



POSTFORUM

Informationen für politische Entscheider

05 + 06 | 2018

IN DIESER AUSGABE



2 Digitalisierung in der Frachtlogistik

Interview mit Uwe Brinks, CEO von DHL Freight über Innovationen und die Bedeutung der Digitalisierung im Frachtgeschäft.



3 CR-Report und Jahresbilanz 2017

Deutsche Post DHL Group hat den vierzehnten Bericht zur Unternehmensverantwortung herausgegeben. Zeitgleich wurde die finanzielle Bilanz für das Jahr 2017 veröffentlicht.



4 Cubicycles im Test in Stuttgart

Ein Praxistest mit elektrischen Lastenrädern läuft bislang sehr erfolgreich. Er zeigt aber auch, wo noch Verbesserungspotenzial ist.

TITELTHEMA

Allein unterwegs?



Auf unseren Autobahnen und Landstraßen sind LKW, die Güter transportieren ein gewohnter Anblick. Müssen wir uns zukünftig auch daran gewöhnen, dass die Führerkabinen der großen Fahrzeuge leer sind?

Die Digitalisierung macht auch vor unserem Straßenverkehr nicht halt: laut einer Studie des International Transport Forum, einer bei der OECD ansässigen Organisation für globale Verkehrspolitik, könnten fahrerlose LKW schon innerhalb von zehn Jahren ein normaler Anblick auf unseren Straßen sein. Unter kontrollierten Bedingungen, etwa in Häfen oder in Minen, sind autonom fahrende LKW schon heute im Einsatz. In den USA und in einigen Ländern der EU finden Testfahrten auf öffentlichen Straßen statt und Hersteller von Nutzfahrzeugen investieren große Summen in die weitere Entwicklung der Technik.

1,5
Millionen LKW-Fahrer und -Fahrerinnen etwa arbeiten heute in Deutschland

Wirtschaft nicht wie gewohnt funktionieren. Aber kommt der autonome Warentransport wirklich?

Vermutlich wird noch einige Zeit ins Land gehen, bis die künstliche Intelligenz das Steuer übernimmt. Noch gibt es erhebliche technologische und regulatorische Herausforderungen. Schon heute gibt es allerdings Zwischenschritte auf dem Weg zum autonomen Fahrzeug: Beim sogenannten „Platooning“ werden mehrere LKW mit Hilfe eines komplexen Netzwerks aus Sensoren, Radar und Fahrzeug-zu-Fahrzeug-Kommunikation digital gekoppelt und funktionieren so als Einheit. Jeder LKW hinter dem Führungsfahrzeug fährt möglichst dicht auf den LKW vor ihm auf. Das Fahren im Windschatten reduziert den Kraftstoffverbrauch. Theoretisch bedarf es beim Platooning nur eines Fahrers im Führungsfahrzeug, der den ansonsten autonom fahrenden Konvoi steuert. Erprobt wird diese Technik, die neue Maßstäbe bei der Sicherheit und Effizienz setzen soll, nicht nur in den USA, sondern auch auf deutschen Autobahnen. DHL testet das Platooning derzeit in realitätsnahen Logistikszenerarien in Großbritannien. Dabei sind allerdings noch alle Fahrzeuge mit einem Fahrer besetzt. Der Fahrer im Führungsfahrzeug kontrolliert Beschleunigung und Bremsmanöver aller Fahrzeuge, die Fahrer in den Folgefahrzeugen können bei Bedarf eingreifen. Diese Tests sollen wichtige Einblicke in die Praxistauglichkeit der Technologie geben, sodass die Auswirkungen der

