



Natürlich vernetzt

Deutsche Post World Net: Umweltbericht 2003

Weiterführende Informationen zum
Umweltengagement finden Sie im Internet unter:

www.dpwn.de

► Gesellschaft und Umwelt

Inhalt



5	Die Welt vernetzen
10	Unsere Verantwortung
13	Effizient vernetzen
19	Briefe befördern
25	Waren liefern
31	Logistik nutzen
37	Die Umwelt schützen
47	Nachhaltig wirken
55	Globale Netze helfen
61	Potenziale erkennen
70	Impressum

Die Welt vernetzen

Unsere Aufgabe als globaler Logistikdienstleister ist es, die Welt zu vernetzen. Unser Ziel ist es, unseren Kunden Dienstleistungen in exzellenter Qualität und zu einem attraktiven Preis, aber auch so umweltfreundlich wie möglich anzubieten. Globalisierung und weltweiter Handel verursachen ein Mehr an Transporten und Verkehr, belasten damit Umwelt und Klima. Die Herausforderung für unser Unternehmen heißt daher, Ressourcenverbrauch und Umweltauswirkungen durch ein Höchstmaß an Effizienz auf das Notwendige zu reduzieren.

Globalisierung bietet aber auch neue Chancen – für Entwicklung, für Chancengerechtigkeit und für effizienten Umweltschutz. Denn der Schutz der Umwelt ist gleichermaßen eine lokale und eine weltweite Aufgabe. Um ihrer globalen Dimension gerecht zu werden, brauchen wir umfassende Strategien, müssen wir Fähigkeiten und Ressourcen weltweit nutzen. Globale Logistiknetzwerke wie die von Deutsche Post World Net schaffen dafür die Voraussetzungen. Nur effiziente Netzwerke erlauben uns, Umweltbelastungen zu reduzieren und zugleich die Chancen der Globalisierung umfassend zu nutzen. Dabei können wir auch von der Natur lernen, wie effiziente Netze aussehen.

Deshalb haben wir unseren ersten Umweltbericht unter dieses Motto gestellt.

Globale Aufgaben erfordern funktionierende Netzwerke zwischen Wirtschaft, Politik und Gesellschaft sowie die Übernahme von Verantwortung – national und international. Wir wollen unseren Teil der Verantwortung wahrnehmen – im Dialog mit Ihnen. Wir laden Sie deshalb herzlich zur Diskussion ein.

Ihr



Dr. Klaus Zumwinkel
Vorstandsvorsitzender



Ein moderner und globaler Logistikkonzern >>>

Die Weltwirtschaft im 21. Jahrhundert wird durch die weiter fortschreitende Globalisierung geprägt. Politische und Handelsgrenzen fallen, moderne Technologien vereinfachen die Kommunikationswege sowie die Anbahnung und Abwicklung von Geschäften. Produzenten und Verbraucher haben grenzenlosen Zugang zu Waren und Leistungen der globalen Märkte – und nutzen das zunehmend. Die Voraussetzung für weltweiten Handel sind globale Netzwerke und Dienstleister, die diese bedienen können.

Deutsche Post World Net hat sich auf die Anforderungen der Globalisierung frühzeitig eingestellt und zählt heute zu den größten und leistungsfähigsten Logistikkonzernen der Welt. Mit seinen Marken Deutsche Post, DHL und Postbank bietet er seinen Kunden das gesamte Spektrum an Kommunikations-, Logistik- und Finanzdienstleistungen. Aus dem ehemaligen Staatsunternehmen Deutsche Bundespost ist ein internationaler, börsennotierter Konzern geworden, der mit seinen Angeboten der Entwicklung der Märkte und den Wünschen der Kunden Rechnung trägt. Immer schneller rund um den Globus, das ist eine der Anforderungen. Mit Beteiligungen an Unternehmen weltweit und dem Ausbau eigener Dienstleistungen hat Deutsche Post World Net ein Netzwerk geschaffen, das mehr als 220 Länder und Territorien verbindet.

Im Konzern arbeiten weltweit rund 380.000 Mitarbeiter (Kopfzahl, Stand 31.12.2002), davon etwa 70 Prozent in Deutschland und 20 Prozent im restlichen Europa. In Amerika hat Deutsche Post World Net über 23.000 und in Asien über 14.000 Mitarbeiter.

Die Leistungen im Überblick

Deutsche Post World Net hat 2002 einen Gesamtumsatz von über 39 Mrd. Euro und ein Konzernergebnis von über 2,4 Mrd. Euro erzielt. Mehr als 40 Prozent des Umsatzes werden mittlerweile im Ausland erreicht, auch in Amerika und in wichtigen Wachstumsmärkten wie Asien oder Osteuropa. Seine Dienstleistungen erbringt der Konzern in vier Unternehmensbereichen.

Im Unternehmensbereich BRIEF werden jährlich rund 21 Mrd. Sendungen bearbeitet. Zu diesen Sendungen gehören neben dem klassischen Brief Werbesendungen (9 Mrd. Sendungen/Jahr) und Presseprodukte (2,2 Mrd. Sendungen/Jahr). Dazu kommen so genannte hybride Postsendungen (0,9 Mrd. Sendungen/Jahr) – die Sendungen gehen elektronisch bei der Deutschen Post ein, werden ausgedruckt und als Brief ausgeliefert. Seit Mitte der 90er Jahre ist im Briefbereich ein hochmodernes logistisches System entstanden, zu dem deutschlandweit 83 Briefzentren gehören, die den logistischen Standard sichern. Denn die Deutsche Post ist durch die Post-Universaldienstleistungsverordnung (PUDLV) gesetzlich verpflichtet, bestimmte Standards bei der Qualität (Laufzeiten) und Zahl (Filialen, Briefkästen) unserer Angebote im Brief- und Paketbereich zu erbringen.

Der Konzern erwirtschaftet knapp 28 Prozent seines Umsatzes im Unternehmensbereich BRIEF. Noch vor wenigen Jahren waren es fast 70 Prozent. Diese Zahlen verdeutlichen die Entwicklung von einem reinen nationalen Brief- und Paketdienstleister zu einem internationalen Logistikkonzern.



Der Unternehmensbereich EXPRESS, in dem alle Paket- und Expressleistungen gebündelt sind, ist mit fast 30 Prozent Umsatzanteil mittlerweile der umsatzmäßig stärkste Teil des Konzerns. Einen großen Anteil daran hat die Eingliederung von DHL Worldwide Express. Seit Dezember 2002 gehört der Weltmarktführer im internationalen Kurier- und Expressgeschäft zu 100 Prozent zum Konzern. DHL Worldwide Express befördert weltweit jährlich über 160 Mio. Sendungen und betreibt eine Flotte von über 250 Flugzeugen mit täglich weltweit über 3.400 Flügen. DHL ist seit dem 1. April 2003 die Marke des Konzerns für sämtliche Express- und Logistikaktivitäten.

Das Wachstum im Bereich EXPRESS ist auch an den Marktanteilen abzulesen. In Deutschland hatte Deutsche Post World Net bei einem wachsenden Marktvolumen mit 23 Prozent Marktanteil in 2001 den Spitzenplatz unter den Anbietern für Kurier-, Express- und Paketdienstleistungen (KEP). Auch auf dem europäischen KEP-Markt war die Deutsche Post mit 16 Prozent in 2001 größter Anbieter. Auf dem globalen grenzüberschreitenden Briefmarkt, der ebenfalls zu EXPRESS gehört, hatte Deutsche Post World Net in 2001 einen Marktanteil von 14 Prozent und stand damit an zweiter Stelle.

Den Unternehmensbereich LOGISTIK formte bisher die Danzas Gruppe, die seit 1999 zu Deutsche Post World Net gehört. Der Unternehmensbereich tritt nun ebenfalls unter der gemeinsamen Dachmarke DHL auf. In drei Geschäftsbereichen werden logistische Komplettlösungen angeboten:

- Danzas Solutions (zukünftig DHL Solutions) entwickelt und implementiert logistische Komplettlösungen entlang der gesamten Lieferkette, insbesondere für die Marktsegmente Automotive, Electronics, Fashion, FMCG (Fast Moving Consumer Goods), Pharma sowie Telekommunikation.
- Danzas AEI Intercontinental (zukünftig DHL Danzas Air & Ocean) ist der weltweit führende Dienstleister für Luftfracht, die Nummer Zwei der führenden Anbieter für Seefracht und bietet seinen Kunden Projektspeidition.
- Danzas Eurocargo (zukünftig DHL Express bzw. DHL Freight) betreibt das dichteste Transport-Netz für Stückgüter in Europa und bietet Spezialdienstleistungen wie Zolldienste, Messeservice und Lebensmittelverkehre.

»»» mit neuen Aufgaben und wachsender Verantwortung



Die Postbank bildet zusammen mit den Filialen der Deutschen Post und dem Renten Service den Unternehmensbereich FINANZ DIENSTLEISTUNGEN. Sie ist mit 10 Mio. Kunden eine der größten Privatkundenbanken Deutschlands. Der Vertrieb erfolgt größtenteils über die mehr als 12.000 Filialen der Deutschen Post.

Spätestens seit der Verschmelzung mit der DSL-Bank im Jahr 2000 wendet sich die Postbank zunehmend auch an Geschäftskunden. Sie bietet alle wesentlichen Bankprodukte vom Zahlungsverkehr über Kredite und Geldanlagen bis zum Online-Brokerage. Auch Bausparen und Versicherungen sind im Angebot enthalten. Seit 2001 gehört die BHF (USA) Holdings Inc. in New York zur Postbank, die hauptsächlich im Bereich der Unternehmensfinanzierung und der kommerziellen Immobilienkredite arbeitet. Der Konzern Deutsche Post World Net hat sich damit eine strategische Plattform zum Aufbau einer weltweiten Logistikfinanzierung geschaffen, die Synergien mit den anderen Geschäftsbereichen, insbesondere mit den Bereichen EXPRESS und LOGISTIK, ermöglicht.

Anforderungen an den Konzern

Mit dem umfassenden Angebot im Kommunikations-, Logistik- und Finanzbereich bietet Deutsche Post World Net seinen Kunden die komplette Wertschöpfungskette des Warenflusses aus einer Hand. Dabei ist diese Entwicklung kein Selbstzweck, sondern entspricht den Anforderungen der global tätigen Kunden nach umfassendem und schnellem Service. Ein weiterer Ausbau der weltweiten Netze wird besonders in Richtung Asien und Amerika erfolgen. Der Zusammenschluss der drei großen Marken DHL Worldwide Express, Deutsche Post Euro Express und Danzas unter der Marke DHL macht die Nutzung von Synergien und die Steigerung der Effizienz der Netzwerke zu einer ökonomischen und ebenso zu einer ökologischen Notwendigkeit.

Der Treibstoffverbrauch unserer Fahrzeugflotten, der Energiebedarf für die Beheizung unserer Immobilien und für den Betrieb unserer Sortierprozesse sind zwei Bereiche, in denen wichtige Kostenfaktoren mit Umweltauswirkungen – Ressourcenverbrauch und

Emissionen – verbunden sind. Die systematische Bewertung und Steuerung solcher Faktoren ist für Deutsche Post World Net ein wesentlicher Baustein für eine nachhaltige Unternehmenspolitik, zu der neben dem Schutz der Umwelt auch soziales und humanitäres Engagement gehört.

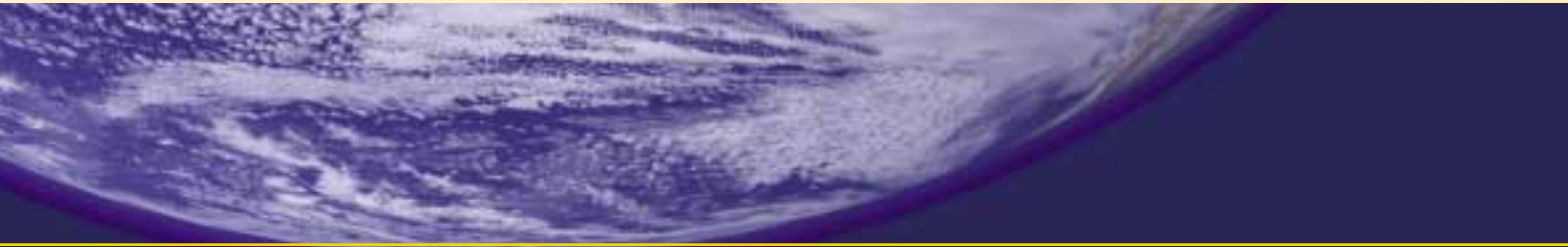
Koordination der Umweltaktivitäten

Ein wichtiger Schritt war dabei die Einrichtung des Zentralbereichs „Politik und Umwelt“ im Jahr 2001, der direkt dem Vorstandsvorsitzenden Dr. Klaus Zumwinkel unterstellt ist. Unter der Leitung von Dr. Monika Wulf-Mathies werden die vielen Aktivitäten von Deutsche Post World Net im Umweltbereich konzernweit koordiniert. Zu den Aufgaben gehört die fachliche Beratung der verschiedenen Vorstands- und Geschäftsbereiche in Sachen Umwelt. Ein konzernweiter Ausschuss für Umweltschutz dient dem Erfahrungsaustausch und der Koordinationsunterstützung. Es wird ein Berichtswesen eingeführt, das die verschiedenen Ressorts einschließlich der international arbeitenden Bereiche umschließt.

Eine langfristige Aufgabe bleibt die regelmäßige Bereitstellung quantitativer Angaben zu den Umweltauswirkungen von Deutsche Post World Net im Rahmen eines unternehmensweiten Umweltcontrollings.

Neben der Darstellung unserer Aktivitäten legen wir in diesem Bericht unsere erste Umweltbilanz vor. Sie erstreckt sich auf das Jahr 2001 und umfasst im Wesentlichen Aktivitäten der Deutsche Post AG in Deutschland.

Unsere Verantwortung



Der Konzern Deutsche Post World Net ist weltweit führender Logistik-Dienstleister und bietet seine Leistungen im Brief-, Logistik-, Express- und Finanzdienstleistungsbereich über ein globales Infrastruktur-Netzwerk an. In Deutschland garantieren wir eine umfassende und die Menschen verbindende Postdienstleistung, die auf ein weit verzweigtes Transportnetzwerk zurückgreifen kann. Mit unseren Produkten und Dienstleistungen tragen wir dazu bei, räumliche und zeitliche Schranken zu überwinden, miteinander zu kommunizieren und den gemeinsamen Warenaustausch zu fördern.

Bei unseren weltweiten Aktivitäten werden wir immer wieder mit den tiefgreifenden und weltumspannenden Problemen konfrontiert, denen Politik, Wirtschaft und Gesellschaft sich stellen müssen: Der Schutz der Umwelt und insbesondere der Klimaschutz sind globale Aufgaben; es kommt darauf an, weltweit zu einem sparsamen und gerechten Umgang mit unseren Ressourcen zu finden; gleichzeitig sollen die armen Länder dieser Welt die Chance zu wirtschaftlicher Entwicklung und Zugang zu mehr Wohlstand erhalten. Es geht um die Sicherung der Zukunft der nachfolgenden Generationen.

Diese Aufgaben können nur gelöst werden, wenn alle bereit sind, global Verantwortung für diese Herausforderungen zu übernehmen. Wir als Deutsche Post World Net sind der Überzeugung, dass wir mit unseren Produkten und Dienstleistungen im Brief-, Logistik-, Kommunikations- und Finanzbereich hierzu einen wichtigen Beitrag leisten.

