



II-14594 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 17.022/ 6-4-94

6662 /AB

1994-07-26

zu 6724 /B

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Rosenstingl und Kollegen, vom 26. Mai 1994,

Nr. 6724/J-NR/1994, "Verlagerung der Posttransporte
von der Schiene auf die Straße"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Welche Gründe sind dafür maßgeblich, daß die Post zunehmend ihre Transporte von der Bahn auf LKW verlagert?"

"Wieviele Bahnpostkurse wurden in den letzten 10 Jahren zugunsten des Straßentransportes aufgegeben?"

Es ist nicht richtig, daß die Post zunehmend ihre Transporte von der Bahn auf Lastkraftwagen verlagert.

Grundsätzlich wurde und wird - insbesondere im Fernverkehr - der Beförderung auf der Schiene der Vorzug gegeben. Alternativlösungen müssen allerdings dann ergriffen werden, wenn ein Transport mit der Bahn nicht in jener Zeitlage und Art erfolgen kann, die für die Wahrung der erwarteten Leistungsqualität notwendig ist oder die Kosten für die Einrichtung eines Bahntransportes, der diesen Anforderungen entsprechen würde, weitaus höher liegen, als ein Transport mit LKW.

Es wurden zwar in den letzten Jahren 6 Bahnpostkurse aufgelassen und zwar die Bahnposten Lambach - Gmunden (1986), Wien - Hainfeld (1991), Villach - Hüttenberg (1992), Wien - Tulln (1993), St. Pölten - Ruprechtshofen (1993) und Wien - St. Pölten (1994).

Diese "Kurzbahnposten" konnten aus verschiedenen Gründen (Einstellung des Personenverkehrs, kurze Aufenthaltszeiten aus bahntechnischen Gründen, die eine Verladung des Postgu-

- 2 -

tes unmöglich machen, Einstellung des Zugverkehrs auf Nebenbahnteilstrecken, Einsatz von Schnellbahngarnituren mit Mittelpufferkupplung die ein Mitführen von Postwagen unmöglich machen) nicht weitergeführt werden. Ersatzlösungen auf der Bahn wären dabei entweder überhaupt nicht oder nur mit wirtschaftlich nicht vertretbaren Kosten möglich gewesen.

Gleichzeitig wurden aber auch 41 neue Bahnpostkurse eingerichtet, so z.B. ab Mai 1994 die neue Bahnpostverbindung zwischen Linz und Graz.

Zu Frage 3:

"Haben Sie in diesem Zusammenhang, vor allem auch im besonders krassen Fall der Transporte zwischen Wien und München, Initiativen ergriffen um diese vom verkehrs- und umweltpolitischen Standpunkt aus unerwünschte Entwicklung zu verhindern, wenn ja welche und mit welchem Erfolg, wenn nein, warum nicht?"

Zur Einrichtung einer Straßenkursverbindung zwischen Wien und München habe ich bereits in der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Nr. 5195/J-NR/1993 des Abg. Dr. Keimel am 10. September 1993 ausführlich Stellung genommen. Eine Kopie dieser Anfrage darf ich beilegen.

Im Sinne der seinerzeitigen Ausführungen darf ich Ihnen aber mitteilen, daß seit dem 1. Mai 1994 der gegenständliche Straßenpostkurs der Deutschen Bundespost aus München nicht mehr bis Wien, sondern nur mehr bis Linz bzw. auf der Rückfahrt von Linz nach Regensburg geführt wird. Eine gänzliche Umstellung dieses Transportes in den auf österreichischem Gebiet liegenden Streckenteilen auf die Bahn ist sowohl wegen der erforderlichen Zeitlage für den Zu- und Abgang der mit diesem Kurs zu befördernden Sendungen, als auch der Art des Post austausches (Containeraustausch) nicht möglich. Außerdem muß insbesondere die Abfahrtszeit für den Kurs von Linz nach Regensburg flexibel gehalten werden, um zur Wahrung der von den Kunden erwarteten Laufzeiten dem schwankenden Materialanfall Rechnung tragen zu können.

