



POSTFORUM

Informationen für politische Entscheider

07 + 08 | 2018

IN DIESER AUSGABE



2 Interview mit Thomas Ogilvie

Interview mit Thomas Ogilvie, Personalvorstand von Deutsche Post DHL Group über die Personalpolitik der Deutschen Post.



3 Erfolgsstory Streetscooter

In Düren wurde in Anwesenheit des nordrhein-westfälischen Ministerpräsidenten Armin Laschet der zweite Produktionsstandort des StreetScooters eröffnet.

IN EIGENER SACHE

Das Postforum ist eine Publikation der Deutschen Post DHL Group, die alle zwei Monate an Kommunal-, Landes- und Bundespolitiker verschickt wird. Wenn Sie das Postforum nicht mehr oder statt der gedruckten Broschüre zukünftig ein digitales Dokument von uns erhalten wollen, schicken Sie uns eine kurze Mail mit Angabe des Namens an postforum@dpdhl.com

Deutsche Post AG · Zentralbereich Politik und Regulierungsmanagement
53250 Bonn, ZKZ 31287, P5.dg Deutsche Post

Bei Adressänderung benachrichtigen Sie uns bitte:
abo/POSTFORUM@dpdhl.com

TITELTHEMA

Nur befristet?



Die Personalpolitik der Deutschen Post hat in den vergangenen Wochen zu vielen Diskussionen geführt. Besonders heftig wurde über befristete Verträge debattiert. Lohnt die Aufregung? Ein Blick auf die Fakten gibt Antwort:

Deutschlandweit stellen etwa 108 000 Mitarbeiter für die Deutsche Post Briefe und Pakete zu. Sie verteilen sich auf 49 Niederlassungen im ganzen Land. Die große Mehrheit der Zusteller hat eine unbefristete Anstellung – mit Löhnen, die deutlich über dem Mindestlohn liegen und weit besser sind als bei Wettbewerbern. Ein kleinerer Anteil der Belegschaft hat befristete Verträge, die Löhne sind dabei identisch mit denen der unbefristet angestellten Mitarbeiter. Der Anteil befristeter Kräfte bei Deutsche Post DHL Group richtet sich nach dem betrieblichen Bedarf.

Für eine Befristung gibt es im Wesentlichen zwei Gründe: zum einen soll so zu Beginn einer Anstellung erprobt werden, ob der neue Mitarbeiter für die Tätigkeit eines Zustellers geeignet ist. Zum anderen aber werden befristete Mitarbeiter eingesetzt, um saisonale Schwankungen auszugleichen. Denn die Brief- und Paketmengen variieren im Laufe des Jahres stark, im so genannten Starkverkehr der Vorweihnachtszeit verdoppeln sich die Sendungsmengen. Diese Mengen könnten ohne zusätzliche Mitarbeiter nicht bewältigt werden – hierfür werden jährlich rund 10 000 zusätzliche Kräfte befristet eingestellt. Ist das Weihnachtsgeschäft allerdings vorbei, gehen die Sendungsmengen ab Ende Januar eines jeden Jahres wieder stark zurück, in den Sommermonaten liegen sie

deutlich unter dem Durchschnitt. Aus betrieblichen Gründen ist ein vollständiger Verzicht auf befristet eingestellte Zusteller als flexible Personalreserve deshalb nicht möglich. Viele der befristet eingestellten Mitarbeiter sind zudem auch Schüler oder Studenten, die lediglich eine vorübergehende Beschäftigung in Ferienzeiten suchen und kein Interesse an unbefristeten Verträgen haben. Im Vergleich zu anderen Unternehmen, aber auch dem öffentlichen Sektor, liegt der Anteil der befristeten Arbeitsverhältnisse bei der Deutschen Post trotz dieser speziellen betrieblichen Anforderungen sogar unter dem Durchschnitt. Deutschlandweit sind etwa 13 Prozent der Arbeitnehmer befristet beschäftigt.



Anna-Lena Krüper jobbt neben ihrem Studium bei der Deutschen Post in Heiligenhafen.

Die Deutsche Post versucht dennoch, den Anteil an Befristungen so gering wie möglich zu halten. Denn durch den Boom des Online-Handels steigt die Zahl der Paketsendungen, es werden also mehr Zusteller benötigt. Als größter Paketdienstleister hat der Konzern deshalb ein hohes Interesse daran, gute Mitarbeiter langfristig an sich zu binden. Ohne das Engagement, die Kreativität und das Know-how der Mitarbeiter auf der ganzen Welt wäre der Erfolg des Konzerns nicht möglich. Besonders in der Paketzustellung werden viele zunächst befristet geschlossene Verträge bei entsprechender Eignung des Mitarbeiters deshalb vorzeitig entfristet, meist schon nach sechs Monaten.

