



POSTFORUM

Informationen für politische Entscheider

07 + 08 | 2017

IN DIESER AUSGABE



2 Mutig sein

Prof. Dr. Achim Kampker, Leiter des Bereichs Elektromobilität bei der Deutschen Post, über den bisherigen Erfolg des StreetScooters und die weiteren Pläne.



3 Gemeinsam zum Ziel

Beispiele aus zwei Städten zeigen, wie es gelingen kann, Emissionen zu vermeiden und so die Lebensqualität zu verbessern.



4 Für ein großes Ziel

Eine Vielzahl kleinerer Projekte und Initiativen im Konzern trägt dazu bei, die Belastung der Umwelt durch die Logistik zu minimieren.



TITELTHEMA

Die grüne Post



Bis zum Jahr 2050 will die Deutsche Post DHL Group alle logistikbezogenen Emissionen auf Null reduzieren. Dazu muss die Logistik nahezu neu erfunden und emissionsneutral gestaltet werden.

Die Logistikbranche trägt laut einer Studie des Fraunhofer-Instituts einen Anteil von über fünf Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen. Um die Erderwärmung auf weniger als zwei Grad Celsius zu begrenzen, muss der Logistiksektor seine Emissionen bis 2050 um mindestens 50 Prozent senken. Die Deutsche Post DHL Group setzt sich mit dem GoGreen Programm schon lange für eine nachhaltigere Logistik ein. Im Jahr 2008 setzte sich der Konzern das Ziel, die CO₂-Effizienz – einschließlich der Subunternehmer – bis 2020 um 30 Prozent im Vergleich zum Jahr 2007 zu verbessern. Dank vieler Optimierungsmaßnahmen bei der Fahrzeugflotte, bei Gebäuden und bei der Gestaltung logistischer Netzwerke wurde dieses Ziel bereits im Jahr 2016 erreicht. Nun wurde ein neues und noch ambitioniertes Ziel verabschiedet: Bis zum Jahr 2050 will der

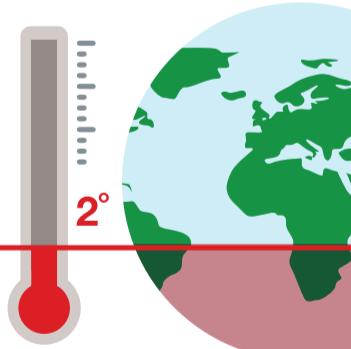
Konzern seine logistikbezogenen Emissionen auf Null reduzieren.

Dieses Ziel wird unterstützt durch vier Teilziele, die bis 2025 erreicht werden sollen (siehe Grafik auf Seite 2).

Null Emissionen gilt sowohl für Treibhausgasemissionen als auch für lokale Luftschadstoffe. Aber auch wenn alle sinnvollen Maßnahmen zur Reduktion von Emissionen ergriffen werden, kann es sein, dass im Jahr 2050 noch Emissionen freigesetzt werden. Emissionsfreie Seeschiffe, Flugzeuge und Schwerlast-Lkw sind noch nicht verfügbar und es werden große technologische Fortschritte nötig sein, um diese

Transportmittel zu realisieren. Entstehen 2050 weiterhin Emissionen, werden diese durch Klimaschutzmaßnahmen ausgeglichen. Vorrangiges Ziel ist jedoch die Einsparung von Treibhausgasemissionen und lokalen Luftschadstoffen und nicht die Kompensation von Emissionen.

DEN PLANETEN SCHÜTZEN



Deutsche Post DHL Group hilft dabei, die Erderwärmung auf weniger als 2°C zu begrenzen und reduziert alle logistikbezogenen Emissionen bis 2050 auf null.

Das Null-Prozent-Ziel ist sehr ehrgeizig. Es ist allerdings nicht nur unter Klimaschutzaspekten sinnvoll, sondern auch aus wirtschaftlicher Perspektive: Durch die Reduzierung von Emissionen wird die Abhängigkeit von fossilen, endlichen Treibstoffen reduziert, was langfristig zu Kosten einsparungen führt. Außerdem ist grüne Logistik ein Wachstumsmarkt. Immer mehr Kunden kaufen umweltbewusst ein. Als Markt- und Technologieführer in der grünen Logistik kann sich der Konzern positiv vom Wettbewerb abheben. ■ Mehr Informationen über die konkreten Maßnahmen mit denen Deutsche Post DHL Group das neue Klimaschutzziel erreichen will, finden Sie auf den folgenden Seiten und unter www.dpdhl.com/umweltschutz