Zu Frage 4:

"Wie ist es zu erklären, daß - nach Postaussagen - die Bahnbeförderung zu teuer kommt, wenn doch der Bahntransport größtenteils in ohnedies verkehrenden Zügen erfolgt, während der LKW speziell für diesen Transport in Verkehr gesetzt werden muß?"

- 3 -

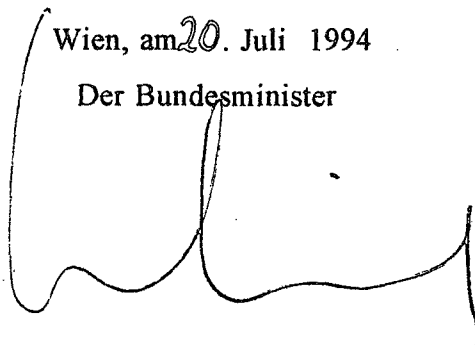
Die Frage, ob ein Transport auf der Schiene oder der Straße kostengünstiger durchgeführt werden kann, läßt sich nicht generell beantworten. Es muß daher in jedem Einzelfall eine alle Faktoren (es geht dabei oft nicht nur um die reinen Transportkosten, sondern auch um mit einer Transportumstellung verbundenen Änderung in den Betriebsabläufen mit den entsprechenden personellen Auswirkungen) berücksichtigende Vergleichsrechnung angestellt werden. Grundsätzlich kann nur gesagt werden, daß die Führung eigener Postzüge in der Regel dann relativ kostengünstig ist, wenn damit möglichst viele Waggons (somit ein großes Sendungsvolumen) transportiert werden, die Führung "kurzer" eigener Züge (im Extremfall eines Waggons) hingegen naturgemäß kostenintensiv ist. Postzüge werden mit den ÖBB über fixe jährliche anzupassende Pauschalbeträge abgerechnet.

Die Kosten für den Transport von Bahnpostwagen und Beiwagen in fahrplanmäßig verkehrenden Zügen werden im Rahmen der sogenannten "Achskilometervergütung" abgerechnet. Entfällt nun durch Organisationsänderungen der ÖBB diese Transportform, stellt sich jeweils die Frage, ob es kostengünstiger ist, eine Zugverbindung zur ausschließlichen Nutzung durch die Post einzurichten oder als Ersatz einen Straßenpostkurs zu führen. Da, wie schon eingangs erwähnt, ein eigener Postzug mit einem Waggon naturgemäß eine überaus kostenintensive Variante ist, wird in solchen Fällen in der Regel einem Transport auf der Straße der Vorzug gegeben werden müssen.

Unter Bedachtnahme auf ein umweltgerechtes Verhalten nimmt die Post grundsätzlich keine nur auf Kostenüberlegungen beruhenden Umstellungen auf einen Straßentransport vor. Wenn es allerdings zur Wahrung bzw. Verbesserung der Dienstqualität erforderlich ist, zusätzliche Kurse einzurichten, oder einen Ersatz für eine aus bahntechnischen Gründen in der bisherigen Form nicht weiterführbaren Schienenpostkurs zu schaffen, muß die Post auch ihrer Verpflichtung zur sparsamen und wirtschaftlichen Betriebsführung nachkommen.

Wien, am 20. Juli 1994

Der Bundesminister





REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 5906/26-4-93

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telefax 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Voranfrage!

BEILAGE

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Dr. Keimel und Kollegen vom 13. Juli 1993, Zl. 5195/J-NR/1993
"Transport der Post zwischen Österreich und Deutschland"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Stimmt es, daß der Austausch des Briefverkehrs zwischen Deutschland und Österreich seit 1. Juli per LKW und nicht mehr per Bahn abgewickelt wird?"

Wenn ja zu Frage 1, wie begründen Sie diese Maßnahme?"