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



Liebe Leserinnen und Leser,

die Debatte über die Einstellungspraktiken bei der Deutschen Post hat mich ehrlicherweise etwas überrascht. Aus meiner Sicht wird hier ein Zerr-

bild gezeichnet, das mit der Realität wenig zu tun hat. Egal, ob es um Löhne geht oder um die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze oder um die Arbeitsbedingungen: Deutsche Post DHL Group ist in all diesen Punkten, die für Arbeitnehmer wichtig sind, das Vorzeigeunternehmen in der Logistikbranche. Dass ausgerechnet wir nun an den Pranger gestellt werden, finde ich schwer nachvollziehbar und auch nicht gerechtfertigt.

Ja, die Aufgaben, die sich bei uns stellen, sind anspruchsvoll, aber grundsätzlich zu bewältigen. Die Klärung, ob die Eignung für eine dauerhafte Tätigkeit gegeben ist, liegt deshalb nicht nur im Interesse des Unternehmens, sondern auch des Beschäftigten. Die Kriterien, die wir dabei berücksichtigen sind weder willkürlich noch intransparent und keineswegs sittenwidrig. Sie entsprechen selbstverständlich allen rechtlichen Vorgaben. Viele langjährige Mitarbeiter und unser Erfolg am Markt sind ein Beleg dafür, dass wir ein Arbeitgeber mit attraktiven Arbeitsbedingungen sind.

Ihr Dr. Rainer Wend,
Executive Vice President

520

Tausend Mitarbeiter arbeiten für den Konzern Deutsche Post DHL Group

Allein im vergangenen Jahr wurden über 7 400 Kräfte der Deutsche Post AG in unbefristete Arbeitsverhältnisse überführt. Im ersten Quartal 2018 sind es bereits über 2 300 Kräfte. Über die Entfristung von Zustellern kann nicht in jedem Einzelfall die Zentrale des Konzerns in Bonn entscheiden. Dies liegt in der Entscheidungsgewalt der Niederlassungen vor Ort, die hierfür aber objektive, nachvollziehbare und trans-

parente Richtwerte benötigen, damit Entscheidungen nicht nach Beliebigkeit und willkürlich getroffen werden. Deshalb wurden Kriterien formuliert, die als Anhaltspunkte für die Entscheidung über Befristungen gelten. Diese Kriterien sind rechtlich nicht zu beanstanden und berücksichtigen ausgewogen die Interessen aller Beteiligten. Denn die Klärung, ob die erforderliche Eignung für eine dauerhafte Tätigkeit gegeben ist, liegt nicht nur im Interesse des Unternehmens, sondern auch des Beschäftigten, der einer anspruchsvollen und in der Regel körperlich fordernden Tätigkeit nachgehen soll. Und auch die Kunden erwarten eine regelmäßige und zuverlässige Zustellung. Die Verknüpfung einer Entfristung an eine maximale Zahl von Krankheitstagen ist deshalb eine sinnvolle und in der Praxis bewährte Maßnahme. Durch Einzelfallprüfungen ist gewährleistet, dass außergewöhnliche Ereignisse wie etwa eine Grippewelle oder ein Sportunfall, eine Entfristung nicht verhindern.

Mit rund 520 000 Mitarbeitern ist die Deutsche Post DHL Group einer der größten privaten

Arbeitgeber. Schon allein dadurch ergibt sich eine große Verantwortung für die Belegschaft, die vom Konzern auch wahrgenommen wird. So handelt es sich bei allen Arbeitsverhältnissen unserer bundesweit rund 108 000 eigenen Zusteller in der Brief- und Paketauslieferung um voll sozialversicherungspflichtige Beschäftigungen mit tarifvertraglich klar geregelten Rahmenbedingungen.

Die Bezahlung liegt deutlich über dem Mindestlohn und dem Lohnniveau unserer Wettbewerber. Um die Gesundheit der Mitarbeiter zu fördern und zu erhalten wurde eine Vielzahl von Maßnahmen auf den Weg gebracht, wie zum Beispiel ein sehr umfassendes Gesundheitsmanagement mit jährlich über 40 000 Maßnahmen. Ausschlaggebend für die hohe Motivation der Mitarbeiter ist eine Unternehmenskultur, die von Offenheit, Vertrauen und gegenseitigem Respekt geprägt ist. Dementsprechend hat nachhaltige Personalarbeit einen besonderen Stellenwert für den langfristigen Erfolg. ■



Flexible Arbeitszeit: Gleichzeitig geht Boxen und Zustellen im Moment nur fürs Foto. Um ihre Boxkarriere zu unterstützen, wurde Nikki Adler von der Deutschen Post beurlaubt.

