



POSTFORUM

Informationen für politische Entscheider*innen

07 + 08 | 2023

IN DIESER AUSGABE

Auszeichnung für Demokratie-Briefmarke

Die 16-jährige Leonie Hansen wurde als Gewinnerin des Wettbewerbs „Setz ein Zeichen für Demokratie!“ für ihren Briefmarkenentwurf geehrt.

Seite 3



Politische Vertretung in Peking eröffnet

Deutsche Post DHL Group ist nun auch in China mit einer Repräsentanz des Public Affairs Bereichs vertreten.

Seite 3



Arbeitsminister besucht neuen Standort

Hubertus Heil überzeugte sich vor Ort von den Kapazitäten, die der klimaneutrale Neubau des Gifhorner Zustellstützpunktes bietet.

Seite 4



TITELTHEMA



Klimaneutrale Logistik ist ohne Schienengüterverkehr nicht möglich. Noch ist der Anteil des Warentransports auf Schienen gering – woran liegt das und wie kann die Transformation beschleunigt werden?

Logistik ist ein wesentlicher Motor für den Welthandel, das Wirtschaftswachstum und den individuellen Wohlstand – hat aber auch enorme Auswirkungen auf die Umwelt. Die Herausforderung, Lieferketten CO₂-neutral zu gestalten, nimmt angesichts des wachsenden Welthandels und steigender Transportmengen weiter zu. Der Schienentransport wird dabei eine entscheidende Bedeutung haben; noch kann das System Schiene sein Potenzial aber nicht ausschöpfen.

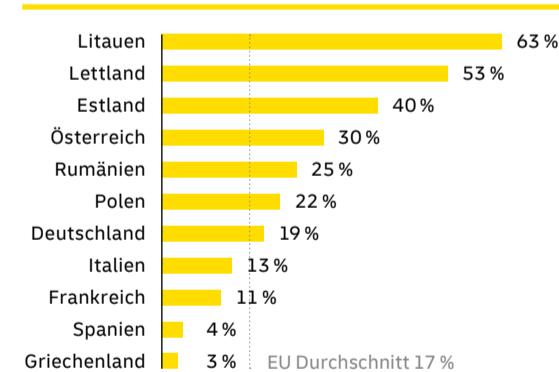
Unterschiedliche Voraussetzungen in Deutschland und Europa

2021 wurden rund 77 Prozent des innereuropäischen Güterverkehrs auf der Straße abgewickelt, der Anteil der Bahn lag bei nur 17 Prozent. Deutschland lag mit 19 Prozent leicht über diesem europäischen Durchschnitt. Das im Jahr 2017 im Masterplan Schienengüterverkehr der Bundesregierung verankerte Ziel, bis 2030 ein Viertel des Güterverkehrs auf der Schiene abzuwickeln, liegt noch in weiter Ferne. Mit Blick auf die EU, in der das Ziel für 2030 sogar bei 30 Prozent Schienengüterverkehr liegt, zeigen sich außerdem große Unterschiede in den EU-Mitgliedsstaaten: die drei baltischen Staaten Litauen (63 Prozent), Lettland (53 Prozent) und Estland (40 Prozent) schneiden derzeit am besten ab, in Griechenland werden hingegen nur 3,2 Prozent der Waren per Zug transportiert.

Viele Transporte starten oder enden an einem Punkt, an dem kein Gleisanschluss vorhanden ist. Das

Anteil der Schiene am Güterverkehr 2021

(ausgewählten EU-Staaten, Quelle EUROSTAT)



größte Potenzial im Bereich Schiene liegt deshalb im so genannten kombinierten bzw. intermodalen Verkehr, bei dem Warentransporte zu einem Teil per Zug und zu einem Teil per LKW transportiert werden. Gleichzeitig sind intermodale Lieferketten im Vergleich zum Transport per LKW aber deutlich langsamer, unflexibler und störungsanfälliger – und werden deshalb von Kund*innen nicht präferiert.

