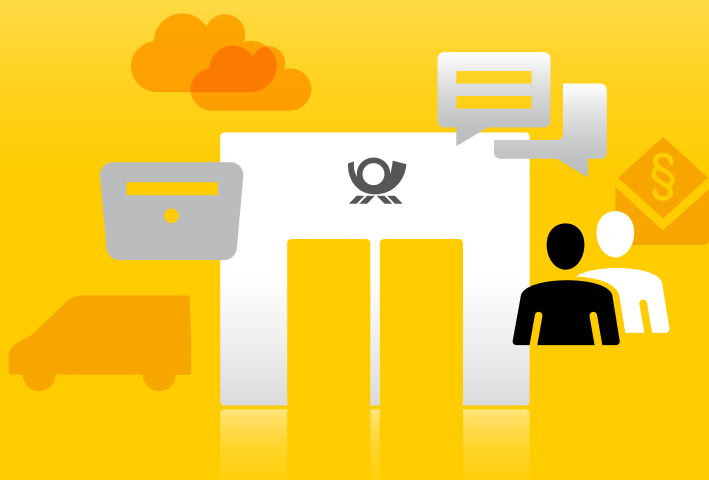




POSTFORUM

Informationen für politische Entscheider*innen

09 + 10 | 2022

IN DIESER AUSGABE

Interview mit einer Verbundzustellerin

Daniela Schuster berichtet, was der größte Unterschied und was die größte Herausforderung zwischen Brief- und Verbundzustellung ist.

Seite 2



45 Jahre Express Deutschland

Heute betreibt DHL Express in Deutschland 33 eigene Niederlassungen mit über 2 000 Mitarbeiter*innen.

Seite 3



Paketzentrum Ludwigsfelde

Seit Anfang Juli ist das erste Mega-Paketzentrum im Osten Deutschlands in Betrieb. 50 000 Sendungen werden hier pro Stunde sortiert.

Seite 4



TITELTHEMA



Im Verbund liegt die Zukunft

Der Postmarkt verändert sich. Um weiterhin eine schnelle, zuverlässige und dennoch wirtschaftliche Brief- und Paketzustellung sicher zu stellen, weitet Deutsche Post die Verbundzustellung aus.

Seit Jahren befindet sich der deutsche Postmarkt in einem Strukturwandel, stark beschleunigt durch das digitale Zeitalter. Die Menschen schreiben immer weniger Briefe und kommunizieren immer mehr über Emails und soziale Medien. Gleichzeitig gehen sie immer weniger in Geschäften einkaufen und bestellen mehr Waren im Internet.

Die Corona-Pandemie hat diesen e-commerce Boom noch einmal beschleunigt.

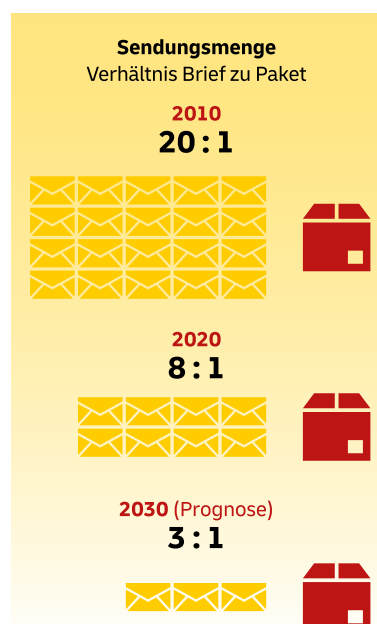
Diese Entwicklung führt zu immer weiter abnehmenden Briefvolumina und steigenden Paketmengen und somit einer Veränderung des Mengenverhältnisses zwischen den beiden Sendungsarten. Kamen im Jahr 2010 in Deutschland noch 21 Briefe auf ein Paket, war es 2020 nur noch ein Verhältnis von 8 : 1. Die Prognose für 2030 besagt eine Relation von drei Briefen auf ein Paket. In absoluten Zahlen bedeutet dies: An jedem Werktag stellt die Deutsche Post aktuell etwa 49 Millionen Briefe zu. Noch vor fünf Jahren lag diese Zahl bei 61 Millionen und sie nimmt stetig weiter ab, im Schnitt um zwei bis drei Prozent im Jahr. Die Zahl der täglich zugestellten Pakete liegt mittlerweile bei rund 6,7 Millionen. 2016 waren es noch vier Millionen am Tag.