DEUTSCHE POST DHL GROUP IM DIALOG

Wir übernehmen Verantwortung



Thomas Ogilvie, 41 Jahre, ist seit September 2017 Personalvorstand von Deutsche Post DHL Group.

Arbeitsplätze und die Arbeitsbedingungen, die uns zum klaren Vorzeigeunternehmen in der Logistikbranche machen. Zur sozialen Verantwortung gehört aber auch, dass wir ein privatwirtschaftliches Unternehmen sind, das Gewinne erwirtschaften und nachhaltig erfolgreich sein muss. Das liegt im ureigensten Interesse unserer Mitarbeiter, da wir sonst dauerhaft keine Arbeitsplätze sichern könnten.

Deshalb wollen wir im Bereich der Paketzustellung nur Mitarbeiter einstellen, die dieser durchaus anspruchsvollen Tätigkeit auch gewachsen sind. Denn trotz großer technologischer Fortschritte vor allem bei der Sortierung von Sendungen, bleibt die Brief- und Paketzustellung im Wesentlichen eine von Menschen

ausgeübte herausfordernde Tätigkeit, die körperliche Fitness und Eignung erfordert.

Sind Zusteller aufgrund dieser anspruchsvollen Tätigkeit häufiger krank als andere Beschäftigte?

In vergangenen Jahren lag der Krankenstand im Konzern bei guten 5 Prozent. Die Entwicklung des

Krankenstands wird vor allem durch den Anstieg chronischer Erkrankungen beeinflusst, nicht zuletzt ausgelöst durch die demografische Entwicklung. Insgesamt verläuft die Krankenstandsentwicklung bei den Beschäftigten der Deut-

schsen Post DHL Group in Deutschland entlang der gesamtgesellschaftlichen Kurve ohne außergewöhnliche Abweichungen.

9700

Beschäftigungsverhältnisse wurden seit Anfang 2017 entfristet

Das bedeutet, Sie werden die umstrittenen Kriterien nicht ändern? Richtig, wir werden an den Kriterien festhalten, die wir an unsere Mitarbeiter bei der Frage anlegen, ob wir befristete Jobs entfristen. Ohne objektive, nachvollziehbare und transparente Rahmenvorgaben können die Kollegen in den Niederlassungen vor Ort solche Entscheidungen nicht treffen. Soweit ich weiß, sind wir damit im Übrigen auch nicht alleine, in größeren Unternehmen und auch im öffentlichen Dienst ist es üblich, bei der Frage von Einstellung und Entfristung bestimmten Kriterien zu folgen. Aber natürlich werden wir auch weiterhin Einzelentscheidungen mit Augenmaß treffen. Wer insgesamt einen guten Job macht, hat eine sehr gute Chance auf Entfristung. Auch, wenn er oder sie mal länger krankheitsbedingt ausgefallen ist. Es geht uns nicht darum, jedes Kriterium buchstabengetreu abzuarbeiten, sondern den Mitarbeiter in seiner Gesamtheit und mit Augenmaß zu beurteilen. Das geschieht auch! ■

In der Debatte um das Entfristungskonzept der Deutschen Post wurde von Seiten der Politik an die soziale Verantwortung des Konzerns appelliert. Was sagen Sie dazu?

Als einer der größten Arbeitgeber weltweit wissen wir um unsere soziale Verantwortung – und kommen dieser auch nach. Stichworte sind unsere Löhne, die Schaffung zusätzlicher



