiale.....	41
3.3.2	Personenverkehr LEH-Filiale - Kunde.....	45
3.3.3	Gesamtfahrleistung 1996.....	47
3.4	Szenario A: Transformation der Ergebnisse ins Jahr 2010.....	48
3.4.1	Veränderung der Strukturdaten und Logistikprozesse.....	50
3.4.2	Gesamtfahrleistung Szenario A.....	52
4	Logistische Ausgestaltung des Smart Shoppings.....	56
4.1	Einkaufsprozess aus Sicht des Kunden.....	57
4.1.1	Beschreibung des Einkaufsvorgangs.....	58
4.1.2	Psychologische Analyse.....	59
4.1.3	Stärken- / Schwächenanalyse.....	61
4.1.3.1	Stärken.....	61
4.1.3.2	Schwächen.....	64
4.1.3.3	Bewertung und Zielgruppenbestimmung.....	66
4.2	Vorläufer und Trendsetter des Smart Shoppings.....	69
4.3	Einfluß der Telekommunikation.....	73
4.4	Logistische Prozeßkette.....	75
4.4.1	Kundenparameter.....	76
4.4.2	Aufbau- und Ablauforganisation.....	79
4.4.3	Transformation der Strukturdaten zur Dimensionierung der Logistik.....	82
4.5	Verkehrslogistik.....	85
4.5.1	Szenario B: Oligopol Schwerpunkt Straße.....	87

4.5.1.1	Distributionsstruktur und Logistikprozesse.....	87
4.5.1.2	Standortwahl der Warenverteilzentren und Kommissionierlager.....	92
4.5.1.3	Verkehr Warenverteilzentrum - Kommissionierlager.....	95
4.5.1.4	Verkehr Kommissionierlager - Kunde.....	96
4.5.1.5	Gesamtfahrleistung Szenario B.....	98
4.5.2	Szenario C: Semimonopol Schwerpunkt Straße.....	99
4.5.2.1	Distributionsstruktur und Logistikprozesse.....	100
4.5.2.2	Standortwahl des Güterverkehrssubzentrums und der Kommissionierlager ..	103
4.5.2.3	Verkehr Güterverkehrssubzentrum - Kommissionierlager.....	106
4.5.2.4	Verkehr Kommissionierlager - Kunde.....	106
4.5.2.5	Gesamtfahrleistung Szenario C.....	108
4.5.3	Szenario D: Semimonopol Schwerpunkt Schiene.....	109
4.5.3.1	Verlagerung von Güterströmen auf die Schiene.....	109
4.5.3.2	Distributionsstruktur und Logistikprozesse.....	112
4.5.3.3	Standortwahl des Güterverkehrszentrums und der City-Terminals.....	115
4.5.3.4	Verkehr GVZ - City-Terminal.....	122
4.5.3.5	Verkehr City-Terminal - Kunde.....	124
4.5.3.6	Gesamtfahrleistung Szenario D.....	125
5	Gesamtwirtschaftliche Betrachtung.....	126
5.1	Schadstoffbelastung durch den Verkehr.....	127
5.1.1	Straßentransport.....	129
5.1.2	Schienentransport.....	132
5.2	Vergleich der Distributionswege.....	134
5.2.1	Szenario A.....	135
5.2.2	Szenario B.....	136
5.2.3	Szenario C.....	137
5.2.4	Szenario D.....	138
5.3	Interpretation der Analyseergebnisse.....	139
5.4	Einflußmöglichkeiten des Staates.....	143
6	Zusammenfassung und Ausblick.....	147
6.1	Ergebnisse der Untersuchung.....	147
6.2	Ausblick und Forschungsbedarf.....	149

Anhang

Literaturverzeichnis