Notwendige Voraussetzungen für Transformation

Um den Anteil der Schiene in den kommenden Jahren schnell zu erhöhen, sind massive öffentliche Investitionen in den Ausbau und die Digitalisierung der Infrastruktur notwendig – nicht nur in Gleise, sondern auch in Verladeterminals und schnelle Güterzüge. Die Fahrzeugtechnik der Züge muss weiterentwickelt >



Liebe Leser*innen,

ein weiteres Mal thematisiere ich an dieser Stelle die Situation des nationalen Briefmarkts – aus gutem Grund. Im Mai haben wir die Konzernergebnisse für das erste Quartals 2023 veröffentlicht, die aufgrund der nachlassenden weltwirtschaftlichen Dynamik insgesamt rückwärtig waren. Besonders fällt aber die stark negative Entwicklung des Postgeschäfts in Deutschland auf. Die Briefmengen sind mit minus acht Prozent im Vergleich zum Vorjahresquartal deutlich zurückgegangen, die Stückkosten pro Brief steigen also weiter stark an. Das zeigt: wir brauchen eine Anpassung des regulatorischen Rahmens! Nur wenn es möglich ist, die für nachhaltige Investitionen und faire Löhne notwendigen Mittel im Markt zu verdienen, können wir einen zeitgemäßen und flächendeckenden Universal-dienst erbringen.

Kurzfristig haben wir deshalb bei der Bundesnetzagentur den Widerruf, der noch bis Ende 2024 gültigen Preisentscheidung beantragt, mit dem Ziel, das Briefporto ab 2024 zu erhöhen. Höhere Kosten an unsere Kund*innen weiterzugeben fällt uns nicht leicht, angesichts der wirtschaftlichen Lage führt daran aber kein Weg vorbei. Mittelfristig setzen wir auf eine Novellierung des Postgesetzes, um die postalische Versorgung in Deutschland auch weiterhin auf hohem Niveau und gleichzeitig wirtschaftlich erbringen zu können.

Mit herzlichen Grüßen

Volker Ratzmann

EVP Corporate Public Affairs

Fortsetzung von Seite 1



werden und die Netzplanung muss sich stärker an den Bedürfnissen des Güterverkehrs orientieren, so dass er insgesamt schneller und verlässlicher werden kann. Europaweit bedarf es technischer Standardisierung und einer regulatorischen Harmonisierung des Schienengüterverkehrs, um mehr grenzüberschreitende Transporte verlagern zu können. So muss heute beispielsweise in fast jedem Land ein neuer Lokführer eingesetzt werden, der einen für das jeweilige Land gültigen Führerschein hat und die Landessprache spricht. Auch Lokomotiven brauchen extra Zulassungen für jedes Land und müssen an den Grenzen kontrolliert werden. National-spezifische Einzelregelungen und fehlende europäische Standards, wie beispielsweise EU-einheitliche Spurweiten, machen den Schienentransport zusätzlich kompliziert.

30%

des Güterverkehrs innerhalb der EU soll bis 2030 auf der Schiene abgewickelt werden.

gesetzt. So liegt beispielsweise der Anteil der per Zug in Deutschland transportierten Pakete derzeit bei ungefähr 6 Prozent. Bis zum Jahr 2025 kann er unter verbesserten Infrastruktur-Bedingungen auf bis zu 20 Prozent ausgebaut werden. Und auch im Bereich Fracht setzt der Konzern auf die Schiene. Auf verschiedenen nationalen und internationalen Strecken in Deutschland und Europa transportiert DHL Teil- und Komplettladungen ihrer Kund*innen. Dazu kommen noch regelmäßige Bahnverbindungen von und nach China, welche für den Containertransport genutzt werden. Die Verlagerung des Transports von der Straße auf die Schiene ist eine wichtige Maßnahme der Nachhaltigkeitsstrategie von Deutsche Post DHL, deren Ziel es ist, alle logistikbezogenen Emissionen bis 2050 auf netto null zu reduzieren.

