

# PAKET- UND STÜCKGUTLOGISTIK UND VERBUNDENE CHANCEN UND RISIKEN IM KV

DHL FREIGHT EURONET RAIL  
OLAF NOLDEN & LISA NOLDEN

Berlin, 13. November 2025

**DHL Freight – Excellence. Simply delivered.**



## Agenda



Bahn und Post: Zusammen seit 1840 ein Team



DHL Freight: Best Practices



Pakete und Stückgut im KV – Herausforderungen



DHL Transportangebot



Vision, Verkehrsprognose & Wachstum

# POSTGESCHICHTE





Bahnpostwagen  
zwischen Berlin  
und Leipzig



Wiederaufnahme  
der Post Züge für  
Pakete  
(Parcel Intercity  
(PIC)) zwischen  
Nord- und  
Süddeutschland  
(160 km/h\*)

\* Seit 2019: Vmax 140 km/h



Erste Bahnpost in  
Deutschland als  
Ersatz für  
Postkutsche und  
Reiter



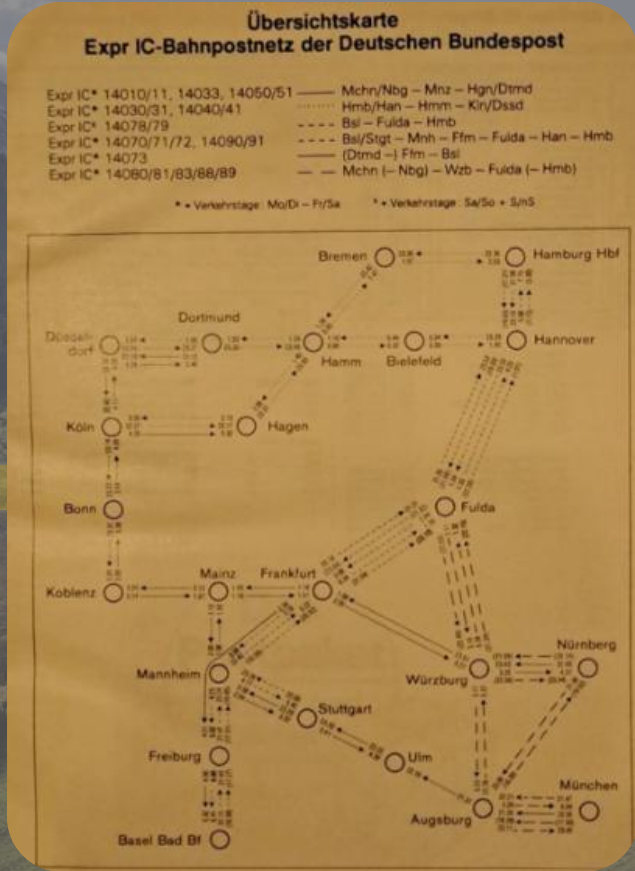
Verkehr von Post  
Intercitys in  
Deutschland  
(bis zu 200 km/h)

1980er bis 1990er  
2/3 des  
Postvolumens  
auf der Schiene



Verstärkter Fokus DHL:  
- Verlagerung  
Pakettransport von  
Straße auf Schiene  
- 100% emissionsfreie  
Transporte im  
intermodalen Verkehr  
werden möglich

1989/90



Heute

# DAS SCHIENENTRANSPORTNETZ FÜR DHL-PAKETE

Stand: August 2025



Aktuelle Verkehre:

- Montag – Freitag: 10 Züge täglich
- Reguläre Wochenenden: 12 Züge
- Starkverkehrswochenenden: bis zu 34 Züge

# PAKETE IM KV – BEST PRACTICES





# DHL Group – Der weltweit führende Logistikdienstleister



Mit zwei starken Marken verbindet DHL Group Menschen und Märkte und ermöglicht so den globalen Handel.



 bietet ein umfassendes Angebot an Paket-, Express-, Frachttransport- und Lieferkettenmanagementdiensten sowie E-Commerce-Logistiklösungen.

Deutsche Post  ist der größte Postdienstleister in Europa und Marktführer im Bereich der Postdienstleistungen in Deutschland.

## GESCHÄFTSBEREICHE



### Express

Transport von eiligen Dokumenten und Waren zuverlässig und pünktlich von Tür zu Tür

#### International<sup>2)</sup>

1.1m Sendungen pro Werktag

#### Domestic<sup>3)</sup>

486.000 Sendungen pro Werktag



### Global Forwarding, Freight

Luft-, See- und Landtransportdienstleistungen

#### Luftfracht

1.7m metrische Tonnen Exportfracht

#### Seefracht

3.1m TEU<sup>4)</sup>



### Supply Chain

Maßgeschneiderte Logistikdienstleistungen und Lieferkettenlösungen

Lager- und Betriebsflächen<sup>5)</sup>  
17m m<sup>3</sup>

**DHL Freight Euronet Rail**



### eCommerce

Inlands-Paketversand in Europa, den USA und Asien<sup>6)</sup>

Pakete  
>1.5bn p.a.



transportiert u.a. für...