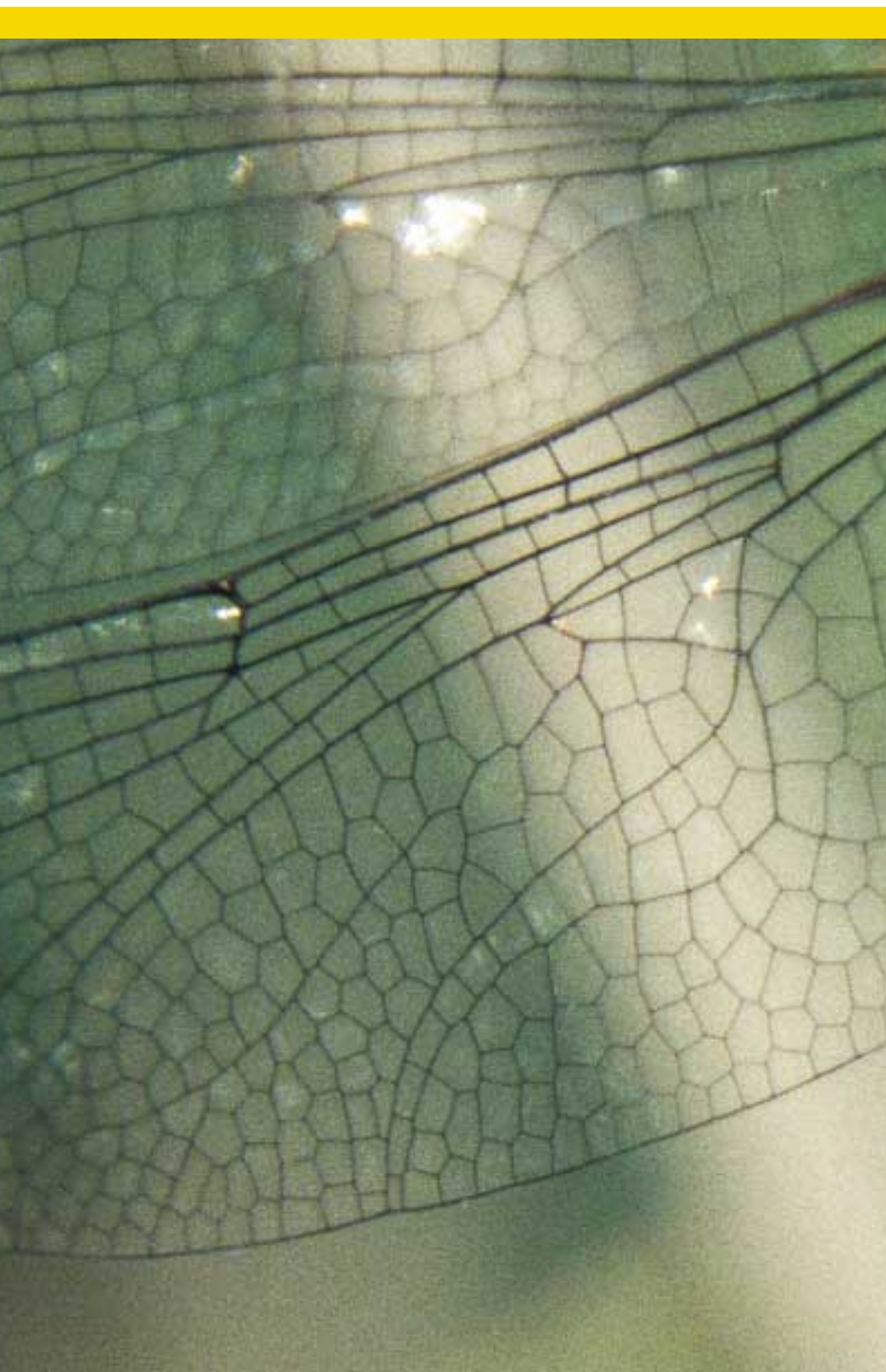
Dabei müssen unsere Tätigkeiten auch im Einzelnen mit diesen Zielen vereinbar sein, sie müssen ein hohes Maß an Umweltverträglichkeit und gesellschaftlicher Akzeptanz garantieren. Die ökologische Bedeutung von Logistik-Dienstleistungen kann letztendlich aber nur im Gesamtzusammenhang beurteilt werden. Denn sie sind kein Selbstzweck, sondern unverzichtbarer Bestandteil funktionierender Wirtschaftsstrukturen, internationaler Arbeitsteilung und globaler Lösungsstrategien – und damit unser Teil an der Verantwortung für das Ganze.

Unsere Leitlinien

Als weltweit führender Logistikkonzern bekennt sich Deutsche Post World Net zu seiner globalen Verantwortung für den Schutz der Umwelt und eine nachhaltige Entwicklung. Mit unseren Dienstleistungen selbst leisten wir einen Beitrag zur Bewältigung der gemeinsamen globalen Aufgaben. Unsere Leitlinien zielen darauf ab, unser Handeln noch stärker an den Prinzipien einer nachhaltigen Entwicklung auszurichten:

- Der Umweltschutz ist integraler Bestandteil unserer auf langfristige Wertsteigerung ausgerichteten Unternehmensstrategie. Er spielt bei der Beurteilung aller unserer Aktivitäten eine wichtige Rolle.
- Unsere Prozesse und Dienstleistungen messen wir an höchsten Qualitätsanforderungen. Die Erfüllung nationaler und internationaler Umweltvorschriften ist für uns Mindeststandard und zugleich Ausgangspunkt für ergänzende Maßnahmen zur kontinuierlichen Verbesserung unserer Umweltbilanz.
- Als Konzern setzen wir uns für die weltweite Verbreitung ökologisch und sozial anspruchsvoller Standards ein.
- Das Engagement und die aktive Mitwirkung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sehen wir als wichtige Basis unserer Anstrengungen und als ein bedeutendes Innovationspotenzial. Wir wollen es durch gezielte Qualifizierung und Motivation fördern.
- Wir untersuchen unsere typischen Transport- und Logistikabläufe und versuchen sie weiter zu verbessern. Hierzu setzen wir auf moderne Technologien und effiziente Logistikstrukturen weltweit.
- Unsere logistischen Produkte und Dienstleistungen beurteilen wir in einem gesamtwirtschaftlichen Zusammenhang bzw. im Kontext von ganzen Wertschöpfungsketten und deren Umweltrelevanz. Wir wollen sie zusammen mit unseren Kunden und Geschäftspartnern auch unter ökologischen Aspekten optimieren.
- Wir führen eine regelmäßige und transparente Erfassung und Bewertung unserer Umweltleistung durch. Sie bildet eine Grundlage dafür, im Konfliktfall eine bewusste und angemessene Abwägung von wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Zielen vorzunehmen.
- Unsere Leistungen stellen wir in einer regelmäßigen und transparenten Umweltberichterstattung dar. Wir suchen hierzu den Dialog mit der Öffentlichkeit und einen Erfahrungsaustausch mit anderen Institutionen, national wie international.

Effizient vernetzen



Die Natur nutzt feingliedrige Netze, um Verbindungen zu schaffen und Leben zu ermöglichen. Der Mensch nutzt ein Netz von Straßen, Schienen, Luft- und Seewegen, um Orte miteinander zu verbinden. Die Natur macht es uns vor: Leben effizient zu vernetzen. Und das Leben für die Umwelt tragfähig zu machen. Unsere Potenziale – ökonomisch wie ökologisch – liegen in der Gestaltung unserer logistischen Netze. Unsere Aufgabe liegt darin, ihre Effizienz mit unserem logistischen Know-how noch weiter zu verbessern.

aus wirtschaftlichen Gründen



Wie transportiert man ein Gut von A nach B? Auf direktem Weg? Mit einem halb leeren Fahrzeug? Transportlogistik ist nicht trivial. Leere oder unausgelastete Fahrten verursachen unnötige Kosten und Umweltbelastungen, nicht aufeinander abgestimmte Routen ebenso.

Netzbildung vermeidet ineffiziente Transporte und sichert gleichzeitig Qualität. Logistisches Know-how ist das Rückgrat der Brief- und Paketdienste sowie des Speditionsgewerbes. In Deutschland hat die Deutsche Post eine Netzdicke erreicht, die kaum zu übertreffen ist: Jeder Haushalt, jede Straße ist erschlossen und wird jeden Werktag versorgt. Der Aufwand, einen einzelnen Brief oder ein einzelnes Paket in diesem Netz zusätzlich zu transportieren, ist minimal. Es werden keine zusätzlichen Fahrten notwendig. Das gilt aber nur, solange das Netz intensiv genutzt wird und es ein großes Aufkommen bewältigt. Die hohe Auslastung ist nicht nur Voraussetzung für Energieeffizienz, sondern auch ein Gebot der Ökonomie.

Aufbau globaler Netze

Was in nationalen Netzen in Deutschland oder in anderen Ländern funktioniert, gilt auch für globale Logistiknetze: Sie müssen eine gewisse Dichte und ein großes Aufkommen erreichen, damit sie tragfähig werden. Das ist einer der

Gründe, warum der Konzern Deutsche Post World Net viel Zeit und Geld in den Aufbau eines weltumspannenden Logistiknetzwerks steckt. Nur so können globale Transporte, wie sie von den Kunden heute verlangt werden, auch effizient, umweltschonend und kostengünstig durchgeführt werden.

Die Einbindung von vorher selbständig arbeitenden Unternehmen aus aller Welt in den Konzern definiert die Aufgabe, Netzwerke zusammenzuführen und dadurch produktiver zu nutzen. Einfach nur parallele Netze – womöglich noch in übereinstimmenden Regionen für vergleichbare oder identische Produkte – anzubieten, ist in den seltensten Fällen effizient, auch und besonders unter Umweltgesichtspunkten. Denn dabei leidet die Auslastung der Transportmittel.

Das Thema Netzoptimierung steht im Mittelpunkt vieler Überlegungen bei Deutsche Post World Net. Beispielsweise wird im Projekt GeoRoute mit Hilfe einer computergestützten Routenoptimierung die optimale Wegstrecke innerhalb der Zustellbezirke in Deutschland ermittelt.

Auch die so genannte Verbundzustellung, in ländlichen Bezirken üblich, muss unter dem Gesichtspunkt der Netzeffizienz betrachtet



werden. So kann es im Einzelfall sinnvoll sein, in Stadtrandbereichen oder Kleinstädten einen Briefzustellbezirk von der Fahrrad-Zustellung auf die Pkw-Zustellung umzustellen, wenn damit im Bezirk gleichzeitig die Pakete ausgeliefert und die speziellen Paketzustellfahrten mit Lieferwagen eingespart werden können. Die Umweltbilanz muss hier im Gesamtzusammenhang betrachtet werden.

Zusammenlegung paralleler Netze

Eine besondere Bedeutung hat die Zusammenführung paralleler Netze, sowohl auf regionaler als auch auf europäischer und globaler Ebene. Deutsche Post Euro Express und die Konzerntochtergesellschaften DHL und Danzas betrieben bisher voneinander unabhängige lokale Pickup & Delivery-Netze. Im Rahmen ihres konzerninternen Wertsteigerungsprogramms STAR sieht Deutsche Post World Net vor, dass diese Dienste in Zukunft integriert von DHL angeboten werden. Die Anzahl der Touren wird dadurch sinken, der Auslastungsgrad wird steigen – was unmittelbare Auswirkungen auf die Ökoeffizienz hat.

Deutsche Post World Net unterhält im europäischen Raum derzeit sechs parallele Netzwerke für den grenzüberschreitenden Verkehr. Dazu kommen nationale Netzstrukturen. Im

Rahmen von STAR werden diese bisher unabhängig voneinander operierenden Netzwerke integriert. Die Maßnahme soll einen Ergebnisbeitrag in dreistelliger Millionenhöhe bis 2005 liefern und wird sich auch positiv auf die Umwelt auswirken.

Neugestaltung der Netze in Europa *

Parallele grenzüberschreitende Netze



Parallele nationale Netzwerke (z. B. France)



Neues integriertes europäisches Netzwerk

* Beispielhafte Darstellung

» » » zum Nutzen der Umwelt



Interview mit Dr. Monika Wulf-Mathies, Leiterin des Zentralbereichs Politik und Umwelt im Konzern Deutsche Post World Net

Frau Dr. Wulf-Mathies, wie ökoeffizient ist die Deutsche Post World Net?

Wir sind in der Lage, unsere Dienstleistungen mit unseren dichtmaschigen Netzwerken sehr ökoeffizient anzubieten. Und natürlich gibt es Parallelen zwischen der wirtschaftlichen Optimierung unserer Logistiknetze und einer hohen ökologischen Effizienz. Je intensiver wir unsere Netzstrukturen nutzen, desto geringer werden auch Energieverbrauch und Emissionen pro Transportdienstleistung.

Können sie ein Beispiel nennen?

Die Integration der Logistiknetze von Deutsche Post, DHL und Danzas. Wir können auf die jeweilige logistische Kompetenz aufbauen, vermeiden Parallelstrukturen und verhindern ineffiziente Transporte. Besonders im internationalen Bereich ist das sehr wichtig. Dazu kommen Verbesserungen durch eine intelligente Routenplanung. Aber auch die Wahl des geeigneten Transportmittels ist wichtig. Energieintensive Transportmittel emittieren nicht nur viel Kohlendioxid, sondern sie kosten uns auch viel Geld.

Wie umweltfreundlich sind die flächendeckenden Netze, die die Deutsche Post in Deutschland betreibt?

Das ist ein interessantes Thema. Die Netze der Deutsche Post AG sind vom gesetzlichen Versorgungsauftrag im Brief- und Paketbereich geprägt. Wir dürfen nicht nur die Ballungsräume, sondern müssen auch die schwach besiedelte Fläche versorgen – das ist eine ökonomische und ökologische Herausforderung. Aber auch für die Fläche haben wir durch das hohe Gesamtsendungsaufkommen eine ökologisch effiziente Antwort. Natürlich lässt sich die Zustellung in dünn besiedelten Gebieten nicht per Fahrrad oder zu Fuß erledigen, aber die Dichte unseres Netzes erlaubt die unter diesen Umständen kürzesten Wege. Damit sind wir wortwörtlich um Längen besser, als wenn jeweils geringe Sendungsvolumina von vielen verschiedenen Dienstleistern mit ökologisch weniger effizienten Netzen verteilt würden. Um den sich verändernden Bedürfnissen unserer Kunden gerecht zu werden, bemühen wir uns, unsere Netze noch flexibler und effizienter zu gestalten. Ein innovatives Beispiel

hierfür ist PACKSTATION, ein neuer Zustellservice, den Kunden wählen können, um vermeintliche Zustellungen und doppelte Wege zu vermeiden. Pakete können an einem zentral platzierten Automaten von unterwegs abgeholt werden.

Der Konzern Deutsche Post World Net ist in den vergangenen Jahren stark gewachsen. Wie steht es um die Umwelt bei der Integration der neuen Tochterunternehmen?

Unsere neuen Töchter haben auf diesem Gebiet eine hervorragende Bilanz vorzulegen. Sehen Sie z. B. Danzas, wo es schon seit Jahren eigene Umweltleitlinien gibt. Oder denken Sie daran, dass DHL derzeit in vielen Ländern Umweltmanagementsysteme nach der ISO-14001-Norm einführt. Besonders vorbildlich sind unsere Töchter in Skandinavien, z. B. mit dem Grøna-Ton-Konzept. Aber auch in Deutschland können wir uns mit dem Parcel InterCity, unserem leistungsstarken Produkt im kombinierten Verkehr von Straße und Schiene, sehen lassen. Für den Gesamtkonzern kommt es darauf an, diese Aktivitäten zu vernetzen, erfolgreiche Konzepte auszuweiten und voneinander zu lernen. Und natürlich ist es besonders wichtig, Logistiksysteme gemeinsam zu nutzen und noch effizienter zu gestalten, besonders auch im Bereich des Lufttrans-

ports. Das ist ökologisch und ökonomisch sinnvoll und bildet einen zentralen Punkt unseres Wertsteigerungsprogramms STAR.

Gerade die Lufttransporte gewinnen im globalen Handel an Bedeutung. Aus Umweltsicht sehr problematisch ...

Es sind sowohl die globalen Handelsverflechtungen wie auch unsere Produktions- und Konsumgewohnheiten, die zur Beschleunigung des Waren- und Informationsaustauschs führen. Hier müssen wir uns auf die Bedürfnisse der Kunden einstellen, wenn wir am Markt bestehen wollen. Weltumspannende und gleichzeitig schnelle Transportnetze sind eine Grundlage für unsere Wettbewerbsfähigkeit und wären ohne Lufttransporte nicht denkbar. Wir müssen aber Umweltbelastungen durch Einsatz moderner Technik so weit möglich reduzieren, etwa durch moderne, sparsame und lärmarme Flugzeuge. Daneben ist eine hohe Auslastung der Flugzeuge ein wichtiger Aspekt. Aber wir wollen auch dokumentieren, welche Transportdienstleistungen welche Umweltbelastungen zur Folge haben. Deshalb haben wir in diesem Umweltbericht einige typische Transporte bilanziert. Und wir versuchen, den Kunden Alternativen anzubieten, damit sie die Möglichkeit haben, das ökoeffizientere Logistikprodukt auszuwählen.

Dr. Monika Wulf-Mathies leitet seit Januar 2001 im Konzern Deutsche Post World Net den Zentralbereich Politik und Umwelt im Ressort des Vorstandsvorsitzenden. In der Vergangenheit arbeitete sie im Wirtschaftsministerium, im Bundeskanzleramt, als Vorsitzende der Gewerkschaft ÖTV und war EU-Kommissarin.

Briefe befördern



Wie ein Wabennetz verteilen sich über 62.000 Briefzustellbezirke lückenlos über ganz Deutschland – von den Halligen bis zur Zugspitze. Wir befördern allein für unsere Kunden in Deutschland jeden Werktag über 70 Mio. Sendungen. Die Zustellung der Briefe erfolgt in der Regel innerhalb eines Tages. Zu angemessenen Preisen geht das nur mit modernster Technik und einer ausgefeilten Logistik. Die Umweltbilanz ist dabei nicht nur abhängig von den Entfernungen, die ein Brief zurücklegt.

zum Beispiel von München in die Welt



Die morgendliche Post im Briefkasten ist etwas Selbstverständliches für Geschäfts- und Privatkunden. Dabei sind die Einsammlung, Sortierung und Zustellung von 70 Mio. Briefsendungen jeden Tag aufs Neue eine logistische Herausforderung. „E+1“ ist die Forderung, die Kunden und Gesetzgeber erheben: Einlieferung plus einen Tag, das heißt am Werktag nach der Einlieferung soll ein Brief innerhalb Deutschlands ankommen. Zu 95 Prozent gelingt das, womit die Deutsche Post im weltweiten Vergleich Topqualität bietet.

