



POSTFORUM

Informationen für politische Entscheider:innen

07 + 08 | 2024

IN DIESER AUSGABE



Brief-Nachtflüge eingestellt

Nach 63 Jahren stellt die Deutsche Post ihr Nachtluftpostnetz in Deutschland ein. Briefe werden nun aus Gründen der Nachhaltigkeit ausschließlich auf der Straße transportiert. Seite 3



Transport der ersten mobilen Herzklirik

DHL Global Forwarding übernimmt im Rahmen einer Logistikpartnerschaft mit dem Verein Kinderherzen e. V. kostenfrei den Transport der weltweit ersten mobilen Kinderherzklirik. Seite 3



Vollelektrischer LKW

Mit dem Einsatz der vollelektrischen Sattelzugmaschinen unterstützt DHL Freight seine Kund:innen bei der Reduktion von Treibhausgasemissionen. Seite 4

Deutsche Post AG - Zentralbereich Corporate Public Affairs, 53250 Bonn
ZKZ 31287, Pressesendung +4 Deutsche Post

30 Jahre High-Tech-Pakettransport



Vor 30 Jahren revolutionierte der Aufbau eines deutschlandweiten Netzwerkes an Frachtpostzentren die Paketlogistik. Neue Standards für Effizienz und Geschwindigkeit prägen die Logistikbranche bis heute.

Waren aus der ganzen Welt mit ein paar Klicks online zu bestellen und diese wenige Tage später nach Hause geliefert bekommen – das ist mittlerweile normal. Möglich ist das allerdings nur durch ein beeindruckendes Logistiknetzwerk, das in diesem Jahr 30jähriges Jubiläum feiert: 1994 begann die damalige „Deutsche Bundespost POSTDIENST“ mit dem Bau von 33 typgleichen „Frachtpostzentren“. Es war die Geburtsstunde der modernen High-Tech-Paketlogistik in Deutschland.

Bau von 33 Frachtpostzentren

Bis zu sieben Poststandorte durchliefen damals Pakete, die innerhalb Deutschlands versandt wurden, zwischen der Einlieferungsstelle der Absender:innen, meist relativ kleinen Paketämtern in der Innenstadt in der Nähe des Bahnhofs, und der Zustellbasis der Empfänger:innen. Mit den neu errichteten Frachtpostzentren wurde dieser Prozess deutlich effizienter: Die Frachtpostzentren befanden sich an verkehrsgünstigen Standorten etwas außerhalb der Städte und waren mit modernster Verteiltechnik ausgestattet. Pakete mussten jetzt nur noch zweimal umgeschlagen werden. Das neue Netz bot zwei weitere große Vorteile: Geschwindigkeit und

Umweltfreundlichkeit. Pakete erreichten die Empfänger:innen nun meist bereits am Tag nach der Einlieferung. Die Optimierung des Transports zwischen den Frachtpostzentren verbesserte die Fahrzeugauslastung und reduzierte die Anzahl der Fahrten.

Das erste dieser hochautomatisierten Paketzentren nahm am 26. Mai 1994 in Hagen-Fley die Arbeit auf, 32 weitere folgten bis Juni 1995. Die damalige Bundespost investierte insgesamt 4 Milliarden DM in die neuen Sortierzentren und ermöglichte damit, dass täglich 2,5 Millionen Pakete so schnell und wirtschaftlich wie nie zuvor befördert und zugestellt werden konnten.



Diese Ausgabe können Sie auch online lesen unter: group.dhl.com/postforum



Liebe Leser:innen,
vor 30 Jahren traf die damalige Bundespost – aus der sich der Konzern DHL Group entwickelt hat – eine wegweisende Entscheidung: die Investition von 4 Milliarden DM in eine Infrastruktur, die

heute die Grundlage für den Pakettransport in Deutschland bildet. Der Aufbau der damals 33 Paketzentren war ein erster und entscheidender Schritt, um das stetig wachsende Paketvolumen bewältigen zu können. Diese Weitsicht revolutionierte nicht nur die Logistikbranche, sondern legte auch den Grundstein für die heutige Marktführerschaft von DHL auf dem nationalen Paketmarkt.