StreetScooter jetzt auch aus Düren Milch kommt im StreetScooter

Ende Mai wurde unter Anwesenheit des nordrhein-westfälischen Ministerpräsidenten Armin Laschet das zweite Produktionswerk für den StreetScooter in Düren in Betrieb genommen. Ab sofort laufen auf dem rund 78 000 m² großen Gelände bis zu 10 000 E-Transporter pro Jahr vom Band, das entspricht einer Tagesproduktion von 46 Fahrzeugen. Gemeinsam mit dem Stammwerk in Aachen verfügt StreetScooter damit über Produktionskapazitäten von bis zu 20 000 E-Fahrzeugen jährlich. Im Werk Düren werden die StreetScooter Modelle „WORK“ und „WORK L“ in den Varianten „Pure“ (nur Fahrgestell), „Pickup“ (Pritschenfahrzeug) und „Box“ (Kofferaufbau mit 4 bzw. 8 Kubikmeter Ladevolumen) produziert. Der neue Standort bietet bis zu 250 Beschäftigten Arbeit. Ministerpräsident Armin Laschet lobte die Eröffnung des Produktionsstandortes als ein starkes Zeichen, wie Strukturwandel gelingen könne. „Hier bei StreetScooter in Düren, im Rheinischen Revier, entstehen bis zu 250 Arbeitsplätze. Das ist aktiver Strukturwandel, der den Menschen Zukunftsperspektiven eröffnet. Für genau einen solchen Wandel setzt sich die Landesregierung weiterhin mit ganzer Kraft ein.“ Er zeigte sich außerdem erfreut über die wachsende Bedeutung der Elektromobilität. „Der StreetScooter ist schon heute eine beispiellose Erfolgsgeschichte. Die über 6 000 Modelle, die überall in Deutschland für die Post unterwegs sind, sind der fahrende Beweis, dass Elektromobilität in einigen Bereichen bereits heute voll alltagstauglich ist. Und es sind Erfolgsgeschichten wie diese, mit denen Nordrhein-Westfalen zum Motor der Elektromobilität werden kann“, so Laschet.

Die wachsende Bedeutung von Elektromobilität betonte auch Achim Kampker, Geschäftsführer der StreetScooter GmbH. „Mit zwei Produktionsstandorten können wir den großen Post-internen Bedarf und die hohe Nachfrage von Drittkunden nun noch schneller bedienen“. Seit Sommer 2017 wird der StreetScooter nicht nur Post-intern eingesetzt, sondern ist auch für externe Kunden erhältlich. Je nach Nutzungszweck kommen dabei maßgeschneiderte Varianten, etwa mit variablen Laderäumen inklusive Stromversorgung, Kühlumbauten oder Kipp-Ladeflächen zum Einsatz. ■

Der englische Milchmann erlebt in den vergangenen Monaten ein unerwartetes Comeback. Das Gesundheits- und Umweltbewusstsein in der Gesellschaft hat sich stark verändert. Immer mehr Kunden in Großbritannien sind bereit, einen Aufpreis für regional hergestellte und ökologisch verpackte Produkte zu bezahlen. Dazu passt auch eine Lieferung mit umweltschonenden Elektrofahrzeugen. Der britische Milchlieferant Milk & More hat deshalb in einem ersten Schritt 200 Elektrofahrzeuge geordert, die vom Post-Tochterunternehmen StreetScooter produziert und ab sofort auf der Insel eingesetzt werden. Die Lieferung von Milch und weiteren Frischprodukten, die in der Regel nachts oder in den frühen Morgenstunden stattfindet, soll damit leiser und umweltfreundlicher werden. Schon seit 1930 haben englische Milchmänner elektrisch betriebene Fahrzeuge zur Auslieferung eingesetzt. Der Streetscooter setzt diese Tradition nun fort.

Bei den bestellten Fahrzeugen handelt es sich um das Modell „WORK L Box“ mit einem Kofferaufbau vergleichbar dem, der hierzulande für die Postzustellung eingesetzt wird. Dessen Ladevolumen beträgt acht Kubikmeter. Zusätzlich wird der Laderaum für Milch und Frischprodukte gekühlt. Trotz des Linksverkehrs in Großbritannien sind die Fahrzeuge Linkslenker. Grund ist die höhere Sicherheit für den Fahrer, wenn dieser auf der Gehwegseite aussteigt und aus- bzw. einlädt.

Milk & More beliefert jede Woche über 1,5 Millionen Mal mehr als 500 000 Haushalte in Großbritannien. Dabei werden jedes Jahr über 100 Millionen „Pints“ ausgeliefert – die traditionellen Milchglasflaschen, die es seit mehr als 150 Jahren gibt und die bei vielen Kunden Kultstatus erlangt haben. Die Flaschen werden durch den Milchmann wieder eingesammelt, gereinigt und im Schnitt 25 Mal wieder verwendet. ■

6000

StreetScooter sind deutschlandweit bereits für die Deutsche Post im Einsatz

DEUTSCHE POST INNOVATIV



KoMoDo

In Berlin nutzen Wettbewerber erstmals gemeinsam ein Mikro-Depot um Pakete zur Zustellung auf Lastenräder umzuladen.

60

Sendungen können in einem Cubicycle transportiert werden

Mit dem Boom des e-commerce stellt sich zunehmend die Frage, wie die Zustellung von Paketen in Innenstädten optimiert werden kann. Schätzungen zufolge sind rund ein Drittel des innerstädtischen Wirtschaftsverkehrs Paket-, Kurier- und Expresslieferungen – Tendenz steigend. In Berlin wird nun erstmals ein Mikro-Depot getestet, das von den fünf größten Paketdienstleistern Deutschlands, DHL, DPD, GLS, Hermes und UPS, gemeinsam genutzt wird.