### Post & Parcel Germany

Transport, Sortierung und Zustellung von Dokumenten und Warensendungen

#### Briefe

46m pro Werktag

#### Briefkästen

108.200

#### Pakete

6.3m pro Werktag

#### Packstationen

>20.000



## Prozesskette DHL: Sortieren – Transportieren – Zustellen ...

### Sortierung im Ausgangspaketzentrum

Paketzentren von P&P sortieren und beladen WAB für den Ausgang



### Transport durch DHL Freight Euronet zum Eingangspaketzentrum

- Verkehrsträgerwahl zum Hauptlauftransport via Straße oder Schiene
- Schienentransportwahl abhängig von:
  - Laufzeiten der Transportaufträge,
  - Tauglichkeit einer Schienenrelation und
  - Distanz zum nächstmöglichen Umschlagsbahnhof



### Sortierung im Eingangspaketzentrum

Paketzentren von P&P entladen die WAB und sortieren für die Zustellung



### Auslieferung an die Endkunden

## Prozesskette DHL: Sortieren – Transportieren – Zustellen ...

### Sortierung im Ausgangspaketzentrum

Paketzentren von P&P sortieren und beladen  
WAB für den Ausgang





## Transport durch DHL Freight Euronet zum Eingangspaketzentrum

- Verkehrsträgerwahl zum Hauptlauftransport via Straße oder Schiene
- Schienentransportwahl abhängig von:
  - Laufzeiten der Transportaufträge,
  - Tauglichkeit einer Schienenrelation und
  - Distanz zum nächstmöglichen Umschlagsbahnhof

## Sortierung im Eingangspaketzentrum

Paketzentren von P&P entladen die WAB und sortieren für die Zustellung

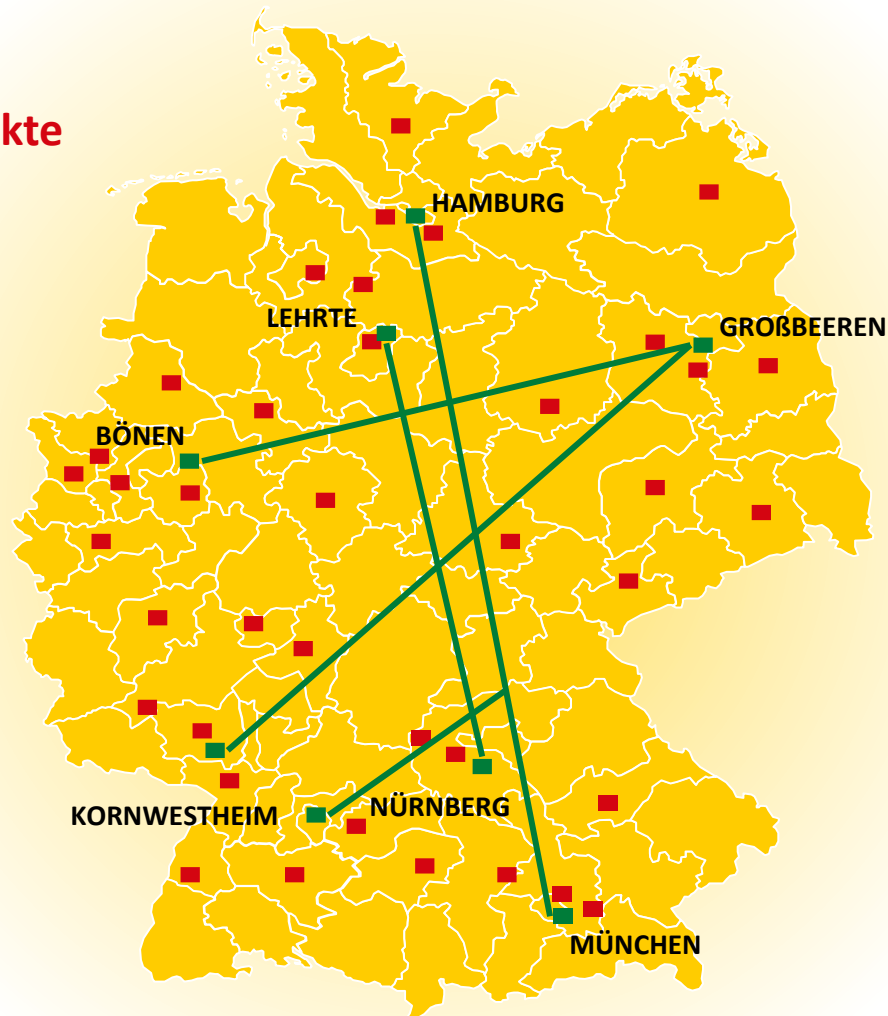




**Auslieferung an die Endkunden**

## Paketnetz & Schienenumschlagspunkte

- **38 Paketzentren** innerhalb Deutschlands
- Aktuell **8 Umschlagsbahnhöfe** (unterwöchig) für den Schienenverkehr



Belieferung der Paketzentren als **Grundaustattung** für die Schienenverkehrsorganisation