Noch fehlen allerdings die Voraussetzungen, damit der Verkehrsträger Schiene sein gänzes Potenzial entfalten kann. Damit Langstrecken-transporte künftig auf die Schiene verlagert werden, muss es in den nächsten Jahren gelingen, durch verlässliche regulatorische Rahmenbedingungen die Modernisierung und den Ausbau der Schiene voranzubringen. ■

Gemeinsam Potenziale heben

Der Schienengüterverkehr kann einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten. Viele Unternehmen haben das erkannt und wollen den Anteil der per Zug transportierten Waren kontinuierlich erhöhen. Auch Deutsche Post DHL hat sich ambitionierte Ziele

DEUTSCHE POST DHL GROUP IM DIALOG

„Große Herausforderungen“

Interview mit Baptiste Lebon, Senior Manager Railnet, DHL Freight.

Welche Vorteile hat der Transport von Waren per Zug?

Neben der guten CO₂-Bilanz – es werden bei einem intermodalen Transport etwa 80 % der CO₂-Emissionen eingespart – spricht vor allem die in Deutschland um 10 % auf 44 Tonnen erhöhte Nutzlast für die Schiene. Vor allem bei großen Mengen, schweren Gütern und auf langen Strecken ist der Zug im Vergleich zum LKW viel effizienter. Auch beim Transport von Gefahrgütern punktet die Schiene, da es weniger Beschränkungen als beim Straßentransport gibt und zudem weniger Schäden und Unfälle als im Straßenverkehr. Der Schienengüterverkehr ist zudem nicht von dem anhaltenden LKW-Fahrermangel betroffen.

Wie schaffen wir es, mehr Güter auf der Schiene zu transportieren?

Der Umstieg auf den Schienengüterverkehr ist aktuell noch mit großen

Herausforderungen verbunden. Beim Transport per Zug sind längere Vorlaufzeiten und somit Planung notwendig und die Flexibilität ist geringer als beim LKW. Ein Güterzug muss den Fahrplan einhalten und kann nicht spontan fahren, um eine kurzfristige Lieferanfrage zu bedienen.

Hinzu kommen nationalspezifische Regularien und abweichende technische und organisatorische Standards, welche den Schienengüterverkehr ausbremsen und einen kompetitiven Nachteil gegenüber dem LKW darstellen. Hier fehlt es bisher an einer EU-weiten Standardisierung. Eine weitere große Herausforderung ist die unterentwickelte Infrastruktur und die damit einhergehenden Einschränkungen durch die notwendigen Bau-maßnahmen, sowie die begrenzte Kapazität in den Umschlagterminals.

Welche Bedeutung hat der Schienengütertransport für Deutsche Post DHL?

Jeden Tag fahren wir mehrere DPDHL Ganzzüge auf verschiedenen Routen durch Deutschland und Europa. Pro Zug werden jeweils 40 unserer LKW-Sattelauflieger, beziehungsweise 80 Wechselbrücken transportiert. Dies beinhaltet klassische Frachttransporte sowie Briefe und Pakete – unsere Paket-Intercitys. Diese verbinden seit über 20 Jahren im schnellen Nachtsprung verschiedene Paketzentren in ganz Deutschland. Hinzu kommen noch zahlreiche Containerzüge im Seehafeninterlandverkehr. Kürzlich haben wir eine neue Zugverbindung zwischen Dänemark und Deutschland in Betrieb genommen. Mit 6 Abfahrten pro Woche verlagern wir wöchentlich bis zu 240 LKW-Ladungen von der Straße auf die Schiene. So werden etwa 250 Tonnen CO₂ pro Woche und bis zu 11 500 Ton-



nen pro Jahr eingespart. Ebenfalls neu ist eine Vereinbarung mit Etihad Rail, deren Netzwerk wir zukünftig nutzen, um Güter in den Vereinigten Arabischen Emiraten zu transportieren.