5%

der weltweiten
CO₂-Emissionen
werden vom Logistik-
sektor verursacht

Diese Ausgabe können Sie auch online lesen unter: www.dpdhl.de/postforum



Liebe Leserinnen und Leser,

emissionsfreie Logistik bis zum Jahr 2050 – das klingt gut. Allerdings ist es bis 2050 noch eine lange Zeit. Von den Managern des Konzerns, die dieses Ziel beschlossen haben, wird dann wohl keiner mehr berufliche Verantwortung tragen. Deshalb belassen wir es nicht bei diesem großen Ziel, sondern haben uns sehr konkrete Teilziele gesetzt, die wir in den nächsten 8 Jahren erreichen wollen (siehe Grafik unten). Für die meisten unserer Kunden und damit auch für Sie ist wohl vor allem das zweite Teilziel relevant: Unser Versprechen, die Abholung und Zustellung bis zum Jahr 2025 zu 70 Prozent auf saubere Lösungen umzustellen. Das hat einen unmittelbaren Einfluss auf das Lebensumfeld jedes Einzelnen und trägt durch die Verringerung von Abgasen und Feinstaubbelastung zur Verbesserung der Lebensqualität bei. Die Umstellung der Brief- und Paketzustellung auf Elektromobilität und damit auf eine saubere Lösung ist bereits in vollem Gang. Mit dem von uns selbst entwickelten Streetscooter haben wir ein geeignetes Fahrzeug, um diese Aufgabe zu bewältigen. Ein Selbstläufer ist das Projekt dennoch nicht, wie Sie im Interview mit meinem Kollegen Professor Achim Kampker, dem Erfinder des Streetscooter, sowie im Artikel auf Seite 3 lesen können. Das Gute ist: gemeinsam mit Städten und Kommunen haben wir bereits Lösungen entwickelt und umgesetzt, um eine effizientere Zustellung zu ermöglichen. Ich würde mir wünschen, dass es davon schon bald noch viel mehr gibt, denn von einer sauberen Umwelt profitieren wir alle!

Ihr Dr. Rainer Wend,
Leiter des Zentralbereichs Politik und
Regulierungsmanagement

bis zum Jahr 2050 – das klingt gut. Allerdings ist es bis 2050 noch eine lange Zeit. Von den Managern des Konzerns, die dieses Ziel

beschlossen haben, wird dann wohl keiner mehr berufliche Verantwortung tragen.

Deshalb belassen wir es nicht bei diesem großen Ziel, sondern haben uns sehr konkrete Teilziele gesetzt, die wir in den nächsten 8 Jahren erreichen wollen (siehe Grafik unten).

Für die meisten unserer Kunden und damit auch für Sie ist wohl vor allem das zweite Teilziel relevant: Unser Versprechen, die Abholung und Zustellung bis zum Jahr 2025 zu 70 Prozent auf saubere Lösungen umzustellen. Das hat einen unmittelbaren Einfluss auf das Lebensumfeld jedes Einzelnen und trägt durch die Verringerung von Abgasen und Feinstaubbelastung zur Verbesserung der Lebensqualität bei.

Die Umstellung der Brief- und Paketzustellung auf Elektromobilität und damit auf eine saubere Lösung ist bereits in vollem Gang. Mit dem von uns selbst entwickelten Streetscooter haben wir ein geeignetes Fahrzeug, um diese Aufgabe zu bewältigen. Ein Selbstläufer ist das Projekt dennoch nicht, wie Sie im Interview mit meinem Kollegen Professor Achim Kampker, dem Erfinder des Streetscooter, sowie im Artikel auf Seite 3 lesen können. Das Gute ist: gemeinsam mit Städten und Kommunen haben wir bereits Lösungen entwickelt und umgesetzt, um eine effizientere Zustellung zu ermöglichen. Ich würde mir wünschen, dass es davon schon bald noch viel mehr gibt, denn von einer sauberen Umwelt profitieren wir alle!

INTERVIEW

Mutig sein

Prof. Dr. Achim Kampker über den Fortschritt bei der Umstellung auf Elektro-Fahrzeuge und die Zukunft der Elektromobilität.