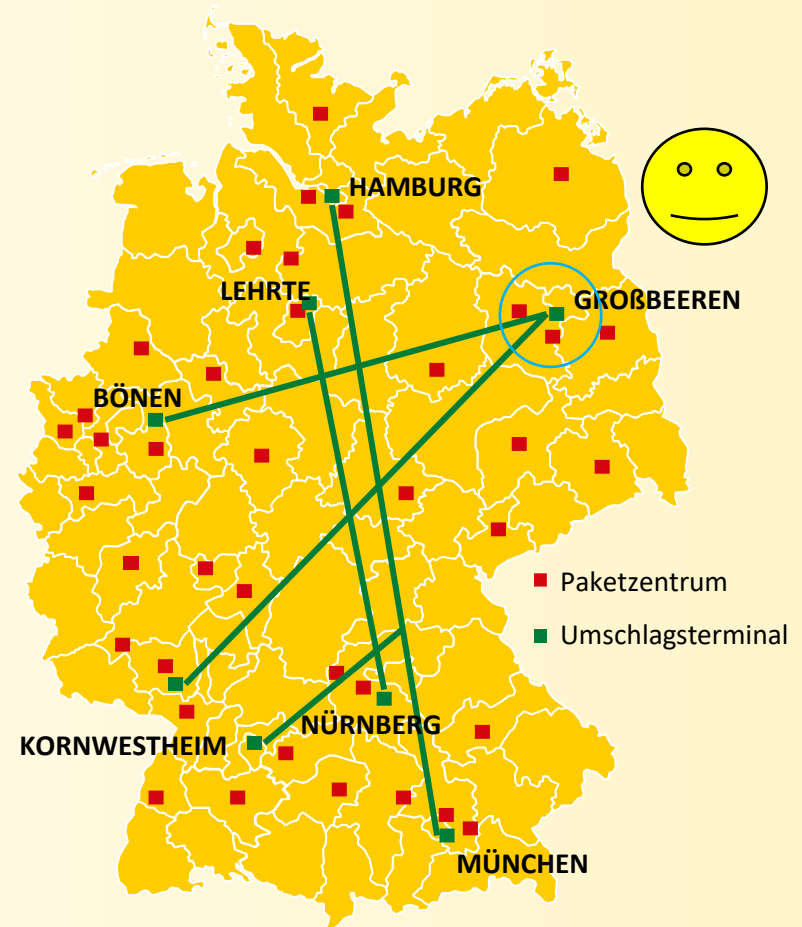
## Verkehrsträgerwahl: Schiene

### Transportaufträge & Laufzeitanforderungen

- Jeder Transportauftrag hat eine festgelegte **Abzugssollzeit und Ankunftssollzeit** im jeweiligen Paketzentrum
- Ob ein Transportauftrag für den Schienenverkehr geeignet ist, hängt von der **Distanz** zwischen Paketzentren und Terminals und den **Laufzeitanforderungen** ab

### Herausforderung für die Schiennutzung

- **Angebots-Bedarfs-Diskrepanz:** Viele Transportaufträge haben eine E+1 Laufzeit, während die Schiene hauptsächlich E+2 Kapazitäten zuverlässig gewährleisten kann.
- **Unter den gegenwärtigen infrastrukturellen Bedingungen** ist das Angebot solcher Trassen, die den KEP-Anforderungen gerecht werden, quasi ausgeschöpft