Wir wollen den Anteil der Schiene an unseren Transporten in Zukunft in allen Bereichen weiter ausbauen und hoffen darauf, dass wir dabei durch entsprechende regulatorische Rahmenbedingungen auf nationaler und europäischer Ebene unterstützt werden. Unter anderem beobachten wir daher die Überarbeitung der Combined Transport Directive der Europäischen Kommission, welche dieses Jahr ansteht. ■



Demokratiebriefmarke

Deutsche Post präsentiert die Gewinner-Marke des Briefmarkenwettbewerbs „Setz ein Zeichen für Demokratie!“

Die Deutsche Post hat offiziell die von Leonie Hansen gestaltete Demokratie-Briefmarke vorgestellt. Die 16-jährigen aus Ostenfeld (Schleswig-Holstein) hatte im letzten Jahr den von der Deutschen Post initiierten Briefmarken-Gestaltungswettbewerb für Jugendliche unter dem Motto „Setz ein Zeichen für Demokratie!“ gewonnen. 900 junge Menschen waren dem Aufruf gefolgt und hatten ihre Ideen bei der Post eingesandt. Nach einer ersten Vorauswahl durch eine professionelle Jury votierten 20,3 Prozent in einer an-

5,2 Mio

mal wurde die Briefmarke der Gewinnerin gedruckt

Tobias Meyer, seit Mai Vorstandschef von Deutsche Post DHL Group, überreicht der Gewinnerin Leonie Hansen die erste gedruckte Briefmarke und den symbolischen Scheck für das Preisgeld.

schließenden Online-Umfrage für das mit Buntstiften und Alkoholmarkern gemalte Erdkugelmotiv der Ostenfelderin.

Die Briefmarke wurde in einer Auflage von insgesamt 5,2 Millionen nass- und selbstklebenden Postwertzeichen produziert und ist ab sofort in Postfilialen und im Online-Shop der Deutschen Post erhältlich. Die Schirmherrschaft über diesen besonderen Wettbewerb übernahm Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier. Partner waren die Bundeszentrale für politische Bildung, Stiftung Deutsche Jugendmarke, Stiftung Lesen, Democracy International und der Bund Deutscher Philatelisten. ■

Politische Vertretung in China



Yin Zou, EVP Corporate Strategy, Volker Ratzmann, EVP Corporate Public Affairs und Elaine Chen, VP Corporate Office China (v.l.n.r.) bei der Einweihung des neuen Büros (Foto links), beim Sightseeing mit Mitarbeiterinnen (Foto rechts).



China ist nicht nur in der aktuellen politischen Debatte sehr präsent, es ist für Deutsche Post DHL auch ein wichtiger Markt. Denn trotz aller geopolitischer Spannungen ist das Handelsvolumen Chinas mit anderen Regionen der Welt sehr hoch. Die Beschäftigtenzahlen, als auch die Umsätze von Deutsche Post DHL steigen stetig an. Aus Sicht des Konzerns ist es deshalb wichtig, die politischen

Entwicklungen des Landes nicht nur zu beobachten, sondern auch ihre Bedeutung zu verstehen.

Mit dem Ziel, die lokale Expertise zur chinesischen Politik aufzubauen und zu stärken, wurde eine Vertretung des Bereichs „Corporate Public Affairs“ in Peking aufgebaut, die im April in Anwesenheit von Volker Ratzmann, EVP Corporate Public Affairs,

weiteren DHL Vertreter*innen, chinesischen Politiker*innen sowie Mitarbeiter*innen der deutschen Botschaft, chinesischer Industrieverbände, Think Tanks und Beratungsunternehmen offiziell eröffnet wurde. Ein dreiköpfiges Team unter der Leitung von Elaine Chen vertritt vor Ort die politischen Interessen von Deutsche Post DHL und berät das Management des Konzerns zu Entwicklungen des Landes.

Aktuell wird die politische Debatte in China noch immer von der Frage bestimmt, wie der wirtschaftliche Aufschwung nach der Covid-19 Pandemie gelingen kann. Das ehemals starke Wirtschaftswachstum des Landes liegt noch immer unter dem Niveau vor der Pandemie und damit auch unter den Erwartungen der Regierung. Ob der wirtschaftliche Aufschwung gelingt oder die Spannungen mit anderen Regionen der Welt größere negative Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung haben, bleibt mit Sicherheit eines der wichtigsten Themen, das von den Public Affairs Expert*innen in Peking eng verfolgt werden wird. ■

DEUTSCHE POST DHL IM VERGLEICH



Die Deutsche Post DHL hat Anfang März einen neuen „grünen“ Zustellstützpunkt in Gifhorn in Betrieb genommen. Der klimaneutrale Neubau bietet optimale betriebliche Bedingungen für die Bearbeitung steigender Paket- und Warenpostmengen.