Gelingen kann das nur, weil wir ein ausgeklügeltes Logistiknetz aufgebaut haben. Dem dezentralen Einsammeln der Briefe folgt ein komplexer Sortiervorgang in einem der 83 Briefzentren und dann der Transport – manchmal nur wenige Kilometer, manchmal 1.000 Kilometer weit. Im Folgenden wird der Weg von drei unterschiedlichen Briefsendungen skizziert.

München – Stuttgart

Ein 20-Gramm-Brief wird in München in einen Briefkasten geworfen – in einen von über 100.000 bundesweit. Die Briefkästen einer Region werden auf einer festgelegten Route geleert, die Briefe dann zum zugehörigen Zustellstützpunkt transportiert. Von dort werden sie mit einem 7,5-Tonnen-Lkw zum 30 Kilometer entfernten Briefzentrum München gefahren. Diese Fahrten werden als „Vorlauf“ bezeichnet.

Im Briefzentrum werden die Briefe gestempelt und sortiert – nach Leitregion, das entspricht den ersten zwei Ziffern der Postleitzahl. Täglich werden hier mehrere Mio. Briefsendungen bearbeitet, fast 90 Prozent durch maschinelles Lesen der Adresse. Erst der hohe Automatisierungsgrad ermöglicht die termingerechte und kostengünstige Bearbeitung.

Nach der Sortierung folgt der so genannte „Hauptlauf“ – die Briefe müssen zum Briefzentrum der Leitregion ihrer Empfängeradressen transportiert werden. Im Falle des Briefes von München nach Stuttgart erfolgt der Transport über eine Entfernung von ca. 250 Kilometer im Anhänger eines großen Lkw. Im HUB (zentraler Umschlagpunkt) in Ulm wechselt der Lkw-Fahrer die Anhänger, ein anderer fährt weiter nach Stuttgart.

Im Briefzentrum Stuttgart werden die eingehenden Sendungen am frühen Morgen nach Zustellstützpunkten und -bezirken sortiert. Sie werden dann zu den angeschlossenen Zustellstützpunkten gefahren – der so genannte „Nachlauf“ hat begonnen. Bundesweit gibt es etwa 3.500 Zustellstützpunkte. Von hier aus erfolgt die Zustellung in mehr als der Hälfte aller 62.000 Bezirke zu Fuß oder per Fahrrad.

und das ist die Bilanz für die Umwelt

Der gut ausgelastete Lastzug fährt weiter zum Briefzentrum Stuttgart.



Vom Flughafen Hamburg geht es mit dem Lkw zum Briefzentrum Hamburg.



Im Ziel-Briefzentrum erfolgt die Ausgangssortierung und der Transport des Briefes mit dem Lkw zum Zustellstützpunkt.



Am Morgen erfolgt die Zustellung – zu über 50 Prozent zu Fuß oder per Fahrrad.



München – Hamburg

Wenn der Brief einen längeren Weg vor sich hat, so kann „E+1“ nur durch eine schnellere Beförderung gewährleistet werden. Für Entfernungen über 450 Kilometer werden die Briefe zu einem von heute bundesweit zehn Flughäfen gefahren. Moderne Passagiermaschinen fliegen sternförmig nach Frankfurt. Sie sind randvoll mit Briefsendungen gefüllt. In Frankfurt werden die Sendungen in kürzester Zeit umgeladen und dann weiter zu ihrem Zielflughafen geflogen. Diese sternförmigen Relationen geben dem „Nachluftpoststern“ seinen Namen. Darüber hinaus sind in lohnenden Verbindungen auch Direktflüge eingerichtet.

Im vorliegenden Fall wird der Brief vom Briefzentrum München zum Flughafen

transportiert. Via Frankfurt fliegt er nach Hamburg und wird vom dortigen Flughafen zum Briefzentrum Hamburg gefahren. Dort erfolgt die Eingangssortierung nach Zustellstützpunkten und -bezirken, und anschließend starten dann die Nachläufe in die Stützpunkte.

München – New York

Wenn ein Brief für New York bestimmt ist, wird er vom Briefzentrum München mit einem Lkw nach Frankfurt zum Internationalen Postzentrum gefahren. Dort erfolgt die Sortierung und schließlich der Interkontinentalflug nach Amerika. In New York angekommen, wird der Brief der nationalen Postgesellschaft übergeben.

Treibhausrelevante Emissionen

Bei Transporten und Energieerzeugungsprozessen sind die treibhausrelevanten Emissionen von besonderer Bedeutung. Diese Emissionen werden in Gramm Kohlendioxid-Äquivalent angegeben.

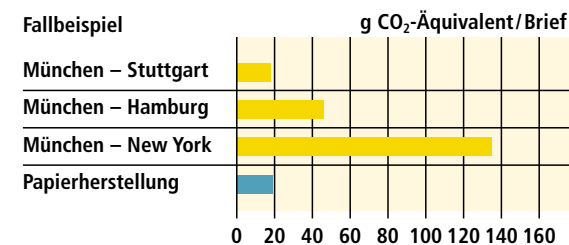
Ein 20-Gramm-Brief verursacht auf der Relation München-Stuttgart Emissionen in Höhe von 18 Gramm – das ist übrigens weniger, als bei der Herstellung des Briefpapiers freigesetzt wird. Das meiste dieser Emissionen wird durch den Energiebedarf der Briefzentren verursacht. Der Lkw-Verkehr im Hauptlauf liefert nur einen untergeordneten Beitrag.

Auf der Strecke München-Hamburg verursacht der Flugverkehr die meisten Emissionen. Auf der Strecke nach New York sind es sogar 86 Prozent – und der Brief wird in kürzester Zeit 6.200 Kilometer weit transportiert.

Analyse der Emissionen nach Prozessschritten			
Fallbeispiel:	München Stuttgart	München Hamburg	München New York
Entfernung:	250 km	850 km	6.200 km
CO ₂ -Äquiv./Brief	18 g	49 g	140 g
Einsammlung	17 %	6 %	2 %
Vorlauf	2 %	1 %	<<1 %
Sortierung Eingang	29 %	11 %	4 %
Hauptlauf Straße	7 %	1 %	3 %
Hauptlauf Flugzeug	–	76 %	86 %
Sortierung Ausgang	44 %	5 %	5 %*
Nachlauf	1 %	<<1 %	– **

* im Internationalen Postzentrum Frankfurt
** in USA nicht berücksichtigt

Treibhausrelevante Emissionen (Fallbeispiele)



Treibhausrelevante Emissionen der drei Beispiele der Beförderung eines 20-Gramm-Briefes und Vergleich mit den Emissionen bei der Papierherstellung eines 20-Gramm-Briefes.

Waren liefern



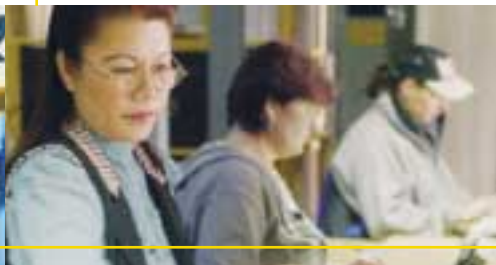
Privatpersonen genauso wie Unternehmen nutzen zum Warenaustausch häufig Paket, Päckchen oder Palette. Durch ein engmaschiges Netz stellt Deutsche Post World Net die flächendeckende Versorgung sicher. Diese Dienstleistung ist heute nicht mehr wegzudenken; ganze Wirtschaftszweige sind darauf angewiesen. An Spitzentagen bearbeiten wir in Deutschland etwa 2,8 Mio. Sendungen täglich. Eine ausgeklügelte Logistik und eine hohe Transporteffizienz kommen dabei auch der Umweltbilanz zugute.

»»» nah oder fern, schnell und pünktlich

Einlieferung einer Paket-sendung in München.



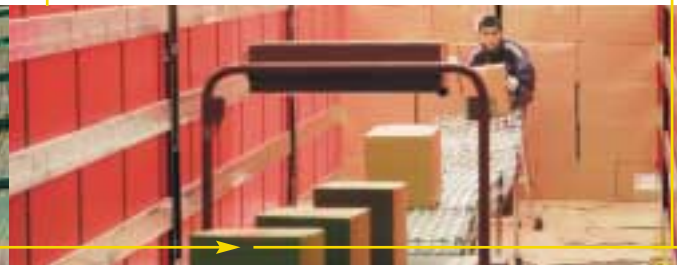
Im Paketzentrum erfolgt die Kodierung der Pakete nach Postleitzahl.



Die Pakete werden automatisch nach Zielgebiet sortiert ...



... und in Lkw verladen.



In den meisten Fällen werden die Pakete mit dem Lkw zum Paketzentrum im Zielgebiet transportiert.



Auf der Strecke München – Hamburg wird der Parcel InterCity genutzt.



Im Expressdienst wird das Paket von einem Kurier beim Kunden abgeholt.



Im HUB in Staufenberg erfolgt ein Umschlag der Pakete.



Mit unterschiedlich großen Lkw werden die Pakete nach Hamburg gefahren ...



... und in einer Niederlassung umgeschlagen.



Zustellung beim Empfänger.



Fallbeispiel 5,5-Kilogramm-Paket

Ein Paket soll von München nach Hamburg transportiert werden. Es wiegt 5,5 Kilogramm und wird am Nachmittag in München eingeliefert. Natürlich soll es am nächsten Tag ankommen, denn auch für die Pakete der Deutschen Post gilt „E+1“: Die Zustellung erfolgt in der Regel am nächsten Werktag.

Beim Paketdienst sorgen über 400 Zustellbasen, ca. 11.300 Zustellbezirke und 33

Paketzentren für eine flächendeckende Versorgung zu deutschlandweit einheitlichen Preisen. Darunter sind fünf internationale Frachtstationen. Die Beförderung der Pakete erfolgt zu einem großen Teil per Lkw. Für die Relation München – Hamburg allerdings steht die schnelle Verbindung mit dem Parcel InterCity zur Verfügung. Dieses Angebot des kombinierten Verkehrs von Schiene und Straße bietet Deutsche Post World Net in Kooperation mit DB Cargo an. 60 Wechselbehälter fasst ein ganzer Zug, auf der Nord-

Süd/Süd-Nord-Strecke ist er zu fast 90 Prozent ausgelastet. Der Parcel InterCity ist eine umweltfreundliche Alternative zum Lkw-Transport. So sind für den Transport des betrachteten Paketes über eine Entfernung von etwa 850 Kilometern Emissionen in Höhe von 410 Gramm CO₂ entstanden. Doch auf vielen anderen Relationen muss im Hauptlauf mit dem Lkw transportiert werden. Denn die Möglichkeiten der Anbindung von der Schiene an die Straße sind derzeit nicht ausreichend vorhanden.

Häufig fehlt auch die Nachfrage der Geschäftskunden.

Die Lkw sind – auch aus wirtschaftlichen Gründen – sehr gut ausgelastet. Betrachtet man z. B. das gleiche 5,5-Kilogramm-Paket, das von München nach Köln ca. 600 Kilometer weit per Lkw transportiert wird, so verursacht es 870 Gramm CO₂. Übrigens: Etwa 80 Gramm dieser CO₂-Emissionen entstehen durch die Zustellung des Paketes in Hamburg oder Köln.

mit einem guten Ergebnis für die Umwelt

Ausgangssortierung im Paketzentrum Hamburg.

Die Pakete werden verladen ...

... und zur Zustellbasis transportiert.



Zustellung im Zustellbezirk.



Bei Express-Sendungen sieht das schon anders aus. Schnelligkeit hat ihren Preis: Eine Express-Zustellung verursacht etwa 800 Gramm CO₂. Hierbei ist entscheidend, dass die Sendung nicht mit den normalen Zustellfahrten ausgefahren werden kann, sondern in ca. 2.000 Fällen jeden Tag ein kleineres Fahrzeug mit weniger Sendungen losfährt.

Faktor Schnelligkeit

Eine Express-Sendung wird auch gesondert eingesammelt und im Hauptlauf anders transportiert als die normalen Pakete. Die Sendung wird beim Kunden abgeholt, teilweise noch am späten Abend, und am nächsten Morgen zugestellt, teilweise sogar vor neun Uhr. So verursacht ein 5,5-Kilogramm-Express-Paket insgesamt 2.700 Gramm CO₂-Emissionen.

Es sind sogar knapp 36 Kilogramm CO₂-Emissionen, wenn das 5,5-Kilogramm-Paket von München 6.200 Kilometer weit nach New York transportiert werden soll. Lufttransporte bieten zwar den Vorteil einer schnellen Beförderung, selbst über große Entfernungen hinweg, aber mit größeren Auswirkungen auf die Umwelt. Nur 0,8 Kilogramm der Emissionen fallen dabei in Deutschland an, 35 Kilogramm auf dem Interkontinentalflug. Transportierte man das Paket auf dem Seeweg, lägen die Schiffsemissionen nur bei etwa 0,8 Kilogramm CO₂, die Sendung wäre aber etwa eine Woche unterwegs. Was dem Kunden meist zu lange dauert.

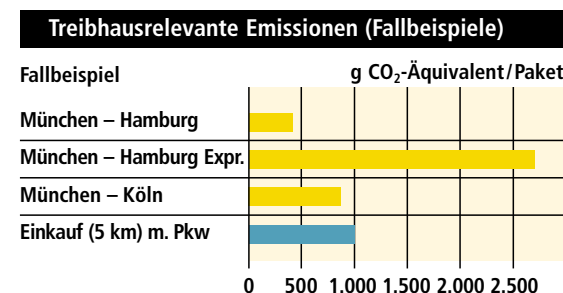
Ein Vergleich

Muss auch bei Privatkunden der Versand von Waren per Paket sein? Diese Frage taucht insbesondere im Zusammenhang mit dem Ver-

sandhandel auf, der für die Deutsche Post ein wichtiges Kundensegment ist.

Die Alternative wäre, die Waren bei einem Einkaufsbummel im benachbarten Stadtzentrum zu kaufen, anstatt sie im Versandhaus zu bestellen und per Post bringen zu lassen. Am umweltfreundlichsten wäre es dabei, mit dem Fahrrad oder der Straßenbahn zu fahren. Aber die Waren (5,5 Kilogramm) müssen bewegt werden. Es ist deshalb realistischer, dass der Verbraucher mit dem Pkw fährt – insgesamt fünf Kilometer, was eine optimistische Annahme ist. Diese kurze Fahrt verursacht bereits 1.000 Gramm CO₂-Emissionen – mehr als die Postzustellung. Dabei wurde noch nicht bedacht, dass die Waren auch in den Laden gelangen müssen. Die Umweltbilanz von Paketsendungen und damit auch des Versandhandels kann also im Vergleich mit dem Einkauf im Einzelhandel durchaus bestehen.

Analyse der Emissionen nach Prozessschritten			
Fallbeispiel:	München – Hamburg	München – Hamburg Express	München – Köln
Entfernung:	850 km	850 km	600 km
CO ₂ -Äquiv./Paket	410 g	2.700 g	870 g
Einsammlung	0 %	29 %	0 %
Vorlauf	10 %	0 %	5 %
Sortierung Eingang	14 %	3 %	7 %
Hauptlauf Straße	–	29 %	68 %
Hauptlauf Bahn	30 %	–	–
Sortierung Ausgang	22 %	9 %	10 %
Nachlauf u. Zustellung	24 %	30 %	10 %



Treibhausrelevante Emissionen durch den Transport eines 5,5-Kilogramm-Paketes auf verschiedenen Strecken und zum Vergleich die Emissionen durch eine Fahrt zum Einkauf mit dem Pkw.

Logistik nutzen



Der Warenaustausch macht an nationalen Grenzen nicht Halt, und er ist eine Mischung aus einer Vielzahl von Einzelaufträgen, regelmäßigen Transporten für Wirtschaft und Industrie und so genannten Mehrwertleistungen. Für unsere Spezialisten von DHL ist Logistik deshalb eine planerische und intellektuelle Herausforderung. Effizienz ist dabei ein Gebot der Ökonomie, und sie unterstützt unsere Kunden bei der Verbesserung ihrer Umweltbilanz.

»»» in Dienstleistungsnetzen

Ein Notebook ist defekt. Der Hersteller wird informiert.



DHL holt das Gerät in Mailand mit einem Kurier ab.



Transport der Lieferungen von Italien nach Belgien.



Reparatur in einem DHL Logistik-Center in Brüssel.



Nach drei Tagen ist das Notebook repariert zurück in Mailand.



Viele High-Tech-Firmen bieten ihren Kunden einen Reparaturservice im Rahmen der Gewährleistung oder spezieller Wartungsverträge für Geräte an. Damit sind oft hohe Anforderungen an die Logistik verbunden. Ein Beispiel ist die Reparatur eines Notebooks. Der Kunde will das Notebook funktionsfähig zurück haben – so schnell und zuverlässig wie möglich, denn meistens ist es sein zentrales Arbeitsmittel und unverzichtbar. Deshalb muss die Reparatur schnell gehen, die Ausfallzeit darf nur wenige Tage, nicht einige Wochen betragen.

Ein typischer Fall: In Mailand/Italien tritt bei einem Notebook ein Defekt auf. Der Besitzer verständigt den Hersteller-Service, der seinerseits DHL mit der Abholung beauftragt.

Durch einen DHL-Kurier wird das Notebook beim Besitzer abgeholt. Zusammen mit anderen

Lieferungen wird es mit dem Lkw zunächst zum DHL-Stützpunkt nach Bergamo transportiert und von dort mit anderen Sendungen aus ganz Italien zum DHL-HUB nach Brüssel geflogen.