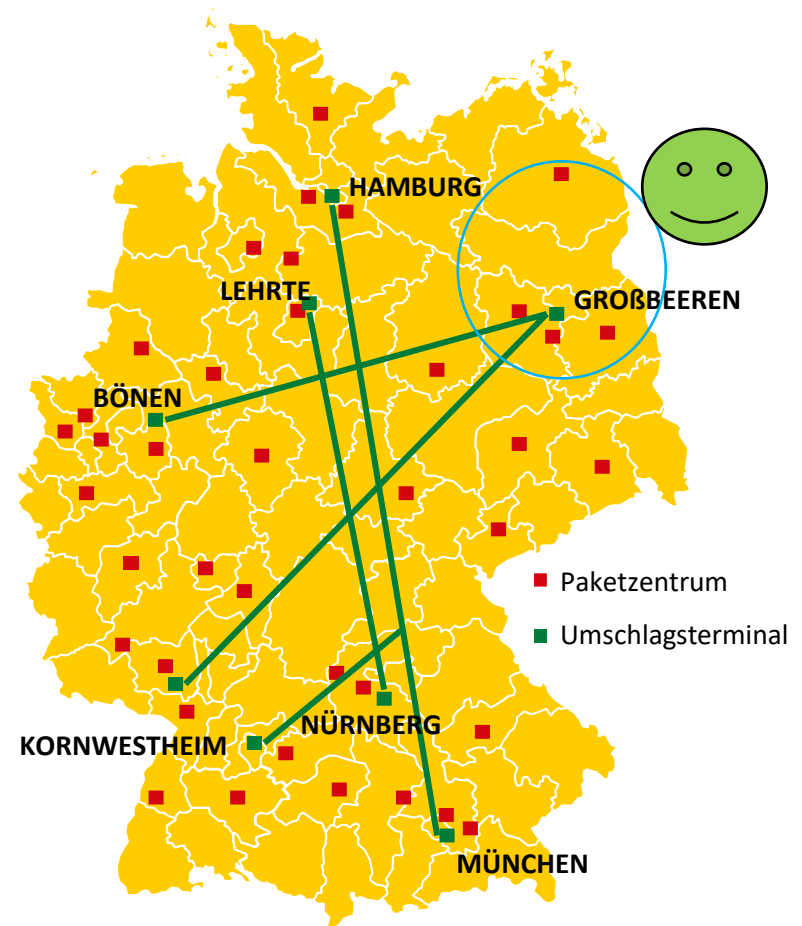
## Verkehrsträgerwahl: Schiene

### Transportaufträge & Laufzeitanforderungen

- Jeder Transportauftrag hat eine festgelegte **Ankunftssollzeit** im jeweiligen Paketzentrum
- Ob ein Transportauftrag für den Schienenverkehr geeignet ist, hängt von der **Distanz** zwischen Paketzentren und Terminals und den **Laufzeitanforderungen** ab

### Herausforderung für die Schiennutzung

- **Angebots-Bedarfs-Diskrepanz:** Viele Transportaufträge haben eine E+1 Laufzeit, während die Schiene hauptsächlich E+2 Kapazitäten zuverlässig gewährleisten kann.
- **Unter den gegenwärtigen infrastrukturellen Bedingungen** ist das Angebot solcher Trassen, die den KEP-Anforderungen gerecht werden, quasi ausgeschöpft



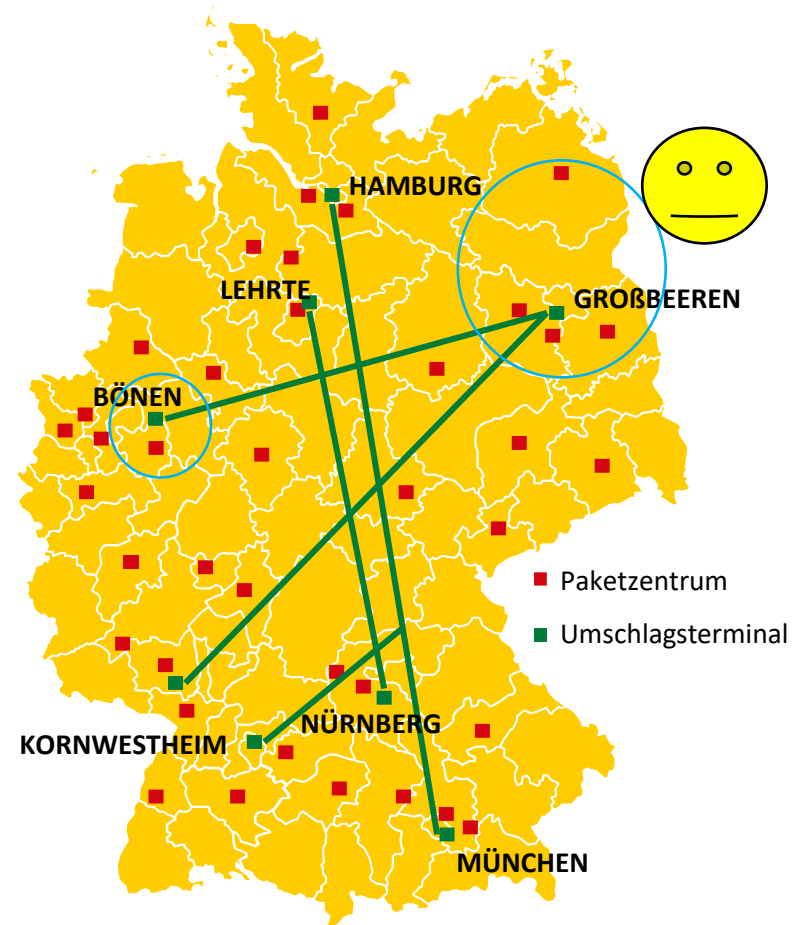
## Verkehrsträgerwahl: Schiene

### Transportaufträge & Laufzeitanforderungen

- Jeder Transportauftrag hat eine festgelegte **Ankunftssollzeit** im jeweiligen Paketzentrum
- Ob ein Transportauftrag für den Schienenverkehr geeignet ist, hängt von der **Distanz** zwischen Paketzentren und Terminals und den **Laufzeitanforderungen** ab

### Herausforderung für die Schiennutzung

- **Angebots-Bedarfs-Diskrepanz:** Viele Transportaufträge haben eine E+1 Laufzeit, während die Schiene hauptsächlich E+2 Kapazitäten zuverlässig gewährleisten kann.
- **Unter den gegenwärtigen infrastrukturellen Bedingungen** ist das Angebot solcher Trassen, die den KEP-Anforderungen gerecht werden, quasi ausgeschöpft