Seit einigen Monaten arbeiten rund 70 Mitarbeiter*innen im neuen, etwa 1900 m² großen klimaneutralen Neubau im Gewerbegebiet Westerfeld-Süd in Gifhorn. Sie versorgen täglich rund 30 000 Haushalte mit Briefen und Paketen. Ende Mai verschaffte sich Bundesarbeitsminister Hubertus Heil (SPD), der auch direkt gewählter Bundestagsabgeordneter für den Wahlkreis Gifhorn ist, einen Eindruck vor Ort. Im Gespräch mit dem Deutsche Post DHL-Vorstandsvorsitzenden Tobias Meyer lobte er nicht nur das moderne Gebäude und das Nachhaltigkeitskonzept. Er betonte auch, dass gute Arbeitsbedingungen für Mitarbeiter*innen in der Brief- und Paketzustellung unerlässlich sind – in Gifhorn sei das nach seinem Eindruck der Fall.

20t
CO₂ werden von einem neuen Zustellstützpunkt pro Jahr weniger emittiert als von einem herkömmlichen Gebäude.

Der Neubau verfügt neben einer Luft-Wärme-Pumpe über eine Photovoltaikanlage, die den Großteil der benötigten Energie erzeugt. Zusätzlich benötigte Energie wird ausschließlich als Ökostrom bezogen.

Die LED-Beleuchtung wird effizient über Bewegungsmelder gesteuert, ein Drittel der Grundstücksfläche wurde als Grünfläche renaturiert. Außerdem ermöglicht die installierte Ladeinfrastruktur es, die Auslieferung in der Region komplett auf E-Fahrzeuge umzustellen. Deutsche Post DHL errichtet bis zum Jahr 2025 bundesweit rund 280 klimaneutrale Zustellstütz-

punkte. Jeder dieser Neubauten ist mit umweltschonenden Technologien ausgestattet und emittiert rund 20 Tonnen weniger CO₂ pro Jahr als ein herkömmliches Gebäude. ■

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

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

KURZ NOTIERT



Neue Packstationen

Deutschlands größter Wohnungsanbieter Vonovia wird im Rahmen einer Kooperation mit Deutsche Post DHL zukünftig bundesweit DHL-Packstationen in seinen Quartieren aufstellen. Postkund*innen und Mieter*innen der Vonovia können dadurch schon bald Pakete und Päckchen bequem und rund um die Uhr empfangen und versenden.

Ausgleich von CO₂-Emissionen

Seit Juni können DHL Express Luftfrachtkund*innen die durch ihre Fracht verursachten CO₂-Emissionen mit Hilfe von nachhaltigen Flugkraftstoffen (Sustainable Aviation Fuel, SAF) reduzieren. Weltweit kann der so genannte GoGreen Plus Service gebucht werden. Dabei bestimmen die Kund*innen selbst, wie viel CO₂ sie reduzieren und wie viel SAF sie verwenden möchten.



DHL nutzt Eisenbahnnetz in den VAE

DHL Global Forwarding und Etihad Rail haben Mitte Mai ein Abkommen über eine strategische Partnerschaft unterzeichnet. DHL wird zukünftig das Eisenbahnnetz der VAE als einen seiner bevorzugten Verkehrsträger für die Verteilung von Gütern nutzen. Jede Zugfahrt wird dabei rund 300 LKW-Transporte von der Straße auf die Schiene verlagern und so die Kohlenstoffemissionen senken.



Zeichen für den Frieden

Anlässlich des 375. Jahrestages der Unterzeichnung des Westfälischen Friedens haben Mitarbeiter*innen der Deutschen Post in Münster symbolisch ein Telegramm vom historischen Rathaus in Osnabrück zum Friedenssaal in Münster überbracht. Die Idee basiert auf der historischen Bedeutung der beiden Städte für den Westfälischen Frieden und soll ein Zeichen für Frieden, Menschenrechte und Diversität setzen. Die Depesche wurde CO₂-neutral mit Street-Scootern, Rennrad- und Reiterstaffeln transportiert.