Ausweitung der Verbundzustellung

Durch die sinkenden Briefmengen steigen die Wegeleistungen in der Fuß- und Fahrradzustellung immer weiter an, da sich die Stopps weiter reduzieren. Die Folge: Die Briefbezirke werden bei gleicher Sendungsmenge geografisch größer. Gleichzeitig

wachsen die Paketmengen, die Paketbezirke müssen also kleiner werden, damit Zusteller*innen alle Sendungen bearbeiten können. Diese Veränderung des Sendungsmixes stellt Deutsche Post DHL vor enorme Herausforderungen. Ein grundlegender Lösungsansatz ist die Verzahnung des Brief- und Paketnetzes durch die Ausweitung der Verbundzustellung (d. h. die gleichzeitige Zustellung von Briefen und Paketen durch eine Zusteller*in) und die weitere Erhöhung warentragender Sendungen in der verbleibenden Fuß- und Fahrradzustellung (also die Zustellung kleinformatiger Päckchen durch Briefzusteller*innen). Insbesondere in ländlichen Gebieten und der

städtischen Peripherie bietet sich die Ausweitung des seit Jahren erfolgreich eingesetzten Modells der Verbundzustellung an. So kann das Unternehmen effizient bleiben, weiterhin zuverlässig und schnell die Brief- und Paketmengen bearbeiten und den





Liebe Leser*innen,

in den vergangenen Wochen habe ich auf vielen Veranstaltungen, Panels und Podiumsdiskussionen (z. B. ILA Berlin, Handelsblatt Jahrestagung Nutzfahrzeuge, Energiegespräch am Reichstag) berichtet und diskutiert, welche Maßnahmen wir bei Deutsche Post DHL ergreifen, um eine klimaneutrale Logistik zu realisieren und wie die politischen Rahmenbedingungen aussehen müssen, die wir benötigen, um unsere Ziele zu erreichen. Denn ein Akteur alleine kann den Wandel nicht herbeiführen, Klimaschutz ist eine Gemeinschaftsaufgabe! Politische Gestaltung, unternehmerisches Investment und gesellschaftliche Initiative müssen Hand und Hand gehen, um die notwendigen Veränderungen zu erzielen. Nur so können wir unsere Klimaziele erreichen. Und wie wichtig die Umstellung auf alternative Energien ist, zeigen nicht zuletzt die aktuelle Energiekrise und unsere Abhängigkeit vom Gas.

Für eine gelungene Energiewende mit dem Ziel der Klimaneutralität brauchen wir konkrete Maßnahmen, entschlossenes politisches Handeln und die Bereitschaft, das technologisch und wirtschaftlich Mögliche zu tun. Aus der Politik kamen in den letzten Wochen einige positive Signale – zum Beispiel die Verhandlungen im EU-Parlament zum Fit for 55-Paket oder das Papier der Bundesregierung zum klimaneutralen Fliegen. Diese Ansätze, klimaneutrale Logistik voran zu bringen, sind gut und richtig – jetzt gilt es, diese Maßnahmen umzusetzen.

Mit herzlichen Grüßen

Volker Ratzmann

EVP Corporate Public Affairs

Fortsetzung von Seite 1



Zustellkräften einen sicheren Arbeitsplatz bieten. Von den rund 55 000 Zustellbezirken in Deutschland sind bereits 55 Prozent auf die Verbundzustellung umgestellt. 2017 lag der Anteil noch unter 50 Prozent, bis 2025 soll er auf 70 Prozent steigen.

Unterstützung bei der Ausweitung

Von deutschlandweit rund 118 600 Zusteller*innen sind inzwischen etwa 96 100 in der Brief- und Verbundzustellung tätig. Die Ausweitung der Verbundzustellung bedeutet natürlich auch Veränderungen für die betroffenen Kolleg*innen und verlangt ein hohes Maß an Flexibilität. Denn notwendige Prozesse und Voraussetzungen für die Brief- und Paketzustellung unterscheiden

sich zum Teil doch erheblich.

Angefangen vom notwendigen Führerschein über die Fahrpraxis mit dem deutlich größeren Fahrzeug bis hin zur Paketmitnahme vor Ort – die Zusteller*innen müssen viel Neues lernen und in ihre tägliche Arbeit integrieren. Aber ihr Engagement ist der

wichtigste Erfolgsfaktor des Unternehmens. Daher legt der Konzern großen Wert auf die Unterstützung der Mitarbeiter*innen. Neben einem ausführlichen Einweisungskonzept, Videos und Einweisungen vor Ort stehen Führungskräfte und erfahrene Kolleg*innen mit Rat und Tat zur Seite, um die Umstellung hin zur Verbundzustellung so einfach wie möglich zu machen.