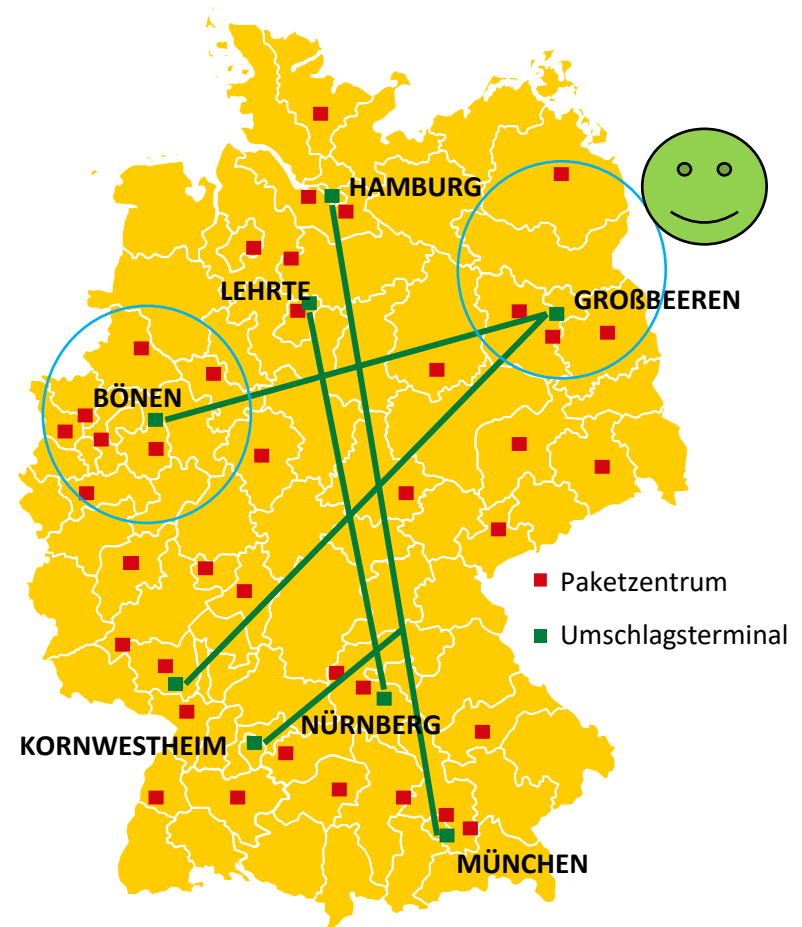
## Verkehrsträgerwahl: Schiene

### Transportaufträge & Laufzeitanforderungen

- Jeder Transportauftrag hat eine festgelegte **Ankunftssollzeit** im jeweiligen Paketzentrum
- Ob ein Transportauftrag für den Schienenverkehr geeignet ist, hängt von der **Distanz** zwischen Paketzentren und Terminals und den **Laufzeitanforderungen** ab

### Herausforderung für die Schiennutzung

- **Angebots-Bedarfs-Diskrepanz:** Viele Transportaufträge haben eine E+1 Laufzeit, während die Schiene hauptsächlich E+2 Kapazitäten zuverlässig gewährleisten kann.
- **Unter den gegenwärtigen infrastrukturellen Bedingungen** ist das Angebot solcher Trassen, die den KEP-Anforderungen gerecht werden, quasi ausgeschöpft



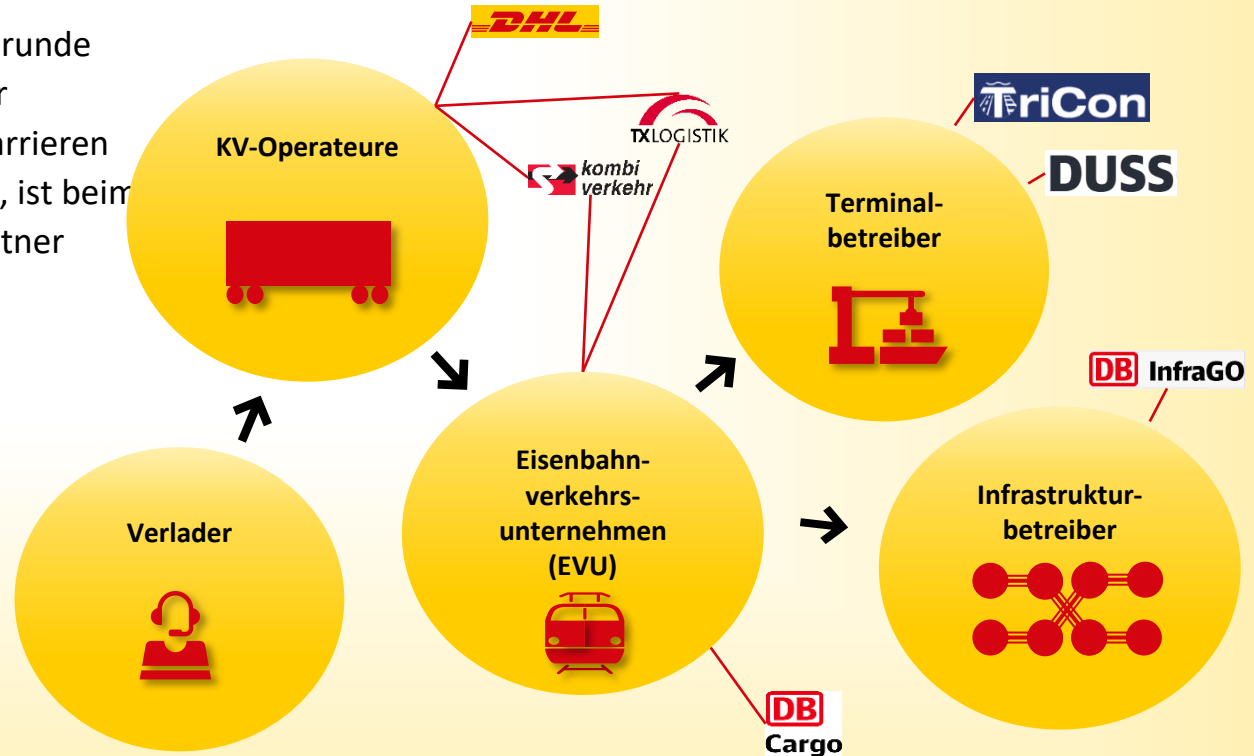
# PAKETE UND STÜCKGUT IM KV – HERAUSFORDERUNGEN