Wirtschaft nicht wie gewohnt funktionieren. Aber kommt der autonome Warentransport wirklich? Vermutlich wird noch einige Zeit ins Land gehen, bis die künstliche Intelligenz das Steuer übernimmt. Noch gibt es erhebliche technologische und regulatorische Herausforderungen. Schon heute gibt es allerdings Zwischenschritte auf dem Weg zum autonomen Fahrzeug: Beim sogenannten „Platooning“ werden mehrere LKW mit Hilfe eines komplexen Netzwerks aus Sensoren, Radar und Fahrzeug-zu-Fahrzeug-Kommunikation digital gekoppelt und funktionieren so als Einheit. Jeder LKW hinter dem Führungsfahrzeug fährt möglichst dicht auf den LKW vor ihm auf. Das Fahren im Windschatten reduziert den Kraftstoffverbrauch. Theoretisch bedarf es beim Platooning nur eines Fahrers im Führungsfahrzeug, der den ansonsten autonom fahrenden Konvoi steuert. Erprobt wird diese Technik, die neue Maßstäbe bei der Sicherheit und Effizienz setzen soll, nicht nur in den USA, sondern auch auf deutschen Autobahnen. DHL testet das Platooning derzeit in realitätsnahen Logistikszenerarien in Großbritannien. Dabei sind allerdings noch alle Fahrzeuge mit einem Fahrer besetzt. Der Fahrer im Führungsfahrzeug kontrolliert Beschleunigung und Bremsmanöver aller Fahrzeuge, die Fahrer in den Folgefahrzeugen können bei Bedarf eingreifen. Diese Tests sollen wichtige Einblicke in die Praxistauglichkeit der Technologie geben, sodass die Auswirkungen der



DHL RESEARCH BRIEF
DIGITALIZATION AND THE SUPPLY CHAIN: WHERE ARE WE AND WHAT'S NEXT?
DHL Supply Chain

Nicht nur die Speditionsbranche, zu der über das Tochterunternehmen DHL Freight auch die Deutsche Post DHL Group gehört, beobachtet diese Entwicklung sehr genau. Transporte mit LKW sind unverzichtbar zur Aufrechterhaltung unserer Lebensqualität, vor allem in Zeiten des boomenden Online-Handels. Ohne die tägliche Versorgung von Bevölkerung und Industrie mit Waren würde unsere



Liebe Leserinnen und Leser,

fahrerlose PKW oder sogar LKW – etwas gewöhnungsbedürftig ist diese Vorstellung ehrlich gesagt schon. Vermutlich werden wir

auch noch ein wenig Zeit haben, um uns auf dieses Szenario vorzubereiten, denn nicht nur technisch sondern vor allem auch regulatorisch sind noch einige Hürden zu meistern.

Aber die möglichen Vorteile dieser neuen Technologie sind klar. Der Straßenverkehr und damit alle Verkehrsteilnehmer würden entlastet, Staus und die Belastung der Umwelt könnten deutlich reduziert werden. Es ist deshalb richtig und wichtig, sich schon heute auf diese Entwicklung vorzubereiten und sie zu begleiten.

Und wenn das autonome Fahren sich dann irgendwann im Alltag durchsetzt, wird es vermutlich schnell zur Normalität werden. Denn wir sind es gewohnt, Neuerungen schnell anzunehmen und in unser Leben zu integrieren, als hätte es nie etwas Anderes gegeben – oder hätten Sie gedacht, dass die Markteinführung des ersten Smartphones gerade einmal elf Jahre her ist?

Ihr Dr. Rainer Wend,
Executive Vice President

Fortsetzung von Seite 1

Platooning-Technologie auf die Straßenverkehrssicherheit, die Umwelt, die Verkehrsdichte und die Wirtschaft besser beurteilt werden können.

Unabhängig vom Ausgang dieser Praxistests steht heute schon fest, dass die neuen Technologien dabei helfen können, die Arbeit der LKW-Fahrer leichter und sicherer machen. Der Autopilot wird ihnen viel abnehmen – zum Beispiel das Beschleunigen, das Bremsen, das Spurhalten, die adaptive Geschwindigkeitsregelung und schnelle Reaktionen in bestimmten Verkehrssituationen. Natürlich werden die Fahrer alle diese Vorgänge überwachen und selbst aufmerksam bleiben müssen – ähnlich wie Flugzeugpiloten die trotz Autopilot mit ihrer Kompetenz und Expertise für einen reibungslosen Ablauf des Fluges sorgen müssen.