In Brüssel wartet DHL mit einem Beispiel für die so genannten Mehrwertleistungen auf. In einem speziellen DHL Express Logistik-Center hält der Logistikexperte für die Herstellerfirma alle Ersatzteile bereit und führt sogar die Reparatur durch. Noch am selben Tag wird das reparierte Gerät auf dem gleichen Weg zurücktransportiert und kommt nur drei Tage nach der Abholung beim Besitzer in Mailand wieder an. Wenn es notwendig ist, kann DHL für die Ausfallzeit auch ein Ersatzgerät bereitstellen.

Kunde von DHL ist in diesem Fall nicht der Besitzer des Gerätes, sondern der Hersteller.

Er spart die Vorhaltung von Lagerkapazität und Reparaturdiensten in jedem Land. Damit kann er die Reparatur solcher Geräte günstiger anbieten.

Reparieren oder neu herstellen?

Was bedeutet die Reparatur für die Umwelt? Der schnelle Transport zwischen Bergamo und Brüssel (hin und zurück) erfolgt mit einer modernen Boeing 757 und verursacht – umgerechnet auf die Sendung mit einem Gewicht von etwa 3 Kilogramm – CO₂-Emissionen in Höhe von 4,7 Kilogramm. Zusammen mit den Transporten auf der Straße in Italien und Belgien werden etwa 6 Kilogramm CO₂ freigesetzt. Zum Vergleich: Diese Menge wird auch bei der Erzeugung von 9,1 kWh Strom in Deutschland freigesetzt oder beim Verbrauch von 1,8 Litern Diesel in einem Kraftfahrzeug. Dieses Beispiel ist inklusive der Emissionen für die

Bereitstellung des Diesels bis zur Tankstelle berechnet. Sogar mit einem sparsamen Diesel-Pkw werden also für eine Strecke von 30 bis 40 Kilometern ebenfalls 6 Kilogramm CO₂ frei.

Und noch ein interessanter Aspekt: Auch die Herstellung eines neuen Notebooks erfordert Energieaufwand. Die CO₂-Emissionen, die durch die Herstellung eines PCs und seiner Rohstoffe entstehen, werden in der Fachliteratur auf mehrere 100 Kilogramm CO₂ geschätzt. Reparieren ist da allemal besser als neu kaufen, dank einer effizienten Logistik.

»»» und in ganzheitlichen Systemen



Die Straßentransporte mit Lkw sind im Logistikbereich nicht wegzudenken. Sie bieten eine große zeitliche Flexibilität, eine hohe Beförderungsqualität selbst für empfindliche Waren und funktionieren auch in Regionen, wo andere Verkehrsmittel, wie z.B. die Bahn, nicht verfügbar sind. Die Feinverteilung von Waren, sowohl bei den privaten Haushalten als auch im Business-Bereich, ist ohne Lieferwagen und Lkw kaum möglich.

Für die Umwelt sind damit der Verbrauch fossiler Energieträger und die Emission von Luftschadstoffen, allen voran treibhauswirksames Kohlendioxid, verbunden. Aber es gibt intelligente Konzepte, diese Emissionen in ihrem Gesamtergebnis zu verringern und trotzdem nicht auf die Transportdienstleistung verzichten zu müssen. Ein solches Konzept ist „Grøna Ton“ oder auf Deutsch „Grüne Tonnage“ von DHL, das seit April 2002 in Schweden angeboten wird.

Mit Grøna Ton gegen den Treibhauseffekt

Die Idee von Grøna Ton ist, von fossilen Brennstoffen – also Erdöl – auf nachwachsende Rohstoffe – z. B. Biogas – als Antriebsenergie umzustellen. Das Kohlendioxid, das aus der Verbrennung von Biogas entsteht, trägt bekannterweise nicht zum Treibhauseffekt bei. Biogas kann z. B. aus Kläranlagen oder in der Landwirtschaft gewonnen werden.

Ein wesentliches Problem solcher umweltfreundlichen Brennstoffe ist der höhere Preis. Aber eine wachsende Zahl von Kunden, insbesondere in Skandinavien, ist bereit, für den ökologischen Zusatznutzen mehr Geld auszugeben. Dem Kunden kann z. B. die Menge an eingespartem fossilen Kohlendioxid und anderen Emissionen bescheinigt werden, was besonders im Zusammenhang mit dem europäischen Zertifikatshandel für CO₂-Emissionen an Bedeutung gewinnt.

DHL setzt in Schweden auf Wunsch der Kunden u. a. mit Biogas betriebene Lkw ein. Die Emissionsgutschrift wird auf einem Emissionskonto des Kunden verbucht. Auf Wunsch werden die bei den CO₂-Einsparungen führenden Kunden auf der DHL Nordics-Homepage lobend erwähnt. Diese klimafreundliche Transportdienstleistung ist ca. fünf Cent je Tonnenkilometer teurer als die konventionelle Alternative. DHL berechnet dabei nur die zusätzlich entstehenden Kosten.

Die schwedische Handelskette COOP Sverige AB hat bei DHL für einen Teil ihres Transportvolumens Grøna Ton eingekauft, und zwar 1,25 Mio. Tonnenkilometer, was zu einer CO₂-Einsparung von 425 Tonnen führt. Ein anderer skandinavischer Großkunde, der Grøna Ton nutzt, spart dadurch etwa 169 Tonnen CO₂ ein.

Problematisch gestaltet sich dabei die fehlende flächendeckende Verfügbarkeit des Biogases.

Dennoch kann Grøna Ton eingesetzt werden. Es erfolgt dann eine Art Kompensationsgeschäft, wie es in Deutschland z. B. mit dem Kauf und der Einspeisung von Ökostrom üblich ist. Der Lkw tankt in diesem Fall normales Erdgas. Dafür verpflichtet sich DHL, Biogas der entsprechenden Menge einzukaufen und anstelle von Erdgas in ein stationäres Gasnetz einzuspeisen. Solche Systeme werden bereits in Westschweden bei Uppsala betrieben.

Emissionsvergleich			
Schadstoff	Biogas kg	Diesel kg	Einsparung kg
GWP (in CO₂-Äquiv.)	166.939	456.499	289.560
- CO ₂	27.122	450.090	422.968
- CH ₄	6.079	47	-6.032
- N ₂ O	0	18	18
NO _x	1.442	4.384	2.942
SO _x	33	123	90
NMVOC	5.019	257	-4.762
Partikel	26	70	44

Emissionsvergleich für das COOP-Beispiel, bei dem 1,25 Mio. tkm mit Biogas angeboten werden. Selbst bei Berücksichtigung anderer treibhausrelevanter Emissionen wie Methan (CH₄) oder Lachgas (N₂O) fällt das Global Warming Potential (GWP) mit -290 Tonnen deutlich niedriger aus. Auch andere Luftschadstoffe werden gemindert. Lediglich die leicht flüchtigen Kohlenwasserstoffe (CH₄ und NMVOC) steigen bei Biogas an.

Die Umwelt schützen



Umweltschutz ist Teil unserer Verantwortung als weltweit tätiger Konzern. Unsere logistischen Angebote sind notwendig, haben aber gleichzeitig eine Relevanz für die Umwelt, die wir beachten müssen. Dabei stellt unsere Größe mit rund 380.000 Mitarbeitern und Tochterunternehmen in aller Welt eine besondere Herausforderung dar. So besteht eine wichtige Aufgabe darin, unsere vielen Aktivitäten zu verbinden und zu strukturieren. Wir schaffen damit ein Kompetenz- und Erfahrungnetzwerk, das viele Länder in der ganzen Welt umspannt.

»»» durch neue Strukturen



Klare Verantwortlichkeiten im Konzern

Im Konzern Deutsche Post World Net ist die neue Konzern-Umweltpolitik Plattform und Leitlinie für das weltweite Umweltengagement. Mit dieser neuen Umweltpolitik wurden die Zuständigkeiten neu geregelt. Demnach ist jedes Vorstandsmitglied für den Umweltschutz in seinem Bereich verantwortlich. Dies gilt analog für gesellschaftsrechtlich eigenständige Tochterunternehmen. Der Vorstandsvorsitzende koordiniert die ressortübergreifenden Aufgaben. Beispielsweise erhält er einmal jährlich Berichte zum Umweltschutz aus den einzelnen Ressorts.

Eine wichtige Rolle kommt dabei dem Zentralbereich „Politik und Umwelt“ zu, der ressortübergreifende Umweltaufgaben koordiniert, die Ressorts berät und den neuen unternehmensweiten Ausschuss für Umweltschutz leitet.

Gute Ausgangslage

Mit der internationalen ISO-Norm 14001 können Unternehmen prüfen lassen, ob ihr Umweltmanagementsystem modernen und weltweit anerkannten Standards entspricht. Für einen weltweit arbeitenden Konzern wie Deutsche Post World Net bietet eine solche

international einheitliche Norm einen großen Vorteil, um in verschiedenen Ländern und Geschäftsbereichen vergleichbare Standards einzuführen. Viele Tochterunternehmen engagieren sich schon in diesem Bereich. Bereits im Jahr 1999 ließen erste Unternehmen aus der Danzas-Gruppe, z. B. in Finnland und Schweden, ihr Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 prüfen. Inzwischen sind fast 90 Prozent der ehemaligen Danzas Nordics zertifiziert, bis zum Ende des Jahres 2003 sollen es 100 Prozent sein. Ebenfalls im Jahr 1999 hat DHL Aviation seine Umweltpolitik veröffentlicht und begonnen, seine Tätigkeiten am Boden und in der Luft nach ISO 14001 zertifizieren zu lassen.

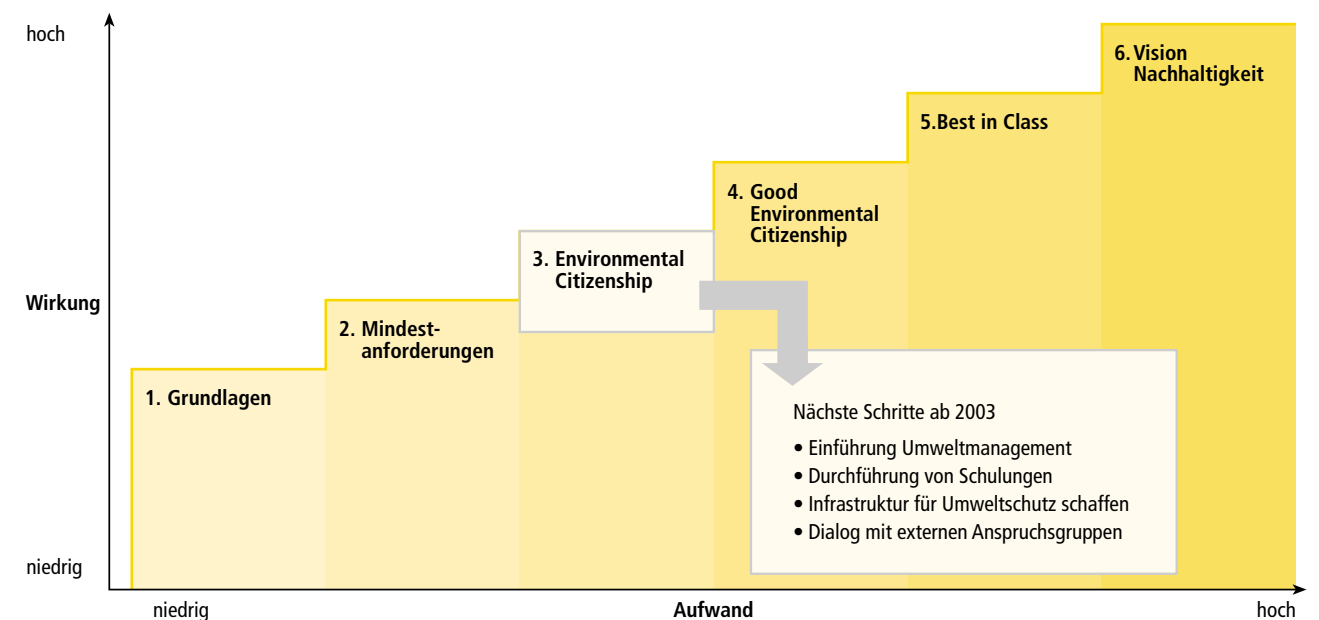
Vision Nachhaltigkeit

Seit Herbst 2000 läuft bei DHL Express Europa das Projekt STEP II (Starting Europe's leading Parcel Network), mit dem sich Deutsche Post World Net als führender Dienstleister im europäischen Paketgeschäft etabliert. Wichtiger Bestandteil von STEP II ist das Modul „Environmental Citizenship“. Mit einem sechsstufigen Konzept (siehe Grafik) soll das DHL Express-Netzwerk ein einheitliches Niveau in Sachen Umweltschutz erreichen. Dabei können die beteiligten Unternehmen auf besondere Anforderungen in ihren jeweiligen Ländern

entsprechend reagieren. Das Konzept führt über die Erfüllung von Mindeststandards zu einem „Good Environmental Citizenship“. Damit ist die Integration ökologischen Denkens in tagtägliche Handlungen von DHL Express Europa gemeint, um Kosten zu sparen und gleichzeitig die Umweltbelastungen zu verringern.

„Environmental Citizenship“ wird derzeit durch die flächendeckende Einführung eines Umweltmanagements umgesetzt. Bis spätestens 2005 soll jedes Unternehmen im DHL Express Europa-Netzwerk nach der internationalen Norm ISO 14001 zertifiziert sein. Die langfristige Vision ist, das Prinzip der Nachhaltigkeit in den täglichen Abläufen zu verankern.

Sechs Schritte zu einem nachhaltigen DHL Express Europa-Netzwerk



»»» durch technische Innovationen



Energiesparende Konzernzentrale

Seit Dezember 2002 ist die Konzernzentrale im Post Tower in Bonn untergebracht. Beim Bau wurde auf den Umweltschutz besonders geachtet. Baustoffe und Materialien für den Innenausbau wurden zum Teil nach ökologischen Kriterien ausgewählt. Durch die Nähe zum Rhein steht ausreichend Grundwasser zur Verfügung, das mittels Wärmetauscher zum Heizen und Kühlen verwendet wird. Weiterhin wird das Gebäude durch die Doppelfassade aus Glas mit Frischluft versorgt; eine aufwändige Klimaanlage ist überflüssig. Die Doppelfassade unterstützt die Temperaturregelung im Gebäude und wirkt wie ein isolierendes Luftpolster. Im Winter werden dadurch voraussichtlich 20 Prozent Heizwärme eingespart. Nach Expertenschätzung fällt der Energieverbrauch dieses modernen Hochhauses insgesamt um rund ein Drittel geringer aus als bei einem konventionell gebauten Hochhaus.

Lärmarme Flugzeuge bei DHL

Lärm ist neben den Schadstoffemissionen das zentrale Problem des Luftverkehrs. Deshalb werden international immer strengere Standards vorgeschrieben. Neue Flugzeuge müssen ab dem 01.01.2006 die so genannten „Kapitel-4“-Krite-

rien der International Civil Aviation Organisation (ICAO) erfüllen. Die von DHL genutzten Flugzeuge erfüllen diesen Standard bereits heute. Mit dem größten Investitionsprogramm in der Geschichte von DHL werden für 1,3 Mrd. Euro insgesamt 34 Frachtflugzeuge vom Typ Boeing 757-SF gekauft. Sie ersetzen die alten Boeing 727. Im Vergleich zu den B727 verursachen diese Maschinen 77 Prozent weniger Fluglärm beim Start und 13 Prozent weniger CO₂-Emissionen und gehören damit zu den modernsten und geräuschärmsten Maschinen, die derzeit im Frachtbereich eingesetzt werden.

Emissionsarme Fahrzeuge in London

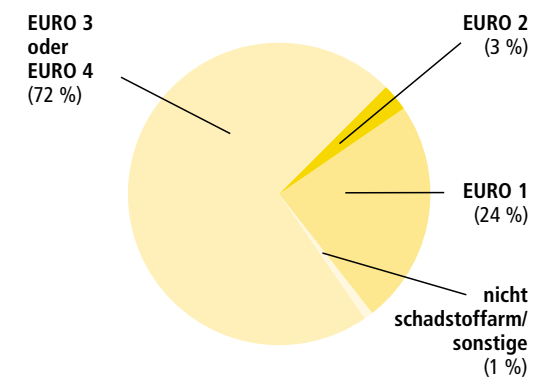
Wer mit dem Kraftfahrzeug in die Londoner Innenstadt fahren will, muss seit Februar 2003 eine Maut-Gebühr bezahlen. Der Grund für diese drastische Maßnahme ist der enorme Zuwachs an Verkehr und die damit verbundenen Umweltbelastungen. Von der Gebühr ausgenommen sind Fahrzeuge mit umweltfreundlichem Antrieb: Das gilt auch für über 120 Fahrzeuge, die DHL in Großbritannien in den vergangenen vier Jahren angeschafft hat und für 100 weitere Kfz mit gasmotorischem Antrieb, die noch in diesem Jahr beschafft werden. Im Vergleich zu herkömmlichen Kfz setzen mit Gas betriebene Kraftfahrzeuge deutlich weniger Schadstoffe in die Umwelt frei.