Es ist richtig, daß der Transport der Briefpost zwischen Deutschland und Österreich seit 1. Juli 1993 über Initiative der Deutschen Bundespost auch per LKW erfolgt, wobei die Kosten für diesen Transport derzeit zur Gänze von der Deutschen Bundespost getragen werden. Ich habe die Post beauftragt, unverzüglich Gespräche aufzunehmen, sodaß ein Bahntransport wieder möglich wird!

Aufgrund einer Empfehlung des Weltpostvereines mußte dem Verlangen der Deutschen Bundespost, den Austausch der Briefpost zwischen Deutschland und Österreich grundsätzlich - spezielle Regelungen bestehen für den grenznahen Bereich - unverteilt, d.h. ohne jegliche Vorsortierung nach Regionen bzw. Städten, durchzuführen, entsprochen werden. Die Notwendigkeit für diese umfassende Neuregelung des Postaustausches zwischen Deutschland und Österreich zum 1. Juli 1993 ergab sich auch insbesondere aus der Einführung eines neuen Postleitzahlensystems in Deutschland und der damit verbundenen grundsätzlichen Änderungen im Verteilsystem in Deutschland - mit entsprechenden Folgewirkungen auf den Postaustausch Deutschlands mit anderen Ländern - zum genannten Zeitpunkt.

- 2 -

Dabei war es das besondere Anliegen beider Verwaltungen, durch diese Neuregelung die Dienstqualität - Abgabe der Briefe nach der Laufzeitnorm A + 2, d.h. 2 Tage nach dem Aufgabetag (A) - nicht zu beeinträchtigen, sondern vielmehr zu verbessern und weiterhin spezielle Regelungen für den grenznahen Bereich vorzusehen, um teilweise für diese Bereiche auch Laufzeiten von A + 1 zu erzielen.

Die Einhaltung dieser Qualitätsziele, deren Vordringlichkeit auch von der EG-Kommission in dem im letzten Jahr herausgegebenen "Grünbuch für die Postdienste" bekräftigt wurde, bedingt eine besonders rasche Beförderung der Briefpost in beiden Richtungen. Eine aus Vertretern beider Postverwaltungen bestehende Expertenkommission gelangte zum Ergebnis, daß der vorgegebene Qualitätsstandard nur dann eingehalten werden kann, wenn die Briefpost unverzüglich nach Einlangen der in ganz Deutschland aufgegebenen Sendungen in München nach Österreich weiterbefördert wird und andererseits die in Österreich für Deutschland anfallende Briefpost zum frühest möglichen Zeitpunkt zur Bearbeitung in Deutschland vorliegt. Im Interesse einer raschen und wirtschaftlichen Sortierung der Sendungen war dabei ferner darauf Bedacht zu nehmen, daß die für eine Bearbeitung durch automatische Briefverteilanlagen geeigneten Sendungen soweit wie möglich getrennt von den nicht für eine maschinelle Bearbeitung geeigneten Sendungen übergeben werden.

Ausgehend von diesen grundsätzlichen Notwendigkeiten wurde vereinbart, daß bis auf weiteres der Hauptstrom der "nichtmaschinenfähigen" Briefpost aus Deutschland dem Postamt 5020 Salzburg und der Hauptstrom der "maschinenfähigen" Briefpost dem Postamt 1103 Wien zugeleitet wird. Die Wahl des Transportmittels innerhalb Deutschlands bzw. bis zum Auswechslungsamt 5020 Salzburg ist eine ausschließlich in die Kompetenz der Deutschen Bundespost fallende Entscheidung. Von ho...Seite bestand hiezu nur die Forderung nach einer entsprechend frühen Zeitlage für den Zugang der Sendungen in Österreich. Die Weiterleitung der in Salzburg bearbeiteten Sendungen innerhalb Österreichs erfolgt nach wie vor mit den in Betracht kommenden Schienenpostkursen.