Gelingt im LKW aber eine ähnliche Entwicklung wie in der Flugzeugbranche, könnte sich das Berufsbild des LKW-Fahrers grundlegend ändern. Und das ist dringend nötig. Die Speditionsbranche kämpft schon seit Jahren mit einem zunehmenden Mangel an Fahrern. Die Fakten sind eindeutig: laut dem Arbeitsmarktreport der Dekra arbeiten in Deutschland rund 1,5 Millionen LKW-Fahrer, davon sind zweit Drittel älter als 45 Jahre. Und jährlich gehen etwa 50 000 Fahrer in den Ruhestand, während nur etwa 10 000 Fachkräfte neu ausgebildet werden können – der Beruf ist für Viele einfach zu unattraktiv. Der automatisierte Straßentransport kann dieses Problem sicherlich nicht allein lösen. Er kann aber



Gegen Fahrermangel – die Deutsche Post bildet aus: Jenny Schmidt hat den ersten Ausbildungsplatz zur Berufskraftfahrerin in der Niederlassung BRIEF der Deutschen Post in Lübeck erhalten. Die Ausbildung dauert drei Jahre und beinhaltet die Themen Fahrzeugtechnik, Termin- und Tourenplanung, umweltschonende Fahrweise, gesetzliche Vorschriften u. a.

dazu beitragen, dass viele Fahrer ihre Tätigkeit länger ausüben können und der Beruf insgesamt an Attraktivität gewinnt. Setzt sich das Platooning in der Praxis durch, kann der Bedarf an Fahrern zudem mindestens teilweise verringert werden.

In jedem Fall ist das autonome Fahren eine Entwicklung, die wir nicht vernachlässigen sollten. Denn der automatisierte Straßentransport hat das Potenzial, die Kosten zu reduzieren, die Emissionen zu mindern und die Straßen sicherer zu machen. Es lohnt also, schon heute über die Zukunft der autonomen Mobilität nachzudenken und die entsprechenden regulatorischen Voraussetzungen zu schaffen. ■

DEUTSCHE POST DHL GROUP IM DIALOG



Digitalisierung in der Frachtlogistik

Uwe Brinks, 53 Jahre ist seit Januar 2017 CEO von DHL Freight. Er ist seit 35 Jahren im Konzern Deutsche Post DHL tätig und war zuvor Produktionschef der Brief- und Paketsparte.

Digitalisierung und Innovationen sind in aller Munde. Wie stehen Sie als CEO DHL Freight demgegenüber?

Wenn wir die Möglichkeiten von Digitalisierung und Innovationen ausloten, geschieht dies nicht zum Selbstzweck. Vielmehr ist es für uns eine unabdingbare Notwendigkeit. Wenn wir uns Gedanken über den Einsatz von Technologien wie Blockchain, intelligenter Sensorik und Data Analytics machen, so geschieht dies, um einerseits zu ergründen, wie wir unsere Services und Produkte effizienter und für unsere Kunden damit noch relevanter gestalten können und um andererseits die Arbeit und den Alltag unserer Mitarbeiter einfacher und konstruktiver zu machen.

Ich denke dabei auch an den demografischen Wandel und erkenne hierin eine klare Chance – keinen Widerspruch. Das Renteneintrittsalter

steigt, die Menschen werden älter und wenn wir beispielsweise einem LKW-Fahrer oder dem Lagermitarbeiter mit Hilfe von modernen Arbeitsmitteln den Alltag erleichtern können, so ziehen alle einen Vorteil daraus. Technologie macht Prozesse effizienter und sichert uns langfristig unsere Leistungsfähigkeit. Es sind die Mitarbeiter, die ein Unternehmen erfolgreich machen. Und wer Innovationen mit und für Mitarbeiter erfolgreich vorantreibt, ist nicht nur heute Innovationsführer, sondern auch noch morgen relevant.

Sie haben es angesprochen, der Mangel an LKW-Fahrern wird immer größer – wie reagiert DHL Freight darauf und wie können neue Technologien dabei helfen?