96 100

Zusteller*innen von Deutsche Post DHL sind in der Brief- und Verbundzustellung tätig

Das Zustellnetz der Zukunft

Die Ausweitung des Erfolgsmodells Verbundzustellung ist nur ein notwendiger Schritt, damit Deutsche Post DHL gut aufgestellt ist für die Zukunft und erfolgreich bleiben kann. Neben der Verbundausweitung bedarf es weiterer Puzzlestücke für das „Zustellnetz der Zukunft“. Passende Immobilien, richtige Arbeitsmittel sowie der weitere Ausbau der E-Flotte sind unabdingbar. Deutsche Post DHL investiert in den nachhaltigen Aus- und Umbau der postalischen Infrastruktur; allein in diesem Jahr mit rund 600 Millionen Euro. Briefe und Sendungen werden zunehmend in CO₂-neutralen Zustellstützpunkten sortiert, die über Photovoltaik-Anlagen, Wärmepumpen, Fußbodenheizung und Gebäudeautomation sowie Batteriespeicher verfügen.

Die Zustellung erfolgt hauptsächlich über E-Fahrzeuge: deutschlandweit nutzt Deutsche Post mehr als 21 000 E-Fahrzeuge, so dass eine CO₂-freie Zustellung in über 50 Prozent der Zustellbezirke erfolgt. Für das Aufladen der E-Fahrzeuge verfügt das Unternehmen über eine Ladeinfrastruktur mit 24 200 Ladepunkten, bis Ende 2022 werden es 28 000 Ladepunkte sein. All dies geht Hand in Hand und wird konsequent weiter vorangetrieben, um das Zustellnetz der Zukunft aufzubauen. Nur so können 83 Millionen Bürger*innen in allen Regionen Deutschlands auch weiterhin ihre Briefe und Pakete schnell erhalten und gleichzeitig ein CO₂-neutraler, nachhaltiger Brief- und Paketdienst für ganz Deutschland realisiert werden. ■

DEUTSCHE POST DHL GROUP IM DIALOG



Seit wann arbeiten sie bei der Deutschen Post?

1995 habe ich eine Ausbildung als Fachkraft für Brief und Frachtverkehr begonnen. Von 2012 bis 2017 habe ich für die Deutsche Post in der Verbundzustellung gearbeitet, bin somit quasi eine Verbundzustellerin der ersten Stunde und habe alles von der Pike auf gelernt. Letztes Jahr bin ich

Intensiverer Kundenkontakt

Interview mit Daniela Schuster, Verbundzustellerin aus Kerpen

dann wieder gekommen, nachdem ich ein paar Jahre als Assistentin in der Automobil- und Baubranche gearbeitet habe. Ich habe gemerkt, dass ich Postlerin durch und durch bin und wieviel Spaß mir der Job gemacht hat. Im Vergleich zur reinen Briefzustellung hat man bei der Verbundzustellung viel intensiveren Kontakt zu den Kund*innen und spricht viel mit ihnen, das bereitet mir viel Freude. Wenn ich mit den Kund*innen zusammen bin, dann bin ich glücklich.

Was ist der größte Unterschied/ größte Herausforderung zwischen Brief- und Verbundzustellung?

Die Zustellung im Verbund ist anspruchsvoller. Insgesamt sind es mehr Sendungen, die man zustellt und zudem noch verschiedene Arten wie

Pakete, Wurfsendungen und Briefe. Natürlich gibt es Pakete, die durchaus mal schwer sind. Da helfen einem die Kolleg*innen aber gerne bei der Beladung des Zustellfahrzeugs. Und bei der Zustellung kann man die Sackkarre als Hilfsmittel nutzen, manchmal helfen sogar die Kund*innen. Bei der Verbundzustellung fährt man mit dem Auto und muss nicht alles zu Fuß laufen. Bei einem Regenschauer hat man so die Möglichkeit im Trockenen zu warten, wenn es die Zeit erlaubt. Zudem entfallen Fahrten zu Ablagekästen, um neue Briefe einzusammeln oder das Warten auf einen Fahrer, der Briefe bringt, und man ist so insgesamt flexibler. Kennt man die Bezirke, in denen man zustellt (ich selber bin Springerin und wechsele die Bezirke), dann klappt die Zustellung sehr schnell.