Prof. Dr. Achim Kampker,
Leiter des Bereichs
Elektromobilität bei
Deutsche Post DHL Group

Den ersten Kontakt zwischen der Deutschen Post und der von Ihnen mitbegründeten StreetScooter GmbH gab es 2011. Heute sind fast 3 000 StreetScooter für die Post im Einsatz. Wird es in diesem Tempo weitergehen?

Ja und nein, die Anzahl der StreetScooter auf unseren Straßen wird weiter steigen. Wir können in diesem Jahr bis zu 10 000 neue Fahrzeuge produzieren. Aber nicht alle davon werden für die Deutsche Post unterwegs sein, da wir seit diesem Jahr auch an Dritte verkaufen.

10 000

StreetScooter sollen
in diesem Jahr
produziert werden

Warum? Der Bedarf an Zustellfahrzeugen liegt doch bei etwa 45 000?

Die Elektrofahrzeuge werden im Rahmen der jährlichen Fuhrparkerneuerung ausgetauscht. An vielen Standorten ist aber zunächst ein Ausbau der Stromversorgung notwendig. Operativ würden uns Anreize von Städten und Gemeinden helfen, beispielsweise längere Einfahrzeiten in Innenstädte für emissionsfreie Fahrzeuge (siehe Artikel auf Seite 3). Aber ich sehe das positiv: mit dem Verkauf der StreetScooter an Dritte wird die Praxistauglichkeit noch deutlicher werden.

Wie erklären Sie sich den Erfolg des StreetScooter?

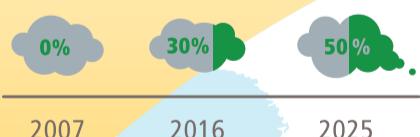
Wir waren und sind schneller als Andere. Wir haben den StreetScooter in der Hälfte der Zeit entwickelt, die große Konzerne dafür benötigen. Und zu einem Zehntel der üblichen Kosten. Das war möglich, weil wir uns klar auf die Anfor-

derungen in der Praxis fokussiert haben und die Zusteller, also diejenigen, die täglich mit dem Auto unterwegs sind, in die Entwicklung mit einbezogen haben. Außerdem treffen wir mit dem StreetScooter einen Bedarf, der bislang nicht erfüllt werden konnte, weil das Angebot gefehlt hat. Der Erfolg des StreetScooter zeigt, dass es sich lohnt, mutig zu sein und Ideen umzusetzen.

Was muss passieren, damit Elektromobilität sich wirklich durchsetzt?

Wir brauchen viele positive Beispiele, es muss sichtbar werden, dass Elektromobilität funktioniert. Deshalb bin ich sehr froh, dass wir mit dem StreetScooter in so kurzer Zeit so weit gekommen sind. Das Feedback zu unserer Arbeit ist großartig. Und wir bleiben nicht stehen, sondern arbeiten weiter an unseren Produkten. Dazu gehören schon seit einiger Zeit E-Trikes, also große Elektrofahrräder, den StreetScooter gibt es mittlerweile in unterschiedlichen Größen und auch ein elektrisch angetriebenes Paketzustellfahrzeug, das noch deutlich größer ist als die bisherigen StreetScooter Modelle, steht kurz vor dem Einsatz. Ich glaube fest daran, dass sich diese Technologie auf Dauer durchsetzen wird – auch wenn es wohl noch etwas dauern wird, bis wir alle elektrisch unterwegs sind. ■

Vier Teilziele, die bis 2025 erreicht sein sollen:



1 Wir leisten unseren Beitrag zum Klimaschutz und verbessern unsere CO₂-Bilanz um 50 Prozent.



2 Wir reduzieren die Abgas- und Feinstaubbelastung und führen unsere Abholung und Zustellung zu 70 Prozent mit sauberen Lösungen durch.



3 Wir helfen unseren Kunden bei der Gestaltung umweltfreundlicher Logistikketten. Damit steigern wir den Anteil unseres Umsatzes, der grüne Lösungen beinhaltet, auf über 50 Prozent.

4 Eine grüne Zukunft können wir nur gemeinsam gestalten. Wir zertifizieren 80 Prozent unserer 510.000 Mitarbeiter zu GoGreen-Experten. Mit Partnern pflanzen wir jährlich 1 Million Bäume.