Außerdem betreibt DHL in London noch zehn so genannte Quadracycles sowie zwei Elektrofahrzeuge. Quadracycles sind Fahrräder, die für leichte innerstädtische Kurierfahrten eingesetzt werden – die wahren Null-Emissions-Fahrzeuge. Damit ist DHL der innovativste Kurierdienst in Großbritannien, der für seine grüne Flottenpolitik mehrfach ausgezeichnet wurde.

Moderne Flottenpolitik

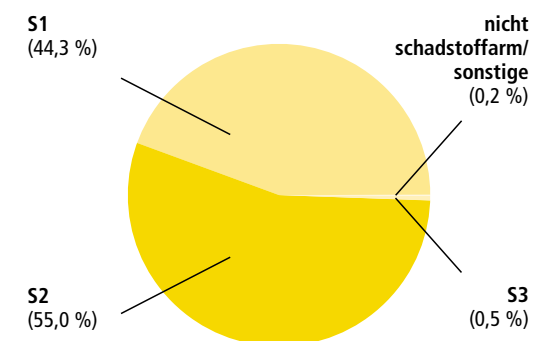
Über 50.000 gelbe Fahrzeuge sind täglich für Deutsche Post World Net auf Deutschlands Straßen unterwegs – seit 1980 übrigens in schwermetallfreiem „Ginstergelb“. Pro Jahr werden rund 8.000 neue gelbe Fahrzeuge zugelassen. Neben dem Kaufpreis spielten bei der Neuanschaffung auch Funktionalität, Kraftstoffverbrauch und Emissionsverhalten (siehe Grafik) eine wichtige Rolle. Tradition hat im Konzern auch die Beschäftigung mit umweltfreundlichen Antriebstechnologien. So wurden immer wieder Pilotprojekte mit elektrisch betriebenen Zustellfahrzeugen durchgeführt. In den vergangenen Jahren wurden auch erdgasangetriebene Fahrzeuge erprobt und u. a. im Rahmen der EXPO in Hannover eingesetzt.

Schadstoffklassen bei Pkw und Lieferwagen



Von den etwa 52.000 Pkw und Lieferwagen bis 3,5 t und den ca. 4.000 Lkw > 3,5 t der Deutsche Post AG genügt ein großer Prozentsatz bereits den strengen Emissionsvorschriften EURO 3/4 bzw. S2/3 (Stand 2001).

Schadstoffklassen bei Lkw > 3,5 t



»»» in Arbeitsabläufen und beim Produktangebot



Schulungen mit großer Reichweite

Deutsche Post World Net ist in Deutschland einer der größten Flottenbetreiber von Kraftfahrzeugen. Über 136 Mio. Liter Kraftstoff wurden bei der Deutschen Post im Jahr 2001 verbraucht. Allein bei DHL Express Europa (ehemals Deutsche Post Euro Express) sind täglich über 23.000 Paketzusteller mit ihren Fahrzeugen unterwegs. Da liegt es nahe, durch Fahrerschulungen auf energiesparendes Fahren hinzuwirken. Im März 2002 wurde gemeinsam mit dem ADAC und dem Bundesverkehrsminister eine Aktion zu spritsparendem Fahren eröffnet.

In acht DHL-Zustellbezirken der Niederlassungen Rodgau, Regensburg und Rüdersdorf wurden mit insgesamt 268 Fahrern Pilotversuche durchgeführt. Die Schulung erfolgte in kleinen Gruppen durch professionelle Trainer, umfasste Theorie und Praxis und drehte sich um energiesparende, unfallvermeidende und vorausschauende Fahrweisen. Durch einen Vergleich des Verbrauchs und der Kosten vor und nach der Schulung konnte der Erfolg der Maßnahme überprüft werden. Über alle Pilotversuche hinweg konnten etwa fünf Prozent des Energieverbrauchs eingespart werden, in einzelnen Zustellbezirken lagen die Einsparungen sogar bei bis zu zwölf Prozent. Noch

besser war das Ergebnis bei der Unfallvermeidung: 45 Prozent weniger Unfälle bedeutet gleichzeitig 19 Prozent weniger Unfallkosten.

Aus dem Pilotversuch wird nun eine Dauer-einrichtung: In Zukunft werden sechs Vollzeittrainer die Fahrer im Paketnetz der DHL Express Deutschland schulen. Das Ziel ist dabei, dass alle Zusteller innerhalb von drei Jahren an einer eintägigen Schulung teilgenommen haben.

„Artenvielfalt“ mit wachsamem Mitarbeitern

In der Niederlassung BRIEF in Düsseldorf gibt es eine neue Spezies: die Sparfüchse. Ein Team aus elf Mitarbeitern sorgt über den eigentlichen Aufgabenbereich hinaus für den sparsamen Umgang mit Energie und Ressourcen. Im Briefzentrum werden die Laufzeiten der Förderbänder optimiert. In Zustellstützpunkten wird durch eine moderne Leittechnik das Licht abgeschaltet, wenn niemand mehr da ist. Dazu kommen Verbesserungen bei der Heizung, dem Wasserverbrauch und der Abfalltrennung. Damit wird die Umwelt entlastet und gleichzeitig Geld gespart. Die Sparfüchse sind nur ein Beispiel von vielen engagierten Teams und Mitarbeitern, die sich im Konzern Deutsche Post World Net um den Schutz der Umwelt kümmern.

Gebäudeplanung mit Verstand

Im neuen Produktionszentrum der Deutschen Post PrintCom in Stuttgart wurde statt einer gewöhnlichen Klimaanlage eine Rückkühlanlage eingebaut, mit der die Differenz zwischen der Abwärme der Produktionsmaschinen und der Außentemperatur genutzt wird. Damit kann auf den Einsatz von fossiler Energie bei Außentemperaturen bis zu 10° C verzichtet werden. Der Heizenergiebedarf wird so um 615.000 kWh pro Jahr gesenkt. Über 60.000 Euro werden jährlich eingespart.

Wiederverwendbare Verpackung

Mit der Postbox hat die Deutsche Post vor vier Jahren eine innovative Mehrwegverpackung für den Paketversand auf den Markt gebracht. Rund 800.000 Boxen sind derzeit im Einsatz, die im Rahmen eines geschlossenen Kreislaufsystems verwendet werden. Nach der Verwendung wird die Postbox gereinigt und steht den Kunden wieder zur Verfügung. Die Postbox besteht aus dem Kunststoff Polypropylen und hat eine Lebensdauer von etwa zehn Jahren. Ausgediente Behälter werden fast vollständig recycelt und zu neuen Postboxen verarbeitet.

Mehr Druck mit Recyclingpapier

Immer mehr Unternehmen liefern statt fertiger Briefe lediglich Druckdaten ein. Den Druck, die Kuvertierung und die Freimachung der Sendungen übernimmt die Deutsche Post PrintCom, die über acht große Druckzentren verfügt. Im Jahr 2001 wurden bei PrintCom rund 965 Mio. Briefe produziert und etwa 2 Mrd. Blatt Papier bedruckt, zu einem großen Anteil auf Recyclingpapier. Seit Juli 2000 werden z. B. die Sendungen der Telekom auf Recyclingpapier gedruckt, das sind mehr als 1 Mrd. Blatt Papier jährlich.

Auszeichnung für umweltfreundliche Kunden

DHL Freight, ehemals Danzas Deutschland, vergibt jährlich einen Umweltpreis an Unternehmen, die den Parcel InterCity (PIC) intensiv für den Transport ihrer Sendungen nutzen und sich damit in besonderer Weise um die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene verdient machen. Im Jahr 2001 ging der Preis an das Versandhaus Otto, im Jahr 2002 erhielt das Einrichtungshaus Ikea diese Auszeichnung. Ikea transportiert täglich 100 bis 120 Wechselbrücken zu den 27 Ikea-Einrichtungshäusern in Deutschland – zum großen Teil mit dem PIC.

»»» durch aktive Einbindung der Mitarbeiter



Interview mit Margrit Wendt, Vorsitzende des Konzernbetriebsrates

Deutsche Post AG

Frau Wendt, welchen Stellenwert hat der Umweltschutz für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Deutsche Post World Net?

Es ist sicher einzigartig, dass ein Unternehmen rund 37.000 Fahrradfahrer und Fußgänger hauptberuflich beschäftigt – gemeint sind unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Briefzustellung. Trotz der körperlichen Belastung, die damit verbunden ist, macht dieses Beispiel deutlich: Erst der Einsatz und das Engagement unserer Beschäftigten macht aktiven Umweltschutz möglich.

Trotzdem sind auch viele Transporte mit dem Lkw notwendig ...

Ja, aber unsere Organisation bietet hier enorme Vorteile: Wo erreichen Sie über Weiterbildungsveranstaltungen schon Tausende von Berufskraftfahrerinnen und -fahrer? Wir können gezielt auf Maßnahmen zum energiesparenden und unfallverhütenden Fahren hinweisen und damit die Qualität erhöhen. Das wäre unmöglich, wenn lediglich kleine Sub-Unternehmen unser Transport-Geschäft über-

nehmen würden. Im Übrigen entsprechen deren Fahrzeuge meistens nicht den umweltschonenderen Standards der Deutsche Post World Net.

Also, die Deutsche Post als Umweltschutz-Organisation ...

Das natürlich nicht – auch bei uns gibt es Zielkonflikte zwischen Wirtschaftlichkeit, sozialen Ansprüchen und Arbeitsschutz sowie dem Umweltschutz. Deshalb ist der Ansatz der Nachhaltigkeit so wichtig. Mit seiner Hilfe wollen wir versuchen, bestehende Widersprüche und Interessensgegensätze zu überwinden. Aber das erfordert eine offene Auseinandersetzung und eine ehrliche Abwägung der verschiedenen Ziele.

Wird das bei einem internationalen Unternehmen wie der Deutsche Post World Net nicht immer schwieriger?

Im Gegenteil: Hier entstehen ganz neue Möglichkeiten für die Nachhaltigkeit. Die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in den ver-

schiedenen Ländern dürfen nicht als Konkurrenten, sondern müssen als Partner aufgefasst werden, mit denen qualitativ hohe soziale und ökologische Standards geteilt werden. Diese gemeinsame Identität und die gleichen Regeln – das ist in vielen Weltkonzernen bereits eine Selbstverständlichkeit, und ich sehe hierfür auch bei Deutsche Post World Net eine große Chance.

Wo sehen Sie die größten Verbesserungsmöglichkeiten im Umweltschutz?

Es sind, wie so häufig, die vielen kleinen Unzulänglichkeiten, wo wir etwas verbessern können: da weniger Energie verbrauchen, dort mehr Abfall trennen oder Recyclingpapier statt Frischfaserpapier verwenden. Wenn wir hier die Belegschaft zum Mitmachen motivieren und für ein Vorschlagswesen begeistern können, das auch ökologische Kriterien berücksichtigt, dann haben wir viel erreicht.

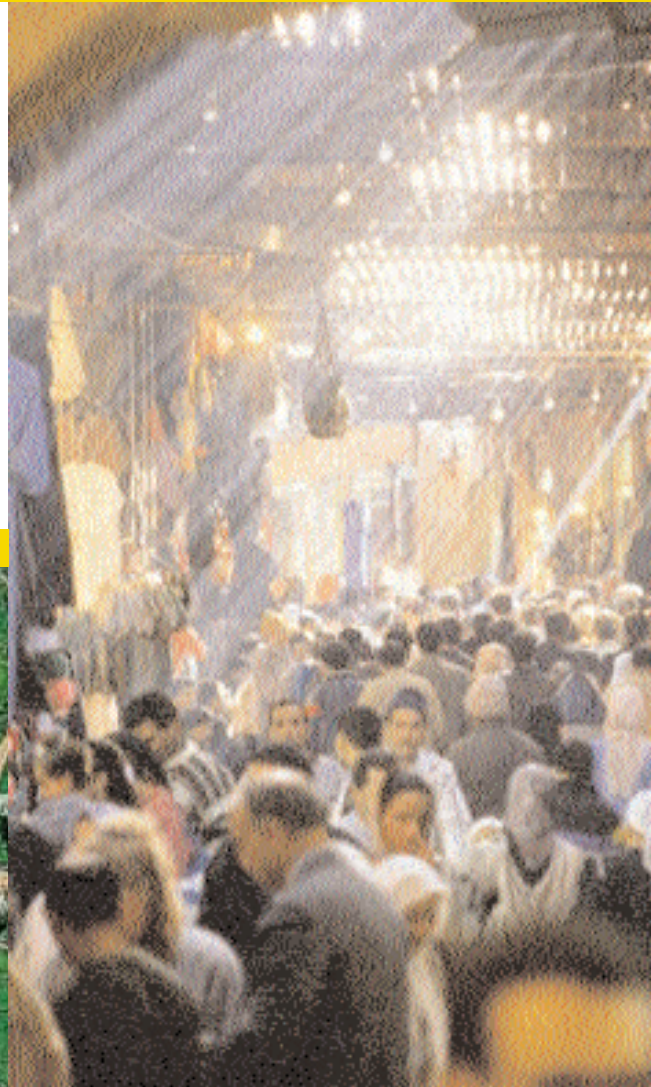
Und man darf nicht vergessen: Die 380.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind Multiplikatoren in die Gesellschaft. Was die Beschäftigten bei uns an Umweltschutz erleben und gestalten, praktizieren sie auch in ihren Familien und vermitteln es ihren Kindern.

Wie können Sie als Arbeitnehmervertretung das unterstützen?

Wir werden uns dafür einsetzen, dass Umweltschutz im Unternehmen nicht nur ein hehres Ziel bleibt, sondern auch zu einer gelebten Praxis wird. Denn wir glauben, dass wir nur so unserer gesellschaftspolitischen Verantwortung gerecht werden. Das wiederum wird unserem Unternehmen auch wirtschaftlich nutzen und zu weiterem Vertrauen und Ansehen in der Öffentlichkeit verhelfen – langfristig gesehen. Aber Nachhaltigkeit beschäftigt sich ja mit langfristigen Entwicklungen und daran liegt uns als Arbeitnehmerschaft sehr, wenn wir z. B. an die Arbeitsplatzsicherung denken.

Margrit Wendt war bereits von 1976 bis 1980 und von 1987 bis 1991 Personalrätin bei der Deutschen Post; seit 1991 ist sie Mitglied im Gesamtbetriebsrat und seit 2000 Vorsitzende des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Deutsche Post AG. Seit 2002 ist sie außerdem Vorsitzende des Gewerkschaftsrats ver.di.

Nachhaltig wirken



Wie können wir den Bedürfnissen der heute lebenden Menschen entsprechen, ohne die Möglichkeit zukünftiger Generationen zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen? Diese für eine nachhaltige Entwicklung zentrale Frage ist Ausgangspunkt vieler Formen von Umweltengagement. Es schließt soziale Fragen genauso mit ein wie ökologische und ökonomische. Auch Deutsche Post World Net fühlt sich diesem Prinzip verpflichtet. Gemeinsam mit unseren Partnern suchen wir nach den richtigen Strategien und Handlungsansätzen und sind offen für neue Ideen.

»»» durch gemeinsame Entwicklung



Die Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen haben sich im Jahr 2000 auf dem Millenniumsgipfel in New York das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2015 den Anteil der in extremer Armut lebenden Menschen zu halbieren. Das ist nicht nur ein wesentlicher Beitrag zur dauerhaften Sicherung von Frieden, Freiheit, Stabilität und Gerechtigkeit. Es muss auch als Fundament für einen effektiven weltweiten Umweltschutz angesehen werden.

Deutsche Post World Net stellt sich dieser Verantwortung. Wir tun das durch Maßnahmen zur Förderung der Kommunikation und Mobilität sowie durch Know-how-Transfer in Entwicklungsländer. Dabei engagieren wir uns sowohl in bilateralen als auch in multilateralen Projekten.

Zusammenarbeit mit der Weltbank

Deutsche Post World Net hat der Weltbank in einem Partnerschaftsabkommen insgesamt 500.000 Dollar zur Verfügung gestellt. Daneben

bietet die Deutsche Post World Net eigene Experten an, um in Entwicklungsländern im postalisch-logistischen Bereich Infrastrukturen zu modernisieren. Damit kann die wirtschaftliche Entwicklung verbessert und ein Beitrag zur Armutsbekämpfung geleistet werden. Projekte im Rahmen des Deutsche Post Postal Trust Fund wurden bereits in Mali, Mosambik, Äthiopien, Senegal und Ägypten sowie in Guatemala, Indien und Bosnien-Herzegowina durchgeführt. Experten des Unternehmens wirkten bei Weltbank-Projekten in Indien, Ägypten und Algerien mit. Der Konzern Deutsche Post World Net ist das einzige Logistikunternehmen weltweit, das die Arbeit der Weltbank derart umfassend unterstützt.

Förderung der Ausbildung

Über die Zugehörigkeit zum Weltpostverein (UPU) engagiert sich die Deutsche Post World Net für die Modernisierung des Postwesens vor allem in Entwicklungsländern. Anlässlich des Weltpostkongresses in Peking

1999 hat die Deutsche Post World Net 1 Mio. DM (>500.000 Euro) für den „Special Fund“ zur Verfügung gestellt, der Ausbildungsmaßnahmen für die Qualitätsverbesserung in internationalen Postzentren fördert.