Sie selber haben schon einige Kolleg*innen in die Verbundzustellung eingearbeitet. Wie lange dauert die Einarbeitung und wie läuft diese ab?

Insgesamt dauert die Einarbeitungszeit drei Wochen. Am ersten Tag laufen die neuen Mitarbeiter*innen bei mir mit und schauen sich alles an. Am zweiten Tag bekommen sie dann einige Briefsendungen in die Hand und können selber aktiv werden. Jeden Tag ein bisschen mehr, so dass sie sicherer werden. Klappt es mit der Briefzustellung, bringe ich ihnen die Zustellung von Paketen bei. Nach den drei Wochen Einarbeitungszeit haben sie immer die Möglichkeit, mich auf dem Handy anzurufen, wenn sie Fragen haben und einen Rat brauchen. Wir helfen uns gegenseitig und arbeiten als Team. ■

45 Jahre DHL Express in Deutschland



Die Express-Sparte von Deutsche Post DHL Group feiert in diesem Jahr ihr 45-jähriges Jubiläum in Deutschland. Den Startschuss für das internationalste Unternehmen der Welt gaben die drei Gründer von DHL, Dalsey, Hillblom und Lynn, 1969 in San Francisco mit ihrer revolutionären Geschäftsidee des internationalen Express-Versands. Im Juni 1977 begann dann die Erfolgsgeschichte von DHL Express in Deutschland. Nach Anfängen in Wohnzimmern,

Ladenlokalen und der ersten Station nahe Frankfurt, gab es bereits ein Jahr später weitere Standorte in Düsseldorf, München, Köln und Hamburg. Heute betreibt DHL Express in Deutschland 33 eigene Niederlassungen mit über 2 000 Mitarbeiter*innen.

Bereits seit 2016 ist die

DHL-Sparte in Deutschland Marktführer im Bereich internationale Express-Sendungen und hat diese Position seitdem kontinuierlich ausgebaut.

2000

Mitarbeiter*innen in 33 deutschen Niederlassungen beschäftigt Deutschlands Marktführer für internationale Express-Sendungen

Das Geschäftsmodell

Im Unternehmensbereich Express werden eilige Dokumente und Waren zeitgenau von Tür zu Tür befördert. Kerngeschäft sind zeitgenaue internationale Sendungen mit einem vorab definierten Zustellungszeitpunkt. Der Unternehmensbereich verfügt über eine hohe Expertise im Bereich der Zollabfertigung, was eine wichtige Voraussetzung für schnellen und zuverlässigen Service von Tür zu Tür ist. Zudem bietet DHL Express verschiedene industriespezifische Dienstleistungen an, wie beispielsweise Thermoverpackungen für temperaturkontrollierte, gekühlte oder gefrorene Inhalte für den Life Sciences & Healthcare Sektor. Das globale Luftfrachtnetzwerk von DHL Express besteht aus mehreren Fluggesellschaften, von denen das Unternehmen einige zu 100 Prozent besitzt. Der Unternehmensbereich beschäftigt weltweit über 120 000 Menschen und transportiert 1 210 000 internationale Sendungen und 645 000 nationale Sendungen an jedem Werktag. 2021 erzielte DHL Express einen Umsatz von 6,4 Milliarden Euro.

Nachhaltigkeit

Neben wirtschaftlichem Erfolg liegt dem Unternehmen aber auch Umweltschutz und Nachhaltigkeit besonders am Herzen. Das Infrastrukturprogramm des deutschen Express-Netzwerkes umfasst dabei ein Investitionsvolumen von insgesamt 160 Millionen Euro allein für fünf Neubauprojekte im Zeitraum 2020 bis 2023. Zum Gebäudestandard gehören heute unter anderem LED-Beleuchtung, Photovoltaik-Anlagen sowie Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge. Derzeit entstehen in Bremen sowie am Flughafen München die nächsten hochmodernen Neubauten. Der momentane Einsatz von über 60 E-Fahrzeugen in Berlin und Dortmund wird zeitnah um weitere Fahrzeuge an anderen Standorten ergänzt. Bis 2025 werden bei DHL Express in Deutschland über 1 000 E-Fahrzeuge im Einsatz sein. ■