Wir sind aktuell dabei, das Thema Fahrermangel aktiv anzugehen. Wir wollen dabei auch den Beruf des LKW-Fahrers attraktiver und

einfacher machen, auch über den Einsatz neuer Technologien. Heute ist technologisch bereits viel machbar – auch so ausgefallene Sachen wie: Der Fahrer sitzt nicht mehr im Truck und steuert das Fahrzeug über eine Datenbrille remote. So was ist eine nette technologische Spielerei, hat aber absolut nichts mit unseren Abläufen zu tun. Ein Fahrer muss weit mehr können als nur fahren und gerade auch bei diesen Dingen können wir ihn unterstützen beispielsweise durch intelligente Routenplanung bei der Abholung oder Zustellung von Transporten und der Transparenz über die geladenen Güter. Gleichzeitig werden wir uns zukünftig stärker selbst um die Fahrersuche bemühen, um hier unabhängiger von den Marktbewegungen und der Nachfrage zu sein.

Was glauben Sie persönlich, wie sich das autonome Fahren weiter entwickeln wird? Was wird sich für die Mitarbeiter ändern?

Insgesamt ist das Thema Autonomes Fahren für uns noch weit weg, schließlich ist das Geschäft von DHL

Freight ein klassisches Geschäft, das von den Mitarbeitern lebt, die die Ware zu unseren Kunden transportieren. Dennoch wollen wir die Intelligenz der Fahrzeuge selbst weiter ausbauen. Das kann ein „intelligenter“ Gabelstapler sein, der neben

den klassischen Aufgaben zukünftig auch scannen, wiegen oder das Volumen der Güter bestimmen kann. Damit unterstützen wir unsere Mitarbeiter, die sich wiederum um andere oder neue Aufgaben kümmern können. ■

208

Terminals in mehr als 40 Ländern werden von DHL Freight betrieben.



CR-Report und Jahresbilanz 2017

Unter dem Titel „Gemeinsamen Werten verpflichtet“ hat die Deutsche Post DHL Group den vierzehnten Bericht zur Unternehmensverantwortung herausgegeben. Zeitgleich wurde die finanzielle Bilanz für das Jahr 2017 veröffentlicht.



Bericht abrufbar unter:
www.dpdhl.com/de/verantwortung

Schwerpunkt der Berichterstattung zur Nachhaltigkeit sind die gemeinsamen Werte „Respekt und Resultate“, auf deren Basis die rund 520 000 Mitarbeiter des Konzerns dazu beitragen, die ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Herausforderungen unserer Zeit zu bewältigen. Konkrete Fortschritte konnten in vielen Bereichen

erzielt werden, so zum Beispiel bei der ehrgeizigen Umweltstrategie ‚Mission 2050: Null Emissionen‘. Der CO₂-Effizienz-Index (CEX) hat sich um zwei Indexpunkte auf 32 Prozent gegenüber dem Basisjahr 2007 verbessert. Damit wurde das für 2017 gesteckte Ziel um einen Indexpunkt übertroffen. Bis 2025 soll die Abholung und Zustellung auf der ersten und letzten Meile zu 70 Prozent mit sauberen Lösungen durchgeführt werden, bereits jetzt liegt dieser Anteil bei rund 28 Prozent. Außerdem wurde das Ziel, im Jahr 2017 eine Million Bäume zu pflanzen, erreicht. Gemeinsam mit globalen Partnern wird auch diese Initiative fortgesetzt.

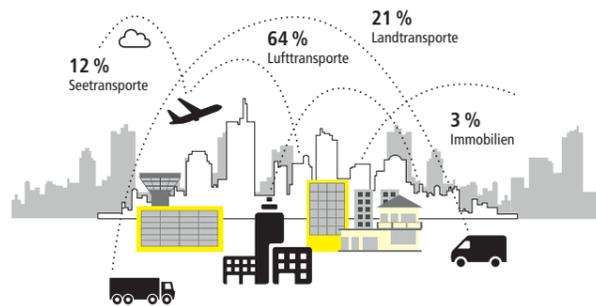
Aufgrund neuer Anforderungen des Handelsgesetzbuchs (HGB) enthält der Bericht zur Unternehmensverantwortung zusätzlich auch einen sogenannten nichtfinanziellen

Bericht, der insbesondere Auskunft über Arbeitnehmer- und Sozialbelange, die Achtung der Menschenrechte, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung gibt. Die Einführung dieser neuen Berichtsanforderungen zeigt, dass das Thema Unternehmensverantwortung gesellschaftlich zunehmend an Relevanz gewinnt.