Aus Kundensicht hat sich durch die Paketzentren vor allem eines verbessert: die Qualität beim Transport von Paketsendungen. Pakete können seitdem wesentlich schneller transportiert und ausgeliefert werden. Qualität bleibt auch weiterhin unser zentraler Unterscheidungsfaktor im Wettbewerb.

Der Aufbau der Paketzentren ist ein herausragendes Beispiel für vorausschauende und wirtschaftlich nachhaltige Planung. Gleichzeitig ist es eine Bestätigung und weiterer Ansporn für das Bestreben von DHL Group, den Standard für Qualität und Innovation in der Logistik zu setzen. Qualität, Effizienz und Kundenzentrierung sind eine Strategie, die sich auszahlt und die wir fortsetzen werden.

Mit herzlichen Grüßen

Volker Ratzmann

EVP Corporate Public Affairs



Normierung als Erfolgsrezept

Ein Schlüsselement des Konzepts war die Standardisierung der 33 „Frachtpostzentren“: Die Grundstücke hatten ähnliche Größen, die Gebäude waren eingeschossig und in U-Form gebaut, sie verfügten über gleich hohe Laderampen und Tore für vergleichbar große Fahrzeuge und eine identische Sortiertechnik. Damit die Sortierzentren ihre volle Wirkung entfalten konnten, mussten Pakete maschinenlesbar gemacht und mit Barcodes versehen werden, die eine computergestützte Sendungsverfolgung ermöglichten. Das damals unübersichtliche und aus 119 Sendungsarten bestehende Produktangebot wurde gestrafft und das Produkt „Post-Paket“ eingeführt. Auch die Preisgestaltung wurde überarbeitet: statt nach Entfernung wurde der Preis eines Pakets nun nach Gewicht festgelegt.

Der Frachtbereich, wie sich die Paket-sparte damals nannte, war vor drei Jahrzehnten ein Sanierungsfall. Zwar war das WorldWideWeb gerade für die breite Öffentlichkeit gestartet, die Paketnachfrage wurde allerdings vor allem durch Katalog-Bestellungen und Teleshopping dominiert.



Boom des Online-Handels erforderte weiteren Ausbau

Erst um die Jahrtausendwende begann der bis heute andauernde Boom des Online-Handels. Paketlieferungen sind seitdem ein selbstverständlicher Teil des Alltags. Die Deutsche Post reagierte darauf: die Sortierkapazität der 33 bestehenden Standorte wurde auf 32 000 Sendungen pro Stunde erhöht. Außerdem kamen fünf neue große Standorte hinzu, nämlich Obertshausen (2016), Bremen GVZ (2018), Bochum (2019), Ludwigsfelde (2022) und Aschheim II (2023), die sogar eine Sortierkapazität von bis zu 50 000 Sendungen pro Stunde haben. Und erst im März dieses Jahres hat DHL in Posen (Polen) eines der größten und modernsten Zentren für Paketsortierung und Logistik in Europa in Betrieb genommen. Damit betreibt DHL aktuell 38 Paketzentren in ganz Deutschland sowie eines in Polen. Die leistungsfähigen Sortierzentren bilden das Rückgrat der Versorgung der deutschen Haushalte – sowohl in Ballungsräumen als auch im ländlichen Raum und sorgen dafür, dass täglich 6,3 Millionen Paketen, in der Vorweihnachtszeit sogar fast das Doppelte, transportiert werden können und Sendungen schnell und zuverlässig ihr Ziel erreichen. ■

Interview

Es werden immer mehr Pakete verschickt

Interview mit Sabine Keck, Leiterin des Paketentrums in Köln am Eifeltor

Wie war Ihr Karriereweg bei der Deutschen Post bis zur Leitung eines Paketentrums?

Schon vor dem Studium war ich bei der Deutschen Post beschäftigt und bin nach dem Studium wieder eingestiegen. In Leipzig habe ich ein Studium als Ingenieurin für Post- und Zeitungswesen abgeschlossen – das ist vergleichbar mit dem Dualen Studium wie es heute im Konzern angeboten wird. Zur Wiedervereinigung bin ich dann bei der Post eingestiegen und konnte in verschiedenen Bereichen, wie der Filiale oder im Vertrieb, Erfahrungen sammeln. Das war eine spannende und lehrreiche Zeit, noch heute helfen mir diese Erfahrungen. Ich war von 2005 bis 2010 in einer bundesweiten Taskforce unterwegs, die

die Prozesse der Paketlogistik genau untersucht und optimiert hat, bis ich 2010 die Abteilung Auslieferung Paket in der NL Köln West übernahm. Insgesamt 20 Jahre habe ich dann mehrere Zustellbasen in Sachsen-Anhalt und Thüringen geleitet, bevor mir 2016 die Leitung des Paketentrums in Köln angeboten wurde.

