

II- 10652 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 5195 19

1993 -07- 13

Anfrage

der Abgeordneten Dr. Keimel,  
und Kollegen

Dr. Lukesch,

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr  
betreffend Transport der Post zwischen Österreich und Deutschland

In dem beigeschlossenen Artikel der Zeitung "VCÖ" wird festgestellt, daß ab 1. Juli dieses Jahres der Briefverkehr per LKW und nicht mehr per Bahn zwischen Deutschland und Österreich abgewickelt wird.

Die unterfertigten Abgeordneten sind der Meinung, daß im Hinblick darauf, daß sowohl in internationalen Verträgen (Transitvertrag) und unter dem Eindruck des ausufernden Straßenverkehrs, die Verlagerung des Gütertransportes von der Straße auf die Schiene mit allen Mitteln voranzutreiben ist und unter allen Umständen eine Verlagerung des Gütertransportes von der Schiene auf die Straße vermieden werden muß. Für die unterfertigten Abgeordneten ist es vollkommen unverständlich, daß die Postdirektionen von Österreich und Deutschland nun, wie in dem beigeschlossenen Artikel behauptet wird, vereinbart haben, daß der Austausch der Post nun per LKW und nicht mehr per Bahn vorgenommen wird. Insbesondere der Umstand, daß von seiten der Postgeneraldirektion mit der ÖBB keinerlei Gespräche über einen weiteren Transport per Schiene geführt wurden, erscheint vollkommen unverständlich.

Die unterfertigten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

A n f r a g e

1. Stimmt es, daß der Austausch des Briefverkehrs zwischen Deutschland und Österreich seit 1. Juli per LKW und nicht mehr per Bahn abgewickelt wird?
2. Wenn ja zu Frage 1, wie begründen Sie diese Maßnahme?
3. Wenn ja zu Frage 1, was werden Sie unternehmen, um ehestmöglich den Briefverkehr zwischen Deutschland und Österreich wieder per Bahn abzuwickeln?

VCÖ-Zeitung 1. Juli 1993

Ist es die Ähnlichkeit der Uniformen von Briefträger und Schaffner, der vertraute Anblick von Paketen und Postsäcken in den Gepäckwagons der Züge oder einfach der respektlose Volksmund – Post ohne Bahn war bisher kaum denkbar. Dabei wird die Post im Nahverkehr mangels geeigneter Bahnverbindungen schon lange per Auto verteilt. Doch jetzt scheint es mit dieser lange für naturgewollt gehaltenen Kooperation allmählich auch im Fernverkehr zu Ende zu gehen. Während nationale Verkehrskonzepte und internationale Verträge (Transitvertrag) unter dem Eindruck des ausufernden Straßenverkehrs die Verlagerung des Gütertransportes von der Straße auf die Schiene nun regelmäßig als Ziel formulieren, sieht die Verkehrsrealität anders aus.

Es läßt aufhorchen, wenn man hört, daß jetzt die Briefpost zwischen Deutschland und Österreich plötzlich nicht mehr im Zug, sondern per Lkw reisen wird. Mit 1. Juli trat, auf Initiative Deutschlands, wie von seiten der österreichischen Post versichert wird, eine Vereinbarung über den „unverteilten Postaus-tausch“ in Kraft. Wurde bisher im Absenderland und, unterwegs, im Zug die Post für den Nachbarn vorsortiert – ist es nun damit vorbei. Ursachen gibt es mehrere. Einerseits ändert Deutschland mit 1. Juli seine Postleitzahlen – ein Vorsortieren in Österreich wird dadurch dem Vernehmen nach zu schwierig. Andererseits laufen allgemein die Bestrebungen im internationalen Postverkehr in diese Richtung: E plus 2-Qualität heißt die an einstein'sche Genialität gemahnende Formel im Postjargon. Das bedeutet, daß jeder Brief binnen zwei Tagen nach

## Post geht ab

*Seit 1. Juli wird der Briefverkehr zwischen Deutschland und Österreich per Lkw und nicht länger per Bahn abgewickelt.*

Aufgabe beim Empfänger im Nachbarland einlangen soll. Und das kann nur funktionieren, wenn die Post vom Vortag zu Mittag in Wien bzw. Salzburg ist. Nur so kann sie am Nachmittag, vor der in den Abendstunden anfallenden Inlandspost, aufgearbeitet und am nächsten Tag zugestellt werden. Und das sei mit den bestehenden Bahnverbindungen nicht zu machen, beteuern die Postdirektionen beider Länder unisono. Gleiches gilt für den Gegen(Lkw)zug, der um Mitternacht in Wien startet und die für Deutschland bestimmte Post unsortiert nach München liefert.

Mit den ÖBB wurden keine Gespräche geführt, um Lösungen zu finden, die geänderten Transportanforderungen auf der Bahn zu lösen, räumt Dr. Mandl von der österreichischen Postgeneral-direktion ein. Dazu war auch das Angebot der Deutschen Post zu großzügig: Sie karrt die zwischen Österreich und Deutschland anfallende Briefpost – vorerst bis zum Jahresende – für die Österreicher kostenlos per Lkw

hin und her. Ein Service, das die Bahn wohl in keinem Fall zu bieten imstande gewesen wäre. So erleichterte neben dem Zeitfaktor auch die Kostenabwägung die Entscheidung zugunsten des Lkw. Mit anderen Ländern gibt es derzeit keine konkreten Pläne, den Posttransport auf die Straße zu verlegen, versichert Dr. Mandl. Überraschen würde es, sollte es doch dazu kommen, aufgrund der oben erläuterten Fakten nicht.

Natürlich wird der eine Lkw mehr, der nun täglich zwischen München und Wien pendelt, die Verkehrsentwicklung nicht maßgeblich beeinflussen. Doch hat gerade er Symbolcharakter, da er die traditionsreiche Zusammenarbeit zwischen Post und Bahn in einem wichtigen Teilbereich beendet. Und er zeigt die Wirkungslosigkeit politischer Absichtserklärungen, wenn ihnen nicht durch handfeste wirtschaftliche Argumente, – nämlich im vorliegenden Fall Kostenwahrheit im Straßen(güter)-verkehr – Nachdruck verliehen wird. ♦