

4075/AB XXIII. GP

Eingelangt am 11.06.2008

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-12.000/0009-I/PR3/2008 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag.^a Barbara Prammer

Parlament
1017 W i e n

Wien, am . Juni 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4100/J-NR/2008 betreffend Post, Umwelt und Klimaschutz, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 11. April 2008 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Seit 1. Mai 1996 ist die Österreichische Post AG (ÖPAG) kein Bestandteil der Hoheitsverwaltung mehr. Ungeachtet dessen habe ich bei der ÖPAG Informationen eingeholt, um diese Anfrage ausführlich beantworten zu können. Alle Antworten zu Fragen betreffend ÖPAG entsprechen daher diesen Auskünften.

Zu postinternen Maßnahmen, die aus wirtschaftlichen Gründen erfolgen, wie z.B. Umstellung von Schienen- auf Straßentransport, Änderungen der Standorte von Zustellbasen etc., können seitens meines Ressorts keinerlei Weisungen erteilt werden.

Fragen 1, 2 und 4:

Ist Ihnen bekannt, dass alleine in einem einzigen Beispielsfall (Lofer) durch veränderte Transportlogistik der Österreichischen Post AG künftig mindestens 100.000 zusätzlich gefahrene Zusteller-Kilometer pro Jahr erzwungen werden, obwohl in diesem Fall der anliefernde Transport-Lkw sogar täglich in Lofer durchfährt?

Welche Ersparnisse können durch den Nicht-Mehr-Halt des Transport-Lkw der Post in Lofer pro Jahr erzielt werden, und wie errechnet sich Ihre Angabe?

Bei wie vielen der neu errichteten bzw. in Betrieb genommenen Zustellbasen sind zusätzlich gefahrene Zusteller-Kilometer in jeweils welcher Größenordnung verursacht worden?

Antwort:

Nach Auskunft der ÖPAG erfolgt die Optimierung der Zustellbasen aufgrund des stärker werdenden Wettbewerbs als betriebswirtschaftliche Maßnahme. Durch die Veränderungen im Bereich der Zustellbasen konnten laut ÖPAG maßgebliche Verbesserungen für die Logistikabwicklung erzielt werden.

Laut ÖPAG ist man stets um einen Ausgleich zwischen betriebswirtschaftlicher Notwendigkeit und anderen, nicht-betriebswirtschaftlichen Aspekten, insbesondere betreffend dem Umweltbereich bemüht.

Im konkreten Beispiel der neuen Zustellbasis in Saalfelden verhinderten nach Auskunft der ÖPAG die baulichen Gegebenheiten der "alten" Zustellbasen in Saalbach und Lofer die Zufahrt mit Hängerzügen (LKW-Zugfahrzeug mit Anhänger). Durch die Zusammenlegung kann ein LKW-Zugfahrzeug eingespart werden und die gesamte Postmenge durch einen Hängerzug transportiert werden, womit Emissionsreduktionen verbunden sind.

Laut Auskunft der ÖPAG hatten die Zusammenlegungen von Zustellbasen oft positive Effekte für die Umwelt. So wurde laut ÖPAG die Anzahl der gefahrenen Schwerfahrzeug-Kilometer reduziert, kleinere Fahrzeuge mit geringerem Treibstoffverbrauch sorgen nun mehrheitlich für den Transport von Postsendungen in Gegenden, wo kein LKW-Transport notwendig ist (z.B. Landstraßen, urbane Gebiete) und eine Reduktion der Standorte führt zu Energieersparnissen.

Frage 3:

Welche Mehrkosten sind demgegenüber mit der Installierung eines fünften Vorstandsmitglieds bei der Post AG pro Jahr verbunden?

Antwort:

Nach Auskunft der ÖPAG wurde die Schaffung eines eigenen Vorstandsbereiches in der Division Paket & Logistik notwendig, da sich der Geschäftsumfang in den letzten Jahren auf ein Volumen von über 700 Mio. EUR gesteigert hat. Informationen zur Vergütung des bestellten Vorstandes Carl-Gerold Mende werden laut ÖPAG – in gleicher Form wie jene der anderen Vorstände der ÖPAG und in Übereinstimmung mit den österreichischen Rechtsvorschriften und dem österreichischen Corporate Governance Kodex – im Geschäftsbericht der ÖPAG veröffentlicht werden.