## Verkehrsverlagerung ist kein einfaches STRG+C / STRG+V des derzeitigen Straßenbetriebs auf die Schiene

Während beim Straßentransport im Grunde nur Verloader und Transport-Operateur miteinander reden und die Zugangsbarrieren zum Straßennetz niederschwellig sind, ist beim KV die Zusammenarbeit mehrerer Partner erforderlich.

Um neue Kunden zu gewinnen, ist große Überzeugungsarbeit notwendig!



# Verschiedene Aspekte stellen uns vor Herausforderungen, die wir nicht unmittelbar beeinflussen können

## Zuverlässigkeit



- Beeinträchtigung der Kundenzufriedenheit durch Verzögerungen, Ausfälle und Unregelmäßigkeiten

## Infrastruktur



- Langwierige Umleitungen, Baustellen

## Kosten



- Beeinträchtigte Wettbewerbsfähigkeit durch

## Trassen



- Starke Streckenauslastung
- Keine

## Zeit



- Sehr geringer Verspätungsspielraum durch strikt geplante Anlieferung- & Abholungstermine an Umschlagterminals

## Gesetzliche Förderungen spenden nur wenig Trost...

- Höhere Last auf Schienen
- Ausnahme von Fahrverboten
- Keine Schienenmaut (aber Trassenpreise)
- Trassenpreisförderung (fraglich)
- Einnahmen aus LKW-Maut für Schieneninfrastruktur (seit 2025 wieder fraglich)

# DHL SCHIENEN- TRANSPORTANGEBOT



## DHL Euronet Rail | Mit unserem aktuellen Zugnetz bewegen wir über 60 Züge und mehr als 3.000 Ladeeinheiten pro Woche



- **62 Züge** mit bis zu 3300<sup>1</sup> bewegten Ladeeinheiten pro Woche

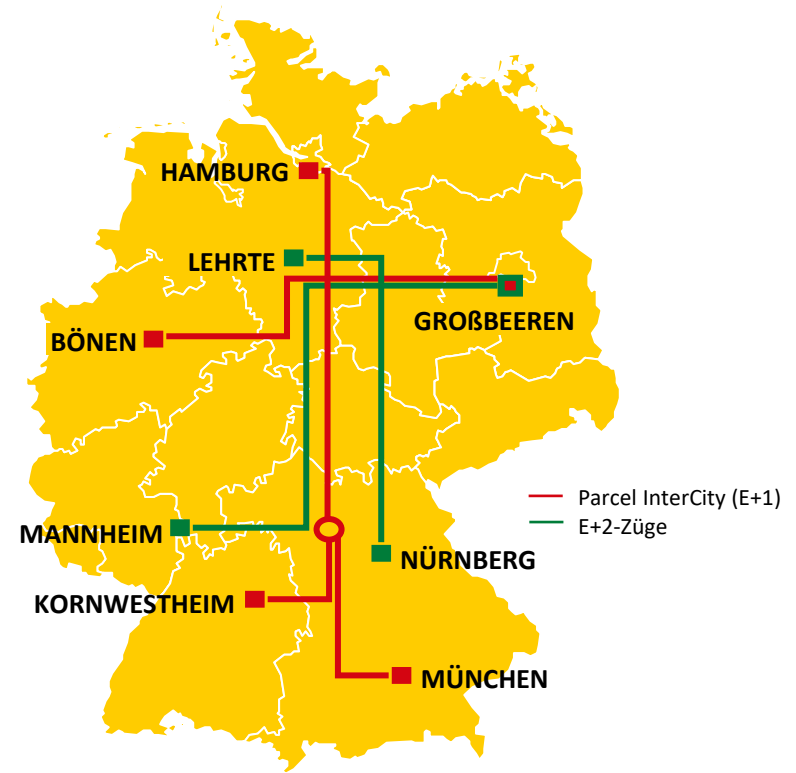


- **Tägliche Transporte** innerhalb Deutschlands auf den Routen
  - Hamburg ↔ München
  - Hamburg ↔ Kornwestheim
  - Berlin-Großbeeren ↔ Bönen
  - Berlin-Großbeeren ↔ Mannheim
  - Lehrte ↔ Nürnberg