Engagement bei den Vereinten Nationen

Im August 2001 unterzeichnete DHL die Initiative „Global Compact“ der Vereinten Nationen. Global Compact wurde 2000 durch Generalsekretär Kofi Annan ins Leben gerufen und versteht sich als Forum zum Aufbau sozialer und ökologischer Eckpfeiler zur Abstützung einer nachhaltigen globalen Wirtschaft.

Aktive Teilnahme am Weltwirtschaftsforum

Zu den vielen Aktivitäten von DHL zählt auch die Unterzeichnung der Erklärung über das gesellschaftliche Engagement von Unternehmen auf dem Weltwirtschaftsforum in Davos. DHL schließt sich damit, wie über 40 andere Unternehmen des Weltwirtschaftsforums, der

„Global Corporate Citizenship Initiative“ (GCCCI) an. Ein Vorstandsmitglied von Deutsche Post World Net leitete auf dem Weltwirtschaftsgipfel 2003 eine Arbeitssitzung mit Vertretern der Logistik- und Transportbranche. Dort stand die Rolle und Verantwortung von Unternehmen in der Gesellschaft im Mittelpunkt. Es wurden Themen wie Nachtflüge, Verkehrsstaus in Ballungsgebieten oder die Balance zwischen Nachhaltigkeits- und Wirtschaftszielen angesichts des globalen Wettbewerbs behandelt.

Im Rahmen des Weltwirtschaftsforums engagiert sich DHL auch in der „Global Digital Divide Initiative“ (GDDI). Diese Initiative zielt darauf ab, die Lücke zu den Ländern und Bevölkerungsteilen zu schließen, die bisher aufgrund fehlender Technologien von der Informationsgesellschaft weitgehend ausgeschlossen sind. Die GDDI führt gezielt Bildungsprogramme sowie Programme zur Unterstützung von kleinen und mittleren Unternehmen in Südafrika und Brasilien durch.

»»» durch Dialog mit der Gesellschaft



Die Beteiligung an gesellschaftspolitischen Diskussionen ist für den Konzern Deutsche Post World Net eine Selbstverständlichkeit. Zwei Beispiele: Die Beschäftigtenvertretung und der Vorstand Deutsche Post AG haben sich in einer gemeinsamen Erklärung gegen Rechts-Extremismus und Diskriminierung gewandt. Vielfältige Aktivitäten von einem Aktionstag „Antirassismus“ im März 2003 in Rostock bis zu entsprechenden Bildungsseminaren für Auszubildende unterstützen diese Position. Auch die Förderung von weiblichen Mitarbeitern in der Gesellschaft und in unserem Unternehmen hat einen hohen Stellenwert. Die Deutsche Post AG wurde in den Jahren 2000 und 2003 von TOTAL E-QUALITY Deutschland e.V. mit dem Qualitätsprädikat für ihre aktive Gleichstellungsarbeit ausgezeichnet.

Kritische Meinungen sind gefragt

Das gesellschaftspolitische Engagement gilt gleichermaßen für den Umweltbereich. Viele Themen werden kontrovers diskutiert. Welche Ansprüche haben Gesellschaft und Kunden an die Unternehmen? Welche Forderungen müssen an die Unternehmen aus der Sicht einer nachhaltigen Entwicklung gestellt werden? Welche politischen Rahmenbedingungen sind

dazu erforderlich? Welche Handlungsoptionen und -grenzen bestehen im Transportbereich? Deutsche Post World Net stellt sich dieser Diskussion und will die Argumente mit anderen gesellschaftlichen Gruppen abwägen. Deshalb sucht das Unternehmen gezielt den Dialog.

Den Auftakt für einen weitergehenden Austausch bildete der erste „Stakeholder-Dialog“ zum Umweltschutz am 13. Dezember 2002 in Bonn. Verkehrsexperten und Vertreter aus Umweltorganisationen diskutierten mit dem Zentralbereich „Politik und Umwelt“ ihre Positionen und Erwartungen. Dabei ging es u. a. um umweltfreundliche Logistikleistungen, neue Technologien, den kombinierten Verkehr, die Rolle des weltweiten Luftverkehrs und den Emissionshandel im Transportbereich. Die Anregung, für die Dienstleistungen der Deutsche Post World Net Umweltbilanzen zu erstellen, wurde in diesem Umweltbericht bereits aufgegriffen. Der Stakeholder-Dialog wird im Jahr 2003 fortgesetzt.

In Netzwerken aktiv

Deutsche Post World Net sucht den aktiven Austausch in verschiedenen Gremien und Foren:

- im Global Compact

- im Bundesdeutschen Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management (B.A.U.M.) e.V.
- in der Universal Postal Union (UPU), einem weltweiten Zusammenschluss von Staaten
- in der Business Leaders Initiative on Climate Change (BLICC)

Auch die Tochterunternehmen von Deutsche Post World Net engagieren sich zu umweltpolitischen Themen, z. B. die bisherige Danzas in der FreightForward Europe (FFE), einem Zusammenschluss von neun der größten Logistikunternehmen in Europa. Als wichtiges Thema steht dabei die Förderung des kombinierten Ladungsverkehrs auf dem Plan. Auch wird daran gearbeitet, die notwendige einheitliche Rechenbasis für einen Emissionshandel im Logistikbereich zu schaffen.

Umweltpartnerschaft

Unter dem Titel KLIMAOASE fördert die Deutsche Post AG mit einer Spende in Höhe von 250.000 Euro Umweltprojekte für mehr naturnahes Grün in deutschen Städten. Der Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND), mit 250.000 Mitgliedern einer der größten Umweltverbände in Deutschland, führt diese Projekte gemeinsam mit den teilneh-

menden Städten durch und gewährleistet eine kompetente Betreuung und Umsetzung.

KLIMAOASE soll bundesweit „grüne Inseln“ schaffen und damit zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt beitragen. Ziel ist es, Natur in die Stadt zu holen, damit Pflanzen und Tiere Lebensraum finden und Stadtbewohner sich trotz steigender Verkehrs- und Lärmbelastung in der Stadt zu Hause fühlen können.

Für die Deutsche Post ist klar, dass Städte eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur für ein effizientes Brief- und Paketnetz benötigen. Ebenso notwendig sind aber Initiativen, die dafür sorgen, dass Städte lebens- und liebenswert bleiben. Dazu soll KLIMAOASE einen Beitrag leisten. Es werden Teichanlagen, Schmetterlingswiesen, Kinderwaldprojekte und andere „grüne Inseln“ in Städten gefördert.

»»» und Rücksichtnahme auf die Mitmenschen



Interview mit dem Wissenschaftler Prof. Dr. Dr. Franz Josef Radermacher

Herr Prof. Radermacher, kann man Globalisierung heute noch gestalten?

Jawohl, man kann Globalisierung gestalten und man muss Globalisierung gestalten, denn in den heutigen Globalisierungsprozessen läuft vieles falsch. Wir befinden uns weltweit nicht auf dem Weg hin zu einer nachhaltigen Entwicklung. Deshalb sind auf internationaler Ebene die Themen Wirtschaft, Soziales, Kultur und Umwelt sehr viel besser zu verknüpfen, als das heute der Fall ist.

Eine Art Marshallplan für den Süden ist ein Kernelement Ihrer Überlegungen. Was genau verstehen Sie darunter?

Umsetzungsvereinbarungen mit ärmeren Ländern in Richtung Ausbildung und medizinische Versorgung, der Förderung der Frauen, der Kultur, des sozialen Ausgleichs sowie eines hohen Umweltschutzniveaus sind der Schlüssel zu einer besseren Welt für Nord und Süd. Knackpunkt ist hierbei die Finanzierung eines solchen Weltmarshallplans. Hier gibt es interessante Instrumente, über die man gemeinsam diskutieren sollte. Sie reichen von einem fairen Handel mit CO₂-Emissionsrechten bis

zu einer sogenannten Tobin-Tax auf Finanztransaktionen. Das, was hier erforderlich ist, nenne ich einen globalen Deal, ermöglicht durch Co-Finanzierung. Solche Co-Finanzierungen haben gut funktioniert, z. B. bei der Umsetzung des Montreal Protokolls zum Verbot von FCKWs oder bei der Erweiterung der EU. Weltweit steht nun etwas Ähnliches an.

Welche Chancen hat da noch die Umwelt? Vervielfachen wir dann nicht den weltweiten Ressourcenverbrauch?

Ein solches Szenario ist geradezu Voraussetzung dafür, den Ressourcenverbrauch zu begrenzen und die Umwelt zu schützen. Denn im Rahmen einer globalisierten Ökonomie müssen wir die Umwelt weltweit schützen. Zugegebenermaßen ist es nicht einfach, eine Entwicklung der ärmeren Länder zu koppeln mit der Durchsetzung bestimmter Begrenzungen bzgl. Ressourcenverbrauch und Umweltbelastung. Aber der richtige Deal unter Einsatz von Co-Finanzierung führt zu ehrlichen Preisen und asymmetrischen Wachstumsprozessen zwischen Nord und Süd und ermöglicht voll die Nutzung des Potenzials des technischen Fortschritts.

Für wie wichtig halten Sie den Aufbau von Infrastrukturen im Süden, z. B. im Kommunikations- und Logistikbereich?

Das Ziel eines balancierten oder ökosozialen Weges ist die Herbeiführung eines hohen sozialen Ausgleichs weltweit. Voraussetzung dafür ist die Ausbildung und Gesundheit der gesamten Weltbevölkerung und deren Ausstattung mit leistungsfähigen modernen Infrastrukturen, denn nur gut ausgebildete Menschen, die zugleich über gute Infrastrukturen verfügen, können in einem weltweiten Vergleich wertschöpfend sein. In modernen, stark durch Wissen und Informationen geprägten Ökonomien sind dabei Kommunikation und Logistik zentrale Themenfelder, in denen entsprechende Infrastrukturen aufzubauen sind. Das ist im Einzelfall nicht einfach. Aber es gibt interessante Ansätze, um dieses Ziel zu erreichen. Richtig verstanden ist der Aufbau solcher Infrastrukturen ein Beitrag zur Ermöglichung von Wachstum und sozialem Ausgleich. Zugleich ist er eine wichtige Voraussetzung für ein Monitoring der weltweiten Umweltsituation und damit für die Umsetzung von hohen Umweltstandards.

Kann Deutsche Post World Net als global agierendes Unternehmen einen Beitrag zu einem Global Deal leisten?

Ja, natürlich, denn Deutsche Post World Net ist ein Global Player, ein international tätiges Unternehmen. Alleine schon über die Bereitstellung von Infrastruktur leistet die Post einen wichtigen Beitrag. Sie kann noch mehr tun, wenn sie beispielsweise ein „Triple Bottomline Reporting“ über ökonomische, soziale und Umweltfolgen des eigenen Tuns leistet, wie dies auf internationaler Ebene z. B. durch den Global Compact, eine von UN-Generalsekretär Kofi Annan initiierte Initiative, angestrebt wird. Aber das ist immer noch nicht alles. Neben diesen Beiträgen auf der Systemebene können Unternehmen auch im Konkreten sehr viel tun und damit natürlich auch ihre Verantwortung auf der Systemebene reflektieren. Es geht darum, soweit es die Marktsituation zulässt, bei sich auch über staatliche Vorgaben hierzu ein hohes Niveau an Umweltschutz zu etablieren und überall auf der Welt durch Ausbildung und über vernünftige Arbeitsplätze Know-how-Aufbau für individuelle Entwicklung und zugleich Elemente für ein friedliches Zusammenleben der Kulturen zu schaffen.

Prof. Dr. Dr. Franz Josef Radermacher ist Leiter des renommierten Forschungsinstitutes für anwendungsorientierte Wissensverarbeitung (FAW) in Ulm. Der Mathematiker und Wirtschaftswissenschaftler beschäftigt sich mit Zukunftsfragen und nachhaltiger Entwicklung und ist Mitglied des Club of Rome.

Globale Netze helfen



Die weltweiten wirtschaftlichen, politischen und ökologischen Herausforderungen können wir nur lösen, wenn wir auf globaler Ebene handeln. Dazu gehören der Austausch von Erfahrung und Wissen, die Einbindung aller Länder in die ökonomische Wertschöpfung und der optimale Einsatz von technischen Innovationen. Nachhaltige Entwicklung ist eine Aufgabe, bei der vor allem das Gesamtergebnis zählt. Unsere Verantwortung für in Not geratene Menschen gehört dazu – ob in den armen Ländern oder vor der eigenen Haustür. Die organisierte Hilfe braucht Netzwerke.

»»» der wirtschaftlichen Entwicklung



Humanitäre Hilfe durch Logistik

Eine schnelle, effiziente und weltumspannende Logistik ist lebensnotwendig. Viele Hilfsaktionen bei Naturkatastrophen, Hungersnöten, Epidemien oder Kriegen sind von einem guten Transportnetz abhängig. Der Konzern Deutsche Post World Net und seine Tochterunternehmen blicken auf eine lange Tradition bei der Unterstützung von Hilfsaktionen.

Beispielsweise hat Deutsche Post World Net gemeinsam mit der internationalen Hilfsorganisation CARE und der North Dakota Farmers Union das Programm „Food for Afghanistan“ initiiert. Insgesamt 1.000 Tonnen Weizen, bestimmt für bedürftige Witwen und Kinder in Kabul, wurden im Jahr 2002 in 53 Übersee-Containern von den USA nach Afghanistan transportiert. Die Menge reicht aus, um 1.700 Familien ein Jahr lang mit Grundnahrungsmitteln zu versorgen. Auch die dauerhafte Anbindung Afghanistans an

die Welt ist wichtig: DHL konnte als erste Gesellschaft Linienflüge von Bahrain nach Kabul anbieten. Inzwischen ist Afghanistan in das internationale Netzwerk von DHL integriert.

Viele Einzelbeispiele

Als im Januar 2001 ein großes Erdbeben El Salvador erschütterte, organisierten Mitarbeiter der Konzerntochter DHL Worldwide Express eine Hilfsaktion, bei der die Erdbebenopfer mit Decken, Bekleidung, Arzneimitteln und natürlich Nahrungsmitteln unterstützt wurden. In Belgien legte DHL an einem Aktionstag für jede Sendung, die an diesem Tag von DHL abgeholt wurde, fünf Belgische Francs zugunsten der Erdbebenopfer noch dazu.

Immer wieder unterstützt Deutsche Post World Net bürgerschaftliche Aktivitäten, bei denen notleidenden Menschen geholfen wird.

So stellte der Unternehmensbereich EXPRESS in Deutschland Fahrzeuge zur Verfügung, als der Verein „Kölner für Menschen in Not e.V.“ Hilfstransporte nach Rumänien mit Medikamenten, medizinischen Instrumenten und Nahrungsmitteln organisierte. Mitarbeiter der Deutschen Post und Bürger aus Neumark fuhren auch Hilfsgüter für das Krankenhaus, das Altenheim und Bildungseinrichtungen im 2.200 Kilometer entfernten Drjanovo in Bulgarien.

Eine schwierige Situation bestand auch nach dem 11. September 2001, als die allgemeine Flugverkehrssituation und die Sicherheitslage sehr angespannt waren: Wichtige medizinische Geräte und Versorgungsgüter eines deutschen pharmazeutischen Unternehmens wurden dringend in US-amerikanischen Krankenhäusern benötigt. Der Transport wurde erfolgreich von DHL durchgeführt.

Hochwasserhilfe

Die Deutsche Post unterstützte die Geschädigten der Hochwasserkatastrophe in Deutschland vom August 2002 mit 3 Mio. Euro. Damit wurde nicht nur finanzielle Hilfestellung für betroffene Mitarbeiter möglich, sondern auch für externe soziale Einrichtungen wie z. B. die Erich-Kästner-Schule in Bitterfeld. Zusätzlich zu Geld- und Sachspenden beteiligten sich viele Mitarbeiter aktiv im Kampf gegen die Fluten. 344 Mitarbeiter wurden zur Unterstützung der Hilfsorganisationen freigestellt. Ein Teil des Fuhrparks von Deutsche Post World Net stand für Sandsacktransporte und andere Einsatzfahrten zur Verfügung. Daneben wurde eine Sonderbriefmarke zum Marktwert von 56 Cent und einem Zuschlag von 44 Cent aufgelegt – eine wirkungsvolle Maßnahme, die von der Deutschen Post auch bei vielen anderen Anlässen zum Sammeln für karitative Zwecke eingesetzt wird.

»»» zur Lösung weltweiter Umweltprobleme



Wandel der Strukturen und der Transporte

Die reichen, hochindustrialisierten Länder haben eine Bringschuld: faire Handelsbedingungen zu schaffen und ihre Märkte für Produkte aus Entwicklungsländern zu öffnen, damit diese in der Lage sind, sich ihre Entwicklung selbst zu erarbeiten. Nur so kann internationale Arbeitsteilung auch eine Chance für die armen Länder sein, am Wirtschaftsgeschehen und an der Wertschöpfung der Welt teilzuhaben.

Die logistische Infrastruktur ist eine der Voraussetzungen für mehr Wohlstand. Insbesondere dürfen die Entwicklungsländer nicht weiter auf ihre Rolle als Lieferanten von billigen Nahrungsmitteln und Rohstoffen beschränkt bleiben. Sie müssen genauso hochwertige Produkte herstellen und anbieten können. Durch die Veredelung ihrer Rohstoffe schaffen diese Länder jene Wertschöpfung, die sie für ihre wirtschaftliche Entwicklung dringend brauchen.