520 000

Pakete werden im Paketzentrum am Eifeltor in 24 Stunden bearbeitet

Wofür sind Sie als Leiterin eines Paketentrums zuständig?

Ich trage die Verantwortung für etwa 450 Mitarbeiter:innen und steuere mit meinem Team täglich die Bearbeitung von etwa 520 000 Paketen. Wir arbeiten in einem Dreischichtsystem, um die operativen Prozesse zu bewältigen. Priorität hat dabei die Qualität, damit Kund:innen ihre

Sendungen zuverlässig bekommen. Genauso wichtig ist es aber auch, die Kosten im Blick zu behalten, die Arbeitssicherheit zu gewährleisten und die Zufriedenheit der Mitarbeiter:innen zu fördern, damit wir ein motiviertes Team sind und gute Arbeitsergebnisse haben. Der Austausch untereinander ist dafür besonders wichtig.

Wie hat sich die Arbeit im Paketzentrum in den letzten Jahren verändert?

Es werden immer mehr Pakete verschickt, die Sendungen sind schwerer und größer als früher. Die Auswirkungen sind deutlich: als ich 2016 in Köln angefangen habe, gab es von montags bis freitags eine Spät- und eine Nachtschicht. Dann wurde eine Frühschicht eingeführt und seit 2018 arbeiten wir sogar samstags von 13 bis 19 Uhr. Anders lassen sich die Sendungsmengen nicht bewältigen.



Aktuell können wir maximal 30 000 Sendungen pro Stunde verarbeiten, damit stoßen wir an Grenzen. Bis 2026 wird unser Standort deshalb erweitert, dann können wir weitere 22 000 Pakete pro Stunde bearbeiten. Möglich ist das nur durch technische Unterstützung; auch da hat sich im Laufe der Jahre viel entwickelt. Aber ohne Menschen kommen wir nicht aus und da sehe ich einen weiteren Unterschied zu früher: Die Personalsuche ist mittlerweile eine Herausforderung. Wir steuern mit diversen Maßnahmen gegen, zum Beispiel, indem unsere Mitarbeiter:innen neue Mitarbeiter:innen anwerben. Außerdem stellen wir neues Personal direkt unbefristet mit einer 6-monatigen Probezeit ein und übernehmen auch Leiharbeiter:innen nach 6 Monaten fest. Dennoch merken wir, dass die Lage auf dem Arbeitsmarkt in Deutschland immer schwieriger wird. ■

Brief-Nachtflüge eingestellt

Nach 63 Jahren stellt die Deutsche Post ihr Nachtluftpostnetz in Deutschland ein. In der Nacht auf den 28. März hoben letztmalig Flugzeuge der Eurowings und Tui Fly auf den Verbindungen Stuttgart-Berlin, Hannover-München und Hannover-Stuttgart in beide Richtungen ab, um Briefe zwischen Nord- bzw. Ost- und Süddeutschland zu befördern. Seitdem werden Briefe auf diesen Routen aus Gründen der Nachhaltigkeit ausschließlich auf der Straße transportiert. Dadurch spart die Deutsche Post auf diesen Verbindungen mehr als 80 Prozent der beim Transport entstehenden CO₂-Menge ein. Insofern ist das Ende der deutschen Luftpost eine gute Nachricht für die Umwelt.

80%

der Treibhausgasemissionen können eingespart werden.

Das Nachtluftpostnetz wurde offiziell am 1. September 1961 in Betrieb genommen, damit Briefe innerhalb Deutschlands schneller befördert werden konnten.