Die Bilanz für das Geschäftsjahr 2017 fiel für die Deutsche Post DHL Group erneut sehr positiv aus. Der weltweit führende Logistikkonzern steigerte das operative Ergebnis um 7,2 Prozent auf 3,74 Milliarden Euro. Damit hat das Unternehmen das gesteckte EBIT-Ziel von rund 3,75 Milliarden Euro erreicht. Wie prognostiziert trug der Bereich Post - eCommerce - Parcel (PeP) 1,5 Milliarden Euro zum operativen Ergebnis bei. Die DHL-Divisionen erwirtschafteten, ebenfalls wie erwartet, ein EBIT in Höhe von insgesamt 2,6 Milliarden Euro. Der Umsatz des Konzerns stieg um 5,4 Prozent auf 60,4 Milliarden Euro. Zu dem Wachstum

Co₂e-Emissionen 2017

Gesamt: 28,44 MIO Tonnen (Scope 1 bis 3)



haben alle vier Unternehmensbereiche beigetragen. Besonders dynamisch entwickelten sich erneut DHL Express sowie das deutsche und das internationale Paket- und eCommerce-Geschäft. Auch für die Zukunft wird eine Fortsetzung der guten Entwicklung erwartet. ■

Wesentliche Themen in der Logistik



DEUTSCHE POST INNOVATIV



Zwei Cubicycles im Test in Stuttgart

Ein Praxistest mit elektrischen Lastenrädern läuft bislang sehr erfolgreich. Er zeigt aber auch, wo noch Verbesserungspotenzial vorhanden ist.

Bereits seit 2015 sind so genannte Cubicycles, elektrisch angetriebene Lastenfahräder, im Netzwerk von DHL Express im Einsatz. Um das ehrgeizige Ziel zu erreichen, die Zustellung auf der letzten Meile bis 2025 zu 70 Prozent „sauber“ zu gestalten, wird nun getestet, ob Lastenräder auch für die Paketzustellung in der Innenstadt geeignet sind. Dazu sind seit September 2017 testweise zwei Cubicycles in der Stuttgarter Innenstadt im Einsatz, im März 2018 sind zwei weitere dazu gekommen. Unterstützt durch einen elektrischen Antrieb, erreichen diese Lastenräder eine Maximalgeschwindigkeit von 25 km/h. Die Reichweite einer Akkuladung beträgt etwa 50 Kilometer, für Zustellungen im Innenstadtbereich eine vollkommen ausreichende Distanz. Das Ladevolumen von einem Kubikmeter reicht aber nur für maximal 50 Pakete – zu wenig für eine normale Zustelltour. Der Fahrer muss deshalb mehrfach am Tag nachladen. Dafür hat die Stadt Stuttgart für die Testphase eine Ladezone zur Verfügung gestellt, zu der die Pakete in Containern aus dem Zustelldepot gebracht werden. Diese Container werden dann auf die Cubicycles geladen und die Sendungen anschließend zugestellt. Das Feedback der Zusteller, die ein Cubicycle im Testbetrieb fahren, ist sehr gut. Besonders gelobt wird, dass die Suche nach einem Parkplatz entfällt, auch die Fahrten zwischen den Zustellstopps sind einfacher als mit einem Auto.