Gemeinsam zum Ziel

Nur gemeinsam können Städte und Logistikunternehmen im innerstädtischen Lieferverkehr Emissionen und Verkehr vermeiden.

Lieferverkehre sind ein präzenter Anblick im Straßenbild vieler Innenstädte und werden oft als Belastung empfunden. Tatsächlich parken Fahrzeuge häufig in zweiter Reihe und tragen zu Staus bei. Andererseits versorgen sie den Handel täglich mit frischen Waren und bringen bestellte Sendungen zum Empfänger. Ein Trend, der in den kommenden Jahren anhalten und stetig wachsen wird. Um einen Verkehrskollaps zu vermeiden, muss der (inner)städtische Lieferverkehr deshalb mit neuen Modellen effizienter gestaltet werden. Das Ziel dabei: weniger Verkehr sowie leisere und saubere Fahrzeuge. Möglich ist das, wie zwei aktuelle Beispiele zeigen:

Paketdienstleister verteilen die Sendungen in Zustelldepots auf die Zustellfahrzeuge. Diese Standorte liegen meist nicht in der Innenstadt, da dort der benötigte Platz nicht zur Verfügung steht. Je weiter ein Verteildepot vom Zustellgebiet entfernt ist, desto größer ist der Transportbedarf. Mit steigender Sendungsmenge steigt die Zahl der benötigten Fahrten: entweder müssen mehrere Fahrzeuge eingesetzt werden, oder das Fahrzeug muss zum Depot zurückfahren, um Sendungen nachzuladen.

2

Lastenräder können ein Zustellfahrzeug ersetzen.

Gemeinsam mit dem Fraunhofer IAO will die Stadt Stuttgart dafür eine Lösung finden: im Rahmen des Pilotprojektes „logSPAZE“, wurden in der Stuttgarter Innenstadt zwei Ladeflächen für alternative Zustellmodelle von Paketdiensten geschaffen. Die Idee dahinter: auf diesen temporären Umschlagflächen werden Pakete von Fahrzeugen auf Lastenräder umgeladen und dann zugestellt. Die Lastenräder unterstützen so die Zustellung von Paketen, die in Stuttgart bereits heute zu einem großen Teil mit dem elektrisch angetriebenen StreetScooter erfolgt. Nach einer Pilotphase werden auch die Fahrten zwischen Depot und Umschlagfläche mit dem StreetScooter erfolgen, der als Elektroauto keine Emissionen verursacht. Durch die Verteilung der Sendungen auf der Umschlagfläche können zwei Lastenräder ein Zustellfahrzeug ersetzen, es wird also auch der für die Zustellung in der Innenstadt notwendige Verkehr reduziert.

Eine andere Lösung hat die Stadt Herne gefunden: In fast allen Städten sind die Einfahrzeiten in verkehrsberuhigte Zonen in der Innenstadt auf ein Zeitfenster von



Beispiel Stuttgart: Die beiden Umschlagflächen liegen in unmittelbarer Nähe zur Stuttgarter Innenstadt.

19.00 Uhr abends bis 11.00 Uhr morgens begrenzt. Für Paketdienstleister ist das eine große Herausforderung, da mit der Auslieferung der Sendungen nicht vor 9.00 Uhr begonnen werden kann, die meisten Geschäfte öffnen zudem nicht vor 9.30 Uhr. Um dann bis 11 Uhr alle Sendungen zuzustellen, müssen mehrere Fahrzeuge parallel eingesetzt werden. Zudem ist das Ladevolumen des heute verfügbaren StreetScooter Work geringer als bei konventionellen Zustellfahrzeugen. Dadurch müssen Pakete nachgeladen werden, was die Dauer der Zustellung verlängert.

Die Stadt Herne hat deshalb die Einfahrrechte in die Fußgängerzone und den angrenzenden Innenstadtbereich für Elektrofahrzeuge auf bis zu 16.00 Uhr ausgeweitet. Die Fahrzeuge müssen einen entsprechenden Berechtigungsschein mitführen und die Deutsche Post verpflichtet sich, in diesem Bereich nicht mehr als sechs Fahrzeuge einzusetzen, um die Verkehrsbelastung zu minimieren. Dadurch ist es seit Mitte Januar 2017 möglich, die Zustellung von Paketen in der Innenstadt von Herne komplett emissionsfrei zu gestalten.