Für eine fortschrittliche Produktion ist Know-how erforderlich. Maschinen und Hochtechnologien werden benötigt; und schließlich müssen die hergestellten Produkte transportiert werden – eben nicht nur Eisenerz, Baumwolle oder Zucker, sondern auch Computer,

Autos und Medikamente. Hierfür ist eine moderne Logistik erforderlich, die die Waren sicher, schnell und billig auf die Weltmärkte bringt.

Ganzheitliche Umweltbilanz

Für die Umwelt muss das insgesamt betrachtet kein Nachteil sein. Während nämlich der weltweite Transport veredelter Produkte zunimmt, werden immer weniger der massereichen Rohstoffe von den Entwicklungsländern zur Veredelung in die Industrieländer transportiert. Die Industrieländer wandeln sich von den Veredelungsbetrieben der Welt zu Lieferanten des erforderlichen Know-hows; die Arbeit wird vor Ort getan. Vermittelt wird dabei auch das Wissen über effiziente und umweltschonende Produktionsweisen und Logistik-Strukturen.

Auch beim Transport gilt es, den Gesamtzusammenhang im Auge zu behalten. Oft ermöglicht erst ein höherer Transportaufwand für Zwischen- oder Endprodukte eine positive Umweltbilanz über den gesamten Lebensweg eines Produktes von der Herstellung, Nutzung bis zur Entsorgung.

Interview mit Christoph Bals, Leiter „RioKonkret“ bei GERMANWATCH

Herr Bals, was sind die umweltrelevanten Brennpunkte im Transportsektor?

Der Flugverkehr hat das Potenzial, zum Problemfall Nummer Eins zu werden, zumindest was den globalen Klimawandel angeht. Deswegen sollte es Standard für internationale Unternehmen werden, drei Fragen zu beantworten: Was vom Flugverkehr lässt sich – etwa durch innovative elektronische Kommunikation – ganz vermeiden? Was lässt sich verlagern – etwa auf die Bahn? Wie können die trotzdem freigesetzten Emissionen durch Klimaschutzmaßnahmen in anderen Sektoren ausgeglichen werden?

Sehen Sie Lösungen durch innovative Techniken oder Konzepte?

Im Landverkehr ist die Schiene als Verkehrsträger unter Umwelt- und Klimaaspekten gegenüber der Straße im Vorteil. Die Deutsche Post hat, was das Paketgeschäft betrifft, ein Gut, das hinsichtlich Größe für die Beförderung auf der Schiene geeignet ist, wenn innovative Techniken zum Einsatz kommen. Ein großer potenzieller Nachfrager im Schienengüterverkehr wie die Deutsche Post sollte

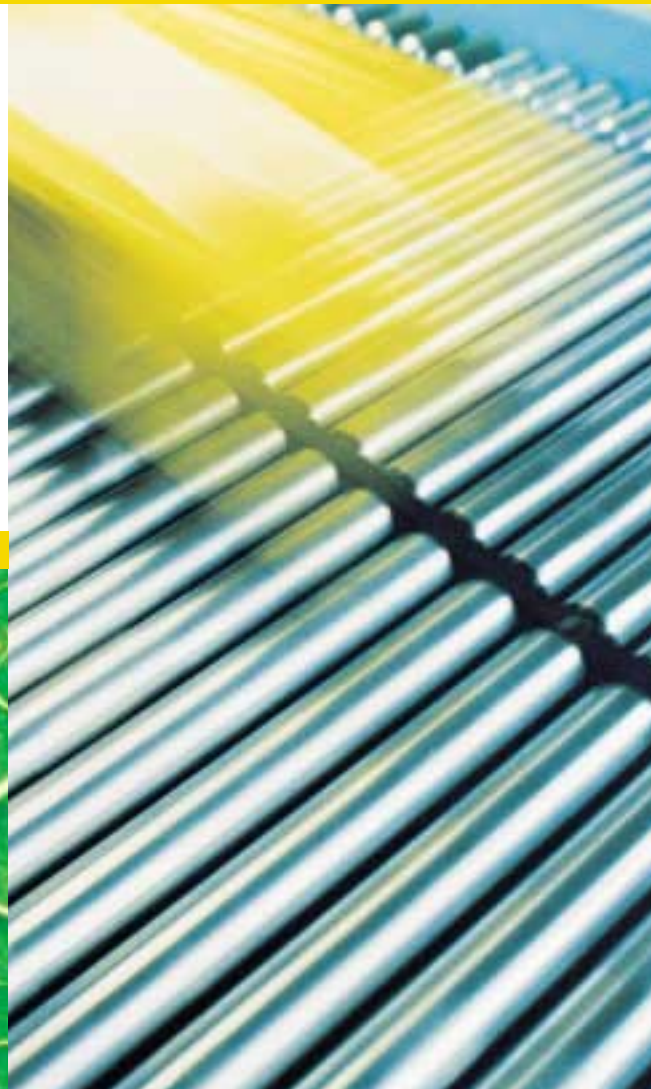
öffentlich machen, welche Anforderungen er an die Schiene stellt, um größere Anteile seiner Fracht damit zu transportieren. Wir als GERMANWATCH werden eine solche Debatte gerne mit unserer Kompetenz unterstützen.

Welche Erwartungen haben Sie als Nichtregierungsorganisation an weltweit agierende Unternehmen wie Deutsche Post World Net?

Hier vollzieht sich derzeit ein dramatischer Wandel. Früher hatte nur der Staat sich für sein Handeln gegenüber seinen Wählern zu legitimieren. Heute wird zunehmend deutlich, dass sich auch weltweit agierende Unternehmen, vor allem solche, die eine Marke zu verteidigen haben, vor ihren Kunden und einer kritischen Öffentlichkeit legitimieren müssen. Es geht darum, dass internationale Unternehmen Verantwortung übernehmen für die sozialen und ökologischen Konsequenzen ihrer Aktivitäten. Dazu gehört, im ersten Schritt offen zu legen, wie sich die Deutsche Post gegenwärtig in Bezug auf ihr soziales und ökologisches Auftreten verhält. Diese Darstellung sollte möglichst anhand einiger weniger, aber aussagekräftiger quantitativer Indikatoren untermauert werden.

Christoph Bals ist Leiter „RioKonkret“ bei GERMANWATCH, einer gemeinnützigen Nord-Süd-Initiative, die sich u. a. im Bereich Klimaschutz engagiert. Ihr Ziel ist es, „den Norden zu entwickeln“ und durch den Dialog mit Politik und Wirtschaft eine soziale und ökologische Nachhaltigkeit in Deutschland anzustreben.

Potenziale erkennen



Waren und Nachrichten werden mit Hilfe unserer Netze befördert. Um diese Dienstleistungen erbringen zu können, müssen wir Ressourcen einsetzen, und es entstehen Emissionen und Abfälle. Diese sind in der ersten Umweltbilanz für die Deutsche Post AG zusammengefasst. Wir haben daraus Maßnahmen abgeleitet, die zu einer noch besseren Nutzung unserer Ressourcen bei geringstmöglicher Umweltbelastung führen sollen. Unsere Potenziale: unser logistisches Know-How, unsere Mitarbeiter und technische Optimierung.

und in der Umweltbilanz darstellen



Die erste Umweltbilanz für die Deutsche Post AG bezieht sich auf das Jahr 2001. Sie umfasst die Geschäftstätigkeiten in Deutschland, ohne Tochterunternehmen wie Danzas oder die Beteiligung an DHL, da bei dieser ersten Erhebung noch nicht alle Bereiche erfasst werden konnten. Der Erhebung der Umweltbilanzdaten ging eine Analyse der betriebenen Prozesse

voraus. Damit konnten die umweltrelevanten Informationen eingegrenzt werden.

Die Umweltbilanz wird geprägt durch die mit den Brief- und Paketdienstleistungen verbundenen Einrichtungen und Prozesse. Der Energieeinsatz an Strom, Erdgas, Heizöl und Fernwärme dient vorwiegend der Beheizung und Beleuchtung von Immobilien wie Brief- und Frachtzentren, Filialen und Verwaltungsgebäuden sowie dem Betrieb der Sortieranlagen in den Brief- und Frachtzentren. Daneben ist der Kraftstoffverbrauch ein für ein Logistikunternehmen wesentlicher Faktor.

Eine wichtige Rolle spielt außerdem der Papiereinsatz. Die Gesamtmenge von rund 55.000 Tonnen enthält auch fertige Druckerzeugnisse, von der Briefmarke bis zum Packset, dem Faltkarton für den Paketversand, sowie die von Deutsche Post PrintCom im Kundenauftrag eingesetzten Papiere. Insgesamt sind etwa 40 Prozent aus Recyclingpapier gefertigte Qualitäten.

Das eingesetzte Wasser wurde ausschließlich aus öffentlichen Trinkwassernetzen bezogen, das Abwasser wurde in öffentliche Kanalisa-

tionen abgeleitet. Produktionsspezifisch unreinigte Abwässer sind nicht angefallen. Die Hauptmenge an Verpackungsmaterialien besteht aus langlebigen Mehrweg-Kunststoffbehältern, die im Briefbereich als Transportbehälter verwendet werden.

Bei den aufgeführten Gefahrstoffen handelt es sich hauptsächlich um Heizöl und Dieselmotorkraftstoff. Die Daten wurden dem Gefahrstoffkataster, Stand Mai 2002, gültig für die Deutsche Post AG in Deutschland ohne Töchter, entnommen. Wesentliche Anteile am Abfallaufkommen bestehen aus Papier und Pappe. Etwa 78 Prozent aller Abfälle werden verwertet.

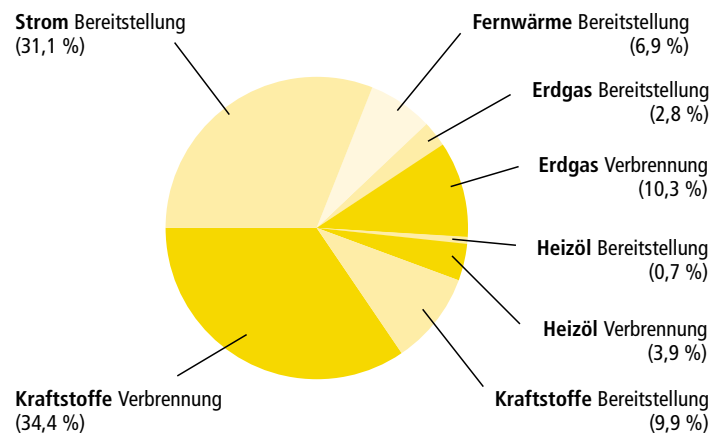
Der Energie- und Kraftstoffverbrauch bestimmt die Emissionen. Bei deren Berechnung wurden auch die Emissionen aus der Bereitstellung der Energieträger, z. B. aus der Stromerzeugung oder der Bereitstellung von Kraftstoffen und Heizöl, einbezogen. Daraus resultieren wesentliche Teile der ausgewiesenen Gesamtemissionen (siehe Grafik). Die Emissionen aus dem Kraftstoffverbrauch wurden auf Grundlage des Modells TREMOD des Heidelberger ifeu-Instituts für Energie- und

Umweltforschung berechnet. Für die Energiebereitstellung wurde das Modell GEMIS des Darmstädter Öko-Instituts verwendet.

Als Leitgröße ist die Emission an Treibhausgasen, angegeben als CO₂-Äquivalent, von Bedeutung. Dieser Wert umfasst die gewichteten Emissionen an Kohlendioxid (CO₂), Methan (CH₄) und Lachgas (N₂O). Etwa 31 Prozent der CO₂-Äquivalente stammen aus der Erzeugung des eingesetzten Stroms. Der größte Anteil, ca. 44 Prozent, stammt aus dem Kraftstoffverbrauch. Dieser ist mit einem Anteil von knapp 80 Prozent zugleich die wichtigste Quelle für Stickoxide (NO_x).

Gemessen an den gesamten bundesdeutschen Verkehrsemissionen hat die Flotte der Deutsche Post AG Anteile von ca. 2,4 Promille der CO₂-Emissionen und ca. 2 Promille der NO_x-Emissionen. Unsere Fahrzeugflotte entspricht knapp 1,2 Promille des bundesdeutschen Fahrzeugbestands. Beim Vergleich dieser Zahlen ist zu berücksichtigen, dass in unserer Flotte der Anteil an Transportern (so genannte LDT) deutlich höher und der Anteil an Pkw deutlich niedriger ist als im Bundesdurchschnitt.

CO₂-Emissionen 2001



Aufteilung der CO₂-Emissionen nach deren Ursache. Die dunklen Anteile zeigen die unmittelbaren Emissionen bei der Deutsche Post AG, die hellen die indirekten, die nicht beim Unternehmen, sondern bei den Energielieferanten anfallen.

in der Umweltbilanz 2001

Input

Input Energie (Endenergie)		
	Menge	Einheit
Strom	484	Mio. kWh
Fernwärme	195	Mio. kWh
Erdgas	461	Mio. kWh
Heizöl	129	Mio. kWh

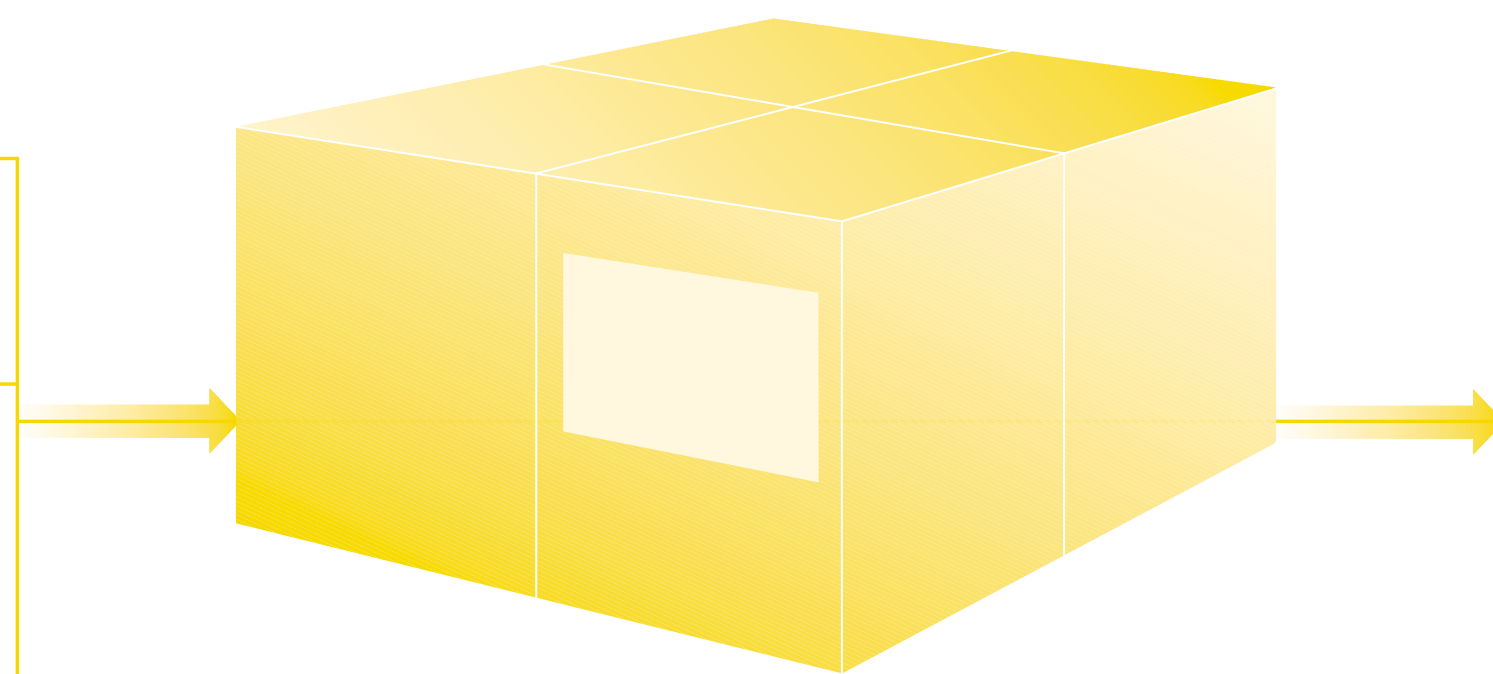
Input Kraftstoff		
	Menge	Einheit
Benzin	8,6	Mio. Liter
Diesel	127,5	Mio. Liter

Input Papier		
	Menge	Einheit
Papier, gesamt	55.373	t
Davon: - Druckerzeugnisse	38.713	t
- Produktion/PrintCom	13.730	t
- Büropapiere	2.930	t
Davon: - Recyclingpapier	(40 %) 21.948	t
- Konvention. Papier	(60 %) 33.425	t

Input Wasser		
	Menge	Einheit
Trinkwasser	1,308	Mio. m ³

Input Verpackungsmaterialien		
	Menge	Einheit
Kunststoffverp., gesamt	2.332	t
Davon: - Kunststoffbeutel	112	t
- Kunststoffbehälter	2.220	t