Erster Flugpartner war die Lufthansa, die damals alle Strecken bediente – mit Ausnahme des den Alliierten vorbehaltenen Luftkorridors nach Berlin, den die amerikanische Fluggesellschaft PanAm bis 1990 flog. Im Laufe der Jahre kamen weitere Airlines als Carrier hinzu. 2008 stieg die Lufthansa aus dem Nachtluftpostnetz aus. Zentraler Knotenpunkt war über Jahrzehnte der Flughafen in Frankfurt am Main, vom dem aus sternförmig die verschiedenen Destinationen angefliegen wurden. 2005 verlor Frankfurt wegen des Nachtflugverbots seine

Rolle als „Nachtluftpoststern“. Beförderte die Deutsche Post 1996 noch rund 430 Tonnen Briefe mit 26 Flugzeugen ihrer Partner-Airlines auf 45 Destinationen pro Nacht, so waren es zuletzt nur noch 53 Tonnen Post mit sechs Flugzeugen auf den Strecken Stuttgart-Berlin, Hannover-München und Hannover-Stuttgart. Das entspricht rund 1,5 Millionen Briefen, die pro Nacht geflogen wurden, bzw. durchschnittlich rund 270 000 Sendungen pro Flugzeug.

Heute besteht in Politik und Gesellschaft weitgehend Konsens darüber, dass die Zustellung des Großteils der Briefe bereits am nächsten Werktag nicht mehr zu den Kernelementen einer postalischen Grundversorgung gehört. Im Vordergrund steht vielmehr die sozial-ökologische Ausrichtung des Postsektors. ■

Transport der ersten mobilen Herzklinik



DHL Global Forwarding übernimmt im Rahmen einer Logistikpartnerschaft mit dem Verein Kinderherzen e. V. kostenfrei den Transport der weltweit ersten mobilen Kinderherzklinik (MOHKI).

Erste Station der mobilen Klinik war El Salvador, wo ein Team internationaler Herzchirurgen und medizinischer Fach- und Pflegekräfte Kinder mit angeborenem Herzfehler bis Mitte Mai kostenlos operiert und behandelt hat. Das Global Humanitarian Logistics Center von DHL in Dubai beaufsichtigte die Planung und Steuerung der Logistikleistungen für Kinderherzen. Die aus elf Containern bestehende Sendung wurde per See- und Straßenfracht von Bremen aus an

das Hospital Nacional Juan José Fernández im Bezirk Zacamil in El Salvador geliefert. Nach einer etwa 15-tägigen Aufbau- und Einrichtungsphase wurden in der mobilen Klinik Herz-OPs und medizinische Behandlungen für Kleinkinder angeboten, die in dem zentralamerikanischen Land ansonsten möglicherweise keinen Zugang zu einer adäquaten medizinischen Versorgung hätten. Nach El Salvador ging es weiter nach Burundi in Ostafrika. ■

Weitere Informationen zu den Corporate Citizenship Programmen sowie humanitären Initiativen von DHL Group finden Sie hier:





Auf dem Weg zu CO₂-freiem Straßengütertransport Vollelektrischer LKW

Anfang April hat DHL Freight seine ersten vollelektrischen Sattelzugmaschinen von Mercedes-Benz Trucks in Betrieb genommen. Die beiden eActros 300 werden ab sofort an den Standorten Koblenz und Hagen für Liefer- und Verteilerverkehre eingesetzt. Der in Hagen stationierte LKW hilft dabei, im Rundlauf die Transporte zwischen der DHL-Niederlassung sowie dem Mercedes-Benz Werk Kassel, einem Standort von Daimler Truck, nachhaltiger zu gestalten. Dank des zweiten eActros 300 werden Kund:innen im Raum Koblenz CO₂-frei beliefert. Mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 19 Tonnen sind es die ersten schweren batterieelektrischen Zugmaschinen für DHL Freight in Deutschland. Sie sind mit je zwei Elektromotoren ausgestattet, welche eine Spitzenleistung von bis zu 400 kW liefern.