160 Mio.

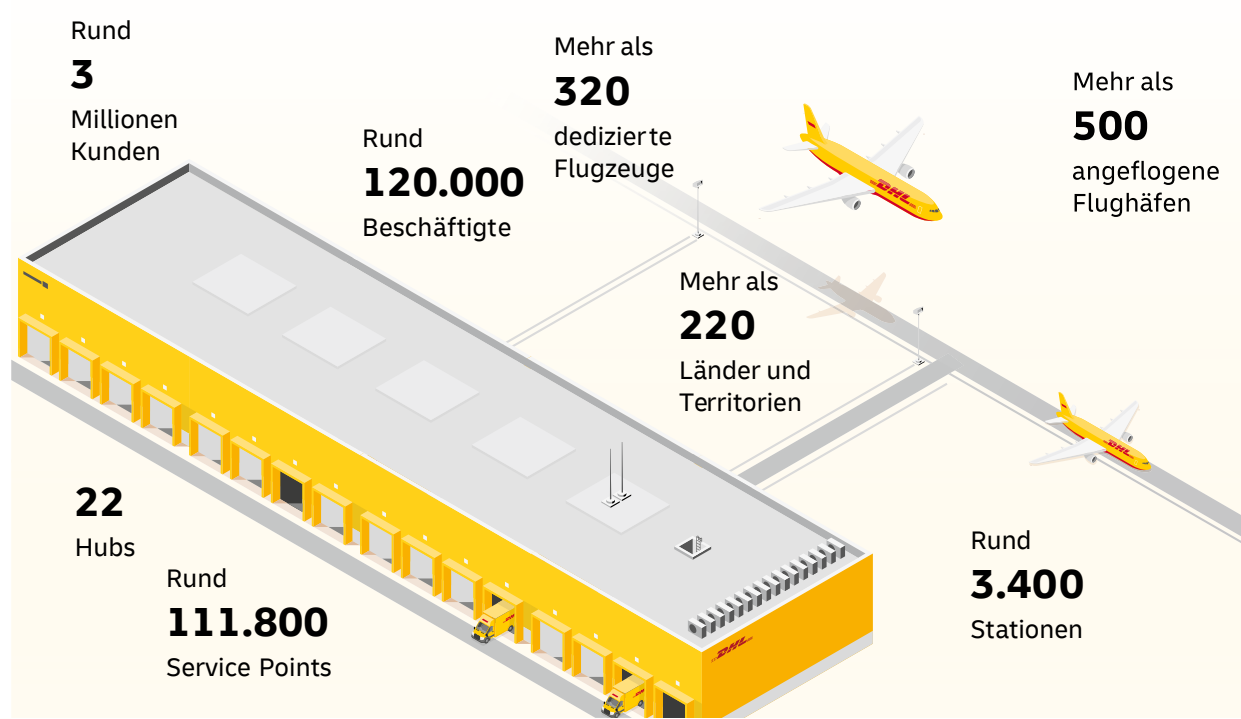
für fünf nachhaltige Neubauprojekte im Rahmen des Infrastrukturprogramms im Zeitraum von 2020 bis 2023.



Hub Leipzig

Damit die Sendungen sicher, schnell und pünktlich beim Empfänger ankommen, betreibt DHL Express ein weltumspannendes Netzwerk für Luftfracht. Der so genannte Hub in Leipzig ist das wichtigste Drehkreuz in diesem Netz. Insgesamt 6 000 Mitarbeiter*innen sorgen dafür, dass an Werktagen jede Nacht 2 000 Tonnen Fracht innerhalb kürzester Zeit entladen, sortiert und wieder verladen werden. Dies entspricht 150 000 Sendungen pro Stunde.

Ein globales Expressnetzwerk



DEUTSCHE POST DHL ENGAGIERT



Erstes Mega-Paketzentrum im Osten Deutschlands

Anfang Juni hat Deutsche Post DHL das neue Mega-Paketzentrum in Ludwigsfelde in Betrieb genommen und damit die Leistungsfähigkeit des deutschlandweiten Netzes von DHL Paket weiter ausgebaut.