Die Österreichische Post AG ist zu 51 % im Eigentum der Österreichischen Industrieholding AG (ÖIAG), die Eigentumsvertretung liegt somit nicht beim meinem Ressort.

Frage 5 und 6:

Welche Mehremissionen insbesondere an CO₂ sind durch die Umstellung des Post-Transports von Schiene auf Straße entstanden?

Gibt es im Zusammenhang mit den Verschlechterungswellen im Kundenservice der Post AG in den letzten Jahren – zB Schließung von Postämtern, Demontage von Briefkästen – Untersuchungen oder zumindest Schätzungen über die dadurch erzwungenen zusätzlichen Wege der PostkundInnen? Wenn ja mit welchen Ergebnissen, wenn nein warum nicht?

Antwort:

Da die ÖPAG hierzu keine konkrete Stellungnahme abgegeben hat, kann ich diese Frage nicht beantworten.

Frage 7:

Die Post AG gibt in ihrem letzten Nachhaltigkeitsbericht an, dass durch die Optimierung der Transportlogistik der Dieserverbrauch von 2005 auf 2006 um 17% gesenkt werden konnte.

a) Wie sind die entsprechenden Zahlen für 2007 im Vergleich zu 2006?

b) Ist das Auslagern von Fahrleistungen an Subunternehmen bzw. Bedienstete im einzelnen in diesen Angaben berücksichtigt, wenn ja in welcher Weise, wenn nein warum nicht?

Antwort:

Der Dieserverbrauch konnte nach Informationen der ÖPAG von 2006 auf 2007 nochmals um 5,6% gesenkt werden, wobei die Fahrleistung von Subunternehmern durch die tägliche Erfassung der externen Transportkilometer in einer Datenbank berücksichtigt ist.

Frage 8:

Die Post AG gibt in ihrem letzten Nachhaltigkeitsbericht an, dass es durch ein Zusatzgerät, das in die Druckverhältnisse in der Treibstoffleitung der Lkw eingreift, bei zwei Testfahrzeugen „gelang, den Dieserverbrauch – und somit auch die Schadstoffemissionen – um 5 bis 10% zu reduzieren“.

a) Wurden bei den Testfahrzeugen tatsächlich alle Schadstoffemissionen, also insbesondere auch PM10 und PM2,5, sowie NOx, linear mit dem Dieserverbrauch reduziert?

b) Wenn nein – wie haben sich bei den Testfahrzeugen die Schadstoffemissionen bei PM10, PM2,5 und NOx konkret verändert?

Antwort:

Laut ÖPAG liegen keine aktuellen Messergebnisse vor. Nach Auskunft der ÖPAG bereitet aktuell ein Partnerunternehmen die Erstellung externer Gutachten vor, die die Auswirkungen auf die Feinstaubbelastungen und NOx belegen sollen. Erste Testmessungen von NOx haben laut ÖPAG ergeben, dass sich die Reduktion linear verhält, zu den Ergebnissen hinsichtlich der Feinstaubreduktion konnten noch keine Aussagen getroffen werden.

Frage 9:

Welchen Strom-Mix konsumiert die Post AG, unter anderem für die regelmäßige „Betankung“ ihrer Elektromopeds?

Antwort:

Laut Österreichische Post AG bezieht das Unternehmen überwiegend Strom von der Energieallianz. Die Aufstellung der Primärenergieträger, auf deren Basis die gelieferte elektrische Energie erzeugt wird (Durchschnittsberechnung), gliedert sich folgendermaßen auf:

Wasserkraft : 21,97 %

Ökoenergie: 12,67 %

Erdgas: 17,12 %

Erdöl: 23,04 %

Kohle: 25,20 %

Frage 10:

Welche Maßnahmen wird die Post AG im Rahmen des „Greenhouse Gas Reduction Programme“ von PostEurop wann im einzelnen setzen?