16

Tonnen CO₂-Emissionen sollen pro Jahr durch 2 Cubicycles eingespart werden

Begeistert zeigen sich aber auch Passanten und Kunden, die Reaktionen auf die Lastenräder waren ausschließlich positiv. Verbesserungsbedarf sehen die Fahrer vor allem noch beim Akku, dessen Unterstützungsleistung vor allem bei Steigungen als nicht ausreichend bewertet wurde. Auch einzelne Details wie die Verschlüsse der Container oder die Kleidung bei

Regenwetter müssten nach Meinung der Zusteller noch nachgebessert werden. Die Auswertung des bisherigen Tests zeigt zudem auch, dass die Zustellung mit dem Lastenrad durch die Notwendigkeit Pakete nachzuladen, im Vergleich zur Zustellung mit dem Auto weniger effizient, also teurer ist. Allerdings konnte die Produktivität im Laufe des Tests deutlich gesteigert werden. Noch weiter optimiert werden könnte der Einsatz der Cubicycles durch die Möglichkeit, auch „Sperrzonen“ befahren zu dürfen, wofür allerdings eine Sondergenehmigung der Stadt notwendig wäre. Alle Ergebnisse des Praxistests werden nun intern ausgewertet. Noch ist offen, wo und wann die Zustellung mit dem Cubicycle oder ähnlichen Lastenrädern nicht nur als Test, sondern im regulären Betrieb stattfinden wird. Die ersten Ergebnisse aus Stuttgart lassen aber darauf hoffen, dass elektrische Lastenräder bald schon einen Beitrag zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele des Konzerns leisten werden. ■

KURZ NOTIERT

Weiteres Mega-Paketzentrum

Die Deutsche Post DHL Group erweitert das Paketnetz kontinuierlich und errichtet im brandenburgischen Ludwigsfelde vor den Toren Berlins ein weiteres Mega-Paketzentrum. Auf 165 000 Quadratmetern Fläche werden ab der geplanten Inbetriebnahme des neuen Standorts im Jahr 2020 bis zu 600 neue tarifgebundene und sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze entstehen. Die Sortierkapazität des neuen Paketzentrums wird bei 50 000 Sendungen pro Stunde liegen.



Neues Drehkreuz in Brüssel

DHL Express hat am Flughafen Brüssel ein neues regionales Drehkreuz eröffnet. Das Distributionszentrum ist mit modernster Logistiktechnologie ausgestattet. Es umfasst mit Lager und Büros 36 500 Quadratmeter und vervierfacht die Kapazität am Standort Brüssel auf 42 000 Sendungen pro Stunde. Damit ist es der fünftgrößte Hub im globalen DHL-Netzwerk. Er bietet Flug- und Bodenverbindungen zu einer Vielzahl europäischer Destinationen sowie direkte interkontinentale Verbindungen nach Amerika, dem Mittleren Osten und Afrika.



Logistikdrehkreuz in Wien

DHL Global Forwarding und DHL Freight errichten ab Sommer 2018 auf einer rund 60 000 qm großen Fläche in der Gemeinde Fischamend den DHL Campus Wien Flughafen. Der Hub wird zukünftig eine wichtige Rolle als Frachtdrehkreuz für Osteuropa einnehmen und für eine Verbesserung der Synergien der unterschiedlichen Transportmodi (Land-, Luft- und Seefracht) sorgen.

DHL ist Top Employer

DHL Express ist zum vierten Mal in Folge als einer der besten Arbeitgeber („Top Employer Global“) ausgezeichnet worden. „Top Employer Global“ dürfen sich weltweit nur 13 Unternehmen nennen. DHL Supply Chain, der Kontraktlogistikspezialist von Deutsche Post DHL Group, ist als erstes Unternehmen in fünf Ländern gleichzeitig als herausragender Arbeitgeber („Top Employer“) ausgezeichnet worden. Das Top Employer Institute zertifiziert seit 25 Jahren weltweit Arbeitgeber, die ihren Mitarbeitern herausragende Arbeitsbedingungen bieten.



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

So erreichen Sie uns: www.facebook.com/deutsche-post
www.twitter.com/deutsche-post-dhl
www.youtube.com/user/DeutschePostDHL
postforum@dphl.com

Bestellungen und Anfragen richten Sie bitte an die Redaktion:
postforum@dphl.com