50 000

Sendungen werden pro Stunde sortiert

Deutsche Post DHL hat einen niedrigen dreistelligen Millionenbetrag in den modernen Standort Ludwigsfelde investiert, um die wachsenden Paketmengen noch besser und schneller bewältigen zu können. Mit einer Sortierleistung von 50 000 Sendungen pro

Stunde gehört das Paketzentrum vor den Toren Berlins – neben den beiden Standorten in Obertshausen und Bochum – zu den größten der insgesamt 37 DHL-Paketzentren deutschlandweit und zu den leistungsfähigsten in Europa.

In dem rund 37 000 Quadratmeter großen Gebäude sind 550 Mitarbeiter*innen beschäftigt. Um es möglichst energieeffizient zu betreiben, sorgt ein eigenes Blockheizkraftwerk für die Strom- und Wärmeversorgung. Hierfür kauft das Unternehmen Biogas ein, mit dem die CO₂-Emissionen an diesem Standort erheblich reduziert werden. Für die Beleuchtung kommen stromsparende LED-Lampen zum Einsatz, die durch Bewegungsmelder gesteuert werden. Der Standort ist einer der ersten, an dem der innerbetriebliche Hofverkehr mit elek-



37 000

Quadratmeter

Dr. Tobias Meyer, Konzernvorstand Post und Paket Deutschland, und Dietmar Woidke, Ministerpräsident Brandenburg vor der Sortieranlage des neuen Mega-Paketzentrums.

trisch betriebenen Umsetzfahrzeugen realisiert wird. Hierdurch wird ein zusätzlicher Beitrag zur Lärm- und CO₂-Emissionsreduktion geleistet. ■

IMPRESSUM

Herausgeber: Deutsche Post AG
Zentrale, Zentralbereich Corporate Public Affairs, 53250 Bonn
Verantwortlich für den Inhalt: Volker Ratzmann

Redaktion: Juliane Panwinkler, Ulrike Mühlberg

Gestaltung: Caroline Gärtner

Fotos: Deutsche Post DHL Group, Jeffrey Weeks

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

KURZ NOTIERT



44 neue Elektro-Lkw

Deutsche Post DHL Group und Volvo Trucks haben eine Kooperationsvereinbarung unterzeichnet, um die Umstellung auf abgasfreie Nutzfahrzeuge zu beschleunigen. DPDHL beabsichtigt, die Umstellung auf schwere Elektro-Lkw durch den Einsatz von insgesamt 44 elektrischen Volvo-Lkw auf Strecken in Europa zu intensivieren. Die geplante Bestellung umfasst Elektro-Lkw, die für die Paketzustellung im Stadtverkehr eingesetzt werden sollen sowie Elektro-Lkw für längere Strecken.



Frachtterminal im Rhein-Main Gebiet eröffnet

DHL Freight, die Frachtsparte von Deutsche Post DHL Group, hat im Juni ein neues Terminal in Erlenensee in Betrieb genommen. Rund 260 Mitarbeiter*innen kümmern sich hier um Stückgut und Komplettladungen und tragen so zur Steigerung der Effizienz und Servicequalität im europäischen Landverkehrsnetz bei. Die neue Umschlaganlage nahe Frankfurt am Main umfasst ein Crossdock-Terminal, ein Lager für Spezialchemie und allgemeine Produktionsstoffe sowie Büroflächen.

Feldpost versorgt seit 30 Jahren Soldat*innen im Auslandseinsatz

Bereits seit 30 Jahren versorgt die Feldpost im Ausland stationierte Soldat*innen. So wurden allein im Jahr 2021 165 000 Päckchen und Pakete sowie 130 000 Briefe und Postkarten mit einem Gesamtgewicht von ca. 1 300 Tonnen transportiert. Aktuell kommt die Feldpost an acht Feldpostämtern zum Einsatz, und zwar in Pristina (Kosovo), Rukla (Litauen), Al-Asraq (Jordanien), Erbil (Nordirak), Koulikoro (Mali), Gao (Mali) und Niamey (Niger).



Fullfillment-Center für Ikea

DHL Supply Chain, der auf Kontraktlogistik spezialisierte Bereich von Deutsche Post DHL Group, hat in Bergkamen ein neues, hochautomatisiertes Fulfillment Center für seinen Kunden IKEA in Betrieb genommen. Mit dem hochmodernen Standort unterstützt DHL den Einrichtungskonzern bei der Abwicklung seines stark wachsenden Endkundengeschäfts in Deutschland. Rund 350 Beschäftigte werden am Standort Bergkamen im Drei-Schicht-Betrieb an sechs Tagen in der Woche für den Kunden tätig sein.