60
Prozent E-Fahrzeuge

Die Reichweite liegt bei rund 220 Kilometern. Die Batterie kann bei einer Ladeleistung von bis zu 160 kW und je nach Ladeinfrastruktur in einer Stunde und 15 Minuten von 20 Prozent auf 80 Prozent aufgeladen werden. Im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie des Konzerns soll der Anteil an E-Fahrzeugen in der Zustellflotte auf 60 Prozent sowie der Anteil nachhaltiger Kraftstoffe innerhalb der DHL Group auf über 30 Prozent erhöht werden. ■

Foto oben: v.l.n.r.: Christian Todt, Niederlassungsleiter DHL Freight Menden/Hagen; Wolfgang Schwarz, Area Manager West DHL Freight; Dr. Thomas Vogel, CEO DACH, UK & IE DHL Freight; Raffaella Jung, Inboundlogistik Netzwerkplanung bei Mercedes-Benz Trucks; Oliver Berger, Manager Netzwerkstrategie und Nachhaltigkeit Inboundlogistik Mercedes-Benz Trucks; Klaus-Uwe Festtag, Niederlassungsleiter DHL Freight Koblenz

Sonderbriefmarke und -münze erschienen zum Jubiläum 75 Jahre Grundgesetz

Vor 75 Jahren, am 23. Mai 1949, wurde in Bonn das „Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland“ feierlich unterzeichnet und trat am selben Tag in Kraft. Anlässlich dieses Jubiläums erschienen im Mai eine Sonderbriefmarke und -münze, die von Finanzminister Christian Lindner (Foto links) im Post Tower, rund zwei Kilometer vom Unterzeichnungsort des Grundgesetzes entfernt, präsentiert wurde. Die 85-Cent-Briefmarke „75 Jahre Grundgesetz“ ist in ausgewählten Filialen, im Onlineshop und telefonisch beim Bestellservice der Deutschen Post erhältlich. Die 20-Euro-Sondermünze zeigt die Marke mit dem Grundgesetz in der Hosentasche. Schon zum 20- und 50-jährigen Jubiläum sind entsprechende Postwertzeichen erschienen. Im Anschluss an die Präsentationsveranstaltung diskutierte Christian Lindner noch im Rahmen seiner Bürgerdialog-Tour mit 75 Bonner



Schüler:innen sowie 30 Bürger:innen. Themen waren unter anderem die Chinapolitik, der Klimaschutz, die Cannabis-Legalisierung, die wirtschaftliche Zukunft Deutschlands und die Erhaltung des Sozialstaats trotz Schuldenbremse. ■

KURZ NOTIERT



Neue Sport-Briefmarken

Die im Mai erschienenen Briefmarken von Deutsche Post und der Stiftung Deutsche Sporthilfe haben olympischen Bezug und wurden von den ehemaligen Weltklasseathlet*innen Michael Stich, Josephine Henning (Foto) und Maren Valenti gestaltet. Sie erschienen in einer Auflage von jeweils etwa 1 Million Stück. Erlöse aus dem Porto-Zuschlag kommen der Stiftung Deutsche Sporthilfe zugute.

Solider Jahresstart

Trotz einer Belebung der Weltkonjunktur erzielte DHL Group im ersten Quartal 2024 nur einen Umsatz von 20,3 Mrd. Euro (Q1 2023: 20,9 Mrd. Euro). Das operative Ergebnis (EBIT) lag mit 1,3 Mrd. Euro unter Vorjahresniveau (Q1 2023: 1,6 Mrd. Euro), übertraf jedoch den Vergleichszeitraum des Vor-Pandemie-Jahres 2019 (Q1 2019: 1,2 Mrd. Euro).



Ladeinfrastruktur für Elektro-LKW

DHL Group und das Energieunternehmen E.ON starten eine Partnerschaft zum Ausbau der Elektro-Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge an Standorten der DHL Group in Deutschland. E.ON übernimmt dabei Planung, Aufbau der Schnelllade- sowie Transformatorstationen, Installation, Lastmanagement und Betrieb.

Neues Logistikzentrum in Leipzig / Halle

DHL Supply Chain baut den bestehenden Multi-User Campus Leipzig / Halle mit der Errichtung eines weiteren Logistikzentrums weiter aus. Die Inbetriebnahme des neuen CO₂-neutral betriebenen Logistikzentrums mit einer Fläche von 34 000 Quadratmetern und bis zu 55 000 Palettenstellplätzen erfolgt voraussichtlich Ende 2024.

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: DHL Group, Wilfried Bendig (Zeichnung S. 3);
Kinderherzen e. V., Andreas Dobschlaff, André Carré für
Sporthilfe

facebook.com/deutschepost
youtube.com/user/DeutschePostDHL
postforum@dhl.com

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