- 3 -

Die Vereinbarung, die maschinenfähigen Sendungen dem Postamt 1103 Wien zuzuleiten, beruht darauf, daß derzeit nur bei diesem Postamt eine automatische Briefverteilanlage zur Verfügung steht. Die zur Bearbeitung durch die Briefverteilanlage beim Postamt 1103 Wien geeigneten "maschinenfähigen" Sendungen müssen dort spätestens um 13 Uhr vorliegen, um einerseits vor dem Eintreffen des eigenen Briefaufkommens (abends) verteilt und andererseits rechtzeitig für die Zustellung am nächsten Tag mit den Abendkursen und (Nacht-) Post-schnellzügen abgeleitet werden zu können.

Die für die Sortierung mit der Briefverteilanlage bestimmten Sendungen müssen zur umgehenden Bearbeitung überdies in Briefbehältern - also nicht in Beuteln - zugeleitet werden. Da Schienenpostkurse für einen Transport nach Wien in der erforderlichen Zeitlage und Art kurzfristig nicht zur Verfügung standen, blieb nur die Möglichkeit, vorübergehend den Vorschlag der Deutschen Bundespost, die maschinenfähigen Sendungen mit einem LKW von München direkt nach Wien bringen zu lassen, zu akzeptieren. Diese Variante hat auch den Vorteil, daß mit diesem Kurs auf der Rückfahrt die in Wien bzw. dem gesamten Einzugsbereich der Wiener Umleitpostämter anfallenden Sendungen nach Deutschland ebenfalls unter Verwendung von Briefbehältern für die maschinenfähigen Sendungen in der für die Deutsche Bundespost erforderlichen Zeitlage an das gewünschte Auswechslungspostamt Regensburg abgeleitet werden können. Außerdem werden damit "Leerfahrten" des LKW von Haus aus vermieden.

Im übrigen haben sich im Transport der für Deutschland bestimmten Sendungen innerhalb Österreichs - ausgenommen die vorerwähnte Nutzung des LKW bei der Rückfahrt für die aus Wien abzuleitenden Sendungen - keine Änderungen ergeben. Die Beförderung zu den Auswechslungspostämtern 5020 Salzburg und 6960 Wolfurt-Bahnhof erfolgt nach wie vor per Bahnpost. Ferner wird insbesondere im Rahmen der speziellen Regelungen für den grenznahen Verkehr Briefpost auch noch in Schienenpostkursen nach Deutschland abgeleitet bzw. von dort empfangen.

- 4 -

Zu Frage 3:

Wenn ja zu Frage 1, was werden Sie unternehmen, um ehestmöglich den Briefverkehr zwischen Deutschland und Österreich wieder per Bahn abzuwickeln?"

Abgesehen von den laufenden Kontakten zwischen Post und ÖBB über den Transportbedarf der Post und den jeweils in die Verhandlungen für neue Fahrpläne einzubringenden Transportwünsche der Post, werden von beiden Postverwaltungen noch Optimierungen im Rahmen der getroffenen Grundsatzregelung über den unverteiltern Post austausch vorzunehmen sein. So ist es zum Beispiel auf deutscher Seite noch nicht sicher, ob das Postamt München 4 auf Dauer abfertigendes Auswechslungsamt für Österreich bleiben wird, ebenso ob Regensburg für immer die Funktion des empfangenden Auswechslungsamtes ausüben wird. Auch in Österreich werden im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme einer automatischen Briefverteilanlage beim Postamt 4020 Linz bzw. nach der Fertigstellung des gesamten Neubaus des Postamtes 4020 Linz (im Laufe des Jahres 1994) sowie im Zuge mit den für das Postamt 5020 Salzburg geplanten Sanierungsmaßnahmen Optimierungsmöglichkeiten in der Organisation des Post austausches mit Deutschland zu prüfen sein. Dabei wird stets auch darauf Bedacht genommen werden, ob die Bahn (Deutsche Bundesbahnen und ÖBB) in der Lage ist, den Erfordernissen der Postbeförderung (Laufzeit, Kapazität und Zeitplan) in einer Weise gerecht zu werden, mit der den Kundenerwartungen über die Dienstqualität Rechnung getragen werden kann.

Wien am 10. September 1993

Der Bundesminister