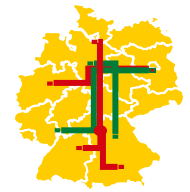


- Transport von **Wechselbrücken und Containern** sowie begrenzte Mengen an **Sattel-Aufliegern**

<sup>1</sup> Zugrundeliegend: 56 – 72 Wechselbrücken pro Zug



Stand: November 2025



## DHL-Züge im Überblick



- **Parcel Intercity (PIC):** unsere schnellste Verbindung zwischen Ökonomie und Ökologie
- **E+2-Verbindungen:** Ladeschluss in der Nacht mit Bereitstellung am Nachmittag
- **Schnell:** Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 140 km/h (PIC / E+1) bzw. 120 km/h (E+2) im gesamten Streckennetz



- **Zuverlässig:** Unabhängig von Verkehrseinflüssen
- **Pünktlich**
  - Branchenführer in Sachen Pünktlichkeit
  - Kurze Kranungszeiten durch feste Slots
  - Geringste Rangierzeiten an Kupplungspunkten
  - Proaktive Störfallmeldungen



- **Umweltschonend:** Weniger Abgase, weniger Lärm, hohe Energieeinsparungen

### Marktanforderungen



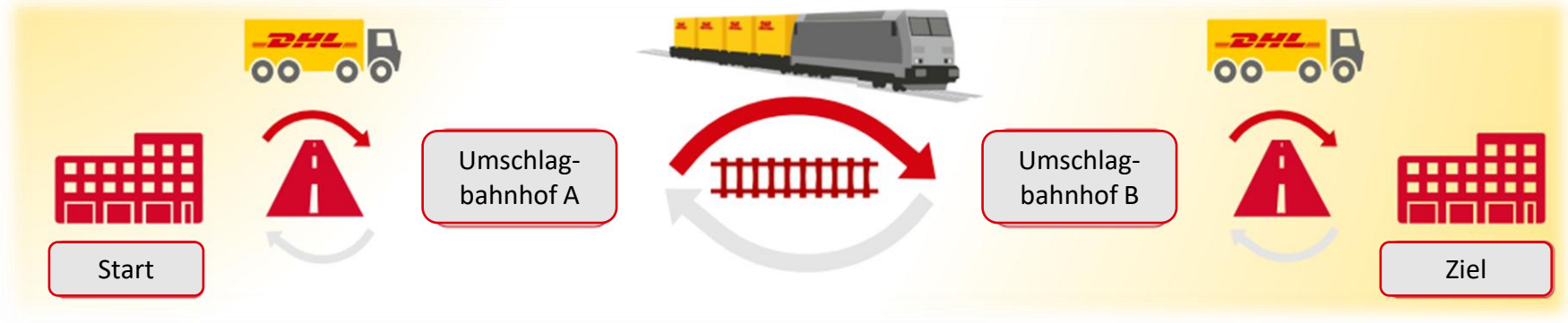
- **Zeitfenster** Schienenhauptlauf:
  - **PIC / E+1: 20:00 – 05:30 Uhr**
  - **E+2: 02:00 – 16:30 Uhr**
- **Laufzeitgarantie** durch hohe Leistungsqualität in der Durchführung
- EDV-gestützte Datenübermittlung und Abfertigung
- Qualitätsmanagement / Störfall-Management

### Bahnfähige Ladeeinheiten



- 7,15m-, 7,45m- und 7,82m-Koffer-**Wechselbehälter** (Code XL)
- **See- und Tank-Container** bis:
  - **PIC / E+1: max. 30,5t**
  - **E+2: max. 34t**
- **Kranbare Trailer** (Kompatibilitätsbuchstabe b)

## Door-to-Door Transport Service Angebot



DHL Euronet bietet neben dem reinen Hauptlauf Transport via Schienenverkehr auch den **Transport für Vor- und Nachlauf** (nur kombiniert) für Wechselbrücken an.

# VISION, VERKEHRSPROGNOSE & WACHSTUM



## Vision



Transportverlagerung auf Schiene als Grundstein für  
Nachhaltigkeitsvorhaben der DHL Group

Schienenverkehrsanteil DHL Freight: 2024

6%

Schienenverkehrsanteil DHL Freight: Ziel bis 2030

10%

Mehr wäre wünschenswert, aber auf dem deutschen Schienennetz  
wahrscheinlich nicht umsetzbar...