Input Gefahrstoffe		
	Menge	Einheit
Gesamt	259	t
	2.700	m ³



Output

Output Abfälle		
	Menge	Einheit
Gesamt	70.200	t
Davon: - bes. überwachungsbedürftige Abfälle	2.640	t

Output Emissionen (incl. Bereitstellung)		
	Strom	Fernwärme
CO ₂ -Äquivalent (t)	326.000	73.000
CO ₂ (t)	305.000	67.000
CH ₄ (t)	754	227
N ₂ O (t)	12	4
SO ₂ (t)	328	40
NO _x (t)	278	95
Staub (t)	36	5
CO (t)	105	66
NMVOc (t)	19	12

	Erdgas	Heizöl
CO ₂ -Äquivalent (t)	137.000	48.000
CO ₂ (t)	123.000	47.000
CH ₄ (t)	599	50
N ₂ O (t)	1	0
SO ₂ (t)	9	73
NO _x (t)	108	34
Staub (t)	5	4
CO (t)	77	28
NMVOc (t)	14	11

Bestand

Bestand Fuhrpark		
	Menge	Einheit
Kraftbetriebene Fahrzeuge	58.732	Stück
Davon: - motor. Zweiräder	60	Stück
- E-Bikes	2.000	Stück
- Pkw, LDT < 3,5 t	52.516	Stück
- Lkw > 3,5 t	4.156	Stück
Sonstige Fahrzeuge	36.625	Stück
Davon: - Fahrräder	23.459	Stück
- Zustellwagen und -karren	11.647	Stück
- Anhänger	1.519	Stück

Bestand Immobilien		
	Menge	Einheit
Gesamt konzernweit eigen	ca. 7.000	Stück
Nettogrundfläche Deutschland	11,0	Mio. m ²
Davon: - eigen	8,3	Mio. m ²
- angemietet	2,7	Mio. m ²
- Produktionsfläche	5,5	Mio. m ²
- Wohn- und Sozialfläche	1,1	Mio. m ²
- Einzelhandelsfläche	0,9	Mio. m ²
- Bürofläche	1,4	Mio. m ²
Leerstand	1,0	Mio. m ²

	Kraftstoffe	Gesamt
CO ₂ -Äquivalent (t)	466.000	1.050.000
CO ₂ (t)	451.000	993.000
CH ₄ (t)	419	2.049
N ₂ O (t)	19	36
SO ₂ (t)	935	1.385
NO _x (t)	2.040	2.555
Staub (t)	240	290
CO (t)	1.050	1.326
NMVOc (t)	482	538

Die Bilanz 2001 bezieht sich auf die Deutsche Post AG und enthält noch nicht die Zahlen von Danzas, DHL und anderen neuen posteigenen Unternehmen. Außerdem sind Fremdleistungen, z. B. durch Speditionen, nicht enthalten.

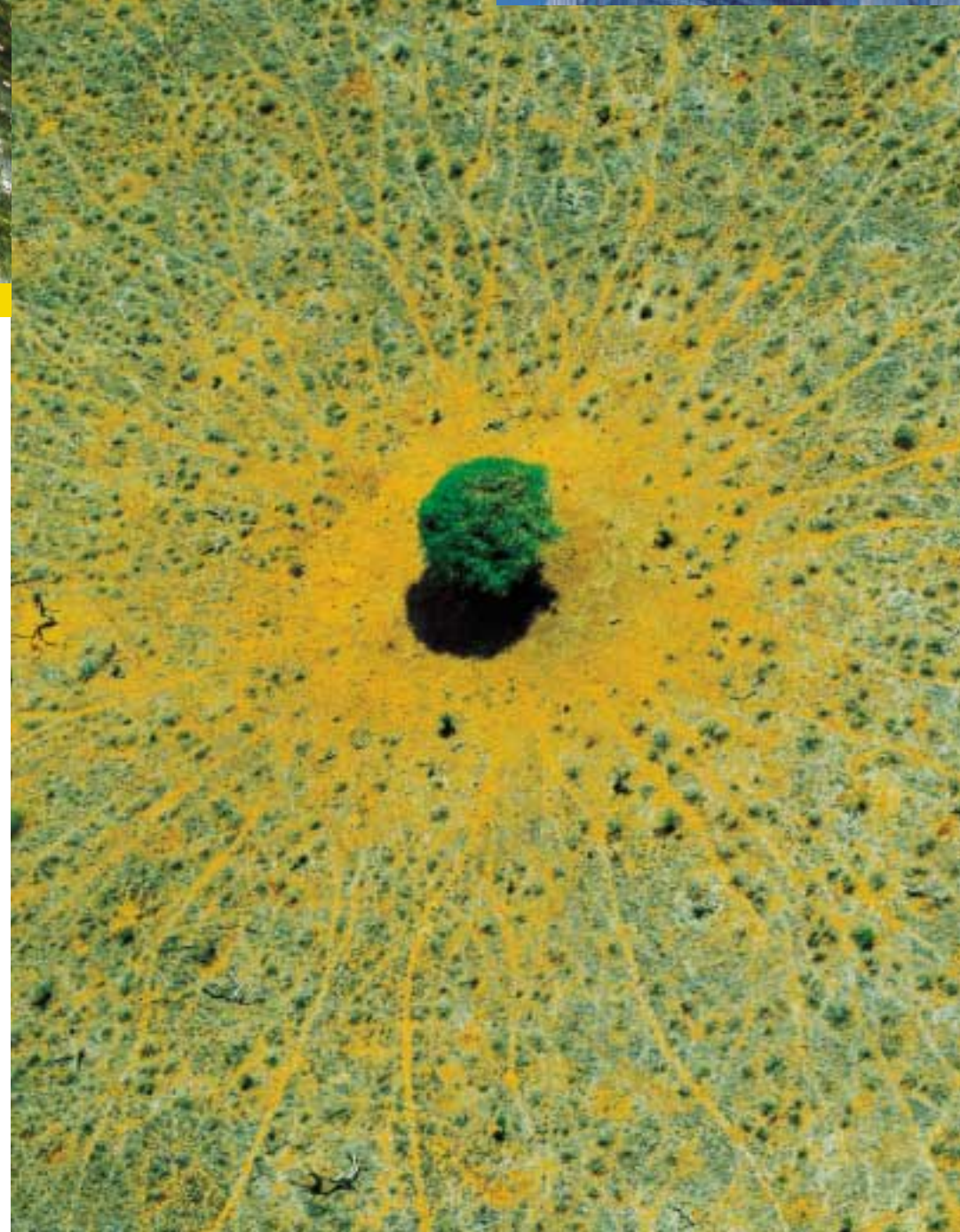
Maßnahmen ergreifen >>>

Ausgewählte Maßnahmen für die konzernweite Umsetzung (Erläuterung siehe folgende Seite)

Kurztitel	Erläuterung/Teilprojekte	Ziele	Termine
Mitarbeiter			
Führungskräfte-qualifizierung	Qualifizierung und Sensibilisierung der Führungskräfte für die Themen Nachhaltigkeit und Umweltschutz	<ul style="list-style-type: none"> Vermittlung der DPWN-Grundsätze zu Umwelt und Nachhaltigkeit, Erläuterung der Umweltrelevanz der DPWN und Aufzeigen von Handlungspotenzialen 	<ul style="list-style-type: none"> Ab 2003
Mitarbeiterqualifizierung Zustellung Express	Schulung von Zustellern des Paketzuges der DHL Express Deutschland zu unfallverhütender und kraftstoffsparender Fahrweise	<ul style="list-style-type: none"> Ausbildung von sechs Vollzeittrainern Erstmalige Qualifizierung aller Zusteller Wiederholende Qualifizierung aller Zusteller 	<ul style="list-style-type: none"> Ab Ende 03/2003 Innerhalb von drei Jahren nach Ausbildung der Trainer Innerhalb von drei Jahren nach Erstqualifizierung
Mitarbeiterqualifizierung Produktion Brief	Qualifizierung und Sensibilisierung der Mitarbeiter in der Produktion Brief für die Themen Nachhaltigkeit und Umweltschutz	<ul style="list-style-type: none"> Einbindung der Themen Umwelt und Nachhaltigkeit in die Dienstgespräche für die Mitarbeiter in der Produktion Brief 	<ul style="list-style-type: none"> Qualifizierung von ca. 80 Multiplikatoren bis Ende 2003 Qualifizierung aller Mitarbeiter in der Produktion Brief bis Ende 2005
Umweltmanagement			
ENC	Environmental Citizenship & Network Programme im DHL Express Europe-Netzwerk	<ul style="list-style-type: none"> sechsstufiges Programm mit dem Ziel des „Good Environmental Citizenship“ Aufbau eines zugehörigen Kompetenz-Netzwerks Einführung eines Umweltmanagementsystems für alle europäischen Niederlassungen des DHL Express Europe-Netzwerks EMS nach den Vorgaben der ISO 14001; evtl. Zertifizierung 	Ende 2004
Logistiknetze			
Pickup & Delivery-Netzwerke	Optimierung der Pickup & Delivery-Netzwerke in Deutschland und Europa <ul style="list-style-type: none"> Zusammenlegung von Teilnetzen Nutzung der Pickup & Delivery-Netze für verwandte Briefprodukte in Deutschland Routenplanung 	<ul style="list-style-type: none"> Senkung der spezifischen Laufleistung Erhöhung des Nutzungsgrads der Transportmittel Dieses Projekt befindet sich derzeit in der ersten Definition und Bewertung. Eine Zielsetzung ist deshalb noch nicht möglich. Mit Blick auf die Laufzeit wird eine Kennzahl und darauf bezogene Zielsetzung im nächsten Umweltbericht dargestellt.	Ende 2005
Luftfracht	Optimierung der DHL Air-Netzwerke weltweit <ul style="list-style-type: none"> Übertragung von Danzas Air&Ocean- und Deutsche Post Global Mail-Volumen, das bisher mit fremden Luftfracht-Carriern geflogen wurde, auf die DHL Luftfrachtflotte 	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Auslastung der DHL-Flugzeuge durch Danzas Air&Ocean- und DPGM-Volumen, ohne neue Flugkapazitäten pro trade lane zu schaffen 	Ende 2005

Kurztitel	Erläuterung/Teilprojekte	Ziele	Termine
Logistiknetze			
Luftfracht	<ul style="list-style-type: none"> Verstärkte Nutzung eigener Kapazitäten innerhalb des Konzerns Bündelung von Frachtaufträgen 	<ul style="list-style-type: none"> Geschätztes Frachtvolumen durch Danzas Air&Ocean und DPGM: zusätzlich 17.000 Tonnen in 2005 	Ende 2005
Nachtluftpostnetz	Verringerung der Anzahl der täglichen Flüge im Nachtluftpostnetz	<ul style="list-style-type: none"> Senkung der luftverkehrsbedingten Emissionen durch Verlagerung auf den emissionsärmeren Straßenverkehr Senkung der Lärmbelastung durch Nachtflüge Verringerung der Flüge im deutschen Nachtluftpostnetz um neun Flüge (von 32 auf 23) je Nacht im Vergleich zum Stand 12/2002 	Bis Ende 03/2003
Routenplanung Briefzustellung	Optimierung des Zustellnetzwerks Brief durch verbesserte IT-gestützte Routenplanung	<ul style="list-style-type: none"> Minderung der spezifischen Fahrleistung um vier Prozent 	Ende 2003
Immobilien			
Heizenergiesparmaßnahmen Frachtzentren	Ermittlung und Umsetzung von Heizenergiesparpotenzialen in den deutschen Frachtzentren	<ul style="list-style-type: none"> Auswertung eines Pilotversuchs in einem Frachtzentrum Identifizierung der auf andere Frachtzentren übertragbaren Maßnahmen Umsetzung in allen Frachtzentren 	Ende 2004
Heizenergiesparmaßnahmen Briefzentren	Ermittlung und Umsetzung von Heizenergiesparpotenzialen in den deutschen Briefzentren	<ul style="list-style-type: none"> Durchführung und Auswertung eines Pilotversuchs in einem Briefzentrum Identifizierung der auf andere Briefzentren übertragbaren Maßnahmen Umsetzung in allen Briefzentren 	Ende 2005
Abfallmanagement Deutschland	Verstärkte Qualifizierung der für die Abfallwirtschaft in Deutschland zuständigen Mitarbeiter	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserte Trennung der Abfallfraktionen und damit Verbesserung des Anteils verwertbarer Abfälle 	laufend
Fahrzeuge			
alternative Antriebs-techniken	Beteiligung an Projektpartnerschaften zur Förderung, Verbreitung und Weiterentwicklung alternativer Antriebstechniken	<ul style="list-style-type: none"> Bereitstellung praxisnaher Testumfelder Mitwirkung an der Entwicklung und Förderung von nachhaltigen Antriebskonzepten für Logistikfahrzeuge 	laufend
Einkauf			
Recyclingpapier	Aufklärung der Mitarbeiter über die Vorteile der Nutzung von Recyclingpapier	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung des RC-Anteils am Büropapierverbrauch 	laufend

»»» mit vereinten Kräften



Die Umweltbilanz zeigt deutlich auf, dass Energie- und Treibstoffverbräuche die wesentlichen Umweltauswirkungen darstellen, sowohl mit Blick auf die Inanspruchnahme von Ressourcen als auch hinsichtlich der entstehenden Emissionen. Unser Ziel ist, diese Auswirkungen auf das notwendige Mindestmaß zu beschränken. Ressourcen müssen sinnvoll und effizient verwendet werden. Die technische Ausstattung und unsere Prozesse sollen modernen und fortschrittlichen Standards entsprechen. Wir haben ein Umweltprogramm mit Maßnahmen entwickelt, die an verschiedenen Punkten ansetzen.

Als Unternehmen bauen wir auf die Mitwirkung und das Engagement unserer weltweit rund 380.000 Mitarbeiter. Durch Förderung ihrer Qualifikation wollen wir sie in die Lage versetzen, in ihren persönlichen Aufgabebereichen die Umweltleitlinien der Deutsche Post World Net zu leben. Davon erhoffen wir uns Verbesserungen der Umwelleistung in allen Unternehmensbereichen und bei allen operativen Prozessen. Das Environmental

Citizenship Programm im Netzwerk von DHL Express Europe ergänzt diesen Ansatz um strukturiertes Umweltmanagement und eine weitreichende Nachhaltigkeitsvision.

Unsere Logistiknetzwerke sind Kern unserer Kompetenz und unseres wirtschaftlichen Erfolgs. Ihre Optimierung stellt, so wie im konzerninternen Wertsteigerungsprogramm STAR definiert, einen Schwerpunkt unserer Maßnahmen dar. Sie zielen auf eine erhebliche Effizienzsteigerung, d.h. eine bessere Auslastung vorhandener Netzwerke, geringere Wegeleistung bei gleicher oder verbesserter Dienstleistung, bessere spezifische Nutzung von Ressourcen und geringere spezifische Emissionen. Besonders die Reduzierung der Anzahl der Flüge im Nachtluftpostnetz wird sich positiv auswirken, wenngleich sich dies aufgrund der Bilanzgrenzen nicht in der hier gezeigten Umweltbilanz niederschlagen wird. Weitere Maßnahmen, etwa zur Einsparung von Heizenergie in den Brief- und Frachtzentren, ergänzen das Programm.

Impressum

Herausgeber:
Deutsche Post AG
Zentrale
Zentralbereich Politik und Umwelt
53250 Bonn

Verantwortlich:
Dr. Monika Wulf-Mathies

Koordination:
Dr. Sören Dengg, Dr. Winfried Häser,
Petra Heinecke, Petra Rosignol

Wissenschaftliche und
konzeptionelle Beratung:
Institut für Energie- und Umweltforschung
Heidelberg (ifeu) unter Leitung von
Prof. Mario Schmidt (FH Pforzheim)

Gestaltung:
ID-Kommunikation, Mannheim

Druck:
Warlich Druck Meckenheim GmbH
53340 Meckenheim

Papier:
Gedruckt auf 100 Prozent Recyclingpapier

Mat.-Nr. 675-200-130

Dieser Umweltbericht erscheint ebenfalls
in englischer Sprache und im Internet.

www.dpwn.de
Gesellschaft und Umwelt

Natürliche Netze

Bilderläuterungen

- S. 1, 24: Tautropfen auf Spinnennetz
S. 4: Durch ein Netz geschützter Blüten-
stand der Gigantea
S. 12: Ausschnitt aus dem Flügel einer
Herbst-Mosaikjungfer-Libelle
S. 18: Honeycomb – Bienenwabe
S. 30: Nervenzellen des menschlichen
Gehirns
S. 36: Blattstruktur des Wurmfarns
S. 46: Wegenetze eines afrikanischen Dorfes
am Ngorongoro-Krater, Tansania
S. 54: Lena Delta, Sibirien
S. 60: Hortensien-Blatt
S. 69: Spuren von wilden Tieren an einem
Baum des Lebens im Tsavo East
National Park in Kenia

Bildnachweise

Daniel Ammann
Dörte Bernhardt
Yann-Arthus Bertrand
Deutsche Post AG
Geoff du Feu
Georg Gerster
Getty Images
Global Compact
Stefan Hochhuth
Slawomir Jezierski
René Keil
Thomas Mayer
MVV Energie AG
NASA
Berhard Nimtsch
Alfred Pasiaka
Michael Pohuski
Andreas Riedmiller
Rohan
Sybille Sarnow
Wolfgang Seelig