Das Mikro-Depot ist ein Umschlagplatz, zu dem Pakete gebracht und kurzfristig zwischengelagert werden. Jedem Paketdienstleister steht auf der Fläche ein separater 20-Fuß Container zur Verfügung, in den die Pakete gebracht werden. Die Zustellung erfolgt dann per Lastenrad und damit emissionsfrei. Das Gelände des Berliner Depots, das von der Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH (BEHALA) betrieben wird, befindet sich im dicht besiedelten Bezirk Prenzlauer Berg. Durch diese kooperative Nutzung des Platzes bietet das Projekt die Chance, die wenigen in einer Stadt verfügbaren Flächen optimal zu nutzen, sodass die urbane Logistik möglichst stadtverträglich in Berlin integriert werden kann.

DHL wird seine Pakete vom Mikro-Depot zum Empfänger, also auf der letzten Meile, mit den so genannten Cubicycles transportieren, die bereits in Stuttgart erfolgreich in der Paketzustellung getestet werden (siehe Postforum Ausgabe 05/06 2018).



Auch im Berliner Straßenverkehr sind Cubicycles kein unbekannter Anblick: DHL Express nutzt die Lastenräder schon seit dem Frühjahr 2017 für die Auslieferung von Sendungen im Innenstadtbereich. Für die Paketzustellung stehen in Berlin nun weitere zwei Cubicycles zur Verfügung. Täglich werden zwei Zusteller mit diesen Lastenrädern etwa 200 bis 240 Sendungen vom Mikro-Depot aus zustellen. Da das Cubicycle nur eine Kapazität von etwa 69 Sendungen hat, müssen die Fahrer im Laufe des Tages mindestens einmal zum Depot zurückkehren, um Sendungen nachzuladen.

Das Pilotprojekt KoMoDo wird als Forschungsvorhaben vom Umweltbundesamt gefördert. Es ist zunächst auf ein Jahr befristet, über eine Fortsetzung oder Ausweitung auf weitere Bezirke oder auch Städte wird nach der Auswertung entschieden. ■

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

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, Marion Frahm, Jens Schlüter, Andreas Schmitter/Aachen

KURZ NOTIERT



Post verschenkt eine Million Bücher

Anlässlich des Welttages des Buches verschenkten Zusteller der Deutschen Post im April Bücher. Insgesamt erhielten bei dieser gemeinsam mit der Stiftung Lesen ausgeführten Aktion über eine Million Menschen unterschiedliche Geschichten in gebundener Form. Ziel der jährlich stattfindenden Aktion ist es, die Freude am Lesen zu wecken und zu fördern.



Deutsche Post ausgezeichnet

Die Umweltschutz-Strategie „Mission 2050: Null Emissionen“ wurde von der Stevie®-Awards-Organisation mit zwei Gold- und zwei Silber-Auszeichnungen geehrt. Gold gab es in den Kategorien „Corporate-Social-Responsibility-Programm des Jahres“ und „Marketing-Kampagne des Jahres – Transport“, Silber in den Kategorien „Unternehmen des Jahres – Transport“ und „Kommunikations- oder PR-Kampagne / PR-Programm des Jahres – Globale Angelegenheiten“.



Besuch vom Ministerpräsidenten

Der saarländische Ministerpräsident Tobias Hans besuchte die Mechanisierte Zustellbasis (MechZB) von Deutsche Post DHL Group in St. Ingbert. Die so genannten „MechZBn“ sind modular aufgebaut und können bei Bedarf zu kleinen Paketzentren umfunktioniert werden, etwa durch flexibel nutzbare Be- und Entlademöglichkeiten sowie Sortiertechnik. Neben der MechZB wurden dem Ministerpräsidenten auch die vor Ort eingesetzten StreetScooter vorgestellt.

Europäischer Briefpreisvergleich

Zum 17. Mal hat die Deutsche Post eine Broschüre zu Briefpreisen in Europa herausgegeben. Der konsolidierte Vergleich, bei dem die Preise um Arbeitskosten und Kaufkraft bereinigt werden, belegt, dass der Standardbrief mit 70 Cent sehr günstig ist. Nur in fünf Staaten ist das Porto noch erschwinglicher.

In 25 Ländern ist der Standardbrief dagegen teurer als in Deutschland.



Letter prices in Europe
 Up-to-date international
 letter price survey
 April 2018
 17th edition