Antwort:

Laut ÖPAG wird laufend geprüft, auf welche Art und Weise der Treibhausgasausstoß reduziert werden kann und vielfältige, unter anderem dem Nachhaltigkeitsbericht vom September 2007 zu entnehmende Maßnahmen werden gesetzt. Im Rahmen des PostEurop Greenhouse Gas Reduction Programme verpflichten sich die teilnehmenden Postgesellschaften, wie auch die ÖPAG, ihre CO₂ Emissionen in den nächsten 5 Jahren um durchschnittlich 10% zu senken. Nach Auskunft der ÖPAG werden die ständig laufenden Maßnahmen zur Treibhausgasreduktion in dieses Programm miteinbezogen, gleichermaßen werden laufend neue Maßnahmenpakete hinsichtlich ihrer Eignung zur Erreichung dieser Ziele analysiert. Eine detaillierte Aufstellung ist laut ÖPAG zum jetzigen Zeitpunkt nicht zielführend.

Frage 11:

Wie werden Sie im Sinne der Regierungs-Festlegungen zum Thema Klimaschutz einem Lukrieren betriebswirtschaftlicher Vorteile auf Kosten der Umwelt und des Klimaschutzes bei der Post AG konkret gegensteuern?

Antwort:

Da die Österreichische Post AG, wie bereits eingangs erwähnt, kein Bestandteil der Hoheitsverwaltung mehr ist, kann ich diese Frage nicht beantworten.

Frage 12:

Werden Sie – gegebenenfalls gemeinsam mit RegierungskollegInnen – Vorschläge für die Aufnahme und konsequente Berücksichtigung von Kriterien des Umwelt- und Klimaschutzes in das Postgesetz und die Post-Universaldienstverordnung vorlegen, wenn ja, welche und wann, wenn nein warum nicht?

Antwort:

Kriterien des Umwelt- und Klimaschutzes zählen nicht zu den im Postgesetz bzw. in der darauf basierendes Post-Universaldienstverordnung zu regelnden Materien.

Frage 13:

In welcher Weise werden Sie bei anderen Unternehmen im gänzlichen oder mehrheitlichen Staatsbesitz in Ihrem Einflussbereich die Aufnahme und konsequente Berücksichtigung von Kriterien des Umwelt- und Klimaschutzes in den jeweiligen Rechtsrahmen voranbringen?

Antwort:

Im Bereich des hochrangigen Straßenverkehrs sowie der Schiene als auch der Schifffahrt werden alle Projekte, die eine Umweltverträglichkeitsprüfung erfordern, nach Vorgabe der anzuwendenden Gesetze genauestens auf ihre Umweltverträglichkeit untersucht.

Auf Grund von Vorgaben aus Dienstanweisungen und von für verbindlich erklärten Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen meines Ressorts ist die ASFINAG angehalten, darüber hinaus Kriterien des Umweltschutzes im Bereich der Planung sowie des Baues und der Straßenerhaltung umzusetzen.

Die ÖBB trägt durch den klimafreundlichen Transport sowohl von Gütern, als auch von Personen bereits jetzt wesentlich zum Klimaschutz bei.

Die Bahn wird durch Rekordinvestitionen als sicherer und umweltfreundlicher Verkehrsträger in Zukunft eine noch wichtigere Rolle spielen als heute.

Die ÖBB hat sich das Ziel gesetzt, die Energieeffizienz im Unternehmen weiter zu verbessern, unter anderem durch den Einsatz rückspeisefähiger Triebfahrzeuge, energiesparende Fahrweise und Energieeffizienzmaßnahmen in Betriebsgebäuden und Bahnhöfen. Zusätzlich wird der Wasserkraftwerkspark der ÖBB-Infrastruktur Bau AG weiter ausgebaut, bereits jetzt werden 85% des Bahnstroms aus erneuerbarer Energie gewonnen.

Mit freundlichen Grüßen

Werner Faymann