Ähnlich wie bei der Zustellung von Express-Sendungen mit dem Cubicycle werden zukünftig auch in Stuttgart Container mit vorsortierten Sendungen auf Lastenräder umgeladen und dann zugestellt.



Beispiel Herne: Dank einer Ausnahmegenehmigung dürfen die sechs StreetScooter der Deutschen Post bis 16 Uhr statt wie sonst üblich bis 11 Uhr in die verkehrsberuhigte Zone in der Innenstadt fahren.

Diese beiden Beispiele zeigen, dass eine Verringerung der Verkehrsbelastung in den Innenstädten möglich ist. Gemeinsam mit anderen Städten entwickelt die Deutsche Post derzeit ähnliche Konzepte, so dass diesen Beispielen hoffentlich noch viele folgen werden. ■

INITIATIVEN UND INNOVATIONEN

Für ein großes Ziel

Im Konzern Deutsche Post DHL Group gibt es eine Vielzahl von Initiativen und Innovationen, die einen Beitrag leisten, die Belastung der Umwelt durch die Logistik zu minimieren. Hier einige Beispiele:

AB AUF'S WASSER

DHL Freight Schweden beteiligt sich an einem Pilotprojekt für kombinierten städtischen Gütertransport: In Göteborg wird ermittelt, in welchem Umfang die Wasserwege in Großstädten für den Gütertransport genutzt werden können.

Ziel des Projektes ist die Verbesserung des Warenflusses und die Reduzierung von Staus im Straßenverkehr. Dafür werden im Paketterminal geeignete Pakete ausgewählt und in einen Spezialcontainer umgeladen, der 1m³ fasst. Die Container werden dann auf einen Lastkahn geladen und an zwei Stellen im Zentrum von Göteborg gebracht – entweder zur weiteren Beförderung mit dem Fahrrad, oder zur Beförderung mit kleineren Elektrofahrzeugen.



MEHR LICHT, WENIGER ENERGIE

Schrittweise werden alle 82 Briefzentren der Deutschen Post mit modernen LED-Beleuchtungssystemen ausgestattet. Vor dem Austausch wird der tatsächliche Bedarf der Beleuchtungsstärken ermittelt, die für verschiedene Arbeitsplätze erforderlich sind. Über eine Zeitsteuerung wird die Beleuchtung an die Arbeitszeiten in den einzelnen Bereichen angepasst. Der Energieverbrauch verringert sich dabei um rund 75 Prozent. Das sind bis zu 30 Prozent des gesamten Energieverbrauchs eines Briefzentrums. Geringere Wartungs- und Energiekosten führen außerdem zu Einsparungen von über 50 Millionen Euro. Begonnen wurde die Umstellung in Göttingen, Hannover und Dortmund, bis 2019 soll sie bundesweit abgeschlossen sein.



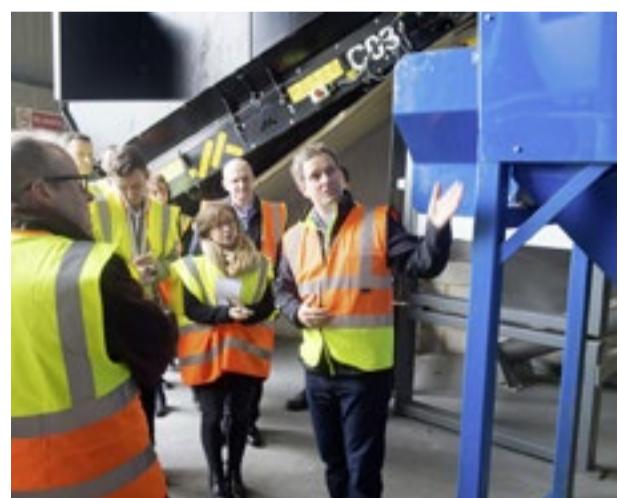
MIT FLÜGELN ZUM ERFOLG

DHL Freight testet seit kurzem den Einsatz von so genannten „Boat Tails“ an LKW um Energie zu sparen. An insgesamt fünf Aufliegern wurden am Heck Flügelklappen angebracht, die den Luftwiderstand senken und so den Verbrauch reduzieren. Lkws können bei einer Geschwindigkeit von 80 Kilometern mit „Boat Tails“ einen Liter Diesel auf 100 Kilometer einsparen, wie erste Erfahrungen zeigen. Da schwere Lkws leicht Fahrleistungen von 100 000 Kilometern und mehr im Jahr erreichen, bedeutet das eine Einsparung von mindestens 1 000 Litern Diesel. Die Flügel kosten jeweils 2 700 Euro so dass die Investition sich zur halben Lebensdauer eines Trailers amortisiert.