## Verkehrsprognose 2040 zeigt +86% Wachstum bei Postsendungen...

Ergebnis „Basisprognose 2040“ :  
mehr Güterverkehr

### Ursachen

- Wirtschaftswachstum
- Wirtschaftsverflechtungen
- Konsumverhalten
- zum Teil Güterstrukturwandel

### Gütertransportaufkommen

**+ 86 % Postsendungen**

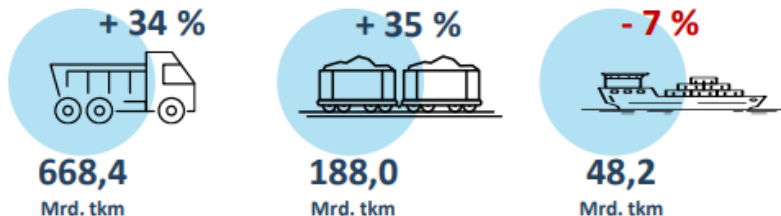
+ 56 % Sammelgut

+ 30 % Nahrungs- und Genussmittel

+ 23 % Fahrzeuge

+ 19 % Holzwaren und Papier

### Gütertransportleistung



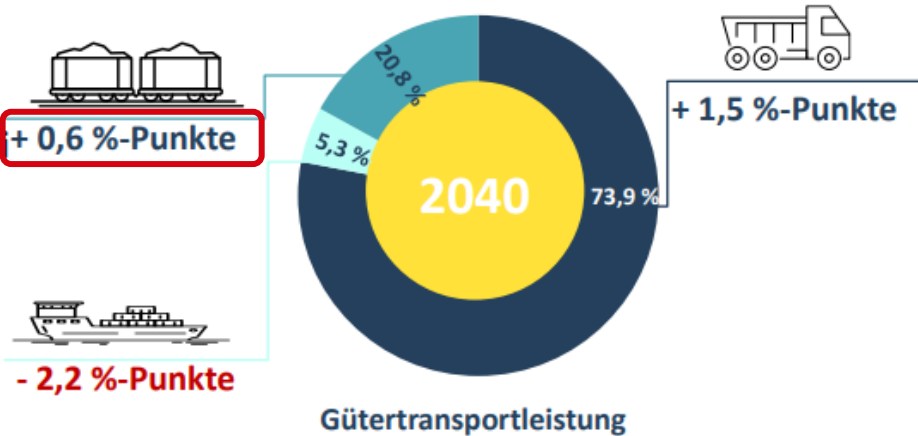
## ... auf der Straße

# Ergebnis „Basisprognose 2040“: „Modal Split“ im Güterverkehr

## Ursachen

- **Güterstrukturwandel: Weniger Massengüter wie Kohle, Koks, Mineralöl führen zu Rückgang bei Binnenschiff und Schiene.**
- **Mehr Post- und Stückgüter von und an viele Orte müssen überwiegend auf der Straße transportiert werden.**

**Lkw bleibt zentral**



## Wenn der Bedarf wächst, die Infrastruktur aber nicht....

### Schienennetz in DE um 10,5% geschrumpft

- 2025: ca. 39.900 km (1994: 44.600 km)  
→ - 10,5%
- Vergleich: Autobahn (2025) → + 8% ggü
- 61% des Bundesschiennetzes **elektrifiziert** (Oberleitung), sonst Diesellok erforderlich → **Ziel: bis 2030: 75%**

### Grenzen des Wachstums

Wachstum im Güterverkehr findet auf

**Das ist eine politische Frage.  
Die Ware für den SGV ist vorhanden**



- Ohne Neu- und Ausbau des Schienennetzes wird es kein (klimafreundliches) Wachstum geben

## Wachstum ist möglich in einem schwierigen Marktumfeld

### Begrenztes Wachstum bei zeitkritischen Transporten

- **Wachstumsprognose** von EU-Güterverkehr zwischen 2005 und 2030 um **49%**
- Zeitkritische Transporte nehmen zu, werden aber eher über die flexiblere Straße abgewickelt, solange das Schienennetz in einem schlechten Zustand ist.
- Grundsätzlich kann Bahn schnell & klein, aber die Infrastruktur ist zu störanfällig

DHL-Ganzzugsystem	Post&Paket	Stückgut	Hafenhinterland
Veränderung 2024 zu 2025	7,70%	8,70%	51,20%

### DHLs Beitrag zur Verkehrswende

- Offenes Zugsystem, einfacher Zugang für Drittkunden
- Durch DHL-Züge haben wir 2024 ca. **52.000 Tonnen CO2 eingespart**
- Mit unseren Zügen wirken wir dem Fahrermangel entgegen.
- **Wir könnten noch mehr Pakete auf die Schiene verlagern, aber das Schienennetz lässt es derzeit nicht zu.**

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Emailverteiler:  
[Rail.Euronet@dhl.com](mailto:Rail.Euronet@dhl.com)

**Olaf Nolden**

Leiter Bahnverkehre  
DHL Freight GmbH  
August-Horch-Str. 5  
D-51149 Köln



 [Olaf.Nolden@dhl.com](mailto:Olaf.Nolden@dhl.com)


 [www.dhl.com](http://www.dhl.com)



**Lisa Nolden**

Junior Expert Rail  
DHL Freight GmbH  
August-Horch-Str. 5  
D-51149 Köln



 [Lisa.Nolden@dhl.com](mailto:Lisa.Nolden@dhl.com)

 [www.dhl.com](http://www.dhl.com)