GRÜNES GATWICK

DHL Supply Chain hat für den Londoner Flughafen Gatwick ein Recycling-Kreislaufsystem entwickelt. Damit wird Gatwick zum ersten Flughafen der Welt, der aus Abfällen aus Flugzeugen wie Essensreste und Verpackung, Energie gewinnt. Diese Energie wird zur Befeuerung der Abfallverbrennungsanlage und für die Versorgung der lokalen Wasseraufbereitungsanlage verwendet. Ziel ist es, die Recyclingquote von derzeit 49 auf 85 Prozent zu erhöhen und die Deponieabfälle um mehr als 80 Prozent zu reduzieren. Das System erzeugt dabei nicht nur Energie zum Beheizen des Flughafens, entlastet den Verkehr und verbessert die Biosicherheit, sondern realisiert über die nächsten zehn Jahre auch Einsparungen in Höhe von zehn Millionen Euro.



IMPRESSUM

Herausgeber: Deutsche Post AG, Zentrale, Zentralbereich Politik und Regulierungsmanagement, 53250 Bonn
Verantwortlich für den Inhalt: Dr. Rainer Wend
Redaktion: Ulrike Mühlberg · **Gestaltung:** Caroline Gärtner
Fotos: Deutsche Post DHL Group, ALBA Group/Boris Geilert, gatwickairport.com, Fraunhofer IAO

So erreichen Sie uns: www.facebook.com/deutschepost
www.twitter.com/deutschepostdhl
www.youtube.com/user/DeutschePostDHL
postforum@dphdhl.com
Bestellungen und Anfragen richten Sie bitte an die Redaktion:
postforum@dphdhl.com

KURZ NOTIERT



Deutsche Post DHL Group weiter erfolgreich

Der Konzern hat im ersten Quartal 2017 Umsatz und operatives Ergebnis verbessert. Die Erlöse stiegen um gut eine Milliarde Euro auf 14,9 Milliarden Euro. Zum starken Wachstum haben alle vier Unternehmensbereiche beigetragen. Mit einem EBIT von 885 Millionen Euro übertraf Deutsche Post DHL Group das gute Ergebnis aus dem Vorjahr und verzeichnete das stärkste erste Quartal seiner Geschichte.



ELECTRORETURN wirkt

Der Recyclingservice ELECTORETURN von Deutscher Post und ALBA Group trägt zum Klimaschutz bei. Dies zeigt eine neue Studie des Fraunhofer-Instituts. Demnach liegt das Einsparpotenzial jährlich bei bis zu 273 Tonnen Primärressourcen und 9 Tonnen Treibhausgas-Emissionen. Auf www.electroreturn.de können Verbraucher seit 2012 ein kostenloses Versandetikett herunterladen und ihre ausgedienten Elektro-Kleingeräte ins Recycling geben.



2 600 Tonnen Hilfsgüter

Nach der peruanischen Flutkatastrophe im März war für 25 Tage ein „Disaster Response Team“ (DRT) im Einsatz. Die Helfer fertigten dabei bis zu 313 Tonnen Hilfsgüter am Tag ab. Die DRTs sind ein Projekt von Deutsche Post DHL Group und der UN. Im Katastrophenfall übernehmen sie an Flughäfen unentgeltlich verschiedene logistische Aufgaben: Sie entladen Flugzeuge, lagern Hilfsgüter ein und sorgen für eine geordnete Abgabe an Hilfsorganisationen.

Neuer Vorstand für Frachtsparte

Seit dem 1. Juni ist Tim Scharwath im Konzervorstand von Deutsche Post DHL Group als neuer Vorstand für den Geschäftsbereich DHL Global Forwarding, Freight verantwortlich. Scharwath war zuvor in der Geschäftsleitung der Kühne + Nagel International AG für die globale Luftfracht zuständig. Er übernimmt das Vorstandsmandat von CEO Frank Appel, der den Frachtbereich übergangsweise geleitet hat.

